

BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU SDRIF

PARTIE 2 – ÉVALUATION PROGRAMMATIQUE



JUILLET 2019

23.18.01



www.iau-idf.fr

IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île de France

Bilan de la mise en œuvre du SDRIF

Partie 2 – Evaluation Programmatique
Juillet 2019

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur Général : Fouad Awada
Mission planification : Sandrine Barreiro, directrice de la mission
Chef de projet évaluation du SDRIF : Thomas Cormier
Étude réalisée par Agnès Parnaix
N° d'ordonnancement : 23.18.01

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source : Parnaix Agnès / Evaluation du SDRIF : Evaluation programmatique / IAU idF / 2019

Sommaire

Sommaire	3
Principales lois citées.....	8
Synthèse de l'évaluation programmatique du SDRIF	9
Une convergence globale du SDRIF avec les politiques régionales	9
1.1. Une bonne convergence d'ensemble.....	9
1.2. ...Qui s'explique par différents facteurs	15
Limites méthodologiques.....	17
Méthodologie de l'évaluation programmatique du SDRIF	18
Démarche d'élaboration de l'évaluation programmatique.....	18
Présentation des fiches d'analyse des politiques régionales.....	20
Liste des politiques régionales et plans réglementaires analysés	21
1. Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (2017-2021).....	22
Synthèse.....	22
Repères chronologiques et juridiques.....	23
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRDEII	24
Rappel des objectifs du SRDEII au regard du SDRIF.....	26
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRDEII	27
2. Stratégie Smart industrie (2017-2021)	31
Synthèse.....	31
Repères chronologiques et juridiques.....	31
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Stratégie Smart industrie	33
Rappel des objectifs de la Stratégie Smart industrie au regard du SDRIF.....	35
3. Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et l'innovation (SRESRI) 2017-2021	39
Synthèse.....	39
Repères chronologiques et juridiques.....	40
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRESRI.....	41
Rappel des objectifs du SRESRI au regard du SDRIF	42
Analyse des objectifs du SDRIF au regard de le SRESRI.....	43
4.Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) 2017-2021	47
Synthèse.....	47
Repères chronologiques et juridiques.....	48
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRDTL	49
Rappel des objectifs du SRDTL au regard du SDRIF.....	49
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRDTL	50

5. Plan « Changeons d'air » : plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021)	54
Synthèse.....	54
Repères chronologiques et juridiques.....	Erreur ! Signet non défini.
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan « Changeons d'air »	56
Rappel des objectifs du Plan « Changeons d'air » au regard du SDRIF	57
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan « Changeons d'air ».....	58
6. Schéma énergie-climat de la Région d'Île-de-France à l'horizon 2030 et 2050	62
Synthèse.....	62
Repères chronologiques et juridiques.....	63
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France	64
Rappel des objectifs de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France au regard du SDRIF	66
Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France	69
7. Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France	78
Synthèse.....	78
Repères chronologiques et juridiques.....	79
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France »	80
Rappel des objectifs de la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France » au regard du SDRIF.....	82
Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Politique Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France	82
8. Plan vert (2017-2021)	86
Synthèse.....	86
Repères chronologiques et juridiques.....	86
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan vert.....	88
Rappel des objectifs du Plan vert au regard du SDRIF	88
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan vert.....	90
9. Stratégie régionale pour la forêt et le bois (SRFB) 2018-2021	94
Synthèse.....	94
Repères chronologiques et juridiques.....	95
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la SRFB	96
Rappel des objectifs de la SRFB au regard du SDRIF	96
Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la SRFB.....	98
10. Doublement des Aides aux territoires ruraux (2015-2021)	102
Synthèse.....	102
Repères chronologiques et juridiques.....	103
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Pacte rural.....	103

Rappel des objectifs du Pacte rural au regard du SDRIF	105
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Pacte rural.....	105
11. Pacte agricole (à l’horizon 2030)	109
Synthèse.....	109
Repères chronologiques et juridiques	110
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Pacte agricole	111
Rappel des objectifs du Pacte agricole au regard du SDRIF.....	112
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Pacte agricole	112
12. Dispositif anti-ghettos	116
Synthèse.....	116
Repères chronologiques et liens juridiques	116
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le dispositif anti-ghettos	117
Rappel des objectifs du plan anti-ghetto au regard du SDRIF.....	118
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du dispositif anti-ghettos	118
13. Aide régionale pour l’aménagement de cent quartiers innovants et écologiques (2015-2020)	121
Synthèse.....	121
Repères chronologiques et liens juridiques	122
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec l’Aide régionale pour l’aménagement de cent quartiers innovants et écologiques.....	122
Rappel des objectifs de l’Aide régionale pour l’aménagement de cent quartiers innovants et écologiques au regard du SDRIF	123
Analyse des objectifs du SDRIF au regard de l’Aide régionale pour l’aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques.....	124
14. Contrat d’aménagement régional.....	128
Synthèse.....	128
Repères chronologiques et juridiques	129
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Contrat d’aménagement régional	129
Rappel des objectifs du Contrat d’aménagement régional au regard du SDRIF	130
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Contrat d’aménagement régional	131
15. Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région 2017-2025.....	134
Synthèse.....	134
Repères chronologiques et juridiques	135
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Convention Région-EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région	136
Rappel des objectifs de la Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région au regard du SDRIF	137
Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région	137
16. Plan vélo (2018-2020)	141
Synthèse.....	141
Repères chronologiques et juridiques	142
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan vélo	142

Rappel des objectifs du Plan vélo au regard du SDRIF.....	144
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan vélo	145
17. Plan régional anti-bouchons et pour changer de route (2016-2020).....	148
Synthèse.....	148
Repères chronologiques et juridiques.....	149
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan régional anti-bouchons et pour changer de route	149
Rappel des objectifs du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route au regard du SDRIF.....	151
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route	153
18. Stratégie régionale pour le fret et la logistique (2018-2022).....	156
Synthèse.....	156
Repères chronologiques et juridiques.....	157
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Stratégie régionale pour le fret et la logistique	158
Rappel des objectifs de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique au regard du SDRIF	159
Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique	160
19. Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) - horizon 2020 et 2050.....	164
Synthèse.....	164
Repères chronologiques et juridiques.....	165
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRCAE.....	166
Rappel des objectifs du SRCAE au regard du SDRIF	168
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRCAE.....	170
20. Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).....	175
Synthèse.....	175
Repères chronologiques et juridiques.....	176
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRCE	177
Rappel des objectifs du SRCE au regard du SDRIF.....	179
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRCE	180
21. ... Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) 2018-2023.....	184
Synthèse.....	184
Repères chronologiques et juridiques.....	184
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRHH.....	186
Rappel des objectifs du SRHH au regard du SDRIF	186
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRHH.....	188
22. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF) - 2010-2020.....	192

Synthèse.....	192
Repères chronologiques et juridiques.....	193
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le PDUIF	194
Rappel des objectifs du PDUIF au regard du SDRIF.....	197
Analyse des objectifs du SDRIF au regard du PDUIF	199
Sigles et acronymes	203

Principales lois citées

Loi (dite SRU) n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain

Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique

Loi (dite MOLLE) n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion

Loi (dite Grenelle I) n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Loi (dite Grenelle II) n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

Loi (dite Duflo I) n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social

Loi (dite MAPTAM) n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Loi (dite ALUR ou Duflo II) n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

Loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt

Loi (dite NOTRe) n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Loi (dite TECV) n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Synthèse de l'évaluation programmatique du SDRIF

Une convergence globale du SDRIF avec les politiques régionales

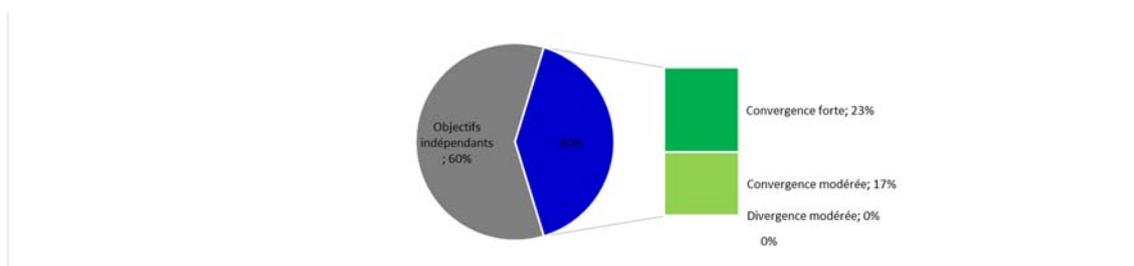
1.1. Une bonne convergence d'ensemble...

1.1.1. Sur le plan quantitatif

Le principal résultat qui ressort de l'exercice évaluatif est d'abord une bonne convergence des politiques analysées avec les 34 objectifs du SDRIF (cf. Arbre des objectifs). Toutes ces politiques partagent, au travers de leurs objectifs, des principes communs avec le SDRIF. De la même manière, chaque objectif du SDRIF trouve en général une déclinaison sectorielle au travers de plusieurs programmes, compte-tenu de sa transversalité. Quelques indicateurs moyens, établis pour l'ensemble des 21 politiques examinées, en attestent.

En moyenne, 23 % des objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec ceux des politiques examinées, tandis que 18 % convergent de façon modérée ou indirecte. Parmi les enjeux les plus partagés figurent les objectifs économiques, puisque près d'une politique régionale sur deux, parmi celles qui ont été examinées, affiche une forte ambition en matière de création d'emploi et de développement de nouveaux champs d'activités, ainsi que l'accès aux équipements et services, notamment aux espaces verts publics. Les cas de divergence restent tout à fait exceptionnels et ne font d'ailleurs pas l'objet d'une interprétation unanime des experts parisiens. Enfin, 58 % des objectifs du SDRIF sont en moyenne neutres pour les politiques étudiées. Cette analyse globale doit néanmoins être nuancée pour tenir compte des écarts constatés entre les diverses politiques.

Figure 1 - Objectifs du SDRIF et politiques régionales



Certaines politiques croisent de nombreux objectifs du SDRIF, en raison de leur large prisme de « développement durable » et/ou de leur vocation spatiale assez affirmée : on peut par exemple citer l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie où les visées du SDRIF se retrouvent à 80 % environ.

D'autres qui présentent une ambition très nettement sectorielle, partagent moins de 25 % des objectifs du SDRIF, comme le Plan vélo, le Dispositif anti-ghettos, la Stratégie Smart industrie, le Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et l'innovation, la majorité des objectifs demeurant indépendants.

Ce bilan quantitatif est nécessaire pour brosser un panorama d'ensemble du positionnement du SDRIF parmi les politiques régionales. Les finalités communes, si elles sont connues et exploitées par les services régionaux, permettent de dévoiler ou de réactiver le sens commun de l'action publique, et constituent un levier d'action publique intéressant. Néanmoins, ce panorama

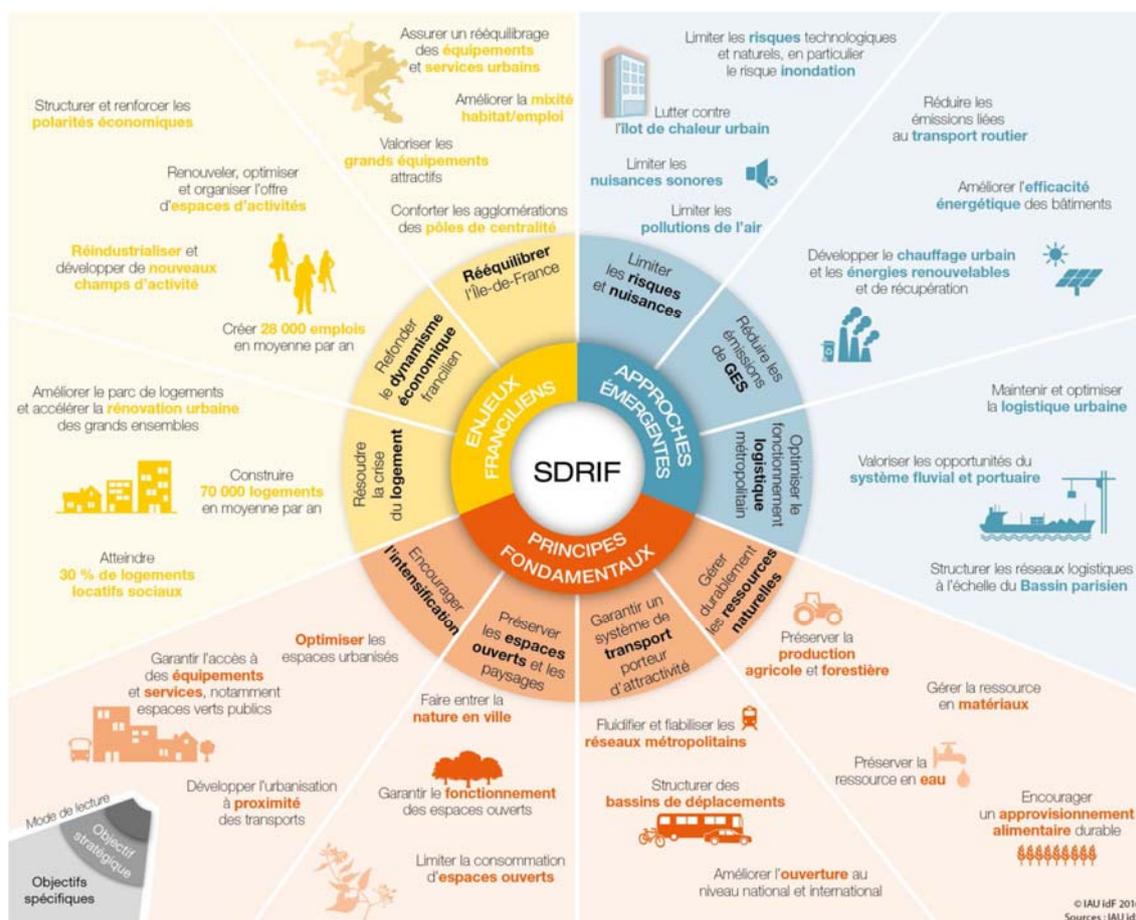
statistique nécessite d'être dépassé, parce qu'il ne permet pas de conclure que le SDRIF est plus utile là où le nombre d'objectifs en partage est le plus nombreux et inversement. Il semble de surcroît intéressant de mettre en avant l'intensité des valeurs portées par le SDRIF comparées à celles des politiques régionales, afin de nuancer les constats de cohérence. Dans ce cadre, il sera utile de distinguer les politiques d'initiative régionale des plans et schémas réglementaires soumis d'une façon ou d'une autre à l'approbation de l'Etat et/ou d'instances partenariales (SRCAE, SRCE, PDUIF, SRHH).

1.1.2. Sur le plan qualitatif

Les 34 objectifs du SDRIF, qui constituent le référentiel évaluatif¹ de notre analyse fournissent une première approche de ses « intentions politiques ».

De nombreuses convergences sont observées entre ces objectifs et les finalités des politiques régionales. Elles occupent, de surcroît, une place centrale dans la hiérarchie des « valeurs » portées par le SDRIF d'une part (projet spatial régional et orientations réglementaires), par les politiques régionales d'autre part.

Figure 2 - Arbre des objectifs du SDRIF 2



¹ Les 34 objectifs du SDRIF sont précisés dans l'étude « Indicateurs clefs pour l'aménagement régional, Suivi des objectifs du SDRIF », IAU îdF (septembre 2017), p. 8.

² Ces objectifs sont précisés dans l'étude « Indicateurs clefs pour l'aménagement régional, Suivi des objectifs du SDRIF », IAU îdF (septembre 2017).

Objectif 1.1. Construire 70 000 logements par an

Cet objectif est issu de la loi sur le Grand Paris. « Viser la construction de 70 000 logements par an (...) est une urgence absolue sociale et économique. C'est l'objectif premier du Schéma directeur. » La Région, qui accorde des appuis aux maîtres d'ouvrage (Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques, Dispositif anti-ghettos, Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier, Aides au logement étudiant, etc.) entend jouer un rôle important dans la relance de la construction.

Plans, schémas réglementaires

Le Schéma régional d'habitat et d'hébergement (SRHH), arrêté le 20 décembre 2017, y contribue également au premier chef, en déclinant l'objectif régional de construction à l'échelle des territoires (intercommunalités et MGP).

Objectif 2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités

Le SDRIF cherche à créer les conditions spatiales propices au développement économique et à l'innovation, notamment grâce à cet objectif portant sur l'offre d'espaces d'activités (compacité, modernisation, accessibilité, etc.). Le SRDEII et la Stratégie Smart industrie assurent un bon relais, en tablant sur le développement d'une offre immobilière foncière et tertiaire attractive pour les entreprises et les industries. "La Région souhaite, en partenariat avec les autres collectivités franciliennes, stimuler l'émergence d'une offre immobilière et foncière soutenable pour les acteurs de la chaîne de l'immobilier et répondant aux enjeux de maîtrise des coûts pour les entreprises" (Stratégie Smart industrie).

Plans, schémas réglementaires

Le SRCAE, pour sa part, cherche à « inciter aux synergies et mutualisations entre acteurs économiques d'une même zone d'activités ».

Objectif 3.2. Valoriser les grands équipements attractifs

Le SDRIF prône une valorisation des grands équipements attractifs (construction, rénovation) contribuant à l'attractivité régionale tout en s'assurant du respect de ses grands principes d'aménagement (compacité, accessibilité, notamment en transports collectifs).

L'objectif de valorisation des grands équipements attractifs dans les politiques régionales est essentiellement assuré par le biais des politiques régionales de développement économique :

- Le SRDEII, qui entend renforcer les services et les équipements structurants, en vue d'améliorer la qualité de vie à laquelle les investisseurs sont très sensibles,
- La Stratégie Smart industrie qui propose un soutien aux projets d'équipements mutualisés entre établissements de recherche et PME-ETI,
- Le SRESRI, qui promeut la constitution d'universités et de campus de haut niveau,
- Le SRDTL qui entend renforcer la qualité de l'offre de Paris Île-de-France en agissant sur des destinations majeures et déjà existantes.

Objectif 3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi

L'amélioration de la mixité habitat/emploi, promue par le SDRIF, prolonge les intentions déjà anciennes du législateur (agrément, conventions d'équilibre habitat –activités, inscrits dans le cadre du Code de l'urbanisme). Cet objectif est intégré dans le SRDEII et dans les appels à projets de la Région : « développer des opérations immobilières permettant la création de logements, la réalisation des projets d'équipements publics des collectivités en Île-de-France ou une part d'activité économique » (Convention Région EPFIF), promouvoir un meilleur équilibre emploi-logement (Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE).

Plans, schémas réglementaires

Il est également affiché dans plusieurs schémas de portée réglementaire (SRCAE, SRHH, PDUIF).

Objectif 4.1. Optimiser les espaces urbanisés

Promue depuis la loi SRU et renforcée par les lois Grenelle 1 et 2 et ALUR, l'optimisation des espaces urbanisés est l'un des principes fondateurs du SDRIF, dont la vocation transversale est bien intégrée dans les politiques régionales, particulièrement lorsqu'elles comportent une incidence spatiale. Cet objectif irrigue différentes politiques dans le domaine de l'aménagement et du logement (Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE, Convention avec l'EPFIF, Contrat d'aménagement régional), dans le champ de la protection de l'environnement (Plan vert) et du développement économique (Stratégie Smart industrie). Elle est aussi indirectement prise en compte dans le domaine du tourisme (intégration des enjeux touristiques, et en particulier pour l'hébergement, dans les grands projets d'aménagement urbain) et de la logistique (clustering et plateformisation afin d'éviter le mitage).

Plans, schémas réglementaires

Une convergence apparaît également dans des plans de portée réglementaire (SRCE, SRCAE, SRHH).

Objectif 4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics

L'amélioration de l'accessibilité des équipements et services, notamment des espaces verts publics rend acceptable la densité accrue qui est inscrite dans le SDRIF (accès facilité par les transports collectifs, modes actifs, etc.). C'est aussi une ambition constante de la Région. Les politiques d'aménagement régional en font un très bon écho (aides aux territoires ruraux, contrat d'aménagement régional, Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE, Convention avec l'EPFIF), comme d'autres politiques sectorielles : enseignement supérieur (SRESRI), tourisme (SRDTL), espaces verts (Plan vert,). Les politiques de transport et de déplacement prennent bien-sûr en compte ces enjeux (Plan anti-bouchons, Plan vélo). Ces politiques cherchent ainsi à améliorer la vie quotidienne des Franciliens.

Plans, schémas réglementaires

Le PDUIF et le SRCE comportent également cet objectif.

Objectif 5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts

Plusieurs lois ont depuis les années 2000³ renforcé les exigences de maîtrise de consommation foncière dans la planification de l'urbanisme. Cet impératif qui est intégré par le SDRIF, est présent également dans de nombreuses politiques régionales, qu'elles soient ou non partenariales. Plus d'une politique sur deux, parmi celles qui sont analysées dans le cadre de l'évaluation programmatique du SDRIF, a pris en compte cet objectif de façon plus ou moins directe. Parmi celles-ci, citons le Pacte Agricole, l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques, Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région. Les champs thématiques couverts sont larges (environnement, aménagement, agriculture, habitat, etc.), témoignant d'une bonne appropriation régionale.

Plans, schémas réglementaires

S'y ajoutent notamment le SRCE et le SRHH.

Objectif 5.3. Faire entrer la nature en ville

Cet objectif, centré sur la renaturation en milieu urbain support de multiples fonctions (biodiversité, lutte contre l'îlot de chaleur urbain, loisirs, etc.) est affiché dans le SDRIF, comme dans plusieurs politiques régionales :

- le Plan vert dont l'une des orientations vise à concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité,
- le Contrat d'aménagement régional qui dans le domaine de l'environnement entend préserver la nature et la biodiversité,

³ Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle I) et n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II), loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

- l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques avec des quartiers qui privilégient la construction de la ville sur la ville et promeuvent la résorption des coupures urbaines, l'amélioration de la trame paysagère, le développement de l'agriculture urbaine et des jardins partagés, la gestion écologique des espaces».
- le Pacte agricole, de façon indirecte (agriculture urbaine).

Plans, schémas réglementaires

Cet objectif est bien-sûr convergent avec le SRCE qui entend favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme et développer une nouvelle approche de la nature en ville, fondée sur la fonctionnalité des éléments qui la composent (sol, eau, air, règnes végétal et animal). L'objectif de renaturation est présent de manière plus indirecte dans le SRCAE qui valorise la prise en compte des effets du changement climatique dans l'aménagement urbain. Enfin notons que le PDUIF est également cohérent avec cet objectif.

Objectif 6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains

L'attractivité des systèmes de transports, en particulier des transports collectifs est l'un des objectifs clefs du SDRIF, qui est adossé à la loi sur le Grand Paris. L'attractivité des systèmes de transports est un enjeu qui figure dans le SRDEII : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France et renforcer les services et infrastructures de transport et les équipements structurants ; dans la politique d'Aide aux territoires ruraux : offrir aux territoires ruraux des transports publics « dignes de ce nom » ; dans le Plan « Changeons d'air » : améliorer l'efficacité des transports collectifs. Y contribuent de façon indirecte le Plan vélo et le Plan anti-bouchons par le traitement des principaux points de dysfonctionnement du réseau routier, l'amélioration des rabattements, la complémentarité des modes. Notons que la loi NOTRe n'a pas affecté les compétences de la Région Île-de-France en matière de transports. Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Île-de-France mobilités) au sein duquel la Région d'Île-de-France détient une participation majoritaire depuis 2006 conserve sa compétence en matière de mobilité.

Plans, schémas réglementaires

Cet objectif est partagé par des plans et schémas réglementaires : le PDUIF, au premier chef, fixe l'objectif de rendre les transports collectifs (réseau ferroviaire, métro, pôles d'échanges multimodaux) plus attractifs, comme avant lui le SRCAE qui s'appuie sur le PDUIF comme outil de réduction des émissions liées aux transports et à la mobilité, évoque la performance du réseau ferré ferroviaire et l'attractivité du réseau de bus.

Objectif 6.2. Structurer des bassins de déplacement

La structuration des bassins de déplacement inscrite dans le SDRIF vise à faciliter les conditions de transport des Franciliens et à promouvoir des usages alternatifs à ceux de la voiture automobile notamment hors de la métropole (rabattement vers les gares, bus, modes actifs, etc.). De nombreuses politiques régionales interrogent, d'une façon ou d'une autre la structuration de bassins de déplacements, notamment à travers la promotion de l'intermodalité :

- Le SRDEII qui souligne que « les services associés aux infrastructures (information multimodale, gestion dynamique des routes, développement des véhicules connectés, co-voiturage, etc.) permettront à court et moyen termes une optimisation des modes de transport et de leur utilisation par les professionnels et les salariés »,
- Les Aides aux territoires ruraux en offrant aux territoires ruraux des transports publics « dignes de ce nom »,
- Le Plan « Changeons d'air » qui vise l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs et la mise en œuvre des projets inscrits dans les différents documents de contractualisation (PDUIF, CPER, plan de mobilisation),
- Le Contrat d'aménagement régional, qui participe au financement d'aménagements en faveur des circulations douces,
- Le Plan vélo,

Le Plan anti-bouchons par le traitement des principaux points de dysfonctionnement du réseau, l'amélioration des rabattements, la complémentarité des modes, etc.

-

Plans, schémas réglementaires

S'y ajoutent bien-sûr le PDUIF, qui prône notamment une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo, veut faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements et le SRCAE qui s'appuie sur le PDUIF comme outil de réduction des émissions liées aux transports et à la mobilité et entend développer l'usage des transports en commun et des modes actifs.

Objectif 7.1. Préserver la production agricole et forestière

Les objectifs de préservation de la production agricole, de protection des terres agricoles et de renforcement des filières agricoles du SDRIF convergent avec plusieurs politiques régionales de façon directe ou plus indirecte :

- Le Pacte agricole qui vise en particulier l'adaptation de l'agriculture afin qu'elle capte plus de valeur (plan pour l'élevage francilien et pour les filières agricoles d'origine francilienne, soutien à la production biologique),
- La politique de Doublement des aides aux territoires ruraux et son objectif de valorisation de l'activité agricole, de création de pôle d'excellence et de préservation des terres agricoles,
- L'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants (agriculture urbaine),
- Le SRDEII (accompagne les agriculteurs créateurs/repreneurs et promeut les circuits courts).

Plans, schémas réglementaires

Le SRCAE comporte un axe « Agriculture » et vise notamment à développer des filières agricoles et alimentaires de proximité et préserver les espaces agricoles. L'une des orientations du SRCE concerne le milieu agricole et entend favoriser les pratiques agricoles respectueuses de la biodiversité, de la qualité de l'eau et des sols et de la fonctionnalité écologique.

Les objectifs qui se rapportent à la préservation de la production forestière font directement écho aux objectifs de la Stratégie régionale pour la forêt et le bois, mais également au Plan « Changeons d'air », qui soutiennent la création de la forêt de Pierrelaye et la valorisation de la biomasse forestière.

8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire

L'objectif du SDRIF consistant à valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire est partagé par plusieurs politiques régionales. Le transport des marchandises par voie fluviale constitue un important levier de mise en valeur du fleuve. La Stratégie régionale pour le fret et la logistique « retient le principe de concentrer les efforts de notre collectivité sur le mode fluvial plus adapté à notre territoire » et soutient l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques. Le renforcement de la dynamique interrégionale de l'axe Seine est également inscrit dans le SRDEII. Le développement du report modal vers le fleuve est évoqué dans le Plan « Changeons d'air ». Enfin, le SRDTL promeut le développement du tourisme fluvial et itinérant pour certaines destinations d'intérêt régional.

Le SDRIF comme la Stratégie régionale pour le fret et la logistique soulignent par ailleurs le caractère multifonctionnel du fleuve. « La Stratégie régionale pour le fret et la logistique vise à concilier la performance économique et sociale et l'excellence environnementale et développer une « logistique maîtrisée, performante et innovante ».

Plans, schémas réglementaires

Enfin, le développement du report modal vers le fleuve est évoqué dans le SRCAE et le PDUIF. Le Schéma environnemental des berges des voies navigables annexé au SRCE prône par exemple une renaturation des berges. Ces fonctions pourraient dans certains cas entrer en conflit avec une intensification de l'usage commercial des voies navigables.

De façon plus générale, les éventuels conflits d'usage autour du fleuve dans ses différentes fonctions (logistique, touristique, paysagère, corridor biologique) méritent une attention particulière.

8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine

La logistique urbaine subit une tendance à la relégation dans des secteurs plus éloignés du cœur de la métropole. Son maintien et son optimisation est un enjeu important pour l'approvisionnement durable de l'Île-de-France, souligné par le SDRIF, comme par d'autres politiques régionales. La nécessité de rationaliser l'organisation des flux et de préserver les sites logistiques, notamment en zone dense est évoquée dans le Plan « Changeons d'air », le SRDEII, les « Engagements vers un objectif zéro déchet » et bien-sûr la Stratégie régionale pour le fret et la logistique : « L'évolution rapide du secteur de la logistique, de ses impacts sur les formes et les fonctionnements urbains requerrait un nécessaire repositionnement afin d'anticiper l'avenir et d'accompagner la logistique, son développement, ses acteurs et les territoires sur lesquels elle s'exerce. »

Plans, schémas réglementaires

Le même objectif figure dans le SRCAE et le PDUIF.

Notons pour conclure que tous les objectifs du SDRIF ne se retrouvent pas avec la même intensité dans les politiques régionales. Les écarts les plus problématiques, peu nombreux, sont évoqués en seconde partie. D'autres différentiels tiennent à des raisons « techniques ». Ainsi, certains objectifs figurant dans « l'Arbre des objectifs » du SDRIF sont assez peu mis en avant dans le SDRIF, parce que leur incidence spatiale est finalement assez limitée. S'ils sont évoqués au titre des défis et des enjeux (fascicule 2), ils sont peu accompagnés d'orientations réglementaires (fascicule 3). Citons pour exemple l'objectif « créer 28 000 emplois par an », « développer de nouveaux champs d'activités⁴ », alors qu'ils occupent une place centrale dans les politiques régionales. Par ailleurs, d'autres objectifs sont peu déclinés dans les politiques régionales, en raison notamment d'un faible ancrage dans les compétences régionales, tels que les objectifs « préserver la ressource en eau », « assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains »⁵.

1.2. ...Qui s'explique par différents facteurs

1.2.1. Facteurs externes

Le cadre légal, à l'arrière-plan des différents dispositifs régionaux explique la convergence d'un certain nombre d'objectifs des politiques régionales et du SDRIF. Les lois « Grenelle » en particulier, irriguent de nombreux domaines de compétences de la Région et fixent les objectifs des politiques (trame verte et bleue, déclinaison du paquet Energie-Climat des politiques européennes⁶, lutte contre la régression des surfaces agricoles, naturelles et forestières, etc.). La législation en faveur de l'habitat, très abondante, établit également des cibles en faveur de la construction, notamment de logements sociaux, la résorption des logements insalubres, etc. La loi sur le Grand Paris assigne le cap de la production annuelle de logements en Île-de-France, qui est inscrit dans le SDRIF. La loi TECV⁷ vise notamment à « lutter contre les gaspillages et promouvoir l'économie circulaire, de la conception des produits à leur recyclage », en application des orientations européennes de 2008. La loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt a instauré le programme régional de la forêt et du bois (PRFB), auquel contribue la SRFB, etc.

Les politiques réglementaires partenariales (schémas co-élaborés et/ou co-adoptés par l'Etat et la Région), comme le PDUIF, le SRCE, le SRCAE et le SRHH participent de cette coordination entre le SDRIF et les politiques sectorielles.

⁴ Les incidences spatiales sont en revanche sensibles pour l'objectif de réindustrialisation qui est inclut dans le même objectif.

⁵ A l'exception de la compétence relative aux déchets au travers du Plan régional de prévention et de gestion des déchets. Les équipements et services urbains recouvrent : capacités de stockage de pétrole et de gaz et réseaux souterrains liés, assainissement, production et alimentation en eau potable, stockage et traitement des déchets, etc.

⁶ Il s'inscrit dans l'engagement européen « 3 x 20 », avec d'ici 2020, 20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique, une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, et une hausse de 20 % l'efficacité énergétique des bâtiments. L'atteinte du facteur 4 est programmée pour 2050.

⁷ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Enfin, la continuité des références techniques mobilisées (MOS, observatoires...) facilite l'articulation des politiques régionales et leur suivi dans le temps.

1.2.2. Le SDRIF, comme « document cadre » des politiques régionales

La vocation du SDRIF, qui est énoncée dans le Code de l'urbanisme, amène à territorialiser et articuler des objectifs sectoriels. La carte de destination générale des différentes parties du territoire met notamment en lumière les enjeux de protection et de mise en valeur de l'environnement, de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

Le SDRIF est par conséquent un document cadre qui fait écho à un grand nombre d'enjeux sectoriels, dans les grands champs de compétences de la Région, dont plusieurs ont été renforcés récemment par les lois MAPTAM et NOTRe.

En matière d'environnement, la Région est chef de file pour la protection de la biodiversité d'une part, pour le climat, la qualité de l'air et l'énergie d'autre part. Elle est compétente au titre des espaces verts. Elle élabore un plan régional de prévention et de gestion des déchets, qui remplace les plans sectoriels déjà existants en Île-de-France (déchets ménagers, dangereux, d'activités de soins, bâtiment et travaux publics).

La Région Île-de-France définit la politique régionale des déplacements (dans le respect des orientations du SDRIF et du PDUIF) et peut en outre participer au financement d'aménagements de sécurité sur les autoroutes non concédées et les routes d'Île-de-France. Elle a compétence pour promouvoir le soutien pour l'accès au logement, l'amélioration de l'habitat, l'aménagement et l'égalité de ses territoires.

Enfin, elle dispose de la responsabilité exclusive de définir sur son territoire les orientations en matière de développement économique. Elle élabore le SRDEII à valeur prescriptive. Elle est également chef de file du soutien à l'enseignement supérieur et à la recherche et a compétence pour promouvoir le développement scientifique. Les compétences qui concernent l'agriculture et le développement rural prennent également appui sur le transfert dont elles peuvent bénéficier pour la gestion du Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER). La Région Île-de-France a été désignée autorité de gestion des fonds européens en décembre 2016.

Les compétences régionales croisent donc les domaines couverts par le SDRIF, tandis que le cadre législatif fixe de grands objectifs pour les différents champs de compétences. Si les références au SDRIF dans les politiques régionales ne sont pas toujours explicites, les objectifs affichés sont convergents.

Quelques objectifs du SDRIF paraissent néanmoins « décalés », les politiques régionales proposant un nouveau prisme de lecture des grands enjeux régionaux.

En matière de politique d'habitat, la Région valorise dans ses récentes politiques, notamment le dispositif anti-ghetto, l'objectif de diversification de l'offre de logement et de mixité sociale, qui « devra fonctionner dans les deux sens, y compris pour les communes déjà fortement dotées en logement social ». Ces objectifs de mixité et de diversification sont bien-sûr compatibles avec l'objectif légal de 25 % de logements sociaux de la loi SRU et l'objectif de 30% inscrit dans le SDRIF, d'autant que le soutien accordé aux quartiers populaires est réaffirmé dans le cadre du NPNRU. Toutefois ce changement de paradigme politique a conduit d'une part à accroître le poids accordé dans les politiques régionales à l'objectif de diversification des logements et d'autre part à nuancer les conditions de soutien au logement social. Les conditions d'adoption du SRHH dans le cadre collégial du CRHH (Etat, Région, MG, associations en lien avec le logement et la construction, organismes d'hébergement et d'accompagnement) témoignent également de cette évolution.

Dans le domaine des mobilités, le SDRIF valorise très fortement les transports collectifs, alors que les enjeux routiers apparaissent au second plan. Le Plan Anti-bouchons offre en revanche une place de choix au mode routier (lutte contre la congestion, intégration environnementale des

infrastructures routières, « smart région » dans les transports, réseau structurant, etc.), en tirant parti des potentialités et de l'effet de levier exceptionnel attaché à un mode de déplacement aussi dominant. *In fine*, les objectifs du SDRIF et du Plan Anti-bouchons apparaissent complémentaires, le Plan s'appuyant même sur le SDRIF pour étayer la définition d'un réseau routier d'intérêt régional.

Enfin, il faut signaler que certains enjeux émergents ou esquissés dans le SDRIF, sont plus nettement affirmés dans les politiques régionales, tels la lutte contre la fracture numérique, au travers de l'ambition régionale d'accélération du déploiement du très haut débit.

Limites méthodologiques

Certaines limites sont liées au périmètre des questions traitées. L'exercice évaluatif a comparé les objectifs des politiques avec les objectifs du SDRIF, dans le but d'évaluer leur convergence, leur éventuelle divergence et d'en estimer l'intensité. Les « intentions politiques » affichées dans les textes de présentation (rapport, délibération, plan d'actions, etc.) ont permis aux experts de statuer « d'après le texte » sur l'existence ou non d'une relation entre objectifs, puis sur son sens et son intensité. Cette analyse a été complétée par une approche synthétique visant à évaluer l'utilité éventuelle des orientations réglementaires du SDRIF pour atteindre les objectifs des politiques.

Par ailleurs, l'étude n'a intégré aucun élément relatif aux conditions de mise en œuvre des politiques régionales (programmation, financements alloués, réalisations, etc.). Elle n'a pas, non plus, de caractère exhaustif puisque le travail évaluatif a porté sur une sélection de 22 politiques régionales, dans les champs de l'environnement, de l'aménagement, du logement, des transports et du développement économique.

D'autres limites tiennent aux choix méthodologiques opérés ainsi qu'à leurs contraintes propres. Les résultats de l'évaluation ont permis d'établir quelques chiffres-clefs, tels que le taux de convergence des politiques régionales avec le SDRIF, c'est-à-dire le nombre d'objectifs convergents rapporté au nombre total d'objectifs du SDRIF. Néanmoins la méthodologie qui est proposée repose essentiellement sur une approche de nature qualitative. Tous les résultats présentés se fondent sur les évaluations opérées « à dire d'expert ». La portée des résultats repose, au-delà de l'étude rigoureuse des textes, sur la qualification et la représentativité des experts de l'IAU.

Méthodologie de l'évaluation programmatisque du SDRIF

Démarche d'élaboration de l'évaluation programmatique

« Au-delà de l'obligation réglementaire, le bilan de la mise en œuvre [du SDRIF] est un moyen privilégié pour la Région de contextualiser sa vision, les nouvelles priorités de la mandature et leur traduction opérationnelle ». La **feuille de route** du 22 décembre 2017 transmise à l'IAU définit ainsi clairement les attentes de la Région s'agissant de l'évaluation du SDRIF.

Elle précise, en ce qui concerne l'évaluation programmatique, qu'il s'agit d'évaluer la capacité du SDRIF à favoriser la convergence avec les schémas et plans régionaux sectoriels d'une part et son utilité pour la mise en œuvre des politiques régionales. La question évaluative traitée sera donc celle de la cohérence externe du SDRIF, c'est-à-dire de sa capacité à porter des objectifs en phase avec ceux des autres politiques régionales.

Les finalités de l'exercice étant ainsi fixées, la première étape de l'étude est consacrée au **cadre méthodologique de la commande** (janvier-avril 2018), en étroite concertation avec la maîtrise d'ouvrage régionale.

Le **périmètre de l'évaluation** est défini. Le SDRIF sera analysé au prisme de ses fascicules 2 (défis, projet spatial régional et objectifs) et 3 (orientations réglementaires) où sont consignées les dispositions centrales. La liste des politiques, plans, schémas, stratégies à rapprocher du SDRIF est ensuite précisée. Les politiques sélectionnées – une vingtaine au total- s'illustrent par leurs interactions potentielles avec les politiques d'aménagement dans les grands champs de compétences régionales (environnement, transports, habitat, développement économique). Cette liste met en valeur les politiques-cadre adoptées par l'assemblée régionale depuis trois ans et traite de quelques plans réglementaires adoptés sous l'ancienne mandature :

- **Développement économique, enseignement supérieur et recherche** : Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (décembre 2016), Stratégie Smart industrie (juillet 2017), Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (septembre 2017), Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (novembre 2017),
- **Environnement, en matière de climat et d'énergie** : Plan régional pour la qualité de l'air "Changeons d'air en Île-de-France : Plan régional pour la qualité de l'air" (juin 2016), Stratégie Energie-Climat (juillet 2018), **en matière de déchets** : Engagements vers un objectif 0 déchet en Île-de-France (septembre 2016), **en ce qui concerne les espaces verts et naturels** : Plan vert (mars et juillet 2017), Stratégie régionale pour la forêt et le bois (novembre 2017), **pour l'espace rural** : Doublement des aides aux territoires ruraux (mars 2016), Pacte Agricole (mai 2018),
- **Habitat, logement, aménagement** : Dispositif anti-ghettos (janvier 2017), Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants (mars et juin 2016), Création du contrat d'aménagement régional (novembre 2016), Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région (novembre 2017),
- **Transports-déplacements** : Plan vélo (juillet 2016 et mai 2017), Plan régional anti-bouchons et pour changer de route (septembre 2016 et mars 2017), Stratégie régionale pour le fret et la logistique (mars 2018),
- **Plans réglementaires** : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (novembre 2012), Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la Région d'Île-de-France (septembre 2013), Plan de déplacements urbains Île-de-France (juin 2014), Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (décembre 2017).

Les politiques régionales seront, une à une, rapprochées du SDRIF. Les 34 objectifs opérationnels, déclinant les 10 objectifs stratégiques du SDRIF⁸ constituent notre référentiel évaluatif. Les **objectifs du SDRIF** seront donc comparés **aux objectifs des politiques régionales**, repérés par analyse textuelle⁹. Selon les politiques, l'analyse pourra parfois inclure l'étude des actions programmées au titre de ces objectifs.

Le résultat de cette comparaison est synthétisé au travers d'un « score de convergence » attribué à chaque objectif, allant potentiellement de -2 à 2. Cette notation matérialise l'existence éventuelle d'une relation entre les objectifs du SDRIF et ceux de la politique analysée, son sens (c'est-à-dire sa convergence ou sa divergence) et enfin son intensité, graduée par convention selon deux paliers.

Figure 3 – Scoring des liens entre le SDRIF et les politiques régionales

Objectif du SDRIF au regard des objectifs de la politique étudiée	Convention de notation	Définition
« Forte » convergence	2	L'objectif du SDRIF rejoint explicitement l'un (au moins) des objectifs de la politique analysée. Il en constitue un aspect important, attestant d'un bon degré de convergence entre les deux documents.
Convergence « modérée »	1	L'objectif du SDRIF est mentionné à titre très accessoire dans les objectifs de la politique analysée. ou L'objectif du SDRIF rejoint de façon indirecte, sans en constituer un axe clairement identifié, l'un (au moins) des objectifs de la politique analysée.
Indépendance des objectifs	0	Il n'y a pas de lien entre l'objectif du SDRIF et la politique analysée.
Divergence « modérée »	-1	L'objectif du SDRIF pourrait, dans certaines conditions, être contraire à l'un (au moins) des objectifs de la politique analysée. ou L'objectif du SDRIF entre explicitement en conflit avec l'un des objectifs de la politique analysée, mais le risque de divergence est anticipé et une mesure de réduction de risque lui est associée.
« Forte » divergence	-2	L'objectif du SDRIF entre explicitement en conflit avec l'un (au moins) des objectifs de la politique analysée. Cette divergence n'est associée à aucune mesure de réduction de risque.
« Ne sait pas »	(non renseigné)	Il n'est pas possible de se prononcer sur la convergence ou divergence des politiques analysées pour cet objectif.

Des références empruntées aux textes analysés viennent objectiver l'analyse. Tous ces éléments sont reportés dans la grille d'analyse des politiques.

Après cette étape méthodologique, la **phase de réalisation** (mars – septembre 2018) a pu débuter. Les grilles comparant les objectifs du SDRIF avec ceux de chacune des politiques ont été peu à peu renseignées. L'analyse a donc été menée en quatre étapes, en vue d'assurer l'expression des différentes parties prenantes à l'IAU - départements thématiques, mission planification.

Enfin, l'étude s'est conclue par une **phase rédactionnelle** (septembre – décembre 2018), associée à divers ajustements destinés à prendre en compte les remarques des contributeurs et de la maîtrise d'ouvrage régionale.

Chaque politique est présentée au travers d'une **fiche d'analyse** qui récapitule son contexte d'élaboration, ses liens avec le SDRIF (réglementaires ou stratégiques) et les conclusions de l'étude. La portée des résultats repose, au-delà de l'étude rigoureuse des textes, sur la qualification et la représentativité des experts de l'IAU. *In fine*, l'existence d'un consensus entre experts souligne la robustesse d'une analyse et d'un score. Les focus qui ont donné lieu à débat appellent à plus de distance quant à la portée des résultats. Ces éléments sont consignés en synthèse de la fiche d'analyse.

⁸ Ces objectifs sont précisés dans l'étude « Indicateurs clefs pour l'aménagement régional, Suivi des objectifs du SDRIF », IAU idF (septembre 2017).

⁹ L'analyse textuelle recouvre les éléments constitutifs des politiques (textes des schémas, plans, etc.), les rapports pour le Conseil régional (exposé des motifs, etc.), les délibérations régionales et les différentes annexes associées. Les objectifs des politiques sont sauf exception, bien identifiés dans les documents analysés.

Une **note de synthèse** rassemble les conclusions, pour l'ensemble des politiques analysées.

Présentation des fiches d'analyse des politiques régionales

Chaque fiche, composée de 8 à 10 pages, dispose d'une structure identique, de façon à faciliter sa lecture.

Les principales conclusions de la politique analysée sont présentées en **synthèse** sur la/les première/s page/s.

Après avoir exposé succinctement la politique (principaux objectifs, date d'adoption, etc.), ses liens avec le SDRIF sont rappelés, notamment du point de vue juridique.

Les **points de convergence** entre les objectifs du SDRIF et de la politique sont résumés. L'analyse s'appuie sur les conclusions de la consultation effectuée auprès des experts sollicités, détaillée en dernière partie de la fiche.

Des **points de vigilance** éventuels sont également mis en avant (risques de divergence, domaines « sensibles », points à surveiller, approfondissement envisageables, notamment sur le plan territorial).

Le caractère consensuel du *scoring* ou l'existence de points de débats entre experts est également mis en évidence, en vue d'apprécier la robustesse du *scoring*. Enfin, mention est faite de la façon dont le SDRIF est –ou non – cité dans la politique analysée.

Repères chronologiques et juridiques

Ce paragraphe apporte un éclairage succinct sur le contexte d'élaboration de la politique et ses liens juridiques éventuels avec le SDRIF. Il est illustré par la Figure 1 qui présente quelques repères chronologiques, du Sdrif à la politique étudiée.

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la politique analysée

Dans ce paragraphe les principaux enjeux et défis du projet spatial régional (fascicule 2 du SDRIF) en relation avec la politique étudiée sont rappelés. Sont ensuite évoquées les principales orientations d'aménagement correspondantes (fascicule 3 du SDRIF), ainsi que, le cas échéant, les représentations correspondantes sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT). Ces orientations réglementaires sont opposables aux tiers. Selon la loi, le PLU et le SCoT en son absence leur sont compatibles. La Figure 2 qui conclut cette partie récapitule la part des objectifs du Sdrif qui sont en lien direct ou indirect avec la politique analysée.

Rappel des objectifs de la politique analysée au regard du SDRIF

De la même façon, les principaux objectifs de la politique qui, de façon globale, convergent avec ceux du SDRIF sont précisés et distingués des autres objectifs.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la politique analysée

Ce tableau détaillé vient clore la fiche d'analyse de la politique. Directement issu des conclusions de l'analyse menée auprès des experts, les 34 objectifs opérationnels du SDRIF sont passés, un à un en revue, afin d'évaluer leur lien avec la politique qui fait l'objet de la comparaison (Figure 3). Des « éléments de preuves » s'appuyant sur l'analyse textuelle des politiques viennent étayer le jugement des experts.

Ces fiches sont classées selon une triple clef de tri :

- 1- politiques "régionales" puis "réglementaires",
- 2- classement thématique¹⁰,
- 3- ordre chronologique.

¹⁰ Développement économique, Environnement (climat-air-énergie, déchets, espaces verts et naturels, espace rural), Habitat, Transport

Liste des politiques régionales et plans réglementaires

2017-2021	• Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII)
2017-2021	• Stratégie Smart industrie
2017-2021	• Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et l'innovation (SRESRI)
2017-2021	• Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL)
2016-2021	• Plan Changeons d'air : plan régional pour la qualité de l'air
Horizon 2030 et 2050	• Stratégie Energie-Climat
6 à 12 ans	• Engagements vers un objectif 0 déchet en Île-de-France
2017-2021	• Plan vert
2018-2021	• Stratégie régionale pour la forêt et le bois (SRFB)
2015-2021	• Doublement des aides aux territoires ruraux (Pacte rural)
Horizon 2030	• Pacte Agricole - Un livre blanc pour l'agriculture francilienne à l'horizon 2030
	• Dispositif anti-ghettos
2015-2020	• Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques (100 QIE)
	• Création du contrat d'aménagement régional (CAR)
2017-2025	• Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région
2018-2020	• Plan vélo
2016-2020	• Plan régional anti-bouchons et pour changer de route
2018-2022	• Stratégie régionale pour le fret et la logistique
Horizon 2020 et 2050	• Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)
	• Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)
2018-2023	• Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH)
2010-2020	• Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

1. Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (2017-2021)

Synthèse

Le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) est adopté par le Conseil régional en décembre 2016 au terme du délai fixé par la loi. Ce document de programmation à valeur prescriptive a été réformé par la loi NOTRe. Il consacre la Région comme responsable de la définition des orientations économiques et de la concertation auprès des milieux économiques et des territoires.

Le SRDEII définit « une stratégie en prise avec les mutations économiques pour une région plus attractive auprès des Francilien(ne)s, des Français, des talents et des investisseurs étrangers ». Cette stratégie est « portée par l'innovation dans l'action publique, pour libérer et encourager l'exceptionnel potentiel de croissance, d'emplois et d'innovation de l'Île-de-France ».

Il n'y a pas de lien juridique entre le SRDEII et le SDRIF.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs du SRDEII et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Près de la moitié des 34 objectifs du SDRIF converge avec ce schéma tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Dix objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le SRDEII** : il s'agit bien entendu des objectifs à finalité économique principale, créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), structurer les polarités économiques (2.4.). D'autres objectifs du SDRIF agissent sur les facteurs d'attractivité économique : valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), améliorer l'ouverture au niveau national et international (6.3.), valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire (8.1.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.) ;

- **Six autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : améliorer la mixité habitat/emploi (3.3.), préserver la production agricole et forestière (7.1.), encourager un approvisionnement alimentaire durable (7.2.), gérer la ressource en matériaux (7.4.), maintenir et optimiser la logistique urbaine (8.2.), structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien (8.3.).

Par ses orientations, le SDRIF permet et encourage, en cohérence avec ses grands principes d'aménagement (compacité, accessibilité, etc.) une amélioration de l'environnement économique des entreprises en vue de faciliter l'implantation ou la création d'activités et de renforcer l'attractivité francilienne.

Par ailleurs, trois des quatre orientations du SRDEII (Investir sur l'attractivité de l'Île-de-France, Développer la compétitivité de l'économie francilienne, Développer l'esprit d'entreprendre et d'innover sur tous les territoires) convergent avec les objectifs du SDRIF. La dernière orientation, sans lien avec le SDRIF, apporte des compléments portant essentiellement sur la gouvernance des actions économiques.

Points de vigilance

La plupart des objectifs du SDRIF liés au SRDEII s'inscrivent dans une relation de convergence *ex-post*, parce que le SDRIF ne dispose pas d'outils directs d'intervention économique facilitant la mise en œuvre des objectifs du SRDEII. De multiples facteurs, autres que les déterminants spatiaux ciblés par les orientations réglementaires du SDRIF peuvent contribuer à la réalisation de ces objectifs.

Le SRDEII mentionne le SDRIF une fois, en le citant dans la liste des schémas et stratégies régionales avec lesquels il doit s'articuler.

Notons que si la carte du SRDEII « l'Île-de-France, une région attractive » (SRDEII, p. 40) est globalement proche de celle du SDRIF « Rééquilibrage des polarités » identifiant les fonctions stratégiques à conforter et dynamiser (fascicule 2, p. 119), le lien n'est pas opéré.

Repères chronologiques et juridiques

Après la loi MAPTAM (2014), la loi NOTRe (2015) a élargi les compétences économiques de la Région. Dotée de la responsabilité exclusive de définir sur son territoire les orientations en matière de développement économique, elle élabore, avant la fin de l'année 2016, un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) à valeur prescriptive. Les actes des collectivités territoriales et de leurs groupements en matière d'aides aux entreprises doivent être compatibles avec celui-ci.

Ce schéma définit les orientations :

- en matière d'aides aux entreprises¹¹, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises,
- relatives à l'attractivité du territoire régional,
- en matière de développement de l'économie sociale et solidaire.

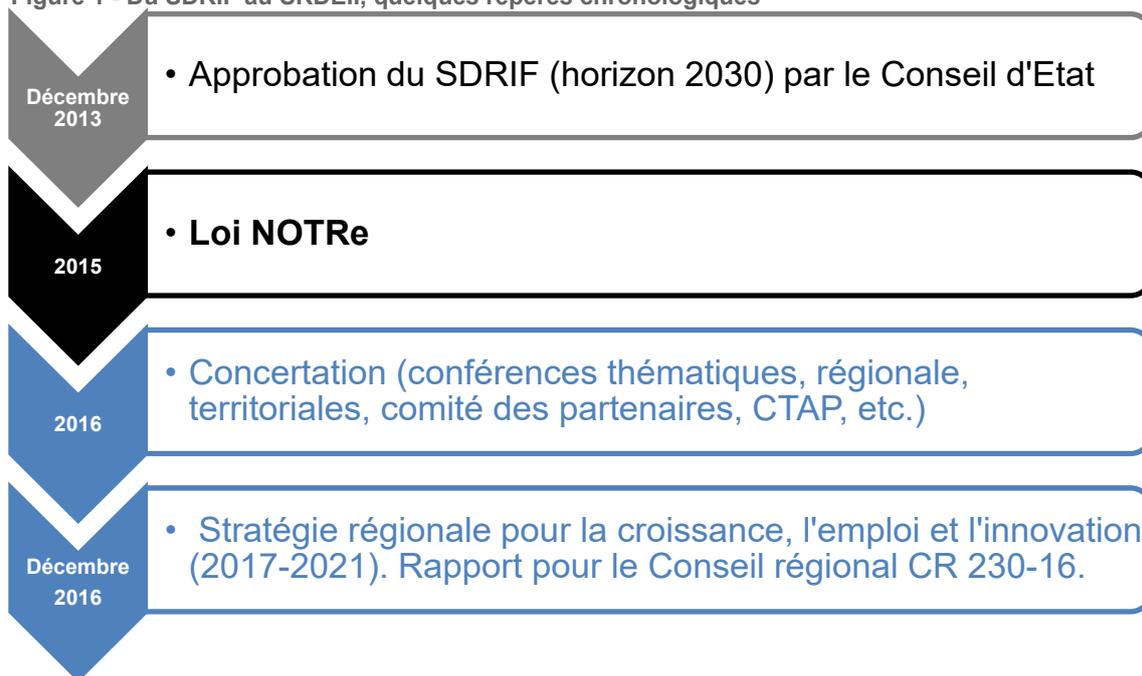
La Région d'Île-de-France définit dans son SRDEII, adopté en décembre 2016 une stratégie qui s'appuie sur les propositions issues de la concertation qu'elle a organisée dès le printemps 2016, auprès de toutes les catégories d'acteurs économiques et de tous les territoires.

S'il n'y a pas de lien juridique entre le SRDEII et le SDRIF, une cohérence est à garantir, le Code de l'urbanisme indiquant que le SDRIF :

- « précise les moyens à mettre en œuvre pour garantir (...) « le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région. »
- « détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, (...) la localisation préférentielle (...) des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. »

¹¹ La Région est la seule collectivité à définir les régimes d'aides et décider de leur octroi aux entreprises dans la région (CGCT, art. L. 1511-2).

Figure 1 - Du SDRIF au SRDEII, quelques repères chronologiques



Légende

- Evénement en rapport avec le SDRIF
- Evénement en rapport avec la politique analysée
- Autre événement connexe

CTAP = conférence territoriale de l'action publique

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRDEII

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), les grands principes du développement économique francilien sont présentés dans les parties 1 et 2 (1.3 Conforter l'attractivité de l'Île-de-France ; 2.1 Le modèle francilien de développement durable ; 2.2 Les trois piliers du projet spatial régional ; les grands enjeux du projet spatial régional), tandis que les parties suivantes détaillent les objectifs retenus pour améliorer la vie quotidienne des Franciliens (3.2 Créer 28 000 emplois par an et améliorer la mixité habitat/emploi) et consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France (4.1 Refonder le dynamisme économique francilien).

Moteur économique de la France (29 % de la richesse produite pour moins de 20 % de la population), l'Île-de-France dispose d'une diversité de tissus productifs, plus riche que celles d'autres grandes capitales. La région bénéficie d'une concentration exceptionnelle de fonctions de décisions regroupées au sein d'une place tertiaire d'envergure mondiale. Elle se place au premier rang de la recherche en Europe et est très attractive pour les jeunes diplômés. Toutefois le développement de l'Île-de-France, indissociable du contexte international, est traversé de multiples tensions : dynamiques productives/disponibilité des ressources ; concentration des richesses économiques/équilibres territoriaux, performance économique/attractivité résidentielle ; connectivité accrue/ségrégations sociales.

Le projet spatial régional cherche à mieux articuler les différentes échelles de l'aménagement, de l'organisation multipolaire d'une métropole mondiale à la ville du quotidien.

Le SDRIF promeut d'une part les pôles déjà dotés d'un rayonnement international qui sont à conforter et dynamiser et d'autre part l'implantation des nouveaux pôles tertiaires dans une large moitié est de l'Île-de-France, dans une volonté de structuration territoriale, d'un meilleur équilibre de l'emploi et du développement économique à l'échelle régionale. La conversion écologique et sociale de l'économie sera engagée et la diversité sera renforcée. Ainsi, le projet spatial régional vise à faciliter le renouvellement et la densification de l'offre de locaux d'activités, la structuration des lieux d'innovation

et de recherche, le développement de nouvelles filières (économie de la connaissance, tourisme, transition écologique, écofiliales circuits courts, industries créatives, ville numérique, etc.), tout en renforçant les activités existantes (filières agricoles, réindustrialisation, etc.).

L'enjeu est aussi d'encourager les complémentarités entre les pôles et leurs espaces environnants et de rapprocher bassins de vie et bassins d'emploi afin d'améliorer les conditions d'accès à l'emploi. Le SDRIF vise un objectif de création de 28 000 emplois par an en moyenne d'ici 2030, tenant compte des projections démographiques et d'une hypothèse de croissance nationale du PIB à 2 à 2,5 %. La formation des individus est également fondamentale pour permettre une adaptation à l'emploi. L'objectif est aussi de favoriser le développement de l'économie résidentielle, la perspective d'un équilibre habitat/emploi plus juste et du déploiement des filières économiques sur tous les territoires pour atténuer la spécialisation économique ou résidentielle. Les polarités au sein des espaces ruraux seront confortées grâce au développement de filières économiques (industries durables, innovation numérique, productions locales, tourisme, patrimoine), créatrices d'emplois et de progrès écologique et social.

Les **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3) portent naturellement l'accent sur l'organisation des espaces économiques et leurs liens avec le reste du territoire. Il s'agit de promouvoir, principalement par le levier spatial, une amélioration de l'environnement économique des entreprises en vue de faciliter l'implantation ou la création d'activités (aides indirectes). En cohérence avec les hypothèses démographiques et économiques, le SDRIF promeut un « accroissement significatif » des capacités d'accueil, en matière de population et d'emploi dans les documents d'urbanisme à l'horizon 2030.

En vue d'améliorer l'attractivité économique des territoires, le SDRIF introduit diverses orientations réglementaires visant la préservation, le développement, l'adaptation des espaces et installations affectées ou contribuant aux activités économiques, ainsi que l'amélioration de leur accessibilité :

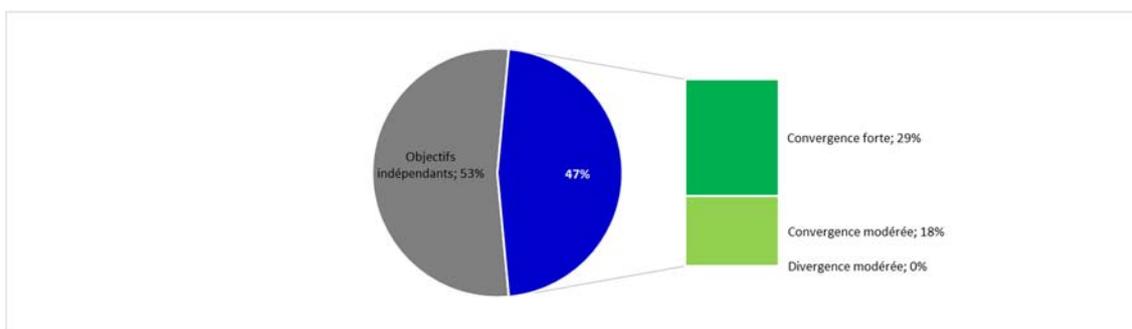
- Espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport (chapitre 1.1),
- Emprises aéroportuaires (chapitre 1.2),
- Sites multimodaux et terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) ; centres urbains de distribution logistique (chapitre 1.3),
- Terrains d'emprise affectés aux équipements de services urbains (dépôts et canalisations pétroliers, de gaz naturels, réseau de transport électrique THT, équipements d'assainissement, production et d'alimentation en eau potable, stockage et de transformation de matériaux et de denrées alimentaires, valorisation, recyclage et/ou d'élimination des déchets, etc.), liés à la production locale d'énergies renouvelables et de récupération, au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières, aux industries agroalimentaires, à l'assainissement et au traitement des déchets, etc. (chapitre 1.4),
- Grandes emprises d'activités, notamment industrielles (chapitre 2.1)

D'autres orientations déclinent les grands principes du projet spatial régional (accessibilité, compacité, mixité fonctionnelle) en ce qui concerne les développements économiques (chapitre 2.1) :

- Equilibre entre le développement économique et l'augmentation de l'offre de logements,
- Localisation et optimisation des espaces de construction de bureaux et de nouvelles zones d'activités (accessibilité, mixité fonctionnelle et sociale, consommation d'espaces et impact environnemental et paysager),
- Maîtrise des nouveaux développements commerciaux (zones commerciales, commerces de proximité).

De façon générale, le SDRIF rappelle que toutes les orientations visant à relier et structurer le territoire, préserver et valoriser le cadre de vie sont autant de facteurs d'attractivité économique.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et SRDEII



Rappel des objectifs du SRDEII au regard du SDRIF

Le SRDEII définit « une stratégie en prise avec les mutations économiques pour une région plus attractive auprès des Francilien(ne)s, des Français, des talents et des investisseurs étrangers ». Cette stratégie est « portée par l'innovation dans l'action publique, pour libérer et encourager l'exceptionnel potentiel de croissance, d'emplois et d'innovation de l'Île-de-France ».

Le SDRIF est mentionné sur une illustration du SRDEII (p. 25) qui met en évidence son articulation avec d'autres schémas et stratégies régionales. Toutefois il n'est pas cité de façon expresse dans le texte : « Une attention particulière sera portée, dans la mise en œuvre du SRDEII, à ce que les liens soient bien établis avec les autres documents régionaux en charge des achats responsables, l'agriculture, l'aménagement du territoire, le climat, l'air et l'énergie, l'économie circulaire et les déchets, l'emploi, l'enseignement supérieur et la recherche, la formation et l'orientation professionnelles, le tourisme et les loisirs. »

Quoi qu'il en soit, une convergence entre les objectifs des deux schémas peut être mise en avant, en ce qui concerne les trois premières orientations du SRDEII :

Orientation 1 : Investir sur l'attractivité de l'Île-de-France

Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France

Objectif 1.2 : accroître l'internationalisation des entreprises franciliennes

Objectif 1.3 : appuyer le développement des territoires de projet identifiés internationalement et ceux à fort potentiel pour accroître l'internationalisation des entreprises franciliennes

Orientation 2 : Développer la compétitivité de l'économie francilienne

Objectif 2.1 : miser sur les filières stratégiques

Objectif 2.2 : devenir un hub mondial de l'innovation au service des entreprises

Objectif 2.3 : faire grandir les TPE-PME en Île-de-France

Orientation 3 : Développer l'esprit d'entreprendre et d'innover sur tous les territoires

Objectif 3.1 : accompagner la création d'entreprises et le développement de l'entrepreneuriat

Objectif 3.2 : anticiper et accompagner les évolutions des besoins en compétences et en emplois des entreprises

Objectif 3.3 : favoriser la diversité de l'économie francilienne

Objectif 3.4 : dynamiser l'économie des territoires ruraux et des quartiers

La dernière orientation, qui traite des acteurs, des partenariats, du pilotage des actions, est indépendante des objectifs du SDRIF. Elle éclaire des aspects qui n'ont pas vocation à entrer dans le champ d'un schéma d'aménagement.

Orientation 4 : Agir collectivement au service des entreprises, de l'emploi et des territoires

Objectif 4.1 : organiser la coordination des acteurs et la gouvernance de l'action économique

Objectif 4.2 : maximiser l'effet levier des interventions et des financements régionaux et européens autour de partenariats et d'une stratégie d'influence collective renforcés

Objectif 4.3 : suivre, évaluer l'action économique en s'appuyant sur des outils d'aide au pilotage renforcés.

Objectif 4.4 : accroître la capacité collective d'anticipation des évolutions de l'environnement francilien

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du SRDEII permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRDEII

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRDEII

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	<p>L'emploi est un objectif clef de la "stratégie régionale pour la croissance, l'emploi et l'innovation"; Il est exprimé en termes qualitatifs (créations d'entreprises, renforcement des filières, etc.). Tous les objectifs du SRDEII concourent à la création d'emplois en Île-de-France :</p> <p>Orientation 1 : Investir sur l'attractivité de l'Île-de-France A travers l'implantation d'entreprises étrangères en Île-de-France (objectif 1.1 p. 19) et l'internationalisation des entreprises étrangères (objectif 1.2 p.25), l'objectif est de créer des emplois en Île-de-France.</p> <p>Orientation 2 : Développer la compétitivité de l'économie francilienne (p. 41) Par exemple :</p> <p>Objectif 2.1 : miser sur les filières stratégiques (p. 42) Faire émerger ou renforcer les filières d'excellence à potentiel d'innovation et d'emploi. "Des filières sont considérées comme stratégiques pour l'Île-de-France compte tenu de leur potentiel d'innovation, de création de valeur ajoutée et d'emplois, et de leur positionnement de leader au plan européen / international"</p> <p>Objectif 2.2 : devenir un hub mondial de l'innovation (p. 37) "Développer et structurer un accompagnement spécifique des porteurs de projet et des entreprises à fort potentiel de croissance"</p> <p>Objectif 2.3 : faire grandir des TPE-PME en Île-de-France (p. 40)</p> <p>Orientation 3 : Développer l'esprit d'entreprendre et d'innover sur tous les territoires (p. 52)</p> <p>Objectif 3.1 : accompagner la création d'entreprises et le développement de l'entrepreneuriat (p. 54)</p> <p>Objectif 3.2 : anticiper et accompagner les évolutions des besoins en compétences et en emplois des entreprises (p. 56) (à l'échelle des bassins d'emplois)</p> <p>Objectif 3.3 : favoriser la diversité de l'économie francilienne (p. 51) "pour assurer la qualité et la pérennité des activités et de l'emploi"</p> <p>Objectif 3.4 : dynamiser l'économie des territoires ruraux et des quartiers (p.54)</p>
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	<p>Objectif 2.1 : miser sur les filières stratégiques (p. 34) "Plusieurs de ces filières ont vocation à renforcer la dimension productive de l'industrie en Île-de-France". (industries aéronautiques, automobile, etc.) Encourager les expérimentations et partenariats interfilières. "Ces travaux auront pour but de dégager des pistes d'action concrètes en faveur du maintien et du renforcement des activités industrielles en Île-de-France. Un audit des dispositifs actuels de soutien régional à l'industrie sera également lancé, et notamment du plan Interfilières Industries lancé en 2013". Il s'agit de la Stratégie Smart industrie adoptée en juillet 2017.</p> <p>Objectif 2.2 : devenir un hub mondial de l'innovation au service des entreprises (p. 45) Appui aux grands lieux intégrés d'innovation (GLII), soutien aux industries du futur</p>
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	2	<p>Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Développer une offre immobilière foncière et tertiaire attractive (p. 32)</p> <p>Objectif 2.2 : devenir un hub mondial de l'innovation au service des entreprises (p. 45) Mailler le territoire régional de lieux et offres de services territorialisés -dont le développement d'une offre immobilière et de services en direction des entreprises innovantes - (p. 46)</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
3. Rééquilibrer l'Île-de-France			Objectif 2.3 : faire grandir les TPE-PME en Île-de-France (p. 48) Prévenir le risque d'obsolescence des ZAE, adapter et coordonner l'offre foncière et immobilière (en lien avec les acteurs publics et opérateurs compétents), développer les ZAE en cohérence avec les bassins d'emploi ; objectif de 500 000 m2 de bureaux par an d'ici 2030 (pour être aux standards internationaux). "L'offre foncière et immobilière doit donc être adaptée et mieux coordonnée, afin de maintenir la diversité des activités économiques, productives notamment, en Île-de-France, et de renforcer l'attractivité de la région" (p. 48)
	2.4. Structurer les polarités économiques	2	Objectif 1.3 : appuyer le développement des territoires de projet identifiés internationalement et ceux à fort potentiel pour accroître l'internationalisation des entreprises franciliennes (p. 38) Conforter des territoires leaders d'échelle internationale et renforcer les polarités économiques structurantes (carte p. 40). Objectif 2.2 : devenir un hub mondial de l'innovation (p.37) soutien aux grands lieux d'innovation A supprimer (les clusters sont régionaux et ne participent pas à la polarisation économique du territoire) : Objectif 2.1 : miser sur les filières stratégiques (p. 42) Structurer les clusters et financer les territoires d'innovation
	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	2	Orientation 1 : Investir sur l'attractivité de l'Île-de-France (p. 26) Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Renforcer les services et infrastructures de transport et les équipements structurants (p. 30) "Les investisseurs sont très sensibles à la qualité de vie qui est devenue un argument majeur de marketing territorial et de compétitivité. La qualité des infrastructures y contribue de façon décisive". Objectif 2.2 : devenir un hub mondial de l'innovation (p.37) soutien aux grands lieux d'innovation
3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi		1	Orientation 3 : Développer l'esprit d'entreprendre et d'innover sur tous les territoires (p. 52) Objectif 3.3 : favoriser la diversité de l'économie francilienne (p. 51) "Au-delà de leur impact direct sur l'économie, l'accompagnement de ces activités représente également un enjeu essentiel pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie, du lien social et du caractère hospitalier de tous les territoires franciliens" Objectif 3.4 : dynamiser l'économie des territoires ruraux et des quartiers (p. 62) Objectif de 1000 tiers-lieux d'ici 2021 pour mailler le territoire régional et rendre leur accès plus facile aux télétravailleurs et entrepreneurs. Favoriser le développement des activités économiques créatrices d'emplois dans les territoires ruraux et quartiers de la politique de la ville (p. 63).
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	2	Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Renforcer les services et infrastructures de transport et les équipements structurants "Les investisseurs sont très sensibles à la qualité de vie qui est devenue un argument majeur de marketing territorial et de compétitivité. La qualité des infrastructures y contribue de façon décisive. Elle sera développée de façon exceptionnelle, via le Nouveau Grand Paris (rassemblant le Grand Paris Express et le Plan de mobilisation des transports d'Île-de-France) porté par la SGP et le STIF, soit 26 milliards d'euros d'investissement». (p. 30)
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Renforcer les services et infrastructures de transport et les équipements structurants " En outre, les services associés aux infrastructures (information multimodale, gestion dynamique des routes, développement des véhicules connectés, co-voiturage, etc.) permettront à court et moyen termes une optimisation des modes de transport et de leur utilisation par les professionnels et les salariés». (p. 31) Objectif 3.4 : dynamiser l'économie des territoires ruraux et des quartiers (p. 62) Objectif de 1000 tiers-lieux d'ici 2021 pour mailler le territoire régional et rendre leur accès plus facile aux télétravailleurs et entrepreneurs.
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	2	Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Renforcer les services et infrastructures de transport et les équipements structurants " De même, les équipements structurants (aéroports, campus, centres de congrès et de salons, gares ferroviaires et routières, ports, universités, lieux relevant des industries culturelles et créatives, etc.) sont à conforter et à moderniser». (p. 31)
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	1	Objectif 3.1 : accompagner la création d'entreprises et le développement de l'entrepreneuriat (p. 54) Accompagner les projets de créateurs et repreneurs, la chambre régionale d'agriculture est un des partenaires mentionnés. Objectif 3.4 : dynamiser l'économie des territoires ruraux et des quartiers (p. 62) Pacte rural et circuits courts, etc. "Une attention particulière sera portée à la valorisation des produits des productions locales et des terroirs franciliens" (p. 63)
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	1	Objectif 3.3 : favoriser la diversité de l'économie francilienne (p. 51) Encourager le développement de l'économie circulaire Objectif 3.4 : dynamiser l'économie des territoires ruraux et des quartiers (p. 62) Pacte rural et circuits courts, etc. "Une attention particulière sera portée à la valorisation des produits des productions locales et des terroirs franciliens" (p. 63)
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	1	Objectif 3.3 : favoriser la diversité de l'économie francilienne (p. 51) Encourager le développement de l'économie circulaire
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	2	Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Renforcer les services et infrastructures de transport notamment portuaires et fluviales (p. 30-31) Renforcer la dynamique interrégionale de l'axe Seine (p. 38)
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	1	Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Renforcer les services et infrastructures de transport notamment en optimisant la circulation des marchandises en zone dense.
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	1	Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 28) Renforcer la dynamique interrégionale de l'axe Seine
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	<p>Objectif 1.1 : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Île-de-France (p. 19) Développement des infrastructures de transport en commun Renforcement des infrastructures portuaires et fluviales, notamment pour la circulation de marchandises Optimisation des modes de transports routiers et montée en gamme des services associés (information multimodale, développement des véhicules connectés etc.)</p> <p>Objectif 3.4 : dynamiser l'économie des territoires ruraux et des quartiers (p. 54) Développement des tiers-lieux pour limiter l'utilisation de la voiture dans les trajets domicile-travail.</p>
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

2. Stratégie Smart industrie (2017-2021)

Synthèse

Votée quelques mois après le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation, la Stratégie Smart industrie constitue son prolongement dans le domaine industriel. Elle est adoptée par le Conseil régional en juillet 2017, après une concertation menée auprès des principaux acteurs de l'industrie en Île-de-France. Elle succède au précédent Plan industrie 2013-2017. Il n'y a pas de lien juridique entre la Stratégie Smart industrie, qui est un document d'initiative régionale sans portée normative, et le SDRIF.

Points de convergence

Selon l'avis des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs de la Stratégie Smart industrie et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont, dans l'ensemble, cohérents. Près du quart des 34 objectifs du SDRIF converge avec cette Stratégie, tandis que les autres seraient neutres pour celle-ci :

- **Six objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec la Stratégie Smart industrie** : créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), optimiser les espaces urbanisés (4.1.) ;
- **Deux autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : structurer les polarités économiques (2.4.), structurer des bassins de déplacement (6.2.).

Par ses orientations, le SDRIF permet et encourage, en cohérence avec ses grands principes d'aménagement (compacité, accessibilité, etc.) une amélioration de l'environnement économique des entreprises en vue de faciliter l'implantation ou la création d'activités et de renforcer l'attractivité francilienne.

Par ailleurs, les trois enjeux-clefs de la Stratégie Smart industrie convergent avec les objectifs du SDRIF (1. Projeter les entreprises industrielles vers l'industrie du futur et former aux besoins de demain, 2. Attirer et favoriser le maintien des activités industrielles en Île-de-France grâce au développement, 3. Renouveler et dynamiser l'image de l'industrie francilienne auprès des nouvelles générations et à l'international).

Points de vigilance

Le SDRIF ne dispose pas d'outils directs d'intervention économique facilitant la mise en œuvre des objectifs de la Stratégie Smart industrie. Cela se vérifie en particulier pour les objectifs : réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2), créer 28 000 emplois par an (2.1).

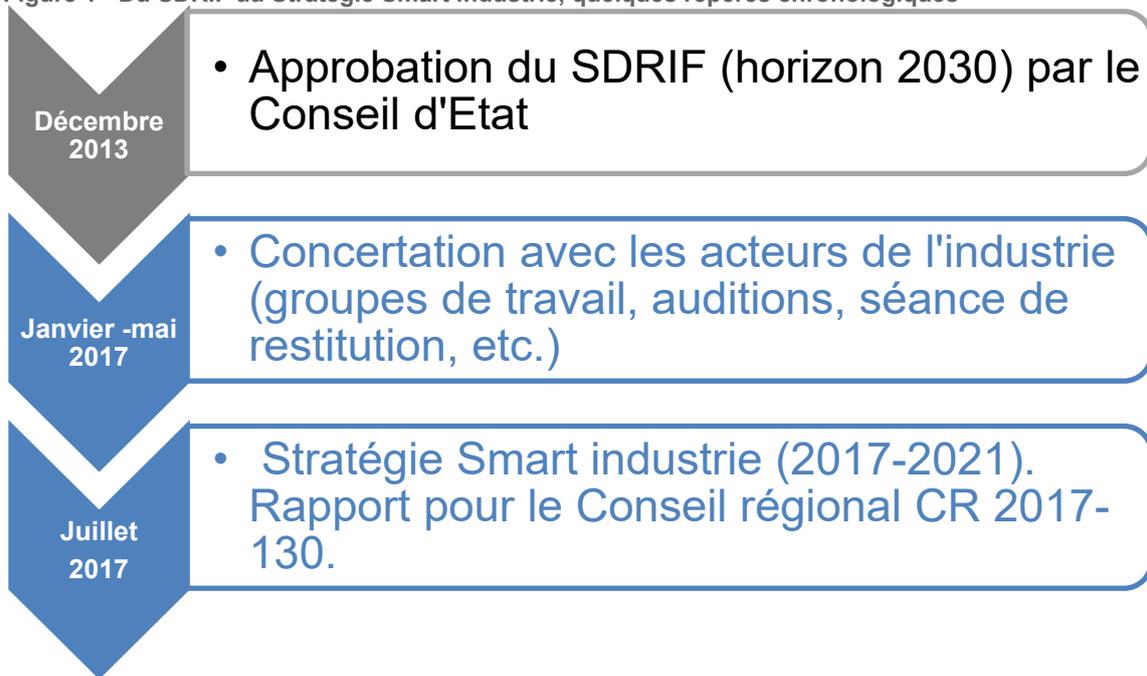
Certains experts indiquent que, dans le contexte de densification des espaces urbanisés, le risque d'éviction des industries, doit être surveillé, bien que le SDRIF comporte des prescriptions en faveur de la protection d'espaces industriels. La consommation d'espaces par l'industrie est également un indicateur sensible.

Repères chronologiques et juridiques

Dans le cadre du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) adopté en décembre 2016, la Région a annoncé son intention d'élaborer des pistes d'action concrètes en faveur des activités industrielles en Île-de-France. C'est l'objet de la Stratégie Smart industrie. Après avoir dressé le bilan du « plan industries » précédent (2013-2017), la Région a mené, entre janvier et mai 2017, une large concertation avec les principaux acteurs de l'industrie en Île-de-France en vue d'établir une nouvelle stratégie. Cette démarche a abouti en juillet 2017 à l'adoption de la « Stratégie Smart industrie ».

Il n'y a pas de lien juridique entre la Stratégie Smart industrie, qui est une politique d'initiative exclusivement régionale sans portée normative et le SDRIF, approuvé en décembre 2013. Toutefois, une cohérence est nécessaire puisque le Code de l'urbanisme indique que le SDRIF : « précise les moyens à mettre en œuvre pour garantir (...) « le rayonnement international de cette région. Il « détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, (...) et la localisation préférentielle (...) des activités industrielles (...). »

Figure 1 - Du SDRIF au Stratégie Smart industrie, quelques repères chronologiques



Légende
■ Événement en rapport avec le SDRIF
■ Événement en rapport avec la politique analysée

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Stratégie Smart industrie

Dans le cadre du **projet spatial régional (fascicule 2)**, les grands défis industriels sont présentés principalement dans les parties 1.3 Conforter l'attractivité de l'Île-de-France, 2.3 Les grands enjeux du projet spatial régional, puis 4.1 Refonder le dynamisme économique francilien. Pour le SDRIF, les industries incluent toutes les activités de conception ou de production de biens ou de services intermédiaires.

Comme ailleurs, l'industrie francilienne a souffert de la mondialisation, avec le départ de l'appareil productif vers l'étranger et ses conséquences en termes d'emploi (300 000 emplois industriels disparus en vingt ans). La poursuite de cette désindustrialisation fait courir des risques forts à la diversité de l'économie régionale. Toutefois, l'Île-de-France demeure l'une des toutes premières régions industrielles françaises. Elle maintient cette vocation qui la singularise parmi les grandes métropoles globales. Un potentiel de recherche de premier plan est lié à cette assise industrielle. Alors que l'emploi industriel génère deux à trois fois son volume en emplois induits, l'hybridation des activités tertiaires et industrielles est une opportunité pour l'Île-de-France. Par ailleurs, l'industrie représente les deux tiers des exportations. Certaines activités industrielles (industries créatives, agroalimentaires, etc.) demeurent des atouts pour l'emploi.

Le projet spatial régional identifie différents défis et objectifs associés. La mise en œuvre d'une politique industrielle renouvelée est considérée comme indispensable en Île-de-France. Au-delà de la préservation des emplois et des compétences, elle a des effets d'entraînement puissants sur le reste de l'économie (services aux entreprises, R & D) et sur la capacité à exporter, comme sur l'attractivité régionale. Elle contribue également au renforcement d'un écosystème diversifié, dynamique et innovant à l'heure où l'articulation industrie-services s'avère toujours plus forte.

La création de nouvelles filières, de même que la mutation et le croisement des filières présentes en Île-de-France sont à encourager afin de soutenir les activités et de générer des emplois (santé, mobilités, efficacité énergétique, industrie créatives, industries digitales, etc.). À la faveur de l'essor des agromatériaux et des écomatériaux, des filières spécifiques pourront se constituer, par exemple pour l'industrie alimentaire mais aussi pour le secteur des travaux publics (matériaux isolants et constructifs : chanvre, laine, bois, etc.).

Par ailleurs, le SDRIF promeut la conversion du système industriel actuel vers un modèle soutenable. Le développement d'écocités d'intérêt régional, de sites de production d'énergies renouvelables, le regroupement de ce type d'activités pour créer des polarités d'innovation et d'industries nouvelles pourrait générer de nouveaux emplois dans des métiers et des niveaux de qualification très variés. Une approche globale de développement durable par la requalification et le réaménagement des espaces d'activités existants ainsi que par la conception d'espaces d'activités nouveaux sera privilégiée. Dans l'ensemble de ces sites, l'écologie industrielle sera recherchée, accompagnée d'une densification du bâti et d'une bonne insertion urbaine et paysagère.

La relocalisation industrielle en Île-de-France est un enjeu tant en termes d'impact socio-économique, de création d'emploi et d'environnement, au travers du développement de circuits courts de production et de consommation. Des emprises pour l'implantation d'unités de production doivent donc trouver leur place, principalement le long du fleuve pour des sites de production.

Pour cela, le SDRIF entend promouvoir les démarches de réhabilitation de sites ou de création de parcs industriels, notamment en revalorisant et en maintenant les zones d'activités de la zone dense et en préservant le tissu productif. Des surfaces adaptées à la taille des entreprises artisanales de production et du bâtiment devront être aménagées. Ceci favorisera le développement de filières mieux structurées sur un territoire.

Enfin, les activités artisanales et industrielles des espaces ruraux devront être maintenues et développées en lien avec les nouvelles infrastructures de transport identifiées. Elles offriront des opportunités en termes de polarisation de l'aménagement et de désenclavement des territoires. Entre Paris et les territoires plus éloignés, le développement de nouvelles filières économiques (tissu industriel de PME/TPE, industries durables, développement de productions locales), assurera une plus grande mixité des fonctions et des activités et un déploiement de l'emploi local.

Le projet Île-de-France 2030 entend créer les conditions spatiales pour réussir ces redéploiements. Dans le cadre des **orientations réglementaires du SDRIF (fascicule 3)**, l'accent est naturellement porté sur l'organisation des espaces économiques et leurs liens avec le reste du territoire. Néanmoins, le SDRIF comporte peu d'orientations réglementaires spécifiquement dédiées aux espaces industriels. Il s'agit de promouvoir, principalement par le levier spatial, une amélioration de l'environnement économique des entreprises en vue de faciliter l'implantation ou la création d'activités (aides indirectes). En cohérence avec les hypothèses démographiques et économiques, le SDRIF promeut un « accroissement significatif » des capacités d'accueil, en matière de population et d'emploi dans les documents d'urbanisme à l'horizon 2030.

En vue d'améliorer l'attractivité économique des territoires, le SDRIF introduit diverses orientations réglementaires visant la préservation, le développement, l'adaptation des espaces et installations affectées ou contribuant aux activités économiques, ainsi que l'amélioration de leur accessibilité :

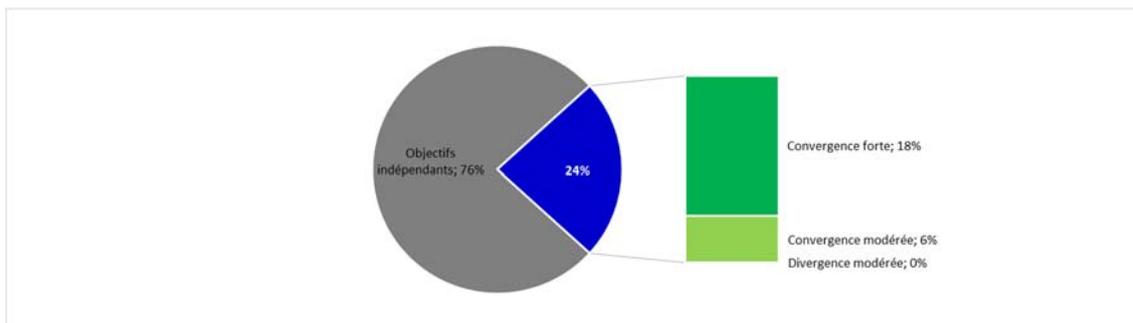
- Espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport (chapitre 1.1),
- Emprises aéroportuaires (chapitre 1.2),
- Sites multimodaux et terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) ; centres urbains de distribution logistique (chapitre 1.3),
- Terrains d'emprise affectés aux équipements de services urbains¹², liés à la production locale d'énergies renouvelables et de récupération, au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières, aux industries agroalimentaires, à l'assainissement et au traitement des déchets, etc. (chapitre 1.4),
- Grandes emprises d'activités, notamment industrielles (chapitre 2.1)
- Espaces nécessaires aux industries de transformation des produits agricoles sous condition de ne pas nuire à l'activité agricole ou de ne pas remettre en cause sa pérennité (chapitre 2.3).

D'autres orientations s'attachent à décliner les grands principes du projet spatial régional (accessibilité, compacité, mixité fonctionnelle) en ce qui concerne les espaces économiques (chapitre 2.1) :

- Equilibre entre le développement économique et l'augmentation de l'offre de logements,
- Optimisation de la localisation de nouvelles zones d'activités (accessibilité, mixité fonctionnelle et sociale, consommation d'espaces et impact environnemental et paysager),

De façon générale, le SDRIF rappelle que toutes les orientations visant à relier et structurer le territoire, préserver et valoriser le cadre de vie sont autant de facteurs d'attractivité économique.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Stratégie Smart industrie



¹² Dépôts et canalisations pétroliers, de gaz naturels, réseau de transport électrique THT, équipements d'assainissement, production et d'alimentation en eau potable, stockage et de transformation de matériaux et de denrées alimentaires, valorisation, recyclage et/ou d'élimination des déchets, etc.

Rappel des objectifs de la Stratégie Smart industrie au regard du SDRIF

Pour la Stratégie Smart industrie « la révolution numérique, l'ampleur de la créativité et de l'innovation franciliennes offrent des perspectives nouvelles à l'industrie ». L'industrie « est en prise avec tous les grands défis contemporains et est au cœur de toutes les transformations de notre société : véhicules autonomes et électriques, médecine du futur, robotisation, processus agiles et flexibles, révolution écologique, impression additive, etc. Enfin, l'industrie du futur, qui se déploie aujourd'hui, constitue une formidable opportunité pour se repositionner comme un territoire industriel leader » et développer des métiers qui « sauront attirer les jeunes et les demandeurs d'emplois. »

La Stratégie Smart industrie qui prolonge dans le domaine industriel, le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation adopté en décembre 2017, entend répondre à trois enjeux-clés, correspondant à sept objectifs :

1. Projeter les entreprises industrielles vers l'industrie du futur et former aux besoins de demain

Objectif 1 : Moderniser 500 entreprises industrielles en 5 ans

Objectif 2 : Faire émerger et soutenir les champions industriels de demain

Objectif 3 : Former les salariés et 10 000 demandeurs d'emploi pour répondre aux besoins des entreprises industrielles

2. Attirer et favoriser le maintien des activités industrielles en Île-de-France grâce au développement de grands lieux d'innovation et à une politique foncière innovante et attractive

Objectif 4 : Encourager l'intégration de l'industrie dans l'écosystème d'excellence

Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie

3. Renouveler et dynamiser l'image de l'industrie francilienne auprès des nouvelles générations et à l'international

Objectif 6 : Renforcer l'attractivité des métiers de l'industrie et former 25 000 apprentis aux métiers de l'industrie

Objectif 7 : Promouvoir l'industrie francilienne en Île-de-France et à l'international notamment par le soutien au salon Smart industrie

Tous ces objectifs convergent avec ceux du SDRIF, de façon directe ou indirecte. Toutefois, la Stratégie Smart industrie ne comporte aucune mention du SDRIF, bien qu'un objectif de transversalité de la Stratégie avec les politiques régionales soit mis en avant. « La Région utilisera tous les leviers à sa disposition en faveur de l'industrie, que ce soit sur le développement économique, l'attractivité, la formation, l'éducation, l'enseignement supérieur et la recherche, les achats publics, les transports, et la politique foncière. »

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux de la Stratégie Smart industrie permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie de la Smart industrie

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie Smart industrie

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	renovation des ensembles urbains grands		
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	<p>La "Stratégie Smart industrie 2017-2024" précise le poids de l'emploi industriel en Île-de-France, tout en rappelant son déclin. "Avec 45 000 établissements employant 459 000 salariés soit 8 % de l'emploi régional et 14,3 % de l'emploi industriel national, l'Île-de-France est une grande région industrielle et technologique". Elle a connu "une perte de 50 % de ses emplois industriels en 25 ans".</p> <p>La Stratégie régionale mise sur un soutien aux industries créatrices d'emplois, sans toutefois chiffrer les gains attendus.</p> <p>Objectif 1 : Moderniser en 5 ans 500 PME industrielles</p> <p>Objectif 2 : Faire émerger et soutenir les champions industriels de demain (les entreprises industrielles de taille intermédiaire (ETI) sont "fortement créatrices d'emploi". "Entre 2009 et 2015, les ETI françaises ont créé 1 300 emplois nets par mois contre 61 pour les PME et une destruction de 619 emplois nets par mois pour les grandes entreprises (source : observatoire de l'emploi et de l'investissement dans les ETI, 2009-2015, Trendéo)».</p> <p>Objectif 3 : Former les salariés et 10 000 demandeurs d'emploi pour répondre aux besoins des entreprises industrielles. "Le passage à l'industrie du futur engendre une mutation rapide des métiers et des compétences". Les industries "sont en effet confrontés à des difficultés de recrutement tout à fait inquiétantes sur plusieurs métiers essentiels de l'industrie". Soutien aux centres de formation, soutien aux campus des métiers sur les filières industrielles.</p> <p>Objectif 6. Renforcer l'attractivité des métiers de l'industrie et former 25 000 apprentis aux métiers de l'industrie</p> <p>Renforcement de l'apprentissage dans les métiers de l'industrie et meilleure information / communication sur ces métiers.</p>
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	<p>Tous les objectifs de la Stratégie Smart industrie concourent à l'objectif de réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités. En particulier :</p> <p>Objectif 1 : Moderniser 500 entreprises industrielles en 5 ans</p> <p>Objectif 4 : Encourager l'intégration de l'industrie dans l'écosystème d'excellence (innovation) et notamment "la Région soutiendra l'émergence de grands lieux d'innovation autour de l'industrie qui seront regroupés sous un label régional commun « Grands lieux d'innovation »".</p> <p>Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie. "Le maintien d'activités productives sur le territoire francilien est essentiel tant en raison de leur effet d'entraînement sur le reste de l'économie que de la nécessité de préserver des savoir-faire spécifiques et la mixité du tissu économique».</p>
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	2	<p>Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie</p> <p>"La Région souhaite, en partenariat avec les autres collectivités franciliennes, stimuler l'émergence d'une offre immobilière et foncière soutenable pour les acteurs de la chaîne de l'immobilier, et répondant aux enjeux de maîtrise des coûts pour les entreprises».</p> <p>"La Région garantira une meilleure accessibilité des sites industriels en poursuivant sa politique de raccordement de toutes les entreprises au très haut débit à l'horizon 2020, qui est l'une de ses priorités pour devenir la première Smart région d'Europe et mobilisera 50 M€ d'ici 2020 dans cette perspective.</p>
	2.4. Structurer les polarités économiques	1	<p>Objectif 4 : Encourager l'intégration de l'industrie dans l'écosystème d'excellence</p> <p>Financement de grands lieux d'innovation, création d'un hub digital DIGIHALL</p> <p>Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie</p> <p>" La Région sensibilisera élus locaux, promoteurs et aménageurs sur les questions du nécessaire développement de zones d'activités mixtes et du regroupement d'entreprises industrielles sur des territoires cibles».</p> <p>Objectif 7 : Promouvoir l'industrie francilienne en Île-de-France et à l'international notamment par le soutien au salon Smart industrie</p> <p>"Il conviendra de valoriser le potentiel industriel de la région en s'appuyant sur des vitrines et des relais de communication puissants. Elle soutiendra le développement d'une communauté d'acteurs autour d'une identité et d'une bannière communes permettant de faire valoir l'industrie francilienne et ses projets à l'international et de rendre visible un réseau d'ambassadeurs. (...) Elle s'appuiera sur des sites emblématiques pour valoriser son potentiel industriel et intégrera le volet industrie à sa stratégie d'attractivité à l'international».</p>
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	2	<p>Le SDRIF concilie cet objectif avec la préservation des emprises industrielles. Les emprises logistiques sont par exemple protégées dans le cadre de la CDGT. La même intention de préservation est présente dans la Stratégie "Smart industrie" :</p> <p>Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie.</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	du	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
				"Cet impératif est pourtant mis à mal en Île-de-France sous l'effet de trois contraintes fortes : une dynamique d'urbanisation puissante autour de Paris et en petite couronne qui éloigne l'industrie au profit de l'implantation de logements et d'activités tertiaires, un coût du foncier et de l'immobilier élevé qui pèsent sur les marges des entreprises, ainsi qu'une problématique d'accessibilité en transports et aux réseaux pour les sites industriels localisés en grande couronne». Face à ces contraintes, la Région souhaite réduire le risque d'éviction des industries : "La Région souhaite, en partenariat avec les autres collectivités franciliennes, stimuler l'émergence d'une offre immobilière et foncière soutenable pour les acteurs de la chaîne de l'immobilier, et répondant aux enjeux de maîtrise des coûts pour les entreprises».
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs		2	Objectif 4 : encourager l'intégration de l'industrie dans l'écosystème d'excellence Financement de grands lieux d'innovation, création d'un hub digital DIGIHALL, soutien aux projets d'équipements mutualisés entre établissements de recherche et PME-ETI Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie Déploiement du THD
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi		0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains		0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés		2	Le SDRIF concilie cet objectif avec la préservation des emprises industrielles. Les emprises logistiques sont par exemple protégées dans le cadre de la CDGT. La même intention de préservation est présente dans la Stratégie "Smart industrie" : Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie. "Cet impératif est pourtant mis à mal en Île-de-France sous l'effet de trois contraintes fortes : une dynamique d'urbanisation puissante autour de Paris et en petite couronne qui éloigne l'industrie au profit de l'implantation de logements et d'activités tertiaires, un coût du foncier et de l'immobilier élevé qui pèsent sur les marges des entreprises, ainsi qu'une problématique d'accessibilité en transports et aux réseaux pour les sites industriels localisés en grande couronne». Face à ces contraintes, la Région souhaite réduire le risque d'éviction des industries : "La Région souhaite, en partenariat avec les autres collectivités franciliennes, stimuler l'émergence d'une offre immobilière et foncière soutenable pour les acteurs de la chaîne de l'immobilier, et répondant aux enjeux de maîtrise des coûts pour les entreprises».
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics		0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports		0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts		0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts		0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville		0	
6. Garantir un système transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains		0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement		1	Objectif 5 : Déployer une offre immobilière et foncière adaptée aux besoins de l'industrie " La Région encouragera au déploiement des plans de déplacement vers les zones d'activités en lien avec les communes, les EPCI et les CCI, qui pourront prendre la forme de plans de déplacement interentreprises notamment».

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	0	
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

3. Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et l'innovation (SRESRI) 2017-2021

Synthèse

Le Schéma régional de l'enseignement supérieur de la recherche et de l'innovation (SRESRI) est adopté par le Conseil régional en septembre 2017 après une période de concertation auprès des principaux acteurs scientifiques et académiques d'Île-de-France. Approuvé quelques mois après le vote du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation, il constitue son prolongement dans le domaine de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Ce Schéma est conçu comme une opportunité pour valoriser le potentiel francilien et contribuer à faire de l'Île-de-France la première région mondiale en matière de puissance scientifique, technologique, et d'attractivité.

Il n'y a pas de lien juridique entre le SRESRI et le SDRIF.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs du SRESRI et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Plus du quart des 34 objectifs du SDRIF converge avec ce schéma, tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Cinq objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le SRESRI** : viser 30 % de logements locatifs sociaux (1.2.), créer 28 000 emplois par an (2.1.), structurer les polarités économiques (2.4.), valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.),

- **Quatre autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : construire 70 000 logements par an (1.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).

Par ses orientations, le SDRIF permet et encourage, en cohérence avec ses grands principes d'aménagement (compacité, accessibilité, transition écologique, etc.) une bonne intégration et la valorisation des équipements de l'enseignement supérieur et de la recherche dans les polarités urbaines, tout en veillant à leur accessibilité.

Par ailleurs, les trois enjeux-clefs du SRESRI (1. S'orienter, se réorienter, se former et s'insérer tout au long de la vie en Île-de-France, 2. Faire de l'Île-de-France une référence mondiale en matière de sciences et de technologie, 3. Soutenir des universités et des campus franciliens de niveau mondial) convergent avec les objectifs du SDRIF.

Repères chronologiques et juridiques

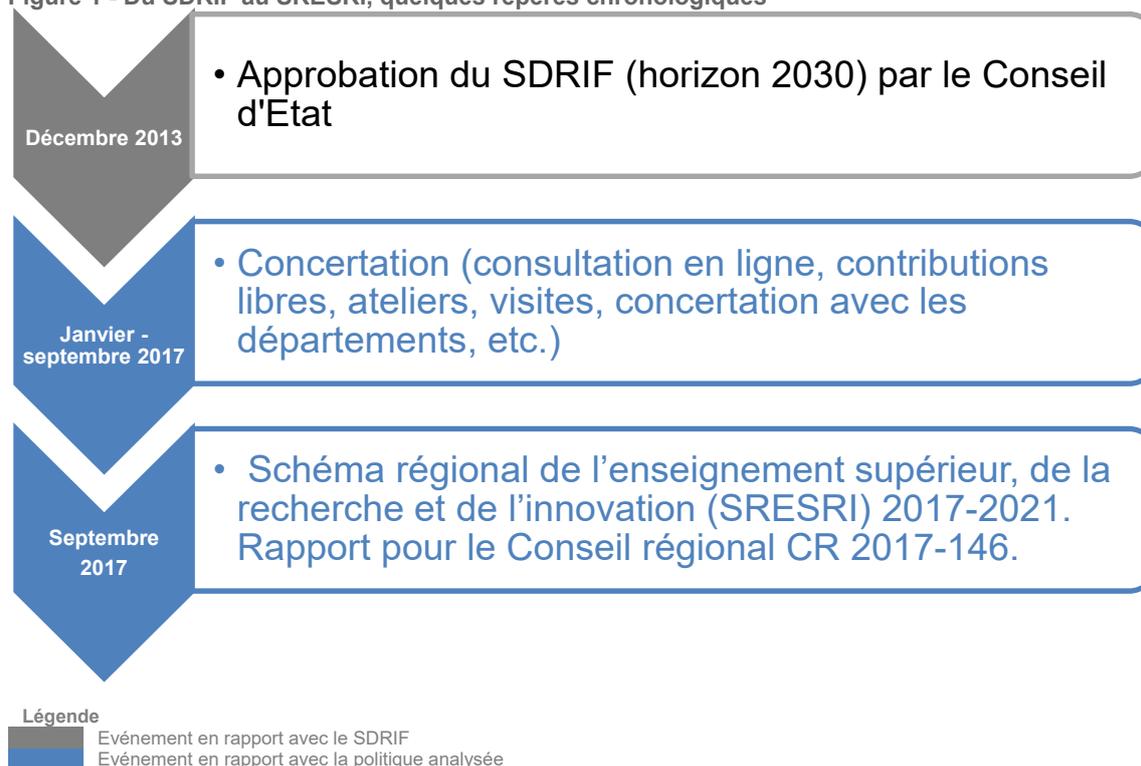
La loi NOTRe (2015) prévoit que les Régions en leur qualité de chef de file de l'enseignement supérieur et de la recherche élaborent en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements compétents, un schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (SRESRI). Ce schéma vise à définir des orientations partagées et des priorités d'interventions, en cohérence avec les stratégies nationales de l'État et inclut un volet relatif à l'intervention des établissements d'enseignement supérieur au titre de la formation professionnelle continue. Ces dispositions figurent dans le code de l'éducation.

Le SRESRI d'Île-de-France a été adopté par le Conseil régional en septembre 2017, après plusieurs mois de concertation. Il prolonge certains axes du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) voté en décembre 2016.

La loi précise que les orientations du SRESRI sont prises en compte par les autres schémas établis par la Région en matière de formation, d'innovation et de développement économique, notamment par le SRDEII¹³. De même, ces orientations sont prises en compte par les schémas d'enseignement supérieur et de recherche et des schémas de développement universitaire définis par les communes, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (...) et les départements.

Il n'y a pas de lien juridique entre le SRESRI et le SDRIF, approuvé en décembre 2013.

Figure 1 - Du SDRIF au SRESRI, quelques repères chronologiques



¹³ Cette volonté d'articulation est bien annoncée dans le SRDEII, qui est néanmoins adopté avant le SRESRI. Autres politiques citées (cf. SRESRI, p. 8) : stratégies régionales « Smart industrie », « Smart région », contrat de plan régional de développement de la formation et de l'orientation professionnelles, schéma régional des formations sanitaires et sociales.

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRESRI

Dans le cadre du **projet spatial régional (fascicule 2)**, les grands défis franciliens en matière d'enseignement supérieur et de recherche sont présentés principalement dans les parties 1.3 « Conforter l'attractivité de l'Île-de-France » et 2.3 « Les grands enjeux du projet spatial régional ». Ce sont ensuite les enjeux liés aux polarités de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation qui sont mis en avant dans les parties 4.1 « Refonder le dynamisme économique francilien » et 4.3 « Valoriser les équipements attractifs ».

Tant par les effectifs employés (91 500 chercheurs) que par les dépenses de recherche et développement, l'Île-de-France se place au premier rang de la recherche en Europe et représente près de 40 % des dépenses intérieures de R & D en France. Les pôles d'enseignement supérieur et de recherche sont enracinés dans des territoires riches de milliers d'entreprises et de services. Un enseignement supérieur de qualité et une recherche dynamique sont un incontestable facteur d'attractivité et de rayonnement. Les pôles de compétitivité dont cinq d'envergure mondiale et les réseaux de production de savoir et d'innovation tissés avec l'étranger permettent à l'Île-de-France de mieux se positionner dans le peloton de tête international en matière d'innovation, de recherche et d'enseignement supérieur.

Ce paysage académique et scientifique a profondément évolué. Aux côtés des universités, des écoles et des organismes de recherche, les regroupements d'établissements (Communautés d'universités et établissements, fondations de coopération scientifiques, EPCS), les réseaux thématiques de recherche avancée, les centres ou réseaux thématiques de recherche et de soins (CTRS/RTRS), les Instituts Carnot, les pôles de compétitivité, les Alliances, les fondations sous divers statuts, dessinent aujourd'hui un nouveau « mille-feuilles institutionnel » à prendre en compte.

Le projet spatial régional prône un renforcement des polarités de recherche et d'innovation de haut niveau, une mise en réseau des établissements ainsi que leur rééquilibrage territorial. Pour atteindre une masse critique et un rayonnement international performants, la structuration d'une armature de pôles de haut niveau est visée, associant des laboratoires de recherche, des espaces d'accueil pour les entreprises, dont des incubateurs, et des lieux d'interface pour intensifier les collaborations avec le tissu économique et mutualiser les équipements. L'objectif est à la fois de renforcer l'envergure des polarités majeures déjà identifiées et d'élargir l'armature des pôles pour faire monter en puissance d'autres territoires d'appui, dans une volonté de rééquilibrage territorial. Si l'échelle de collaboration bénéficie de la proximité, elle se démultiplie en articulation avec tout le potentiel régional, s'étend au niveau national et se déploie à l'international.

Une recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit également, selon le SDRIF, être encouragée dans un souci de lisibilité et de cohérence spatiale. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations et un renforcement de certains pôles (Évry, Sénart-Melun, Nanterre, etc.). La mise en réseau de ces pôles entre eux, avec les pôles des autres régions et en lien avec l'international, via les gares d'interconnexion et les aéroports, devra être assurée. L'accès aux sites d'enseignement supérieur de niveau intermédiaire ou régional sera également amélioré (Grand Paris Express, desserte locale, modes actifs). Cela contribue à la fois à accroître leur attractivité et à faciliter la poursuite d'études pour un plus grand nombre de Franciliens.

Une modernisation et un renouvellement de sites et d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche seront donc poursuivis (Condorcet, Saclay, Paris intra-muros, Marne-la-Vallée-Créteil et Cergy), afin d'améliorer les conditions d'accueil des étudiants et développer l'offre de services indispensables à la vie étudiante (bibliothèques, maisons de l'étudiant, etc.).

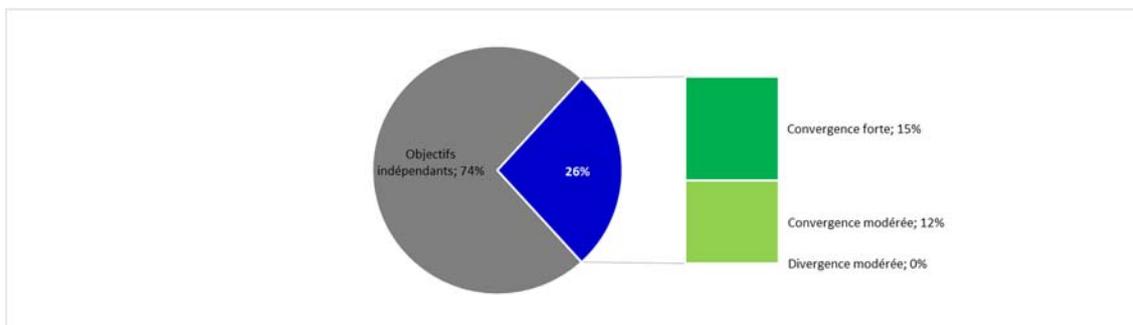
Dans la mesure où le tissu existant le permet, leur développement intégré dans les espaces urbains sera privilégié. Ils devront intégrer des logements, des équipements et services et des lieux de vie et de rencontre. L'objectif est ainsi de constituer des « cités scientifiques », renforçant l'attractivité et le rayonnement des universités et établissements de recherche. La possibilité d'accéder à un enseignement supérieur de qualité est une condition indispensable au développement social et à l'attractivité de l'ensemble du territoire régional. La recherche a un rôle essentiel à jouer dans l'élaboration d'un nouveau modèle de développement, à la fois plus juste et plus écologique.

Dans le cadre **des orientations réglementaires du SDRIF (fascicule 3)**, l'accent est naturellement porté sur les conditions spatiales de mise en œuvre du projet. Le SDRIF ne comporte pas d'orientations réglementaires spécifiquement dédiées aux équipements de l'enseignement supérieur et de la recherche, à l'exception de celle qui concerne le logement des étudiants. Toutefois, plusieurs principes de portée assez générale (densification, accessibilité, insertion environnementale des équipements, valorisation des espaces verts) s'appliquent aux installations de l'enseignement supérieur et de la recherche :

- Les grands équipements, fortement générateurs de déplacements de personnes, dont font partie les établissements d'enseignement supérieur et de recherche doivent se localiser de manière préférentielle à proximité d'une gare de niveau métropolitain (chapitre 2.1). Les nouvelles implantations d'équipement et de services à la population s'effectueront prioritairement sur des sites bien desservis en transport collectif et en circulations douces. Les itinéraires pour les modes actifs seront développés à l'occasion des opérations d'aménagement (chapitres 1.1 et 2.1).
- La requalification des équipements est préférée à la réalisation d'une opération nouvelle. La densification des espaces urbanisés doit être recherchée, en particulier dans les quartiers situés à proximité d'une gare. Il convient d'éviter d'implanter des établissements scolaires, à proximité des grandes infrastructures routières ou ferroviaires (chapitre 1.1, 2.1 et 2.2).
- L'offre locative sociale et intermédiaire doit être développée, ainsi que l'offre d'habitat spécifique (logements étudiants, etc.). p.26
- L'intégration environnementale des grands équipements doit être assurée afin de réduire leur impact écologique et visuel sur le paysage. Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces. (chapitre 2.1 et 3.4)

Ces orientations s'inscrivent dans le cadre de l'hypothèse d'un « accroissement significatif » de la population et de l'emploi à l'horizon 2030.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et SRESRI



Rappel des objectifs du SRESRI au regard du SDRIF

La Région Île-de-France connaît des mutations majeures qui transforment le monde de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (compétition scientifique à l'échelle mondiale, nouvelles pédagogies, diversification des attentes, augmentation de la démographie étudiante, nouveaux métiers, etc.). La recherche, l'enseignement supérieur et l'innovation se sont ainsi enrichis depuis deux décennies d'une nouvelle dimension : la stimulation de la compétitivité économique du pays.

Le Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (SRESRI) est une opportunité à saisir pour valoriser ce potentiel et contribuer à faire de l'Île-de-France la première région mondiale en matière de puissance scientifique, technologique, et d'attractivité. Suite à la large concertation menée auprès des acteurs du territoire, le SRESRI (2017-2021) est construit autour de trois objectifs dont les principaux axes sont rappelés ci-dessous :

- 1. S’orienter, se réorienter, se former et s’insérer tout au long de la vie en Île-de-France**
 - 1.1. Agir pour une meilleure orientation et promouvoir l’égalité des chances
 - 1.2. Expérimenter dans la formation tout au long de la vie
- 2. Faire de l’Île-de-France une référence mondiale en matière de sciences et de technologie**
 - 2.1. Soutenir la recherche et l’innovation partenariale
 - 2.2. Connaître et faire connaître les compétences technologiques et scientifiques du territoire à tous les niveaux (local, national, international)
- 3. Soutenir des universités et des campus franciliens de niveau mondial**
 - 3.1. Développer des campus vivants et innovants
 - 3.2. Favoriser l’attractivité à l’international de l’écosystème « ESRI » francilien

Tous ces objectifs convergent avec ceux du SDRIF, de façon directe ou indirecte, comme l’analyse détaillée présentée ci-dessous le confirme.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de le SRESRI

Figure 3 – Tableau d’analyse des objectifs du SDRIF au regard de le SRESRI

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	1	<p>L’objectif de la nouvelle mandature est de construire 25 000 logements étudiants.</p> <p>Actions 2.1. Soutenir la recherche et l’innovation partenariale p. 48 "Ces actions pourraient être couplées avec la mobilisation d’autres instruments pour favoriser le développement de logements au profit des jeunes chercheurs de talent, étude sur les déterminants de l’attractivité et la qualité de service offerte aux chercheurs étrangers (en lien avec les partenaires de la Région tels que le réseau Access de la CIUP ou Sciences Accueil, les départements, la ville de Paris, etc.)».</p> <p>Actions 3.1. Développer des campus vivants et innovants p. 64 "La Région, qui s’est depuis longtemps engagée en faveur du logement étudiant, des transports, de l’immobilier universitaire à travers le CPER sera attentive à la convergence de ces différents modes d’action sur les lieux d’enseignement supérieur et de recherche (...) Ceci implique en premier lieu de considérer que les campus constituent des objets 'stratégiques' pour la Région qui sont totalement pris en compte dans sa politique de transport, de logement et d’aménagement. Dans le domaine du logement, la Région s’est engagée depuis de nombreuses années dans la production de logements étudiants, ce qu’elle poursuivra désormais en particulier dans une logique de campus pour développer le sentiment d’appartenance à une entité commune».</p> <p>p. 66 "La qualité de l’accueil proposé aux étudiants étrangers est essentielle à l’intégration des campus dans leur territoire et à leur attractivité. Ainsi, les capacités et conditions d’accueil de ces étudiants doivent être améliorées par une politique régionale générale sur les conditions de vie des étudiants et chercheurs (logements, transport, qualité de vie, santé) en fédérant au niveau régional, lorsque cela est possible, les acteurs engagés sur cette politique».</p>
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	2	<p>L’objectif de la nouvelle mandature de construire 25 000 logement étudiants, en grande partie du logement social subventionné.</p> <p>Enjeu 3. Soutenir des universités et des campus franciliens de niveau mondial p. 58 "Plus de 6 jeunes sur 10 habitent encore chez leurs parents, un chiffre très élevé comparé aux autres régions. Parmi les étudiants qui se logent en dehors du foyer familial, l’offre spécifique de logement social étudiant est insuffisamment développée avec seulement 11 logements pour 100 étudiants, certaines académies (Créteil) étant particulièrement en difficultés, à comparer avec une moyenne nationale supérieure à 14 logements pour 100 étudiants».</p>
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	Le SRESRI y contribue fortement par la montée en qualification de la population (Axe 1) et par les transferts de recherche vers l'économie afin de développer une croissance économique forte et inclusive. Action 1.2. Expérimenter dans la formation tout au long de la vie p. 23 "Dans un contexte d'accroissement de la démographie étudiante, l'ambition de la Région est de stimuler les interactions entre formation et emploi, renforçant le continuum entre bac-4 et bac+5 et débouchant sur des parcours de formation et de professionnalisation tout au long de la vie". Action 2.1. Soutenir la recherche et l'innovation partenariale p. 49 "Soutenir les structures d'innovation et de transfert de technologie"
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	1	Action 1.1. Agir pour une meilleure orientation et promouvoir l'égalité des chances p. 25 "Cordées de la réussite et Culture scientifique technique et industrielle" (...) "Pour lutter contre les déterminants de l'orientation, la Région s'engage également à diffuser la culture scientifique, technique et industrielle à tous les publics, et plus particulièrement auprès des potentiels étudiants et étudiantes de demain". p. 28 "Développer une animation territoriale auprès des établissements d'enseignement supérieur sur les besoins des entreprises dans les bassins d'emploi d'Île-de-France" Enjeu 2. Faire de l'Île-de-France une référence mondiale en matière de sciences et de technologie p. 46 "Il convient donc d'agir sur tous les niveaux du continuum : recherche fondamentale, valorisation en innovations et transfert vers les entreprises, acteurs associatifs, société civile, dans un objectif de création d'entreprises et d'emplois". A noter, les politiques en cours : campus des métiers, soutien aux tiers-lieux, soutien à l'entrepreneuriat étudiant. Enjeu 3. Soutenir des universités et des campus franciliens de niveau mondial p. 63 "Dans les cas étudiés, les forces industrielles et technologiques et les forces universitaires et de recherche se sont fortement connectées avec succès au sein de campus urbains qui pourraient parfaitement être « reproduits » en Île-de-France - les facteurs clefs de succès sont connus".
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	2	Enjeu 3. Soutenir des universités et des campus franciliens de niveau mondial "Renforcer l'attractivité et le rayonnement des établissements d'enseignement supérieur et de recherche à l'international est une priorité pour faire de la région Île-de-France un territoire de classe mondiale. La concentration d'universités de rang mondial, d'entreprises, d'infrastructures de recherche et de lieux d'innovation peut produire une valeur ajoutée exceptionnelle pour le développement du territoire". p. 62 "Une vision pour le territoire : des universités et des campus au cœur de « clusters » de rang mondial" p. 63 "Les différents pôles d'excellence (qui vont au-delà des seuls lauréats du PIA) répartis dans toute l'Île-de-France constituent des points d'appui à la constitution de « clusters » susceptibles d'exercer un effet d'entraînement sur le territoire". Action 3.2. Favoriser l'attractivité à l'international de l'écosystème « ESRI » francilien Université Paris-Saclay p. 68 "En réunissant dans un nouveau modèle d'université des établissements de recherche et de formation prestigieux (université, écoles, organismes de recherche), l'université Paris-Saclay a l'ambition de devenir l'une des meilleures universités de recherche mondiale".
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	2	Action 3.1. Développer des campus vivants et innovants p. 64 "La Région souhaite promouvoir la constitution d'universités et de campus de haut niveau, adaptés aux transformations de l'économie de la connaissance et à la révolution digitale. Ceci implique en premier lieu de considérer que les campus constituent des objets stratégiques pour la Région qui sont totalement pris en compte dans sa politique de transport, de logement et d'aménagement (...) Plus généralement, elle pourra soutenir des projets d'aménagement de diverses natures (infrastructures, bâtiments, paysages, équipements), en complément de ce qu'elle entreprend dans le CPER et en fonction des priorités affichées par les établissements et les campus, en cherchant à mettre l'utilisateur (étudiant, chercheur, enseignant, etc.) au cœur du dispositif pour contribuer au renouvellement de la conception et de la vie de campus".

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	Enjeu 3. Soutenir des universités et des campus franciliens de niveau mondial p. 64 "Ceci implique en premier lieu de considérer que les campus constituent des objets « stratégiques » pour la Région qui sont totalement pris en compte dans sa politique de transport, de logement et d'aménagement» p. 65 "L'approche de campus intégrés implique également de développer une capacité à faire converger sur un site universitaire l'ensemble des instruments de soutien et de financement dont dispose la Région : soutien à la vie culturelle, politique de santé étudiante, équipements sportifs, programmes de rénovation thermique, mobilisation de partenariats divers (PIA, Caisse des dépôts, financements européens), etc».
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	3.2. Favoriser l'attractivité à l'international de l'écosystème « ESRI » francilien Valoriser les atouts scientifiques et technologiques de la région Intégrer les étudiants et les Campus dans des réseaux internationaux
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	l'échelle du bassin parisien		
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	0	
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	1	Action 3.1. Développer des campus vivants et innovants p. 65 "L'approche de campus intégrés implique également de développer une capacité à faire converger sur un site universitaire l'ensemble des instruments de soutien et de financement dont dispose la Région : soutien à la vie culturelle, politique de santé étudiante, équipements sportifs, programmes de rénovation thermique , mobilisation de partenariats divers (PIA, Caisse des dépôts, financements européens), etc.
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	1	Action 3.1. Développer des campus vivants et innovants p. 65 "L'approche de campus intégrés implique également de développer une capacité à faire converger sur un site universitaire l'ensemble des instruments de soutien et de financement dont dispose la Région : soutien à la vie culturelle, politique de santé étudiante, équipements sportifs, programmes de rénovation thermique , mobilisation de partenariats divers (PIA, Caisse des dépôts, financements européens), etc.

4. Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) 2017-2021

Synthèse

Le SRDTL est un document défini dans les articles L131-1 à L131-10 du Code du tourisme dans lequel la Région définit les objectifs à moyen terme du développement touristique régional.

Elaboré par le Comité régional du tourisme (CRT), ce Schéma est soumis à l'approbation du Conseil régional, qui a lieu en novembre 2017.

La volonté de la Région est d'affirmer son engagement en faveur du tourisme et des loisirs. Ce Schéma illustre la volonté régionale de jouer un rôle de fédérateur de l'ensemble des partenaires, publics et privés.

S'il n'y a pas de lien juridique entre le SRDTL et le SDRIF, ce dernier détermine la localisation préférentielle des activités économiques, notamment touristiques, au titre du Code de l'urbanisme.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs du SRDTL et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont convergents. Aucun risque de divergence n'est mis en avant. Le tiers des 34 objectifs du SDRIF converge avec ce Schéma tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Six objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le SRDTL** : créer 28 000 emplois par an (2.1.), structurer les polarités économiques (2.4.), valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), développer l'urbanisation à proximité des transports (4.3.), valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire (8.1.).

- **Cinq autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), optimiser les espaces urbanisés (4.1.), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.).

Les autres objectifs du SDRIF sont considérés comme neutres pour le SRDTL.

L'analyse fait ressortir une très bonne cohérence entre les objectifs du SDRIF et ceux du SRDTL. La poursuite du développement touristique de la première destination touristique mondiale fait partie des défis et objectifs du SDRIF, aussi bien dans le cœur de destination que dans l'espace rural. Plusieurs dispositions visent en particulier à pérenniser les espaces verts et de loisirs, qui participent « au développement de l'offre touristique et à l'attractivité régionale ». La structuration du système de transports facilite également l'accès aux sites de loisirs et de tourisme. Aucun objectif du SDRIF n'est identifié comme une contrainte pour le SRDTL.

Différents objectifs du SDRIF peuvent être considérés comme des leviers pour le SRDTL : place réservée aux grands équipements attractifs (3.2.), aux équipements et hébergements touristiques dans les polarités économiques (2.4) et les espaces urbains (4.1), développement de l'urbanisation (et des capacités hôtelières) à proximité des transports (4.3).

Les objectifs du SRDTL, absents dans le SDRIF (Actions n°1, 2, 5, 9, 13, 15 et 16) ne sont pas en contradiction avec celui-ci. Ils offrent des compléments thématiques et un changement de perspective, en éclairant des aspects qui ne relèvent pas d'un schéma d'aménagement. Il en va ainsi par exemple de principes fondamentaux du SRDTL qui placent le visiteur au centre de toutes les actions régionales et visent à renforcer la qualité de l'offre et la sécurité.

Notons par ailleurs que neuf des 16 actions inscrites dans le SRDTL sont en lien avec des objectifs du SDRIF. L'axe 2 qui est le plus territorialisé offre différents champs d'interactions avec le SDRIF, notamment en matière de contrats régionaux de destination, de parcours thématiques, de prise en compte du tourisme dans le développement urbain. Il s'agit en effet de répondre aux nouvelles attentes des touristes en innovant et de permettre une vraie irrigation de l'ensemble du territoire de la destination.

Points de vigilance

L'axe 1 du SRDTL qui porte sur la qualité de l'offre et détaille les objectifs d'amélioration des prestations offertes aux touristes (informations, sécurité, etc.) et l'axe 3 consacré à la gouvernance du tourisme offrent moins de liens avec les domaines traités par le SDRIF. Toutefois, les objectifs d'aménagement des îles de loisirs et l'amélioration de l'offre en transports (City Pass) prolongent ceux du SDRIF.

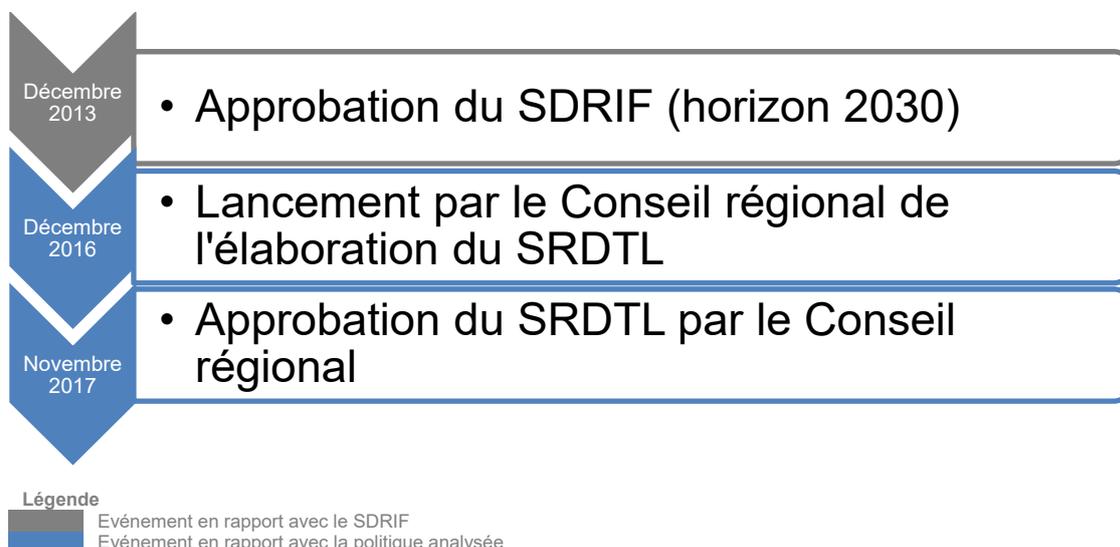
Repères chronologiques et juridiques

Le SRDTL est un document défini dans les articles L131-1 à L131-10 du Code du tourisme. Elaboré par le comité régional du tourisme (CRT), ce Schéma est soumis à l'approbation du Conseil régional après consultation du comité économique et social régional ainsi que des comités départementaux du tourisme et organismes assimilés. La Région y définit les objectifs à moyen terme du développement touristique régional. Le SRDTL actuel porte sur la période 2017-2021 (rapport CR 2017-179).

Son élaboration a été marquée par une phase de bilan de la stratégie régionale 2011-2016 et de diagnostic, une comparaison internationale, la concertation avec les partenaires de la région, puis la rédaction du Schéma incluant des fiches-actions, qui serviront de support opérationnel à l'action régionale. Différentes contributions ont également été produites par les partenaires (IAU, CCI, Ceser, départements).

S'il n'y pas de lien juridique entre le SDRIF et le SRDTL, le tourisme est pris en compte dans le SDRIF, comme le prévoit l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme, qui précise que le SDRIF « détermine la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques».

Figure 1 - Du SDRIF au SRDTL, quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRDTL

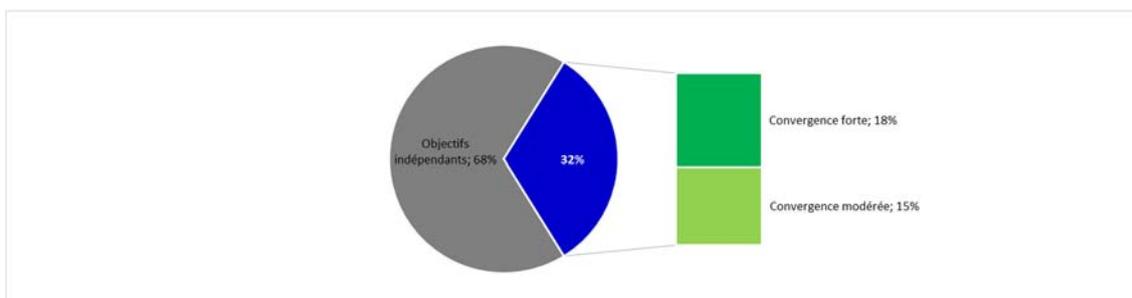
La poursuite du développement touristique en Île-de-France, première destination touristique mondiale, fait partie des défis et objectifs du SDRIF présentés dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2) : réinvention du cœur de destination et valorisation de l'espace rural et du fleuve, développement des pôles et filières touristiques créatrices d'emplois, accessibilité des sites, etc.

Dans le cadre des **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3), l'accent se porte naturellement sur l'organisation spatiale du territoire.

Les principales orientations réglementaires applicables au tourisme apparaissent dans le chapitre relatif à la préservation des espaces boisés et naturels (chapitre 3.3) et surtout aux espaces verts et aux loisirs (chapitre 3.4). Ces dispositions insistent sur la nécessité d'affirmer la vocation des espaces de loisirs, de réaliser ou maintenir les équipements nécessaires à leur fonctionnement et d'améliorer leur accessibilité.

Toutefois la question des loisirs et du tourisme apparaît également en filigrane tout au long du texte. Différentes dispositions peuvent bénéficier au tourisme de façon indirecte telles que celles qui prévoient de renforcer l'offre d'espaces verts en secteur carencé, le développement des modes de transport collectifs et actifs qui facilitent l'accès aux lieux de loisirs et de tourisme (dont les îles de loisirs), ainsi que la localisation des nouveaux équipements et services à la population à proximité des transports en commun.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et SRDTL



Rappel des objectifs du SRDTL au regard du SDRIF

Par son impact en matière de développement économique et d'attractivité (19,2 milliards d'euros de consommation touristique en 2016), d'emploi (500 000 emplois directs et indirects induits) et d'aménagement du territoire, le tourisme est en effet un secteur d'activité fondamentale qui mérite une attention particulière.

La volonté de la Région est d'affirmer son engagement en faveur du tourisme et des loisirs. Ce Schéma régional reflète cet engagement et illustre la volonté régionale de jouer un rôle de fédérateur de l'ensemble des partenaires, publics et privés.

Dans le cadre du précédent SRDTL (2011-2016), l'articulation avec le SDRIF était affichée de façon explicite. S'il n'existe plus de référence au SDRIF, les deux documents conservent une bonne cohérence.

Plus de la moitié des actions du SRDTL (9 sur 16) sont articulées aux objectifs du SDRIF.

La stratégie régionale est déclinée en trois axes, associés à un plan d'actions. Le cœur de l'action régionale est le visiteur, au centre de toutes les actions (orientation client).

L'axe 2, qui est le plus territorialisé, offre différents champs d'interactions avec le SDRIF, notamment en matière de contrats régionaux de destination, de parcours thématiques, de prise en compte du

tourisme dans le développement urbain. Il s'agit en effet de répondre aux nouvelles attentes des touristes en innovant et de permettre une vraie irrigation de l'ensemble du territoire de la destination.

L'axe 1 du SRDTL qui porte sur la qualité de l'offre et détaille les objectifs d'amélioration des prestations offertes aux touristes (informations, sécurité, etc.) et l'axe 3 consacré à la gouvernance du tourisme offrent moins de liens avec les domaines traités par le SDRIF. Toutefois, les objectifs d'aménagement des îles de loisirs et l'amélioration de l'offre en transports (Citypass) prolongent ceux du SDRIF.

1. Renforcer la qualité de l'offre existante pour faire de Paris Île-de-France une expérience unique

i. Mieux accueillir par des actions sur la formation, le développement de l'initiative des Volontaires du tourisme et l'amélioration du fonctionnement des Centres d'accueil Régionaux du Tourisme

- Action 1 : Volontaires du tourisme
- Action 2 : Points Information Tourisme
- Action 3 : Formation

- Action 4 : Tourisme d'affaires

ii. La sécurité est un autre élément clé de la qualité globale de la destination

- Action 5 : Sécurité - sûreté

iii. Les transports restent un enjeu majeur d'attractivité touristique

- Action 6 : Citypass

iv. Les Franciliens au cœur de la stratégie du tourisme et des loisirs

- Action 7 : Îles de loisirs

2. Réinventer la destination Paris Île-de-France : innover pour enrichir l'offre

i. Accélérer la transformation numérique

- Action 8 : Transformation numérique

ii. Mettre en place une véritable stratégie de gestion et d'utilisation des données touristiques - Action 9 : Data Marketing

iii. Mettre en valeur touristique des territoires à fort potentiel

- Action 10 : Contrats régionaux de destination
- Action 11 : Parcours thématiques

- Action 12 : Tourisme et développement urbain

- Action 13 : Hubs de transports

- Action 14 : Grands événements

3. Accroître la mobilisation collective au service de la destination Paris Île-de-France

- Action 15 : Rationalisation de l'action publique

- Action 16 : Pilotage et mise en œuvre

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRDTL

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRDTL

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien au SRDTL	Éléments de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien au SRDTL	Éléments de preuve
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	Le tourisme est un secteur d'activité fondamentale en termes d'emplois (500 000 emplois directs, indirects et induits) (p. 5). Certaines actions inscrites dans le SRDTL auront un effet d'amélioration de la qualité des emplois par le biais de la formation ou de création d'emplois (Îles de loisirs). Toutefois le SRDTL ne comporte aucun objectif chiffré en termes d'emplois. Action 3 - La Région se mobilisera davantage afin de développer un socle commun de compétences pour les étudiants et salariés du tourisme, et de diffuser le sens de l'hospitalité dans l'ensemble des métiers du secteur. Elle renforcera le volet « formation professionnelle » de son action (p. 27). Action 7 - Îles de loisirs. Création d'emplois directs, indirects et induits (indicateur, p. 48).
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	1	Cet objectif du SDRIF comporte, au côté du maintien et du renouvellement de l'industrie, le développement de nouvelles filières telles que le numérique (cf. suivi des objectifs du SDRIF, p. 32 et 33). La transformation numérique portée par le SRDTL est en parfaite adéquation avec cet objectif. Action 8 - Accompagner la transformation numérique de l'offre sur l'ensemble de la chaîne de valeur, afin de faire de la destination Paris Île-de-France la 1ère destination connectée (p. 50). La transformation numérique prolonge la modernisation des équipements. L'objectif de transformation numérique de l'offre touristique irrigue aussi de nombreux autres aspects du SRDTL (points information Tourisme -action 2, Îles de loisirs avec l'utilisation d'outils numériques - action 7, data-marketing - action 9, contrats régionaux de destination - action 10, parcours touristiques - action 11, hubs de transport - action 13, etc.).
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	2	Le SDRIF vise à conforter les pôles déjà dotés d'un rayonnement international et dynamiser les polarités à faire monter en puissance. L'offre touristique, d'affaires ou d'agrément, est à moderniser, compléter et accompagner de grands équipements culturels et de loisirs nouveaux (suivi des objectifs du SDRIF, p. 36) Ces objectifs convergent avec certains aspects du SRDTL. La "mise en valeur touristique de territoires à fort potentiel" est l'un des axes de la stratégie du SRDTL. Dans le cadre de sa compétence d'aménagement du territoire, la Région souhaite renouveler sa politique de soutien aux territoires en matière de développement touristique (p. 37). Action 4 - Tourisme d'affaires Action 10 - Contrats régionaux de destination. Renforcer la qualité de l'offre de Paris Île-de-France en agissant sur des destinations majeures et déjà existantes. Diffuser les flux touristiques sur l'ensemble du territoire, etc. (p. 52). Les destinations d'intérêt régional de La Défense, de Grand Orly et du Grand Roissy sont par exemple concernées par le tourisme d'affaires. Action 8 - Accompagner la transformation numérique de l'offre sur l'ensemble de la chaîne de valeur, afin de faire de la destination Paris Île-de-France la 1ère destination connectée (p. 50). La transformation numérique prolonge la modernisation des équipements. L'objectif de transformation numérique de l'offre touristique irrigue aussi de nombreux autres aspects du SRDTL (points information Tourisme -action 2, Îles de loisirs avec l'utilisation d'outils numériques - action 7, data-marketing - action 9, contrats régionaux de destination - action 10, parcours touristiques - action 11, hubs de transport - action 13, etc.). Action 14 - Grands événements
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	1	cf. 3.3. et 2.4. Actions 7, 10 et 11. (effets indirects, parce qu'ils ne sont pas affichés en tant que tels dans le SRDTL).
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	2	Objectifs du SDRIF (suivi des objectifs du SDRIF, p. 44) La localisation des grands équipements attractifs commerciaux, culturels, d'enseignement supérieur, sportifs, de tourisme, notamment d'affaires, contribue au rééquilibrage des territoires. Objectifs du SRDTL Dans le cadre de sa compétence d'aménagement du territoire, la Région souhaite renouveler sa politique de soutien aux territoires en matière de développement touristique (...). la Région soutiendra également l'émergence de parcours thématiques, convaincue du potentiel considérable qu'ils représentent (p. 37). Action 10 - Contrats régionaux de destination. Renforcer la qualité de l'offre de Paris Île-de-France en agissant sur des destinations majeures et déjà existantes. Diffuser les flux touristiques sur l'ensemble du territoire, etc. (p. 52). Action 14 - Grands événements. Conforter la place de Paris Île-de-France comme destination de choix pour l'accueil de grands événements de dimension internationale (p. 63).
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien au SRDTL	Éléments de preuve
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	1	La Région entend prendre en compte la dimension touristique au sein des territoires dont l'accessibilité sera améliorée par ces nouveaux projets de transport et souhaite donc appuyer les collectivités et opérateurs d'aménagement (SGP, SEM, etc.) (p. 61). Cela concourt indirectement à l'objectif du SDRIF d'optimisation des espaces urbanisés. Action 12 - Tourisme et développement urbain. Assurer la prise en compte des enjeux touristiques, et en particulier l'hébergement, dans les grands projets d'aménagement urbain (OIN, gares du Grand Paris Express, etc.) (p. 61).
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	L'amélioration de l'accès aux équipements et services touristiques est promue directement dans le cadre du SRDTL : Action 6 - City Pass. Réalisation d'un titre unique d'accès aux transports et à l'offre touristique (musées, monuments, patrimoine, parcs d'attraction...), sur un même support physique ou sur un smartphone (p. 47). Action 7 - Îles de loisirs. Atteindre un équilibre économique, préservant leur vocation sociale et environnementale (p. 31 à 33, 50).
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	2	Action 12 - Tourisme et développement urbain. Evolution des capacités hôtelières dans les territoires concernés. Les 68 gares du GPE sont au centre de projets urbains d'ampleur, qui constituent autant d'opportunités foncières pour développer l'offre touristique, et notamment les capacités d'hébergements (hôtels, hébergements familles ou jeunes, etc.) (p. 61).
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	Le SRDTL sanctuarise certains espaces ouverts dédiés aux loisirs. Voir en particulier : Action 10 - Contrats régionaux de destination
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	2	Le développement du tourisme fluvial et itinérant est présent dans certaines destinations d'intérêt régional. Action 10 - Contrats régionaux de destination. Marne-la-Vallée / Pays de Meaux, Vincennes – Boucles de la Marne, Auvers-sur-Oise / Vallée de l'Oise, Fontainebleau / Vallées de la Seine et du Loing, Axe Seine (p. 54 à 56).
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien au SRDTL	Éléments de preuve
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	1	L'un des objectifs de l'action 6 est de favoriser l'utilisation des transports en commun (inclus dans le Pass) au détriment de la voiture ainsi que dans l'action 11 (Parcours touristique) qui propose la mise en place d'une offre de découverte à vélo et à cheval ainsi qu'une offre « agrotouristique » autour des PNR, des îles de loisirs et des hébergements écoresponsables. Action 6 - City Pass. Réalisation d'un titre unique d'accès aux transports et à l'offre touristique (musées, monuments, patrimoine, parcs d'attraction...), sur un même support physique ou sur un smartphone (p. 47). Action 11 - Parcours thématiques
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

5. Plan « Changeons d'air » : plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021)

Synthèse

Le Plan régional pour la qualité de l'air est adopté par le Conseil régional en juin 2016, après une phase de concertation. Plan d'initiative régionale, fixant une "feuille de route" pour la durée de la mandature, il constitue la contribution régionale au Plan -réglementaire- de Protection de l'Atmosphère (PPA) approuvé par l'Etat le 31 janvier 2018. Il concrétise également le rôle de la Région comme chef de file dans les domaines de l'énergie, du climat et de l'air.

Ce Plan a pour objectif de réduire le niveau de pollution chronique de l'air en Île-de-France, en se concentrant de façon prioritaire sur la pollution de fond subie quotidiennement par les Franciliens, qui conduit aux effets les plus lourds en matière de santé publique.

S'il n'y a pas de lien juridique entre le SDRIF, approuvé en décembre 2013 et ce Plan, le SDRIF constitue un instrument utile au service de cette politique régionale, notamment par ses orientations en matière de transport, d'aménagement et de développement durable.

Points de convergence

Selon l'avis des experts auditionnés pour cette analyse, la plupart des objectifs du Plan « Changeons d'air » et du SDRIF sont cohérents. Près de la moitié des 34 objectifs du SDRIF convergent avec le Plan « Changeons d'air » tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Douze objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le Plan « Changeons d'air »** : améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles (1.3.), créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), préserver la production agricole et forestière (7.1.), valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire (8.1.), maintenir et optimiser la logistique urbaine (8.2.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).
- **Quatre autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), préserver la ressource en eau (7.3.), structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien (8.3.), limiter les nuisances sonores (9.2.).

Le Plan « Changeons d'air » mentionne le SDRIF et d'autres politiques régionales (PDUIF, SRCAE, CPER, etc.) sur lesquelles s'appuyer pour diminuer les polluants atmosphériques liés aux transports et à la mobilité. Au-delà, de nombreuses orientations du SDRIF contribuent aux objectifs du Plan régional pour la qualité de l'air, notamment les préconisations en matière d'urbanisme, de compacité, de constructions et de réhabilitation de logements, de protection des espaces ouverts, de promotion des énergies renouvelables, etc.

Ces orientations, en particulier celles qui concernent l'aménagement et l'urbanisme doivent être précisées dans le cadre des documents d'urbanisme locaux.

Par ailleurs, les deux tiers environ des actions du Plan « Changeons d'air » convergent avec les objectifs du SDRIF, comme nombre de celles qui relèvent des axes suivants : **2.** Impulser l'innovation autour de la qualité de l'air « LAB AIR », **4.** Qualité de l'air intérieur, **5.** Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité, **6.** Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité. Les autres, sans lien mis en évidence avec celui-ci, l'enrichissent de compléments thématiques (gouvernance, formation professionnelle, exemplarité de la Région).

Repères chronologiques et juridiques

Depuis la loi MAPTAM, la Région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et intercommunalités pour l'exercice des compétences en matière de climat, qualité de l'air et énergie.

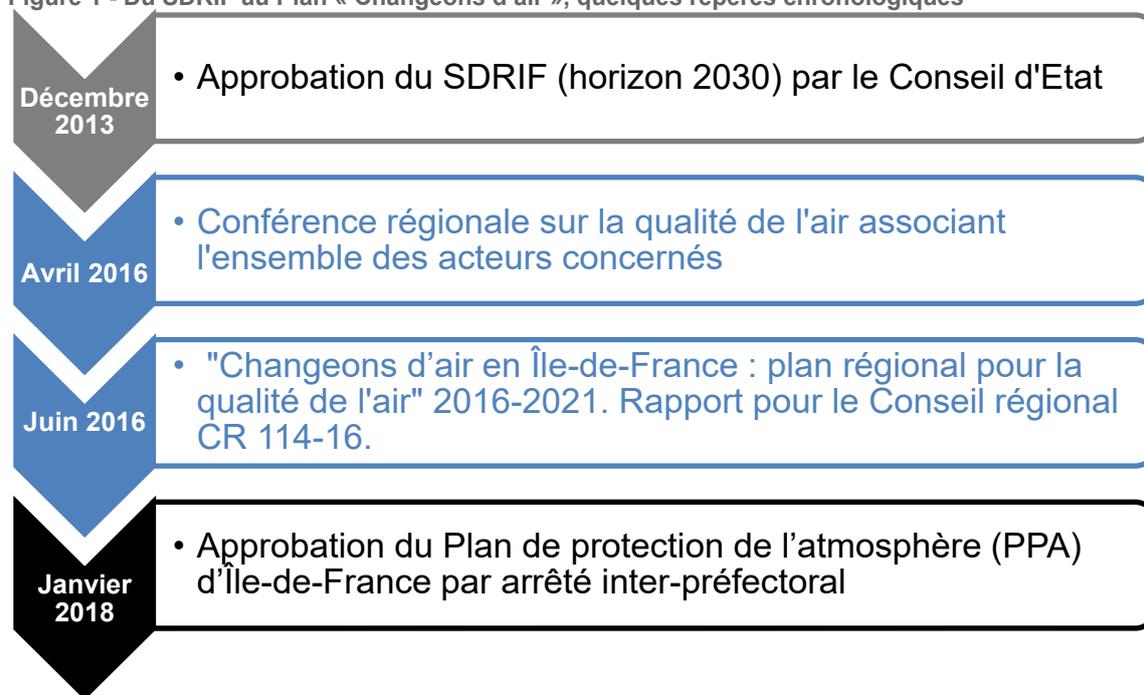
La Région d'Île-de-France a décidé de placer la qualité de l'air en tête de ses priorités environnementales et de santé publique. L'élaboration du Plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021) « Changeons d'Air en Île-de-France », lancée peu de temps après le renouvellement de l'Assemblée. Elle est marquée par une phase de concertation, ponctuée en avril 2016 par une conférence sur l'air, avant l'adoption, en juin 2016, du Plan régional pour la qualité de l'air. Ce Plan régional, qui fixe les principales mesures de la "feuille de route" pour la durée de la mandature, constitue la contribution de la Région aux objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) lancé par le Préfet et approuvé en janvier 2018, après deux ans de travaux et une enquête publique.

La Région entend articuler son action avec l'Etat compte tenu :

- de l'importance des normes et réglementations pour diminuer les émissions,
- des prérogatives étatiques en matière de santé publique et de protection des risques,
- de la tutelle étatique sur les grands opérateurs de transport ou d'énergie,
- du rôle de l'Etat dans la création de logements en lien avec le SDRIF.

S'il n'y a pas de lien juridique entre le SDRIF, approuvé en décembre 2013 et le Plan régional pour la qualité de l'air, le SDRIF peut constituer un point d'appui pour la mise en œuvre de la politique régionale, notamment par ses orientations en matière de transport et par ses objectifs de développement durable, rappelés dans le Code de l'urbanisme : le SDRIF « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) coordonner l'offre de déplacement (...) afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. Il détermine notamment (...) la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. »

Figure 1 - Du SDRIF au Plan « Changeons d'air », quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée
- Autre événement connexe

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan « Changeons d'air »

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), les questions relatives à la pollution, et en particulier à la pollution de l'air sont abordées dans la plupart des chapitres en fonction des thématiques traitées (défis et projet spatial, logements, transports, espace urbain et environnement naturel, dynamisme économique, gestion durable).

Le SDRIF prône de limiter l'exposition de la population au bruit et aux pollutions par la réduction des nuisances à la source, notamment par la gestion des déplacements et la limitation du trafic automobile. Il vise à refaire du réseau de **transport collectif** un atout premier pour la région Île-de-France, en introduisant, de surcroît, une nouvelle articulation entre urbanisme et transport. Il doit ainsi mieux répondre aux objectifs d'amélioration de la qualité de vie et de réduction des nuisances atmosphériques et sonores. Grâce aux progrès technologiques des **véhicules**, on peut miser sur une réduction importante des nuisances actuellement provoquées par la mobilité routière. Le SDRIF prévoit une résorption de points durs, grâce à la réalisation des quelques tronçons indispensables restant à réaliser sur le réseau à caractère magistral. Les modes ferroviaire et fluvial seront intégrés au système logistique urbain, pour minimiser le recours à la route et réduire la congestion et la pollution. Des installations logistiques plus proches des quartiers permettront une distribution basée davantage sur le commerce de proximité et les circuits courts. Les zones aéroportuaires seront confortées comme portes d'entrée essentielles au fonctionnement de la région mais il faudra apaiser les conflits d'usage, notamment réduire et compenser les nuisances et pollutions imposées à leur environnement urbain, renforcer les dispositifs de protection des riverains.

Le SDRIF porte le modèle urbain d'une ville dense et économe en énergie. **L'approche environnementale de l'urbanisme** doit être développée dans les projets urbains locaux (circulations douces, économie d'énergie, réduction des pollutions, création d'espaces verts, formes architecturales, etc.). La **conception urbaine** doit par exemple privilégier de larges ouvertures des zones bâties sur des espaces ouverts ou sur les cours d'eau. **L'amélioration globale du parc** doit être le moyen de lutter contre le mal logement et ses effets négatifs potentiels sur la santé, la précarité énergétique et de renforcer les performances environnementales du parc francilien.

Les **espaces ouverts** jouent un rôle d'atténuation ou de compensation vis-à-vis des nuisances : effet d'apaisement par rapport au bruit ambiant, fixation des polluants atmosphériques. Des cœurs d'îlots aménagés en espaces de nature sont particulièrement intéressants pour préserver des zones calmes dans les quartiers. De même, la **protection des ressources naturelles** - les forêts franciliennes ont par exemple un rôle dans la régulation de microclimats régionaux - sera prise en compte pour garantir la qualité de vie de l'ensemble des Franciliens.

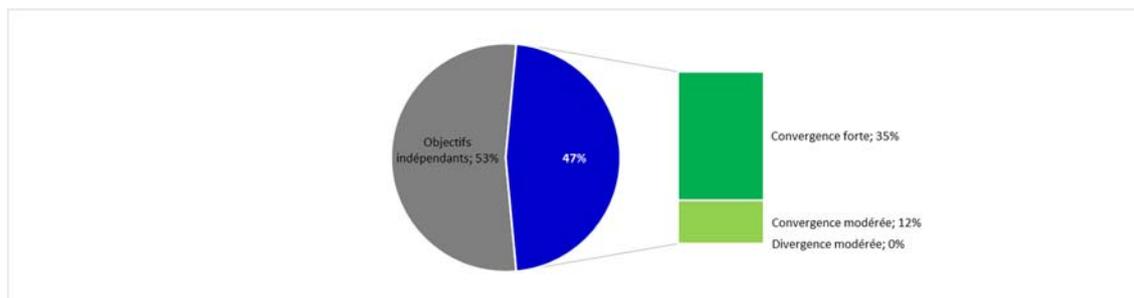
Le SDRIF s'inscrit dans l'engagement européen « 3 x 20 », avec notamment 20% **d'énergies renouvelables** dans le mix énergétique d'ici 2020, et l'atteinte du facteur 4 d'ici 2050. Il importe de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables (biomasse, éolien, etc.), de développer les **cycles de matières et d'énergie les plus courts possibles**. Par ailleurs, il convient de s'engager dans la **conversion du système industriel** actuel vers un modèle soutenable. De nouvelles filières ou la mutation de filières présentes en Île-de-France sont à encourager, par exemple dans le domaine des mobilités (intermodalité et systèmes d'information afférents, véhicules décarbonés, télétravail, etc.) et de l'efficacité énergétique (écomatériaux, outils de mesure de la pollution, production d'énergies alternatives, etc.).

Les **orientations réglementaires du SDRIF** à caractère prescriptif (fascicule 3) vont naturellement mettre l'accent sur l'organisation spatiale du territoire. De fait, de nombreuses orientations ont un impact attendu sur la pollution atmosphérique :

- Les dispositions qui visent l'organisation des transports, notamment le développement des transports en commun, la résorption des « points durs » routiers (chapitre 1.1), le contrôle des nuisances autour des aéroports (chapitre 1.2), le développement d'une logistique multimodale, de centres de distribution urbains et du report modal route/fleuve (chapitre 1.3) contribuent à limiter la pollution atmosphérique.
- Les orientations qui donnent la priorité à la densification des espaces déjà urbanisés (activités, équipements et services) et à la limitation de l'étalement urbain, qui prônent une bonne mixité travail/habitat y participent également, en réduisant les motifs de déplacements (chapitre 2.1, 2.2 et 2.3).

- Plus généralement, des orientations favorables à la protection des espaces ouverts, qu'il s'agisse d'espaces agricoles, boisés, naturels, d'espaces verts (chapitre 3.2, 3.3 et 3.4) assurent une fonction de rafraîchissement de la métropole et de captage des pollutions.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Plan « Changeons d'air »



Rappel des objectifs du Plan « Changeons d'air » au regard du SDRIF

Le Plan pour l'Air de la Région Île-de-France a pour objectif de réduire le niveau de pollution chronique de l'air en Île-de-France, en se concentrant de façon prioritaire sur la pollution de fond subie quotidiennement par les Franciliens, qui conduit aux effets les plus lourds en matière de santé publique.

La Région Île-de-France y rappelle son intention de jouer pleinement son rôle de chef de file dans les domaines de l'énergie, du climat et de l'air. Ce Plan concrétise également l'intégration de la priorité "air" dans l'ensemble des politiques régionales, au travers de ses compétences en matière d'aménagement, de transports, d'énergie, de logement, de formation, de développement économique et d'innovation. La Région est ainsi impliquée dans la mise en œuvre des PDUIF, SRCAE, SDRIF, CPER, CPIER, etc.

Si le SDRIF est cité à cette occasion, l'articulation entre ses objectifs et ceux du Plan n'est pas précisée.

Pourtant, selon l'analyse réalisée, cinq des huit « grands objectifs » du Plan « Changeons d'air » sont convergents avec le SDRIF (axes 2, 4, 5 et 6, et en particulier l'axe 5 qui concerne la diminution des émissions liée aux transports et à la mobilité).

Les autres objectifs du Plan seraient plus neutres par rapport au SDRIF (axes 1, 7, et 8). Ils apportent un angle de vue complémentaire (gouvernance, formation professionnelle et exemplarité de la Région), sans rapport ou avec un lien plus lointain avec les objectifs d'aménagement portés par le SDRIF.

- 1. Gouvernance, amélioration des connaissances et surveillance de la situation**
 - 1.1. Gouvernance
 - 1.2. Améliorer les connaissances et surveiller la situation
- 2. Impulser l'innovation autour de la qualité de l'air « LAB AIR »**
 - 2.1. Constituer un « LAB AIR » avec l'appui d'AIRPARIF pour accompagner l'innovation
 - 2.2. Identifier les thèmes propices à l'innovation et mobiliser les acteurs
- 3. Diminuer les émissions liées aux consommations d'énergie dans les bâtiments**
 - 3.1. Remplacer les équipements individuels de chauffage au bois anciens
 - 3.2. Intégrer l'amélioration de la qualité de l'air dans les actions en matière d'énergie
- 4. Qualité de l'air intérieur**
 - 4.1. Prendre en compte les enjeux de qualité de l'air intérieur dans la construction et la réhabilitation
 - 4.2. Contribuer au déploiement en Île-de-France d'un réseau de conseillers médicaux en environnement intérieur (CMEI)
 - 4.3. Lancer une expérimentation pour améliorer la qualité de l'air intérieur dans les transports publics
- 5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité**

- 5.1. Améliorer l'efficacité des transports collectifs
- 5.2. Mieux maîtriser la circulation, réduire la congestion et la pollution et accompagner les initiatives locales en matière de restriction de la circulation
- 5.3. Promouvoir les nouveaux véhicules, les nouvelles mobilités et les nouveaux usages
- 5.4. Mettre en place une nouvelle organisation logistique
- 6. Agriculture – Forêt**
- 6.1. Améliorer la valorisation de la biomasse forestière
- 6.2. Participer à la création d'une forêt à Pierrelaye
- 6.3. Encourager l'innovation dans le secteur agricole
- 6.4. Accompagner l'investissement dans des matériels plus performants
- 7. Formation professionnelle**
- 7.1. Développer une formation de qualité à l'attention des acteurs clefs
- 7.2. Levier d'action possible : labellisation des formations
- 8. Exemplarité de la Région**
- 8.1. Former des agents de la Région
- 8.2. S'appuyer sur l'agenda 21 et le renforcer sur son volet « air »
- 8.3. Des chantiers et des opportunités pour améliorer l'exemplarité

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Plan « Changeons d'air » permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan « Changeons d'air »

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan « Changeons d'air »

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Élément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	2	3. Diminuer les émissions liées aux consommations d'énergie dans les bâtiments (p. 37) 3.2. Intégrer l'amélioration de la qualité de l'air dans les actions en matière d'énergie (p. 38) 4. Qualité de l'air intérieur (p. 38) 4.1. Prendre en compte les enjeux de qualité de l'air intérieur dans la construction et la réhabilitation (p. 39-40) 4.2. Contribuer au déploiement en Île-de-France d'un réseau de conseillers médicaux en environnement intérieur (CMEI) (p. 41) 8. Exemplarité de la Région (p. 49) 8.3. Des chantiers et des opportunités pour améliorer l'exemplarité (p. 50)
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	2. Impulser l'innovation autour de la qualité de l'air « LAB AIR » (p. 36) 2.1. Constituer un « LAB AIR » avec l'appui d'AIRPARIF pour accompagner l'innovation (p. 36) "Le déploiement de ce LAB AIR permettra : (...) de développer l'économie et l'emploi dans ce secteur". 3. Diminuer les émissions liées aux consommations d'énergie dans les bâtiments (p. 37) "Les ENergies Renouvelables (ENR) permettent de diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), d'améliorer l'indépendance énergétique, et de créer des emplois locaux". 5.3. Promouvoir les nouveaux véhicules, les nouvelles mobilités et les nouveaux usages (p. 44-46) Encourager le remplacement des véhicules utilitaires anciens des artisans « Soucieuse de soutenir l'emploi et l'activité économique, la Région aidera donc à travers le dispositif TP'up les artisans (...) ».
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	2. Impulser l'innovation autour de la qualité de l'air « LAB AIR » (p. 36) 2.1. Constituer un « LAB AIR » avec l'appui d'AIRPARIF pour accompagner l'innovation (p. 36) 2.2. Identifier les thèmes propices à l'innovation et mobiliser les acteurs (p. 36-37) 4.3. Lancer une expérimentation pour améliorer la qualité de l'air intérieur dans les transports publics (p. 41) "des actions ciblées sur les lieux les plus fréquentés, telles que l'expérimentation d'innovations pour améliorer la qualité de l'air dans les espaces de transports

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			souterrains" 5.3. Promouvoir les nouveaux véhicules, les nouvelles mobilités et les nouveaux usages (p. 44-46) Développer les transports intelligents et l'innovation 6. Agriculture – Forêt (p. 48) 6.3. Encourager l'innovation dans le secteur agricole (p. 48)
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	1	3. Diminuer les émissions liées aux consommations d'énergie dans les bâtiments (p. 37) 3.2. Intégrer l'amélioration de la qualité de l'air dans les actions en matière d'énergie (p. 38) 4. Qualité de l'air intérieur (p. 38) 4.1. Prendre en compte les enjeux de qualité de l'air intérieur dans la construction et la réhabilitation (p. 39-40) 4.2. Contribuer au déploiement en Île-de-France d'un réseau de conseillers médicaux en environnement intérieur (CMEI) (p. 41)
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et faciliter les réseaux métropolitains	2	5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité (p. 41) 5.1. Améliorer l'efficacité des transports collectifs (p. 42) "Le développement des transports en commun constitue un outil majeur dans l'amélioration de la qualité de l'air. En effet, face aux besoins en mobilité exponentiels, l'accroissement d'une offre de transports collectifs propres, sécurisés, accessibles et de qualité favorise la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle". "Mettre en œuvre les projets inscrits dans les différents documents de contractualisation (PDUIF, CPER, Plan de mobilisation) : accélérer la modernisation du réseau ferroviaire francilien , réaliser au plus vite les nouvelles lignes de métro , de TCSP inscrits au CPER, réaliser le Grand Paris Express". "Le réseau lourd de transports en commun francilien (Transilien, RER, métro, tramway), que la Région va rénover, et qui sera complété par le Grand Paris Express, constitue la colonne vertébrale du réseau de transports régional".

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité (p. 41) 5.1. Améliorer l'efficacité des transports collectifs (p. 42) "Le développement des transports en commun constitue un outil majeur dans l'amélioration de la qualité de l'air. En effet, face aux besoins en mobilité exponentiels, l'accroissement d'une offre de transports collectifs propres, sécurisés, accessibles et de qualité favorise la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle". "Mettre en œuvre les projets inscrits dans les différents documents de contractualisation (PDUIF, CPER, Plan de mobilisation) : accélérer la modernisation du réseau ferroviaire francilien, réaliser au plus vite les nouvelles lignes de métro, de TCSP inscrits au CPER, réaliser le Grand Paris Express". " Le réseau lourd de transports en commun francilien (Transilien, RER, métro, tramway), que la Région va rénover, et qui sera complété par le Grand Paris Express, constitue la colonne vertébrale du réseau de transports régional". 5.2. Mieux maîtriser la circulation, réduire la congestion et la pollution et accompagner les initiatives locales en matière de restriction de la circulation (p. 42-44)
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	2	6. Agriculture – Forêt (p. 48) 6.1. Améliorer la valorisation de la biomasse forestière (p. 48) 6.2. Participer à la création d'une forêt à Pierrelaye (p. 48)
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	1	6. Agriculture – Forêt (p. 48) 6.3. Encourager l'innovation dans le secteur agricole (p. 48) "Encourager la recherche et l'innovation pour développer de nouvelles technologies et matériels permettant notamment de réduire et mieux cibler les intrants agricoles".
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	2	5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité (p. 41) 5.4. Mettre en place une nouvelle organisation logistique (p. 46-48) "Mieux organiser la logistique en zone dense" et notamment : Encourager le report modal, Conforter les grands secteurs logistiques de grande couronne et y développer les réseaux et grande plateforme de transport multimodal Valoriser l'axe Seine
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	2	5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité (p. 41) 5.4. Mettre en place une nouvelle organisation logistique (p. 46-48) Mieux organiser la logistique en zone dense Conforter les grands secteurs logistiques de grande couronne et y développer les réseaux et grande plateforme de transport multimodal Valoriser l'axe Seine Mettre en place une taxe sur les poids lourds en transit en Île-de-France
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	1	5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité (p. 41) 5.4. Mettre en place une nouvelle organisation logistique (p. 46-48) Valoriser l'axe Seine
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	Objet intrinsèque du Plan. Tous les objectifs du Plan sont donc concernés (1. à 8.)
	9.2. Limiter les nuisances sonores	1	Les actions relatives au transport devraient se traduire par une diminution de l'exposition au bruit, bien que cet effet ne soit pas mentionné dans le Plan régional "Changeons d'air". 5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité (p. 41) 5.1. Améliorer l'efficacité des transports collectifs (p. 42) 5.2. Mieux maîtriser la circulation, réduire la congestion et la pollution et accompagner les initiatives locales en matière de restriction de la circulation (p. 42-44) 5.3. Promouvoir les nouveaux véhicules, les nouvelles mobilités et les nouveaux usages (p. 44-46) 5.4. Mettre en place une nouvelle organisation logistique (p. 46-48)
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	<p>5. Diminuer les émissions liées aux transports et à la mobilité (p. 41)</p> <p>5.1. Améliorer l'efficacité des transports collectifs (p. 42)</p> <p>5.2. Mieux maîtriser la circulation, réduire la congestion et la pollution et accompagner les initiatives locales en matière de restriction de la circulation (p. 42-44)</p> <p>5.3. Promouvoir les nouveaux véhicules, les nouvelles mobilités et les nouveaux usages (p. 44-46)</p> <p>5.4. Mettre en place une nouvelle organisation logistique (p. 46-48)</p>
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	<p>3. Diminuer les émissions liées aux consommations d'énergie dans les bâtiments (p. 37)</p> <p>"Les ENergies Renouvelables (ENR) permettent de diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), d'améliorer l'indépendance énergétique, et de créer des emplois locaux. La majorité des ENR (géothermie, solaire, éolien), en se substituant à l'utilisation d'énergies fossiles, réduisent également les émissions de polluants atmosphériques".</p>
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	2	<p>2. Impulser l'innovation autour de la qualité de l'air « LAB AIR » (p. 36)</p> <p>2.1. Constituer un « LAB AIR » avec l'appui d'AIRPARIF pour accompagner l'innovation (p. 36)</p> <p>2.2. Identifier les thèmes propices à l'innovation et mobiliser les acteurs (p. 36-37)</p> <p>3. Diminuer les émissions liées aux consommations d'énergie dans les bâtiments (p. 37)</p> <p>"Les ENergies Renouvelables (ENR) permettent de diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), d'améliorer l'indépendance énergétique, et de créer des emplois locaux. La majorité des ENR (géothermie, solaire, éolien), en se substituant à l'utilisation d'énergies fossiles, réduisent également les émissions de polluants atmosphériques".</p> <p>3.2 Intégrer systématiquement l'amélioration de la qualité de l'air dans les actions en matière d'énergie</p> <p>Développer les énergies renouvelables (ENR) dans des conditions limitant les émissions de polluants atmosphériques</p> <p>6. Agriculture – Forêt (p. 48)</p> <p>Améliorer la valorisation de la biomasse des massifs forestiers franciliens</p> <p>"Le Conseil régional a décidé de porter une nouvelle ambition forestière pour accroître la mobilisation de la biomasse forestière et contribuer ainsi au développement des énergies renouvelables et à l'utilisation de matériaux de construction biosourcés».</p>

6. Schéma énergie-climat de la Région d'Île-de-France à l'horizon 2030 et 2050

Synthèse

La Région d'Île-de-France s'est engagée, dès la mi 2017, dans l'élaboration d'une nouvelle Stratégie énergie-climat, après avoir co-élaboré avec l'Etat le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) arrêté en décembre 2012.

Cette Stratégie intervient après les lois MAPTAM (2014) désignant la Région comme chef de file pour l'exercice des compétences climat, qualité de l'air et énergie et TECV (2015) fixant de nouveaux objectifs en matière environnementale (gaz à effet de serre, énergies renouvelables, performance énergétique, déchets, etc.).

La Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France est adoptée par le Conseil régional en juillet 2018. Elle relève le défi de la transition énergétique en proposant un scénario de rupture (réduction de la dépendance énergétique à l'horizon 2030 et évolution tendancielle vers 100% ENR et zéro carbone à l'horizon 2050). Cette politique enrichit, notamment dans les champs des énergies renouvelables (ENR) et de l'innovation, les politiques régionales déjà adoptées ou en cours de préparation qui participent aux objectifs de la transition énergétique.

Il n'y a pas de lien juridique entre le SDRIF, approuvé en décembre 2013 et la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France, qui est une démarche régionale volontaire.

Points de convergence

Selon l'avis des experts auditionnés pour cette analyse, près de 60% des 34 objectifs du SDRIF convergent avec ceux de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France tandis que les autres seraient neutres pour celle-ci :

- Dix objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France : améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles (1.3.), créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains (3.4.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), gérer la ressource en matériaux (7.4.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).

- Dix autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte : structurer les polarités économiques (2.4.), valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1.), préserver la production agricole et forestière (7.1.), préserver la ressource en eau (7.3.), valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire (8.1.), limiter les nuisances sonores (9.2.), lutter contre l'îlot de chaleur urbain (9.3.).

La Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France mentionne le rôle du SDRIF « en termes d'organisation spatiale du développement urbain, de desserte et de maillage en transports collectifs » et le lien urbanisme-environnement. Les principales convergences d'objectifs entre la Stratégie régionale et le SDRIF portent sur les questions des nouvelles mobilités, de l'efficacité énergétique dans le secteur résidentiel, du rééquilibrage des équipements et services urbains au travers de plusieurs schémas régionaux (Biomasse, réseaux) mais aussi de l'économie circulaire, de l'innovation et de la création d'emplois, etc.

Par ailleurs, les deux tiers environ des objectifs de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France inscrits dans les parties B., C. et D. de cette politique convergent avec les objectifs du SDRIF. Les autres objectifs de la Stratégie, sans lien mis en évidence avec celui-ci, portent sur des objectifs complémentaires en dehors du champ de l'aménagement (gouvernance, réduction de la dépendance énergétique, incitations financières).

Repères chronologiques et juridiques

A la suite des lois Grenelle (2009 et 2010), la France s'est engagée dans la déclinaison du paquet Energie-Climat des politiques européennes (2008). Elle s'est inscrite dans l'engagement européen « 3 x 20 », avec d'ici 2020, 20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique, une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, et une hausse de 20 % de l'efficacité énergétique des bâtiments. L'atteinte du facteur 4 (réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre) est programmée pour 2050.

En 2015, la loi TECV, fixe de nouvelles perspectives, parmi lesquelles :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (facteur 4)¹⁴,
- Réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012 en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030,
- Porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de la consommation finale brute d'énergie en 2030,
- Atteindre un niveau de performance énergétique conforme aux normes « bâtiment basse consommation » pour l'ensemble du parc de logements à 2050,
- Lutter contre la précarité énergétique,
- Réduire de 50 % la quantité de déchets mis en décharge à l'horizon 2025 et découpler progressivement la croissance économique et la consommation matières premières.

Promu en 2014 par la loi MAPTAM, le rôle de chef de file de la Région dans le domaine de l'efficacité énergétique est réaffirmé par la loi TECV. Ainsi, les compétences de la Région sont renforcées et elle est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et intercommunalités pour l'exercice des compétences climat, qualité de l'air et énergie.

En Île-de-France, après avoir co-élaboré avec l'Etat le SRCAE arrêté en décembre 2012, la Région s'est engagée, dès mi-2017, dans l'élaboration d'une nouvelle Stratégie énergie-climat.

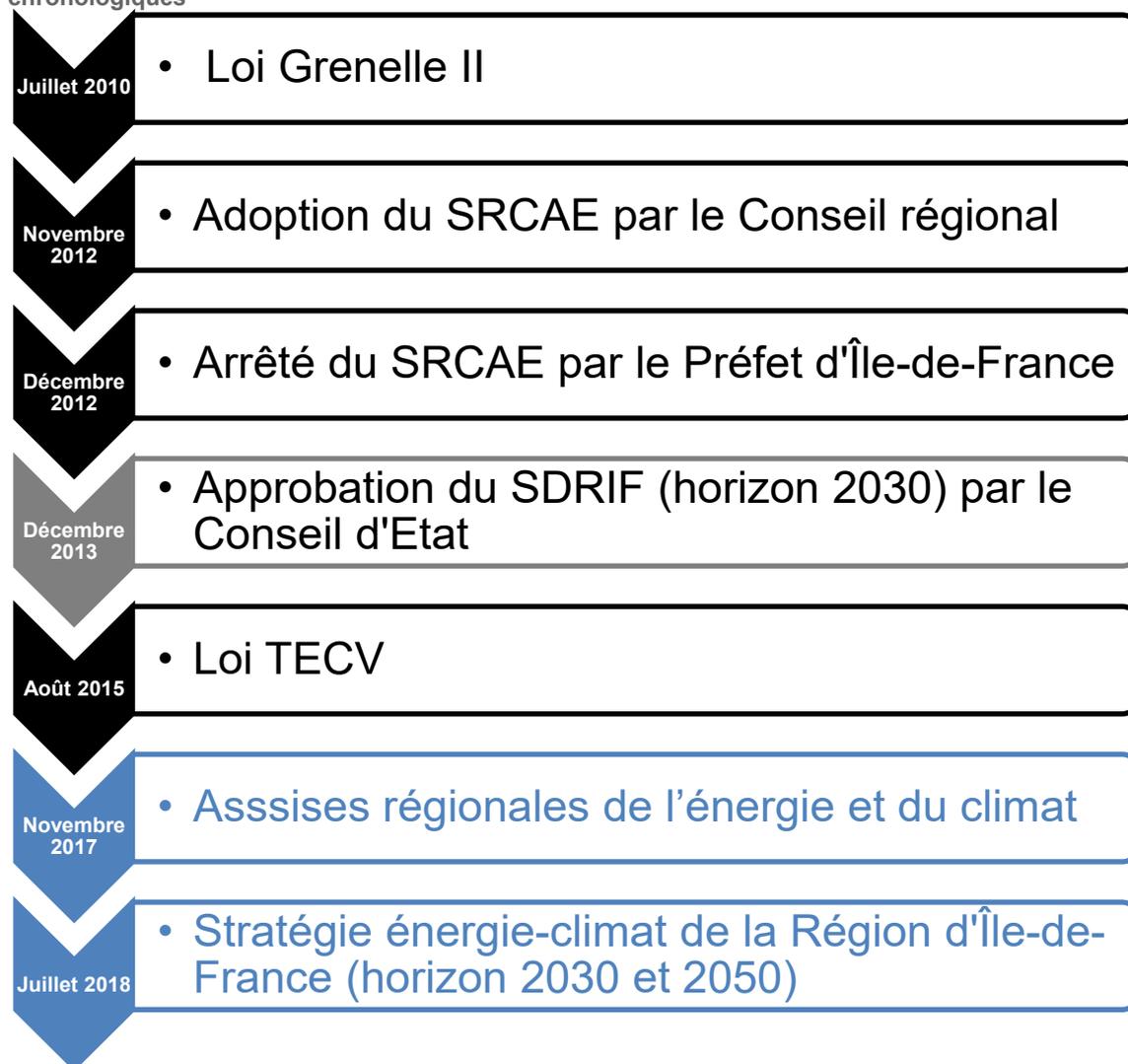
Fruit d'un travail de concertation avec tous les acteurs (acteurs énergétiques, collectivités, industriels, associations, producteurs et transporteurs d'énergie, professionnels des bâtiments, agences locales de l'énergie et du climat, etc.), son élaboration est notamment marquée par les Assises régionales de l'énergie et du climat en novembre 2017.

La Région adopte sa Stratégie énergie-climat en juillet 2018.

Il n'y a pas de lien juridique entre le SDRIF, approuvé en décembre 2013 et la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France, qui est une démarche régionale volontaire.

¹⁴ Objectif déjà sanctuarisé par la loi Grenelle II.

Figure 1 - Du SDRIF à la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée
- Autre événement connexe

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), les questions relatives au climat, à l'énergie sont abordées dans la plupart des chapitres en fonction des thématiques traitées (défis et projet spatial, logements, transports, espace urbain et environnement naturel, dynamisme économique, gestion durable).

L'Île-de-France doit relever les défis des bouleversements planétaires en termes d'énergie et de changement climatique. Elle doit viser le facteur 4 avant 2050. C'est une profonde transformation de son **modèle de développement** que la région doit opérer en se fixant un tel horizon. Avec des crises de toutes sortes -intensification annoncée de l'effet d'îlot de chaleur urbain, risque d'inondation impacts sanitaires du changement climatique-, il faut concevoir une région métropolitaine plus résiliente, c'est-à-dire apte à absorber et à se remettre des perturbations environnementales, économiques et sociales

majeures. Pour la soutenabilité du développement régional, il est crucial d'opter pour un modèle de développement plus sobre en énergie et en ressources.

Il faut viser un **approvisionnement durable** et peser le moins possible, tant en ressources qu'en émissions et en rejets. Avec l'énergie, c'est l'ensemble de la consommation de ressources naturelles (eau, produits alimentaires, matériaux/matières, biomasse, etc.) ainsi que la gestion des rejets, déchets et sous-produits après consommation qui est à repenser, dans la voie de la sobriété, du recyclage et de la proximité. Sont ainsi concernés, le développement de la production des écofilières et des énergies renouvelables, le traitement de la vulnérabilité aux aléas climatiques, l'organisation des circuits courts, de la logistique, la valorisation de la production agricole locale, les secteurs de la création, de la connaissance, du tourisme, etc.

Il convient de s'engager dans la **conversion du système industriel** actuel vers un modèle soutenable. De nouvelles filières ou la mutation de filières présentes en Île-de-France sont à encourager, par exemple dans le domaine des mobilités (intermodalité et systèmes d'information afférents, véhicules décarbonés, télétravail, etc.) et de l'efficacité énergétique, (écomatériaux, outils de mesure de la pollution, production d'énergies alternatives, etc.). Une approche globale de développement durable pour la requalification et le réaménagement des espaces d'activités existants ainsi que pour la conception des espaces d'activités sera privilégiée.

De surcroît, l'Île-de-France doit s'adapter face à la vulnérabilité accrue des **infrastructures et des services urbains** nécessaires à la production et à l'acheminement des ressources vitales, y compris en cas d'urgences sanitaires. Le transport de personnes et de marchandises, mais également celui de l'énergie, les captages stratégiques en eau potable, la gestion des stations d'épuration ainsi que celle des déchets devront intégrer les évolutions du climat et les événements météorologiques extrêmes et leurs effets (tempête, inondation, canicule, etc.).

La maîtrise des **déplacements** est un levier essentiel pour réduire l'empreinte carbone. Elle permet d'améliorer l'efficacité environnementale et énergétique par le développement de transports collectifs de qualité et des modes actifs de déplacement. Le SDRIF vise à refaire du réseau de transport collectif un atout premier pour la région Île-de-France, en pensant notamment une nouvelle articulation entre urbanisme et transport. Il prône la limitation du trafic automobile et une réduction importante des nuisances actuellement provoquées par la mobilité routière grâce aux progrès technologiques des véhicules. Les modes ferroviaire et fluvial seront intégrés au système logistique urbain, pour minimiser le recours à la route. Des installations logistiques plus proches des quartiers permettront une distribution basée davantage sur le commerce de proximité et les circuits courts. Il faudra réduire et compenser les nuisances liées aux zones aéroportuaires.

Le SDRIF propose également un nouveau modèle d'**urbanisme**, pour une ville dense et économe en énergie. L'approche environnementale de l'urbanisme doit être développée dans les projets urbains locaux (circulations douces, économie d'énergie, réduction des pollutions, création d'espaces verts, etc.). Outre la construction neuve, la réhabilitation du parc de logements existants est un enjeu de premier ordre. L'amélioration globale du parc doit être le moyen de maîtriser la demande d'énergie et de renforcer les performances environnementales du parc francilien. Il faut, enfin, par les grands choix d'aménagement pour l'Île-de-France en 2030, freiner l'imperméabilisation des sols, car elle diminue fortement les possibilités de rafraîchissement de la ville, accélère le ruissellement, augmentant ainsi la vulnérabilité face au risque inondation. La lutte contre l'imperméabilisation des sols est aussi un objectif fort pour permettre la recharge des aquifères, réduire la pollution des eaux pluviales, pérenniser le stockage de carbone, etc. Il est en outre nécessaire de rendre plus perméables les sols déjà artificialisés.

La densification est le moyen de réaliser une région métropolitaine compacte, économe en espace, en **énergie**. La compacité présente un atout pour le développement de réseaux de chaleur ou de froid utilisant des sources d'énergie renouvelable ou de récupération (géothermie, biomasse, et/ou l'énergie des déchets) et réduit les déplacements. La sécurisation des approvisionnements énergétiques est essentielle pour la robustesse de la région. L'indépendance énergétique durable de la région viendra d'une action résolue pour la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments, et le soutien constant à la production d'énergies renouvelables. Le SDRIF s'inscrit dans l'engagement européen « 3 x 20 », avec notamment 20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique d'ici 2020, et l'atteinte du facteur 4 d'ici 2050. Il importe de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales

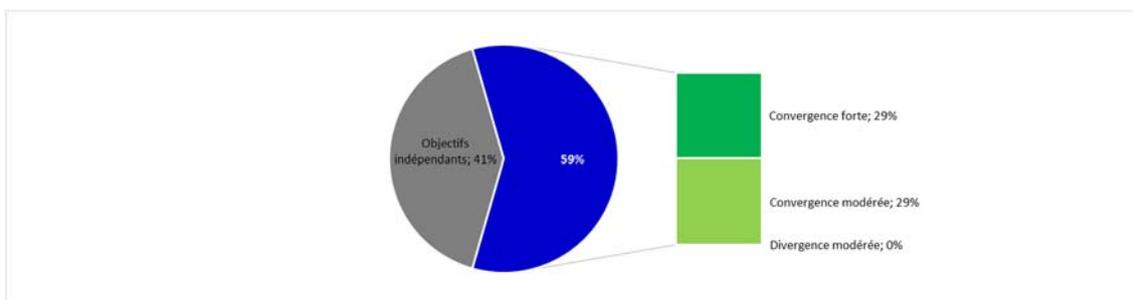
renouvelables. La biomasse (bois énergie, biogaz, cultures énergétiques, etc.) offre un potentiel de valorisation énergétique intéressant.

Les **espaces ouverts** jouent un rôle d'atténuation ou de compensation vis-à-vis des nuisances. Face à une probable évolution (fréquence, intensité) de ces aléas climatiques, le rôle des espaces agricoles, boisés et naturels devient particulièrement stratégique. Ils contribuent à assurer la gestion durable des ressources naturelles, l'adaptation à la crise énergétique, la prévention des risques naturels et technologiques, la fourniture d'eau potable, de matériaux, d'énergies renouvelables, etc. Les forêts franciliennes ont par exemple un rôle dans la régulation de microclimats régionaux. Pour tous ces territoires, préserver des entités d'espaces cohérentes est nécessaire mais pas suffisant. Les continuités permettent de structurer l'espace, de favoriser les déplacements des espèces animales et végétales, rendues d'autant plus vitales dans le contexte du changement climatique. L'impact de la chaleur et de la sécheresse sur les activités agricoles et forestières, les essences et la productivité des récoltes est à anticiper.

Les **orientations réglementaires du SDRIF** à caractère prescriptif (fascicule 3) vont naturellement mettre l'accent sur l'organisation spatiale du territoire. De fait, de nombreuses orientations ont un impact attendu sur la gestion durable de la métropole régionale et l'évolution des gaz à effet de serre :

- Les dispositions qui visent l'organisation des transports, notamment le développement des transports en commun, la résorption des « points durs » routiers (chapitre 1.1), le contrôle des nuisances autour des aéroports (chapitre 1.2), le développement d'une logistique multimodale et urbaine, qui accroît la part du fret fluvial (chapitre 1.3) contribuent à limiter l'émission de GES.
- Les orientations qui donnent la priorité à la densification des espaces déjà urbanisés (activités, équipements et services) et à la limitation de l'étalement urbain, qui prônent une bonne mixité travail/habitat y participent également, en réduisant les motifs de déplacements (chapitre 2.1, 2.2 et 2.3).
- Plus généralement, des orientations favorables à la protection des espaces ouverts, qu'il s'agisse d'espaces agricoles, boisés, naturels, d'espaces verts (chapitre 3.2, 3.3 et 3.4) visent à promouvoir la gestion durable des ressources naturelles, l'adaptation à la crise énergétique, la prévention des risques, etc.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France



Rappel des objectifs de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France au regard du SDRIF

La Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France porte l'objectif de faire de l'Île-de-France une Région métropole pilote au niveau européen pour l'énergie et le climat. Elle se fixe le double horizon de 2030 et 2050 pour réussir la transition énergétique sur le territoire régional. Cette ambition s'illustre par un scénario de rupture :

- **2030** : Réduire de moitié la dépendance aux énergies fossiles et au nucléaire de l'Île-de-France par rapport à 2015 grâce à un double effort :
 - La réduction de près de 20% de la consommation énergétique régionale,
 - La multiplication par 3 de la part globale des ENR dans la consommation énergétique régionale, en portant leur contribution à 40% de cette consommation,

- La multiplication par 2 de la quantité d'énergie renouvelable produite sur le territoire francilien portée à 20 % de cette consommation

• **2050 : Tendre vers une région 100% ENR et zéro carbone grâce à :**

- La réduction de 40% de la consommation énergétique régionale,
- La multiplication par 4 de la quantité d'énergie renouvelable produite sur le territoire francilien.

Le défi de la transition énergétique constitue le Fil rouge de toutes les politiques prioritaires de la mandature et la priorité transversale de l'action régionale. Ainsi, la Stratégie se réfère fréquemment aux politiques déjà adoptées par la Région d'Île-de-France ou en cours de préparation (plan « Changeons d'air », Plan Zéro Déchet, Plan Vert, Stratégie régionale pour la forêt et le bois, Plan anti-bouchons, Plan économie circulaire, Stratégie écomatériaux, etc.).

Les objectifs de cette Stratégie sont principalement déclinés dans les parties B. et C. où sont notamment abordés les enjeux de sobriété et de développement des ENR et la transition énergétique. Ce sont dans ces parties qu'apparaissent les principales liaisons d'objectifs avec le SDRIF, notamment autour des questions des nouvelles mobilités, de l'efficacité énergétique dans le secteur résidentiel, du rééquilibrage des équipements et services urbains au travers de plusieurs schémas régionaux (Biomasse, réseaux) mais aussi de l'économie circulaire, de l'innovation et de la création d'emplois, etc.

Le rôle du SDRIF « en termes d'organisation spatiale du développement urbain, de desserte et de maillage en transports collectifs » est mentionné au paragraphe C.3.6 - Vers un aménagement et un urbanisme énergétiquement responsables. L'objectif de réduction des GES qui constitue « l'un des dix objectifs stratégiques du SDRIF » y est également rappelé, comme l'ambition régionale « d'articuler plus étroitement la planification spatiale et environnementale ».

B. Une nouvelle ambition énergétique pour l'Île-de-France : sobriété, production d'énergie renouvelable et réduction de notre dépendance

B.1 - Vers une Île-de-France 100% renouvelable

B.2 - Une nouvelle gouvernance : La Région chef de file Climat, Air, Énergie

B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat

B.2.2 - La Région mobilise les grands partenaires de la transition énergétique en Île-de-France à travers des cadres d'engagement

B.2.3 - Expérimentation de décentralisation des missions régionales de l'ADEME dans le domaine de l'énergie

B.2.4 - Instaurer au sein de l'IAU une agence régionale énergie-climat d'Île-de-France (AREC-IDF)

B.2.5 - La SEM Énergies POSIT'IF, un opérateur de dimension régionale au service de la Transition Énergétique en Île-de-France

C. La Région trace un nouveau chemin pour la transition énergétique en Île-de-France

C.1 - Réduire fortement les consommations d'énergies : Une Île-de-France plus sobre

C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030

C.1.2 - L'efficacité énergétique dans le domaine résidentiel, un objectif prioritaire pour tous les acteurs

C.1.3 - La transition énergétique pour les entreprises : transformer une contrainte en opportunité d'activités nouvelles en IDF

C.1.5 - Un outil interactif de pilotage de consommation énergétique pour chaque Francilien

C.2 - Une Île-de-France décarbonée, mobilisant toutes ses énergies renouvelables

C.2.1 - La Région accélère le développement des énergies renouvelables à travers l'innovation

C.2.2 - Les agriculteurs franciliens, acteurs majeurs de la transition énergétique

C.2.3 - Promotion de l'économie circulaire et valorisation des déchets : des sources importantes d'économies énergétiques

C.2.4 - Une Île-de-France qui réduit son empreinte carbone

C.3 - Une énergie décentralisée : la Région impulse des dynamiques énergétiques territoriales et citoyennes

C.3.1 - Création d'un réseau régional de la transition énergétique dans les territoires

C.3.2 - 100 projets citoyens en Île-de-France d'ici la fin de la mandature

C.3.3 - Appel à candidatures territoriales pour servir de terrain d'expérimentation et de démonstration aux solutions énergétiques innovantes

C.3.4 - La Région soutient les initiatives des territoires qui s'engagent pour la transition énergétique et climatique

- C.3.5 - Les PNR promoteurs de la transition énergétique dans les territoires
- C.3.6 - Vers un aménagement et un urbanisme énergétiquement responsables
- C.4 - La Région agit en exemplarité et en transversalité
- C.4.1 - Des choix déterminés en matière de consommation et de patrimoine
- C.4.2 - Des Lycées acteurs de la transition énergétique
- C.4.3 - *Vers un achat public décarboné*
- C.4.4 - *Une politique de financement vert et responsable*
- C.4.5 - La transition énergétique, source de métiers et d'emplois nouveaux
- C.4.6 - Le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche : une responsabilité d'exemplarité
- C.4.7 - Une mobilisation accrue des crédits européens en faveur de la transition énergétique

Les objectifs, signalés en en italique, de la Stratégie énergie-climat de la Région trouvent peu de correspondances dans les objectifs du SDRIF. Ainsi, la partie A. de la Stratégie est plutôt dédiée au diagnostic régional et non aux objectifs. L'objectif de réduction de la dépendance énergétique (intégré dans la partie B.) n'a pas d'impact direct en termes d'aménagement régional et n'est pas formulé dans le SDRIF. Il en va de même de nombreux aspects concernant la gouvernance Energie-Climat (rôle des acteurs, et notamment de l'ADEME, de l'IAU-AREC, des territoires et des projets citoyens). Cf. points A.2, B.2.3, B.2.4, C.3.1, C.3.2, C.3.4.

Enfin, certains aspects de l'exemplarité régionale, comme l'objectif d'achat public décarboné (point C.4.3), les questions traitant des incitations financières et fiscales tels que le financement vert (point C.4.4), les tarifs, intéressements, prêt, droits de mutation (point D.) ont un rapport très lointain avec les objectifs du SDRIF.

A - L'Île-de-France face à un défi énergétique majeur

- A.1 - Une région attractive, dynamique mais dépendante
 - A.1.1 - L'énergie au coeur des activités
 - A.1.2 - Une région consommatrice d'énergie et dépendante
 - A.1.3 - Une autonomie à développer grâce aux énergies locales, propres et renouvelables
- A.2 - Une pluralité d'acteurs et d'opportunités pour relever les défis
 - A.2.1 - Engagements mondiaux et européens
 - A.2.2 - Le renforcement des compétences régionales
 - A.2.3 - Le choix de la concertation pour l'élaboration de la Stratégie énergie-climat régionale
- A.3 - Un retard considérable à rattraper

D. Lever tous les freins en matière de transition énergétique

- D.1 - Énergies renouvelables
- D.2 - Sobriété énergétique

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie énergie-climat de la Région d'Île-de-France

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	Dans la Stratégie énergie-climat de la Région Île-de-France, seule la réhabilitation est abordée.
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	2	<p>B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat La préparation du programme régional pour l'efficacité énergétique (PREE) Le PREE, dont l'élaboration est confiée à la Région par la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte et qui doit être approuvé par le représentant régional de l'État, doit définir plus particulièrement les modalités de l'action publique en matière d'accompagnement des particuliers pour leurs travaux de rénovation énergétique ainsi que dans les secteurs du logement social et du tertiaire (p. 19).</p> <p>B.2.5 - La SEM Énergies POSIT'IF, un opérateur de dimension régionale au service de la Transition Énergétique en Île-de-France La société d'économie mixte Énergies POSIT'IF est l'opérateur de transition énergétique de la Région Île-de-France, qui couvre les champs de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables. [Elle] (...) a pour missions notamment de déployer des solutions innovantes pour lever les freins à la rénovation énergétique des copropriétés et non des logements sociaux (p. 23).</p> <p>C.1.2 - L'efficacité énergétique dans le domaine résidentiel, un objectif prioritaire pour tous les acteurs Pour que la Région se positionne comme véritable coordinateur des actions menées dans les territoires en matière d'efficacité énergétique dans le secteur du bâtiment, la Région travaillera à une déclinaison francilienne du Plan Bâtiment durable (p. 35).</p> <p>L'offre de la SEM Énergies POSIT'IF en direction des copropriétés (...) Pour faire de la SEM Énergies POSIT'IF un contributeur de premier ordre à l'objectif de rénovation énergétique en Île-de-France, la Région souhaite que les autres actionnaires de la SEM suivent cette dynamique et lui permettent d'atteindre son objectif de 100 000 logements rénovés à basse consommation à l'horizon 2020 (p. 35/36).</p> <p>Un soutien ciblé de la Région à la rénovation des copropriétés franciliennes Pour massifier les rénovations globales et à haute performance énergétique, la Région souhaite soutenir financièrement des opérations exemplaires et reproductibles de rénovation de copropriétés franciliennes. La Région examinera la mise en place d'une aide individuelle aux copropriétaires, sous condition de ressources, au sein des copropriétés franciliennes engagées dans des travaux de rénovation exemplaires (recours aux ENR et aux matériaux biosourcés, prise électrique dans les parkings...) (p. 36).</p> <p>C.3 - Une énergie décentralisée : la Région impulse des dynamiques énergétiques territoriales et citoyennes La Région souhaite soutenir les projets de territoires à énergie positive, des territoires qui, dans une logique de sobriété économique et environnementale, autoproduisent et autoconsomment leur énergie (p. 48).</p> <p>C.3.5 - Les parcs naturels régionaux (PNR) promoteurs de la transition énergétique dans les territoires De nombreuses initiatives, communes à l'ensemble des Parcs, pourront utilement être menées, à l'aune de leur expérience en matière d'énergies renouvelables et locales : Mise en place de nouveaux programmes sur l'habitat afin de favoriser la rénovation du parc privé de logements : baisse des consommations énergétiques, développement de l'usage d'énergies renouvelables et de matériaux écologiques naturels issus des filières locales (p. 51).</p>
2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	<p>A.1.3 - Une autonomie à développer grâce aux énergies locales, propres et renouvelables L'exploitation des ressources locales, renouvelables et de récupération est une opportunité pour des retombées économiques pour les territoires et la création d'emplois en Île-de-France (p. 5).</p> <p>B.1 - Vers une Île-de-France 100% renouvelable Cette ambition se traduit pour l'Île-de-France par la nécessité d'une réduction drastique de ses consommations d'énergie et par la mise en œuvre d'une Stratégie de développement massif des énergies renouvelables et de récupération (ENRR) qui constituent de vraies opportunités pour la compétitivité et l'attractivité de la Région capitale et pour les investissements et l'emploi (p. 10).</p> <p>B.1 - Vers une Île-de-France 100% renouvelable Éolien : 2 TWh (2030 - facteur 13 par rapport à 2015) (...)</p>	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			<p>Rappelons qu'il existe aujourd'hui en Île-de-France au plus une trentaine de mats seulement alimentant notre région en électricité. Compte tenu de la rareté des terres agricoles et de la valeur patrimoniale des paysages, cet objectif ne pourra être atteint que si le développement des projets se fait en bonne intelligence avec les habitants des territoires, avec des bénéfices véritablement partagés, en termes de retombées économiques et d'emplois. Ainsi la Région ne soutiendra que les projets ayant reçu l'aval des collectivités concernées (p. 15).</p> <p>B.2.2 - La Région mobilise les grands partenaires de la transition énergétique en Île-de-France à travers des cadres d'engagement (...) La trajectoire partagée et les projets opérationnels visant au développement d'une région bas carbone, plus sobre, plus innovante, plus respirable, plus efficace et plus solidaire, notamment à travers : (...) Le développement de l'emploi et en particulier la structuration d'une filière des métiers de la transition énergétique (p. 19-20).</p> <p>C.2.1 - La Région accélère le développement des énergies renouvelables à travers l'innovation (...) Construire un DIM (Domaine d'intérêt Majeur) de recherche énergie-climat en Île-de-France Dans un objectif de faciliter l'adoption de comportement bas carbone et sobre en énergie, d'améliorer l'efficacité énergétique dans les bâtiments, d'accompagner le développement des innovations nécessaires au déploiement des EnRR en Île-de-France et d'offrir les espaces de rencontres multisecteurs, la Région propose de favoriser la mise en place d'un DIM (Domaine d'intérêt Majeur) de recherche énergie climat en Île-de-France. Rassemblant les structures et réseaux existants du domaine de la recherche publique ou privée, des universités ou des entreprises, il aura notamment pour vocation de : Développer l'économie et l'emploi dans les secteurs de l'énergie et du climat (p. 39/42).</p> <p>C.2.4 - Une Île-de-France qui réduit son empreinte carbone (...) La Région se dotera ainsi à l'automne 2018 d'une Stratégie dédiée au développement des filières de matériaux et produits biosourcés en Île-de-France, pour y créer les nouveaux emplois de la bio-économie, créer de la valeur ajoutée et réduire les émissions de gaz à effets de serre (p. 46-47).</p> <p>C.3.1 - Création d'un réseau régional de la transition énergétique dans les territoires L'objectif du réseau est de fédérer et coordonner les forces en présence, autour d'un pôle de ressources régional regroupant bases de données et outils partagés, pour (...) o Organiser la rencontre entre l'offre et la demande, de développement économique local et de création d'emplois (p. 48-49).</p> <p>C.4.5 - La transition énergétique, source de métiers et d'emplois nouveaux (...) La transition énergétique, impératif de survie pour notre modèle de société, doit aussi devenir un pôle économique dynamique, créateur d'activités et d'emploi pour le plus grand bénéfice de tous les Franciliens. La Région finance des formations dédiées aux métiers de la transition écologique, garantissant un emploi durable et non-délocalisable aux demandeurs d'emploi franciliens tout en contribuant à la préservation de l'environnement (p. 57).</p>
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	<p>B.1 - Vers une Île-de-France 100% renouvelable (...) L'Île-de-France doit ensuite concentrer ses efforts sur le développement des énergies renouvelables en mettant l'accent sur l'innovation (...) (p. 10).</p> <p>B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie climat (p. 16) (...) La COP IDF (...) constituera (...) le cadre de présentation : (...) o Des travaux du DIM de recherche énergie-climat d'Île-de-France s'agissant des projets de recherche ou d'innovation. (...) La Région mettra en place, au service des collectivités franciliennes, un réseau de veille et d'innovation en matière d'adaptation au changement climatique (Adaptat'IF) (p. 16-17-18).</p> <p>B.2.2 - La Région mobilise les grands partenaires de la transition énergétique en Île-de-France à travers des cadres d'engagement La Région propose (...) un cadre d'engagement (qui) (...) définira : (...) o La trajectoire partagée et les projets opérationnels visant au développement d'une région bas carbone, plus sobre, plus innovante, plus respirable, plus efficace et plus solidaire (p. 19-20).</p> <p>C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030 Accompagner la route dans l'innovation pour réduire les consommations o Accélération du déploiement des motorisations électriques ou à hydrogène (p. 24-25) o Route intelligente et voitures autonomes (p. 28). Développer les transports collectifs dans toute l'Île-de-France o Le réseau ferré : métro et RER. Les trains de nouvelle génération, qui vont être déployés sur de nombreuses lignes de RER et de Transiliens, bénéficient des dernières innovations permettant d'améliorer leur performance environnementale ou énergétique (p. 30-31).</p> <p>C.1.3 - La transition énergétique pour les entreprises : transformer une contrainte en opportunité d'activités nouvelles en IDF La transition énergétique constitue pour les entreprises un vecteur fort d'innovation, d'économies, d'opportunités, de motivation des équipes et favorise donc la compétitivité. Pour accompagner l'innovation des entreprises franciliennes, la Région déploie, en faveur des TPE-PME, une panoplie d'aides (TP'up, PM'up, Innov'up), des outils de financement partenariaux Région/Bpifrance (Prêt Croissance, Fonds Régional de Garantie, Prêt d'amorçage, Back'up</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
3. Rééquilibrer l'Île-de-France			Prévention) et des fonds d'investissement régionaux (Paris Région Venture Fund, Impact Création IDF, Equisol) (...) (p. 37). C.2.1 - La Région accélère le développement des énergies renouvelables à travers l'innovation (...) La Région en fait une priorité de premier ordre et propose une palette d'outils nouveaux en s'appuyant sur l' innovation et la responsabilité territoriale. Un appel à projets régional dédié aux solutions innovantes en matière d'ENRR (...) La Région décide de lancer un bouquet d'appels à projets dédié aux solutions innovantes en matière d'ENRR dans l'objectif : (...) o D'encourager, en lien étroit avec le tissu régional de recherche et de développement, toutes les innovations permettant de franchir de véritables sauts technologiques, qu'il s'agisse du domaine de la chaleur, de l'électricité ou des biocombustibles (p. 39). (...) Construire un DIM (Domaine d'intérêt Majeur) de recherche énergie-climat en Île-de-France Dans un objectif de faciliter l'adoption de comportement bas carbone et sobre en énergie, d'améliorer l'efficacité énergétique dans les bâtiments, d'accompagner le développement des innovations nécessaires au déploiement des EnRR en Île-de-France (...) À la recherche de solutions de rupture, le DIM portera le concept « d'open innovation », permettant à toutes les composantes de la société de proposer des solutions innovantes et pluridisciplinaires en matière de transition énergétique, en s'appuyant sur le dispositif DRIM'in Saclay qui promeut les partenariats entre start-up, PME, grandes entreprises, écoles et laboratoires de recherche. (p. 42-43). C.3.3 - Appel à candidatures territoriales pour servir de terrain d'expérimentation et de démonstration aux solutions énergétiques innovantes (p. 50). C.4 - La Région agit en exemplarité et en transversalité La transition énergétique doit être appréhendée de manière globale et transversale : appuyée par la formation et l' innovation , elle est source de développement économique, d'emploi, d'aménagement durable et de qualité de vie pour tous les franciliens (p. 52).
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	1	C.2.1 - La Région accélère le développement des énergies renouvelables à travers l'innovation (p. 39) Construire un DIM (Domaine d'intérêt Majeur) de recherche énergie-climat en Île-de-France Rassemblant les structures et réseaux existants du domaine de la recherche publique ou privée, des universités ou des entreprises, il aura notamment pour vocation de : (...) o Poser les prémices d'un pôle de compétitivité francilien sur la transition énergétique (p. 42). À la recherche de solutions de rupture, le DIM portera le concept « d'open innovation », permettant à toutes les composantes de la société de proposer des solutions innovantes et pluridisciplinaires en matière de transition énergétique, en s'appuyant sur le dispositif DRIM'in Saclay qui promeut les partenariats entre start-up, PME, grandes entreprises, écoles et laboratoires de recherche (p. 43).
	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	1	C.4.2 - Des Lycées acteurs de la transition énergétique La rénovation énergétique des lycées La Région s'est dotée d'un Plan d'urgence très ambitieux pour les lycées franciliens avec pour objectif d'avoir un patrimoine totalement rénové en 2027 (p. 54). C.4.6 - Le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche : une responsabilité d'exemplarité Que ce soit en maîtrise d'ouvrage directe ou en soutien, la Région contribue de manière importante au financement d'opérations immobilières du secteur de l'enseignement supérieur et de la recherche en Île-de-France. La loi impose à ces établissements de mettre en place une démarche de développement durable sous la dénomination « Plan Vert ». Pour sa part, la Région subordonne ses aides au respect des prescriptions du guide « aménagement construction durable » spécifique au secteur de l'enseignement. Dans le domaine énergétique, les projets doivent viser la sobriété en réduisant les besoins par une conception bioclimatique, l'efficacité énergétique et l'apport d'énergies renouvelables localement pertinentes (p. 58).
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	2	Parmi les mesures contribuant à cet objectif du SDRIF, on peut citer le schéma directeur multiénergie des réseaux, le Schéma Régional Biomasse (SRB) et, de façon indirecte, le soutien à l'économie circulaire : B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie climat (...)

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			<p>Dans le cadre de la Conférence francilienne d'Île-de-France sur l'enjeu énergie-climat et en s'appuyant sur un groupe de travail ad-hoc rassemblant les producteurs, les transporteurs et les distributeurs d'énergie, la Région propose, dans une démarche collaborative et prospective, la réalisation d'un schéma directeur multiénergies des réseaux comme support à son plan stratégique (p. 18). (...)</p> <p>L'élaboration du Schéma Régional Biomasse (SRB) : Co-piloté par la Région et l'État, ce schéma, en cours de préparation, détermine les orientations et actions à mettre en œuvre à l'échelle régionale ou infrarégionale pour favoriser le développement des filières de production et de valorisation de la biomasse susceptible d'avoir un usage énergétique et définit les objectifs de développement de la biomasse (p. 19).</p> <p>C.2.3 - Promotion de l'économie circulaire et valorisation des déchets : des sources importantes d'économies énergétiques</p> <p>Les politiques déchets et énergie sont étroitement complémentaires et ensemble constituent un enjeu de développement majeur pour notre Région, au cœur du développement de l'économie circulaire. Dans le cadre du <i>plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD)</i> et du programme d'actions en faveur de l'économie circulaire en préparation, la Région affirme d'ores et déjà les priorités suivantes au service de l'efficacité énergétique : (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> o Structuration des filières de réemploi et de recyclage, et notamment celles liées à la rénovation énergétique des bâtiments avec, dans le cadre du club maîtrise d'ouvrage mis en place par la Région, promotion des échanges d'expériences et des bonnes pratiques (p. 45).
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	1	<p>C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030</p> <p>Accompagner la route dans l'innovation pour réduire les consommations o Accélération du déploiement des motorisations électriques ou à hydrogène</p> <p>La mise à disposition de prises de recharge dans les parkings collectifs des copropriétés, en particulier en zone dense, est nécessaire. Ces infrastructures de recharges sont indispensables pour faciliter l'usage des véhicules électriques et permettre de limiter le déploiement des bornes de recharges sur la voie publique (p. 25). (...)</p> <p>La multiplicité des intervenants milite pour qu'une coordination stratégique soit assurée à l'échelle du bassin de vie où l'essentiel des besoins en matière de bornes d'alimentation va se manifester. C'est pourquoi la Région, dans le cadre de la conférence francilienne énergie-climat, engagera avec toutes les parties prenantes la réalisation d'un schéma d'aménagement des réseaux électriques pour permettre un développement équilibré et pertinent des dispositifs de recharge (p. 26).</p>
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	<p>En vue de ne pas engendrer de consommation d'espaces, le développement du solaire photovoltaïque, de l'énergie éolienne et de la biomasse sont encadrés dans la Stratégie énergie-climat régionale, tandis que la Région s'oppose à la recherche et l'exploitation de gaz de schiste ou de sables bitumineux, non durables.</p> <p>B.1 - Vers une Île-de-France 100% renouvelable</p> <p>Solaire photovoltaïque : 6 TWh (2030 - facteur 60 par rapport à 2015)</p> <p>Les centrales photovoltaïques peuvent être installées en toiture de bâtiment, en ombrière de parking ou au sol, notamment sur les friches industrielles ou les terrains pollués (p. 12).</p> <p>Éolien : 2 TWh (2030 - facteur 13 par rapport à 2015)</p> <p>L'énergie éolienne offre un potentiel important et encore largement sous-exploité en Île-de-France pour la production d'électricité. Avec des machines d'une puissance de 2 à 3 MW, ce potentiel a été évalué à environ 40 parcs soit 300 mats à l'horizon 2030. Rappelons qu'il existe aujourd'hui en Île-de-France au plus une trentaine de mats seulement alimentant notre région en électricité. Compte tenu de la rareté des terres agricoles et de la valeur patrimoniale des paysages, cet objectif ne pourra être atteint que si le développement des projets se fait en bonne intelligence avec les habitants des territoires, avec des bénéfices véritablement partagés, en termes de retombées économiques et d'emplois. Ainsi la Région ne soutiendra que les projets ayant reçu l'aval des collectivités concernées (p. 15). (...)</p> <p>B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat</p> <p>L'élaboration du Schéma Régional Biomasse (SRB) : Co-piloté par la Région et l'État, ce schéma, en cours de préparation, détermine les orientations et actions à mettre en œuvre à l'échelle régionale ou infrarégionale pour favoriser le développement des filières de production et de valorisation de la biomasse susceptible d'avoir un usage énergétique et définit les objectifs de développement de la biomasse (p. 19).</p> <p>C.2.1 - La Région accélère le développement des énergies renouvelables à</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			<p>travers l'innovation Il faut ici souligner la vigilance nécessaire à avoir sur l'interrelation étroite entre la question de l'énergie et celle de l'eau. La Région fait clairement le choix de solutions énergétiques qui préservent la ressource en eau. À ce titre, elle rappelle son opposition, sur son territoire, à la recherche et l'exploitation de gaz de schiste ou de sables bitumineux, toutes sources d'approvisionnement énergétique non durables pour les années à venir (p. 42)</p> <p>Le solaire photovoltaïque en milieu agricole Consciente du potentiel important offert par les 5000 exploitations agricoles franciliennes en matière d'énergies renouvelables, la Région apportera un soutien aux projets d'installations de panneaux photovoltaïques portés par les agriculteurs d'Île-de-France sur le bâti rural dont ils disposent (corps de ferme et hangars notamment), sans consommation de terres agricoles (p. 44).</p> <p>D.1 - Énergies renouvelables Vigilance sur les appels à projets CRE pour des installations à base de biomasse La CRE lance régulièrement des appels d'offres portant sur la réalisation et l'exploitation d'installations de cogénération d'électricité et de chaleur alimentées par de la biomasse, en remplacement d'installations de cogénération d'électricité et de chaleur alimentées par du gaz naturel. Certains projets sélectionnés lors de sessions précédentes ont fragilisé grandement les filières locales de bois énergie. Les centrales étant de très forte puissance, elles nécessitent des volumes de bois considérables pouvant être au-delà des capacités locales de production de combustible issu des forêts et ce, pour des durées de 20 ans (p. 62).</p>
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	<p>La Région s'engage à une "bonne" mise en œuvre de la Stratégie régionale en limitant les pressions sur les milieux forestiers et agricoles liés au développement de la biomasse. La biomasse-énergie participe au maintien de l'agriculture grâce à la diversification des activités. Les prélèvements de bois-énergie sont encadrés dans le cadre de la Stratégie régionale de biomasse et la SRFB en vue de ne pas avoir d'impact négatif sur la biodiversité. Ces éléments sur précisés dans la Stratégie régionale :</p> <p>B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat L'élaboration du Schéma Régional Biomasse (SRB) : Co-piloté par la Région et l'État, ce schéma, en cours de préparation, détermine les orientations et actions à mettre en œuvre à l'échelle régionale ou infrarégionale pour favoriser le développement des filières de production et de valorisation de la biomasse susceptible d'avoir un usage énergétique et défini les objectifs de développement de la biomasse (p. 19).</p>
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	1	<p>Cet objectif du SDRIF, transparait indirectement dans la Stratégie énergie-climat au travers des transports collectifs, de la logistique, voire du développement des véhicules électriques. De plus, des mesures présentes dans les "plan fret" et "plan anti-bouchon" sont également rappelées. Extraits du texte de la Stratégie énergie-climat :</p> <p>C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030 Aménagement de la route pour fluidifier le trafic Grâce au Plan anti-bouchon et pour changer la route, un fonds pour la route intelligente doté de près de 60 millions d'euros permet à la Région d'encourager l'innovation, les nouveaux usages et les expérimentations de produits ou services novateurs, en accompagnant les maîtres d'ouvrage (p. 27). Les transports collectifs légers : bus et tramways La révolution des transports engagée en Île-de-France passe aussi par une offre de bus et de tramways qui doit répondre au plus près des besoins des usagers. Cela passe par un bond qualitatif de l'offre de transports : plus de lignes, des plages horaires de service plus étalées, plus de régularité, de confort, de sécurité, des correspondances plus rapides, tout en étant exigeant pour l'environnement et la santé des Franciliens, la Région participe à de nombreux projets (p. 31). Améliorer l'efficacité énergétique du transport de marchandises La Région souhaite également promouvoir un transport de marchandises plus efficace, plus fluide et donc moins consommateur de ressources énergétiques. De plus, en rendant la logistique francilienne compétitive, on permet des implantations au plus près des centres de consommation ce qui limite les distances parcourues et les allongements de distance particulièrement consommateurs d'énergie. (...) Au travers de son plan fret adopté en mars 2018, la Région intervient également dans le cadre du Plan d'Aides à la modernisation et à l'Innovation (PAMI), dispositif de Voies navigables de France (VNF) afin d'adapter et de renouveler les flottes fluviales dans le respect des normes européennes pour les émissions des engins mobiles non routiers à moteur (p. 32).</p>
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	[Réduire les émissions dans les plateformes aéroportuaires (p. 34)]
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	1	<p>La Région s'engage à une "bonne" mise en œuvre de la Stratégie régionale en limitant les pressions sur les milieux forestiers et agricoles liés au développement de la biomasse. La biomasse-énergie participe au maintien de l'agriculture grâce à la diversification des activités. Les prélèvements de bois-énergie sont encadrés dans le cadre de la Stratégie régionale de biomasse et la SRFB en vue de ne pas avoir d'impact négatif sur la biodiversité. Ces éléments sont précisés dans la Stratégie régionale :</p> <p>B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat L'élaboration du Schéma Régional Biomasse (SRB) : Co-piloté par la Région et l'État, ce schéma, en cours de préparation, détermine les orientations et actions à mettre en œuvre à l'échelle régionale ou infrarégionale pour favoriser le développement des filières de production et de valorisation de la biomasse susceptible d'avoir un usage énergétique et définit les objectifs de développement de la biomasse (p. 19).</p> <p>C.3.6 - Vers un aménagement et un urbanisme énergétiquement responsables En ce qui concerne la réduction des GES, de limiter très fortement les changements d'affectation des sols afin de maintenir les stocks de carbone (puits de carbone) (p. 52).</p>
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	1	<p>B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat Le changement climatique a déjà des effets en Île-de-France. Les plus spectaculaires sont liés aux aléas climatiques mais certains sont plus structurels et peuvent impacter la ressource en eau, la sécurité des réseaux et la santé. Un accompagnement des collectivités franciliennes est donc nécessaire dans leurs efforts de déploiement de nouvelles politiques publiques locales d'anticipation, d'adaptation et de compensation des effets du changement climatique. La Région mettra en place, au service des collectivités franciliennes, un réseau de veille et d'innovation en matière d'adaptation au changement climatique (Adaptat'IF) réunissant notamment les services de l'Etat, l'Ademe, l'Agence de l'Eau, l'IAU, Airparif et les gestionnaires de réseaux. En s'appuyant sur les travaux du conseil scientifique, ce réseau développera une action pédagogique et éducative qui pourra notamment être relayée par les ALEC (p. 18).</p> <p>C.1.5 - Un outil interactif de pilotage de consommation énergétique pour chaque Francilien La Région souhaite fournir aux Franciliens une application smartphone qui leur offre les clefs pour s'engager dans une démarche responsable de réduction de leur empreinte carbone. Il s'agirait de proposer des services ciblés d'information, de pilotage et d'alerte qui permettraient d'orienter les gestes de consommations de façon pédagogique. Cette application intégrative agrégera les données que l'utilisateur lui fournira : (...) o Sur les consommations d'eau, via les bailleurs Valorisation du potentiel francilien d'hydroélectricité Il faut ici souligner la vigilance nécessaire à avoir sur l'interrelation étroite entre la question de l'énergie et celle de l'eau. La Région fait clairement le choix de solutions énergétiques qui préservent la ressource en eau. À ce titre, elle rappelle son opposition, sur son territoire, à la recherche et l'exploitation de gaz de schiste ou de sables bitumineux, toutes sources d'approvisionnement énergétique non durables pour les années à venir (p. 42).</p> <p>C.2.4 - Une Île-de-France qui réduit son empreinte carbone Dans le cadre de sa Stratégie régionale en faveur de l'eau, des milieux aquatiques et humides, la Région soutient les projets de protection et de restauration des milieux aquatiques, humides et berges, ainsi que les projets de désimperméabilisation et de création de dispositifs paysagers végétalisés concourant à la maîtrise à la source des ruissellements. Ces actions contribuent à prévenir les inondations issues du débordement des cours d'eau ou du ruissellement de l'eau de pluie en ville. Les actions de réduction de la vulnérabilité des bâtiments, aménagements, équipements publics situés en zone inondable (diagnostics accompagnés d'un programme d'actions et de travaux) sont également soutenues (p. 47).</p> <p>C.4.1 - Des choix déterminés en matière de consommation et de patrimoine En matière de consommation responsable, la Région est engagée dans la mise en place d'actions exemplaires favorisant les bonnes pratiques qui ont toutes un impact favorable sur la transition énergétique. (...) Une gestion technique des bâtiments permettant un suivi et une analyse des consommations d'énergie, d'eau et l'optimisation de la gestion des déchets (tri sélectif, points d'apport volontaires) est également mise en place (p. 53).</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	2	<p>C.2.3 - Promotion de l'économie circulaire et valorisation des déchets : des sources importantes d'économies énergétiques Les politiques déchets et énergie sont étroitement complémentaires et ensemble constituent un enjeu de développement majeur pour notre Région, au cœur du développement de l'économie circulaire (p.45).</p> <p>C.2.4 - Une Île-de-France qui réduit son empreinte carbone De la même manière, la Stratégie régionale pour les matériaux et produits biosourcés accompagnera le développement des filières de matériaux biosourcés, en encourageant l'utilisation de ces ressources renouvelables dans la construction, la plasturgie, la chimie, l'emballage, etc., considérées comme une réponse fiable et concrète aux enjeux du changement climatique et de l'épuisement des ressources naturelles. Enfin, la Région Île-de-France organisera à l'automne 2019 le premier Sommet mondial des territoires sur la construction biosourcée avec pour ambition de valoriser et partager les initiatives portées par les territoires dans le monde entier et d'engager une dynamique sans précédent en faveur de la construction biosourcée.</p> <p>La Stratégie régionale pour la forêt et le bois, votée en novembre 2017, ambitionne de faire de la forêt un moyen de lutte efficace contre le changement climatique.</p> <p>La Région se dotera ainsi à l'automne 2018 d'une Stratégie dédiée au développement des filières de matériaux et produits biosourcés en Île-de-France, pour y créer les nouveaux emplois de la bio-économie, créer de la valeur ajoutée et réduire les émissions de gaz à effets de serre (p. 46-47).</p>
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	1	<p>Cet objectif du SDRIF, transparait indirectement dans la Stratégie énergie-climat au travers de la logistique et renvoie aux mesures présentes dans les "plan fret" . Extraits du texte de la Stratégie énergie-climat :</p> <p>C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030 Améliorer l'efficacité énergétique du transport de marchandises o Une logistique efficace La Région souhaite développer le recours au transport fluvial des marchandises, grâce à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'amélioration de la desserte des installations fluviales et portuaires pour faciliter le recours à la voie d'eau dont les performances énergétiques sont particulièrement intéressantes à l'instar du programme développé sur la RN406 pour le port de Bonneuil-sur-Seine. - Le développement des plateformes portuaires ou les travaux de modernisation des installations fluviales comme la reprise intégrale de l'écluse de Méricourt ou les travaux sur Bougival, Château ou encore Meaux. - Au travers de son plan fret adopté en mars 2018, la Région intervient également dans le cadre du Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI), dispositif de Voies navigables de France (VNF) afin d'adapter et de renouveler les flottes fluviales dans le respect des normes européennes pour les émissions des engins mobiles non routiers à moteur.(p. 32).
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	<p>C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030 Accompagner la route dans l'innovation pour réduire les consommations o Accélération du déploiement des motorisations électriques ou à hydrogène (p. 25) o Aménagement de la route pour fluidifier le trafic En complément de ces investissements, la Région a souhaité redonner à la route toute sa place dans la politique régionale de transport afin d'en faire un outil moderne et de favoriser les usages vertueux (référence au Plan anti-bouchon et pour changer la route) (p. 27)</p> <ul style="list-style-type: none"> o Route intelligente et voitures autonomes (...) Ce programme permet de fluidifier la circulation à la fois sur l'autoroute et sur ses voies d'accès et d'optimiser l'utilisation des voiries existantes (p. 28). o Le réseau ferré : métro et RER La Région accompagne également au titre du CPER le renouvellement du matériel roulant, qui concourt à l'attractivité des transports en commun et permet de réaliser des gains énergétiques importants (p. 30). --> impact fort sur la qualité de l'air o Les transports collectifs légers : bus et tramways La révolution des transports engagée en Île-de-France passe aussi par une offre de bus et de tramways qui doit répondre au plus près des besoins des usagers. Cela passe par un bond qualitatif de l'offre de transports (...) tout en étant exigeant pour l'environnement et la santé des Franciliens. Développer le bus propre est aussi une des clés de voûte pour réduire la pollution (p. 31).

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			Améliorer l'efficacité énergétique du transport de marchandises o Développement de véhicules propres pour le transport de marchandises La Région promeut également l'usage des véhicules propres, autonomes et connectés pour le transport de marchandises et les livraisons. Les poids lourds représentent en effet 31 % des émissions d'oxydes d'azote du transport routier. C'est ainsi que la Stratégie fret retient, en cohérence avec le plan anti-bouchon, un soutien au développement de ces véhicules (p. 31-32)
	9.2. Limiter les nuisances sonores	1	Plusieurs aspects des nouvelles mobilités pourraient comporter un effet de réduction des nuisances sonores : C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030 Accompagner la route dans l'innovation pour réduire les consommations o Accélération du déploiement des motorisations électriques ou à hydrogène (p. 25) o Le réseau ferré : métro et RER La Région accompagne également au titre du CPER le renouvellement du matériel roulant (p. 30). o Les transports collectifs légers : bus et tramways Développer le bus propre est aussi une des clés de voûte pour réduire la pollution. Améliorer l'efficacité énergétique du transport de marchandises o Développement de véhicules propres pour le transport de marchandises La Région promeut également l'usage des véhicules propres, autonomes et connectés pour le transport de marchandises et les livraisons. (...) C'est ainsi que la Stratégie fret retient, en cohérence avec le plan anti-bouchon, un soutien au développement de ces véhicules (p. 30-31)
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	1	B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat : la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat La Région mettra en place, au service des collectivités franciliennes, un réseau de veille et d'innovation en matière d'adaptation au changement climatique (Adaptat'IF) réunissant notamment les services de l'Etat, l'Ademe, l'Agence de l'Eau, l'IAU, Airparif et les gestionnaires de réseaux (p. 18). C.2.4 - Une Île-de-France qui réduit son empreinte carbone (p. 47) Références à la Stratégie régionale pour la forêt et le bois, au Plan Vert, à la création d'une nouvelle forêt dans la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, à la préservation d'arbres remarquables, Stratégie régionale en faveur de l'eau, des milieux aquatiques et humides, actions de l'Agence des espaces verts.
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	C.1.1 - Mobilités en Île-de-France : vers une région décarbonée à l'horizon 2030 (p. 24 -34) Accompagner la route dans l'innovation pour réduire les consommations o Accélération du déploiement des motorisations électriques ou à hydrogène o Les transports collectifs légers : bus et tramways o Développement de véhicules propres pour le transport de marchandises C.3.6 - Vers un aménagement et un urbanisme énergétiquement responsables Les dispositions du schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), en termes d'organisation spatiale du développement urbain, de desserte et de maillage en transports collectifs doivent être mieux encore mises au service des nouvelles ambitions énergétiques régionales. Parmi les 10 objectifs stratégiques du SDRIF approuvé en 2013, la réduction des émissions de gaz à effet de serre sera examinée avec attention dans l'évaluation prévue pour le schéma en 2019 (p. 51-52).
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	B.2.1 - COP IDF Énergie-Climat: la Conférence francilienne sur l'enjeu énergie-climat La préparation du programme régional pour l'efficacité énergétique (PREE) Le PREE, dont l'élaboration est confiée à la Région par la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte et qui doit être approuvé par le représentant régional de l'État, doit définir plus particulièrement les modalités de l'action publique en matière d' accompagnement des particuliers pour leurs travaux de rénovation énergétique ainsi que dans les secteurs du logement social et du tertiaire (p. 19). B.2.5 - La SEM Énergies POSIT'IF, un opérateur de dimension régionale au service de la Transition Énergétique en Île-de-France La société d'économie mixte Énergies POSIT'IF est l'opérateur de transition énergétique de la Région Île-de-France, qui couvre les champs de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables. [Elle] (...) a pour missions notamment de déployer des solutions innovantes pour lever les freins à la rénovation énergétique des copropriétés et non des logements sociaux (p. 23). C.1.2 - L'efficacité énergétique dans le domaine résidentiel, un objectif prioritaire pour tous les acteurs Pour que la Région se positionne comme véritable coordinateur des actions menées dans les territoires en matière d'efficacité énergétique dans le secteur du bâtiment, la Région travaillera à une

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Élément de preuve
			<p>déclinaison francilienne du Plan Bâtiment durable (p. 35). L'offre de la SEM Énergies POSIT'IF en direction des copropriétés (...) Pour faire de la SEM Énergies POSIT'IF un contributeur de premier ordre à l'objectif de rénovation énergétique en Île-de-France, la Région souhaite que les autres actionnaires de la SEM suivent cette dynamique et lui permettent d'atteindre son objectif de 100 000 logements rénovés à basse consommation à l'horizon 2020 (p. 35/36). Un soutien ciblé de la Région à la rénovation des copropriétés franciliennes Pour massifier les rénovations globales et à haute performance énergétique, la Région souhaite soutenir financièrement des opérations exemplaires et reproductibles de rénovation de copropriétés franciliennes. La Région examinera la mise en place d'une aide individuelle aux copropriétaires, sous condition de ressources, au sein des copropriétés franciliennes engagées dans des travaux de rénovation exemplaires (recours aux ENR et aux matériaux biosourcés, prise électrique dans les parkings...) (p. 36).</p>
	<p>10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération</p>	<p>2</p>	<p>C.2 - Une Île-de-France décarbonée, mobilisant toutes ses énergies renouvelables (p. 38-48) C.2.1 - La Région accélère le développement des énergies renouvelables à travers l'innovation C.2.2 - Les agriculteurs franciliens, acteurs majeurs de la transition énergétique C.2.3 - Promotion de l'économie circulaire et valorisation des déchets : des sources importantes d'économies énergétiques C. 2.4 - Une Île-de-France qui réduit son empreinte carbone</p>

7. Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France

Synthèse

La délibération régionale « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France » adoptée en septembre 2016 marque le lancement du plan régional de prévention et de gestion des déchets et de son plan d'actions en faveur de l'économie circulaire. Cet exercice de planification a été réformé par la loi NOTRe.

Ce plan, qui a valeur contraignante pour les intercommunalités, a pour fonction première d'être un outil de coordination entre les parties prenantes de la politique des déchets à l'échelle de la région. Dans le cadre de la concertation lancée par ce document, il est prévu d'inclure les instances de suivi des autres exercices de planification régionaux, notamment pour le SDRIF, afin d'assurer une bonne cohérence.

Aucun lien juridique ne lie explicitement le plan régional de prévention et de gestion des déchets et le SDRIF.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts sollicités pour l'analyse, le rapport « zéro déchet » promeut des projets cohérents avec les objectifs du SDRIF. Il converge avec près du quart des 34 objectifs du SDRIF, tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **De façon forte pour quatre d'entre eux** : créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains (3.4.), gérer la ressource en matériaux (7.4.),
- **Et modérée ou indirecte pour quatre autres objectifs** : encourager un approvisionnement alimentaire durable (7.2.), maintenir et optimiser la logistique urbaine (8.2.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).

Aucun risque de divergence n'est noté.

L'engagement à aménager le territoire « pour une meilleure répartition (...) des installations de traitement de déchets entre les territoires », 3^{ème} axe de la Politique « zéro déchet » constitue un enjeu qui rejoint l'objectif 3.4 du SDRIF « assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains » et 8.2 « maintenir et optimiser la logistique urbaine ». Les équipements et services urbains du SDRIF recouvrent en particulier les équipements de valorisation, de recyclage et/ou d'élimination des déchets aux ressources.

La plupart des autres objectifs du SDRIF liés à cette politique (créer des emplois, réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités, améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, etc.) s'inscrivent davantage dans une relation de convergence *ex-post*.

Trois des quatre axes de la Politique « zéro déchet » évoquent les objectifs du SDRIF, notamment la visée d'« aménagement du territoire pour une meilleure répartition des flux de déchets » tandis que le dernier axe (la concertation) s'inscrit dans un registre complémentaire, sans lien avec le SDRIF.

Points de vigilance

L'articulation du plan régional de prévention et de gestion des déchets avec la CDGT pourra faire l'objet d'une attention particulière, notamment en ce qui concerne la localisation des installations de traitement des déchets.

Repères chronologiques et juridiques

La délibération régionale « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France » adoptée en septembre 2016 marque le lancement de la planification régionale déchets et de son plan d'actions en faveur de l'économie circulaire. Depuis la loi NOTRe, la Région doit élaborer un plan régional de prévention et de gestion des déchets, qui remplace les plans sectoriels déjà existants en Île-de-France (déchets ménagers, dangereux, d'activités de soins, bâtiment et travaux publics).

Ce plan a pour fonction première d'être un outil de coordination entre toutes les parties prenantes de la politique des déchets, à l'échelle de la Région. Il a une valeur contraignante sur certaines décisions (autorisations environnementales, installations classées, plans et programmes de prévention et de gestion des déchets pris par les collectivités compétentes). Il s'impose en particulier aux actes des établissements compétents pour la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés :

- les établissements publics territoriaux (dès 2016),
- les intercommunalités à fiscalité propre (dès 2017).

Le plan régional s'inscrit aussi dans le contexte de la loi TECV qui vise en particulier à « lutter contre les gaspillages et promouvoir l'économie circulaire, de la conception des produits à leur recyclage », en application des orientations européennes de 2008. Elle définit des objectifs chiffrés, tels que la réduction de 50 % des déchets stockés à l'horizon 2025.

Aucun lien juridique ne lie explicitement le plan régional de prévention et de gestion des déchets et le SDRIF. Le SDRIF est cité trois fois dans cette politique. Il est en effet prévu d'agir de manière globale et transversale, au travers des diverses compétences régionales (aménagement, transports, énergie, logement, formation, développement économique et innovation) pour contribuer à l'atteinte des objectifs du Plan « en cohérence avec les autres exercices de planification et notamment le SDRIF ». Les instances de suivi des autres exercices de planification régionaux seront également associées ou consultées à la phase de concertation.

Figure 1 - Du SDRIF à la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France », quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France »

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2 du SDRIF), les questions relatives aux déchets sont d'abord abordées dans les parties consacrées aux défis et au projet spatial régional : anticiper les mutations environnementales (chapitre 1.2), conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie (chapitre 1.3), les trois piliers du projet spatial régional (chapitre 2.2). Elles sont ensuite développées sous l'angle de l'amélioration de la vie quotidienne des franciliens : améliorer l'espace urbain et son environnement naturel (chapitres 3.5) et enfin comme participant au fonctionnement métropolitain : refonder le système économique francilien (chapitre 4.1), un système de transport porteur d'attractivité (chapitre 4.2) et gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Île-de-France (chapitre 4.4).

Dans le cadre du SDRIF, la sobriété, l'économie circulaire fondée sur le recyclage et la proximité font partie des principes forts de l'aménagement régional (chapitre 1.2 et 1.3).

Bien que le SDRIF soit antérieur à la loi TECV, le projet spatial régional présente les différents défis, qui préfigurent les objectifs fixés par cette loi :

- l'intégration des évolutions du climat et les événements météorologiques extrêmes dans la gestion des déchets (chapitre 1.2),
- le recyclage des déchets artificiels des zones urbanisées (chapitre 2.2),
- une approche environnementale de l'urbanisme, comprenant la réduction des déchets (chapitre 3.5),
- la prévention des déchets de chantiers –la réhabilitation est moins génératrice de déchets que démolition/reconstruction-, leur réutilisation, leur recyclage (chapitre 3.5),
- la valorisation énergétique des déchets (chapitre 3.5),
- la conversion du système industriel actuel vers un modèle soutenable (chapitre 4.1),
- de nouvelles filières industrielles assurant mutation, recyclage et valorisation des déchets (chapitre 4.1).

Pour le SDRIF, le maintien en cœur de métropole d'installations modernisées participant aux services urbains des déchets participe à la réduction des flux (chapitre 4.2) :

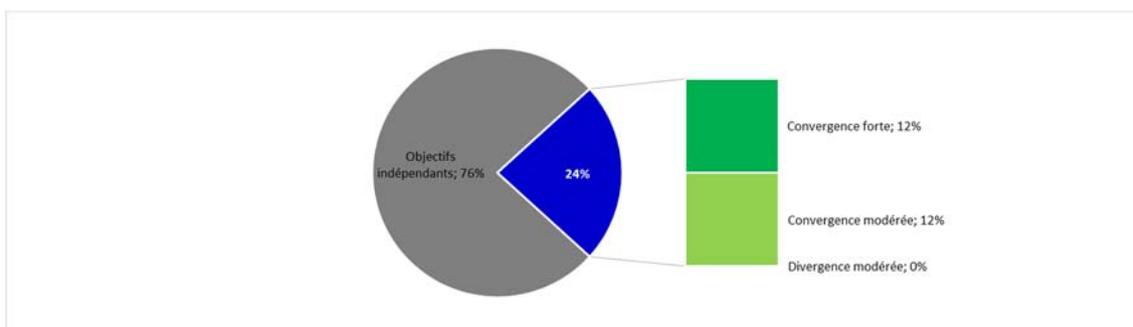
- plateformes logistiques pour l'acheminement des matériaux et l'enlèvement des déchets, en particulier des déchets de chantiers,
- ports urbains et sites ferroviaires.

Le SDRIF affirme également les besoins de coopérations territoriales entre la capitale et les territoires voisins en matière de déchets. Il prône un rééquilibrage du territoire régional pour les installations de traitement et de stockage de déchets. Pour remédier au desserrement progressif des services urbains, il préconise un maillage fin d'équipements de proximité insérés dans le tissu urbain en veillant à leur meilleure intégration paysagère (chapitre 4.4).

Parmi ces différents enjeux, les aspects spatiaux (maintien et accessibilité des emprises et rééquilibrage des équipements) font l'objet de certaines des **orientations réglementaires du SDRIF (fascicule 3)** :

- Les sites logistiques multimodaux (routier, ferré, fluvial) notamment dédiés aux déchets, les équipements de traitement et de valorisation des déchets sont des équipements structurants. Il est donc nécessaire de maintenir leur accès et de pérenniser un voisinage et une urbanisation compatibles avec ces activités (chapitre 1.3 et 1.4),
- Des emplacements nécessaires aux équipements de traitement et de valorisation des déchets seront réservés dans les espaces où leur création peut être autorisée, à proximité des activités concernées, afin d'assurer un rééquilibrage territorial (centres de stockage des déchets dans l'ouest et le sud de l'Île-de-France) ou le bon fonctionnement de filières économiques. (chapitre 1.4),
- La densification et l'extension urbaines doivent être coordonnées avec les possibilités de gestion des déchets et des rejets, en limitant les impacts quantitatifs et qualitatifs (chapitre 2.1),
- Les grands équipements doivent faire l'objet d'une bonne intégration environnementale afin, notamment de minimiser les impacts sur la production de déchets (chapitre 2.1).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France »



Rappel des objectifs de la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France » au regard du SDRIF

Il est difficile de dresser, à partir du rapport CR174-16, la liste des objectifs associés aux engagements régionaux "Zéro déchet". La délibération marque en effet le lancement d'un processus de concertation, qui devrait aboutir à l'adoption des plans d'action en faveur de l'économie circulaire et de prévention et de gestion des déchets. Les premiers engagements pris, en cohérence avec les objectifs de la loi TECV - prévention, recyclage et valorisation- visent à favoriser :

1. l'innovation technologique et sociale pour prévenir et réduire à la source les déchets,
2. la valorisation des déchets issus des acteurs économiques et des habitants,
3. l'aménagement du territoire pour une meilleure répartition des flux de déchets entre les acteurs, et des installations de traitement de déchets entre les territoires,
4. la mobilisation de l'ensemble des acteurs.

L'importance des enjeux en termes d'emplois et de développement économique est également soulignée.

Le troisième engagement en termes d'aménagement du territoire évoque assez directement le SDRIF ; les 1^{er} et 2^{ème} axes sont également compatibles avec les principes portés par le SDRIF (innovation technologique et sociale, valorisation des déchets) tandis que la concertation (4^{ème} axe) s'inscrit dans un registre complémentaire, sans lien avec le SDRIF.

La délibération qui fixe les modalités de gouvernance et d'association des acteurs, décide d'agir de manière globale et transversale, en cohérence avec les autres plans, schémas régionaux et l'ensemble des politiques régionales. La concertation doit inclure les instances de suivi des autres exercices de planification régionaux, notamment pour le SDRIF.

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux de la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France » permet d'étayer cette première approche.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Politique Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du rapport et de la délibération « Engagements vers un objectif « zéro déchet » en Île-de-France »

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	p. 6 "les enjeux en termes d'emploi et de développement économique sont également majeurs : si les activités liées à la gestion des déchets emploient actuellement près de 24 000 personnes en Île-de-France, le développement des activités de tri, de recyclage et de récupération représente un potentiel de développement important : le contenu en emploi direct pour 10 000 tonnes traitées varie de 1 (enfouissement) à plus de 30 (tri des collectes sélectives, secteur du réemploi...). A ces chiffres, il conviendrait d'ajouter les emplois liés aux activités de prévention». p. 9 "Considérant, l'enjeu de faire de l'économie circulaire un mode de

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			développement, source de compétitivité et d'innovation sociétale, créateur d'emploi pour l'Île-de-France».
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	p. 4 "Faire de la Région Île-de-France la première région d'Europe, c'est donc s'engager à l'innovation technologique et sociale pour prévenir et réduire à la source les déchets (...)». p. 8 "L'Île-de-France ne peut pas rester à la traîne de l'innovation et de l'économie circulaire». p. 9 "Considérant, l'enjeu de faire de l'économie circulaire un mode de développement, source de compétitivité et d'innovation sociétale, créateur d'emploi pour l'Île-de-France».
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France (suite)	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	2	p. 5-6 "L'application des objectifs de la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte, que ce soit pour la réduction des déchets générés, leur valorisation matière et organique (objectif de valoriser 65% des déchets non-dangereux non-inertes des habitants et des activités économiques à l'horizon 2025, extension des consignes de tri à tous les plastiques...), leur valorisation énergétique (multiplication par 5 de l'énergie délivrée par les réseaux de chaleur, développement des unités de valorisation des combustibles solides de récupération...) ou la limitation de leur enfouissement (division par deux des capacités d'enfouissement d'ici 2025) va entraîner un profond remaniement du parc des installations de traitement franciliennes". p. 4 "Faire de la Région Île-de-France la première région d'Europe, c'est donc s'engager à (...) l'aménagement du territoire permettant une meilleure répartition des flux de déchets entre les acteurs, et des installations de traitement de déchets entre les territoires pour créer les bases opérationnelles de l'économie circulaire"
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
porteur d'attractivité	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	1	p. 8 "La gestion des déchets, et plus particulièrement leur prévention, doit être aussi au cœur de l'ensemble des politiques régionales comme par exemple : (...) - le soutien à la consommation des produits locaux et bio dans les cantines (pour une meilleure qualité de l'alimentation)".
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles (suite)	7.4. Gérer la ressource en matériaux	2	p. 4 " La Région doit jouer le rôle de facilitateur, en coordonnant et en accompagnant l'ensemble des acteurs franciliens pour améliorer leurs performances et relever le défi de l'économie circulaire, c'est-à-dire considérer les déchets que nous produisons tous comme des ressources, afin d'évoluer d'un cycle de production linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) vers un modèle en boucle permettant de produire des biens et services tout en limitant fortement la consommation et le gaspillage des matières premières et des sources d'énergies non-renouvelables». p. 5 "Six flux de déchets devront être planifiés de manière spécifique : biodéchets, déchets du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP), déchets amiantés, déchets d'emballages ménagers et papiers graphiques, Véhicules Hors d'Usage (VHU) et déchets de textiles». p. 5 "les activités de la construction, du bâtiment et des travaux publics sont à l'origine de la production de près de 30 millions de tonnes par an de déchets issus des chantiers, principalement inertes (terres, bétons...)». p. 5 "Des déchets sont également produits par les entreprises, administrations et autres activités économiques qui les font collecter et traiter directement par des prestataires privés. Ces déchets d'activités économiques représentent annuellement près de 5 millions de tonnes de déchets non-dangereux (environ 30% de valorisation par recyclage) et plus de 1 million de tonnes de déchets dangereux (45% de valorisation et régénération)" p. 5-6 "L'application des objectifs de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte, que ce soit pour la réduction des déchets générés, leur valorisation matière et organique (objectif de valoriser 65% des déchets non-dangereux non-inertes des habitants et des activités économiques à l'horizon 2025, extension des consignes de tri à tous les plastiques...), leur valorisation énergétique (multiplication par 5 de l'énergie délivrée par les réseaux de chaleur, développement des unités de valorisation des combustibles solides de récupération...) ou la limitation de leur enfouissement (division par deux des capacités d'enfouissement d'ici 2025) va entraîner un profond remaniement du parc des installations de traitement franciliennes».
	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	1	p. 4 "Le nouveau plan de prévention et de gestion des déchets sera plus opérationnel, avec son plan d'actions en faveur de l'économie circulaire, étendu aux modalités d'organisation de la collecte, et plus intégré avec des enjeux communs à l'aménagement du territoire, au développement économique, à l'énergie, aux transports , à la santé..."
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	1	<p>p. 4 "La Région doit jouer le rôle de facilitateur, en coordonnant et en accompagnant l'ensemble des acteurs franciliens pour améliorer leurs performances et relever le défi de l'économie circulaire, c'est-à-dire considérer les déchets que nous produisons tous comme des ressources, afin d'évoluer d'un cycle de production linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) vers un modèle en boucle permettant de produire des biens et services tout en limitant fortement la consommation et le gaspillage des matières premières et des sources d'énergies non-renouvelables».</p> <p>p. 5 "Le nouveau plan de prévention et de gestion des déchets sera plus opérationnel, avec son plan d'actions en faveur de l'économie circulaire, étendu aux modalités d'organisation de la collecte, et plus intégré avec des enjeux communs à l'aménagement du territoire, au développement économique, à l'énergie, aux transports, à la santé..."</p>
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) <i>(suite)</i>	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	1	<p>p. 4 "La Région doit jouer le rôle de facilitateur, en coordonnant et en accompagnant l'ensemble des acteurs franciliens pour améliorer leurs performances et relever le défi de l'économie circulaire, c'est-à-dire considérer les déchets que nous produisons tous comme des ressources, afin d'évoluer d'un cycle de production linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) vers un modèle en boucle permettant de produire des biens et services tout en limitant fortement la consommation et le gaspillage des matières premières et des sources d'énergies non-renouvelables».</p> <p>p. 5 "Le nouveau plan de prévention et de gestion des déchets sera plus opérationnel, avec son plan d'actions en faveur de l'économie circulaire, étendu aux modalités d'organisation de la collecte, et plus intégré avec des enjeux communs à l'aménagement du territoire, au développement économique, à l'énergie, aux transports, à la santé..."</p>

8. Plan vert (2017-2021)

Synthèse

Le Plan vert régional est entériné par délibération du Conseil régional, en mars 2017. Partant du constat d'une inégale répartition des espaces verts franciliens, il porte l'objectif de « faire entrer la nature dans les villes et villages partout et pour tous les franciliens ». Il soutient ainsi les collectivités mais aussi des acteurs privés qui portent un projet contribuant à une « région plus végétale et plus agréable à vivre ». Il est assorti d'un Plan opérationnel de vingt actions concrètes destinées à l'ensemble du territoire ou dédiées aux territoires très carencés.

Ce Plan vert, document d'initiative régionale, s'inscrit dans le champ des compétences de la Région en environnement (politique régionale en matière d'espaces verts et chef de file pour la protection de la biodiversité).

Points de convergence

Selon les résultats de l'analyse, les objectifs du Plan vert et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Près d'un tiers des 34 objectifs du SDRIF convergent avec ce Plan tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Cinq objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le Plan vert** : optimiser les espaces urbanisés (4.1.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), faire entrer la nature en ville (5.3.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), lutter contre l'îlot de chaleur urbain (9.3.),

- **Cinq autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), préserver la ressource en eau (7.3.), limiter les nuisances sonores (9.2.), limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation (9.4.).

Le SDRIF prévoit la préservation et le développement des espaces verts. En outre, il impose aux collectivités de ne pas obérer la création des espaces verts et des espaces de loisirs d'intérêt régional (marguerites) dans leur document d'urbanisme. Comme il est indiqué dans le Plan vert : « Le PLU reste le meilleur moyen pour traduire les orientations d'aménagement dans un règlement opposable aux tiers. »

Par ailleurs, presque toutes les orientations et les thèmes du Plan vert convergent directement ou indirectement avec les objectifs du SDRIF. Le Plan vert rappelle que le SDRIF impulse une « offre ambitieuse en espaces verts à créer » et mentionne celui-ci plus d'une dizaine de fois, tandis que les « marguerites » du SDRIF - représentant les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer - sont citées sept fois.

Points de vigilance

Il convient de rappeler que le Plan vert constitue un approfondissement du SDRIF sur certains sujets, dont celui des espaces verts et de loisirs.

Le SDRIF ne semble pas toujours bien compris par les acteurs, comme en témoigne le compte-rendu de la concertation régionale de 2016.

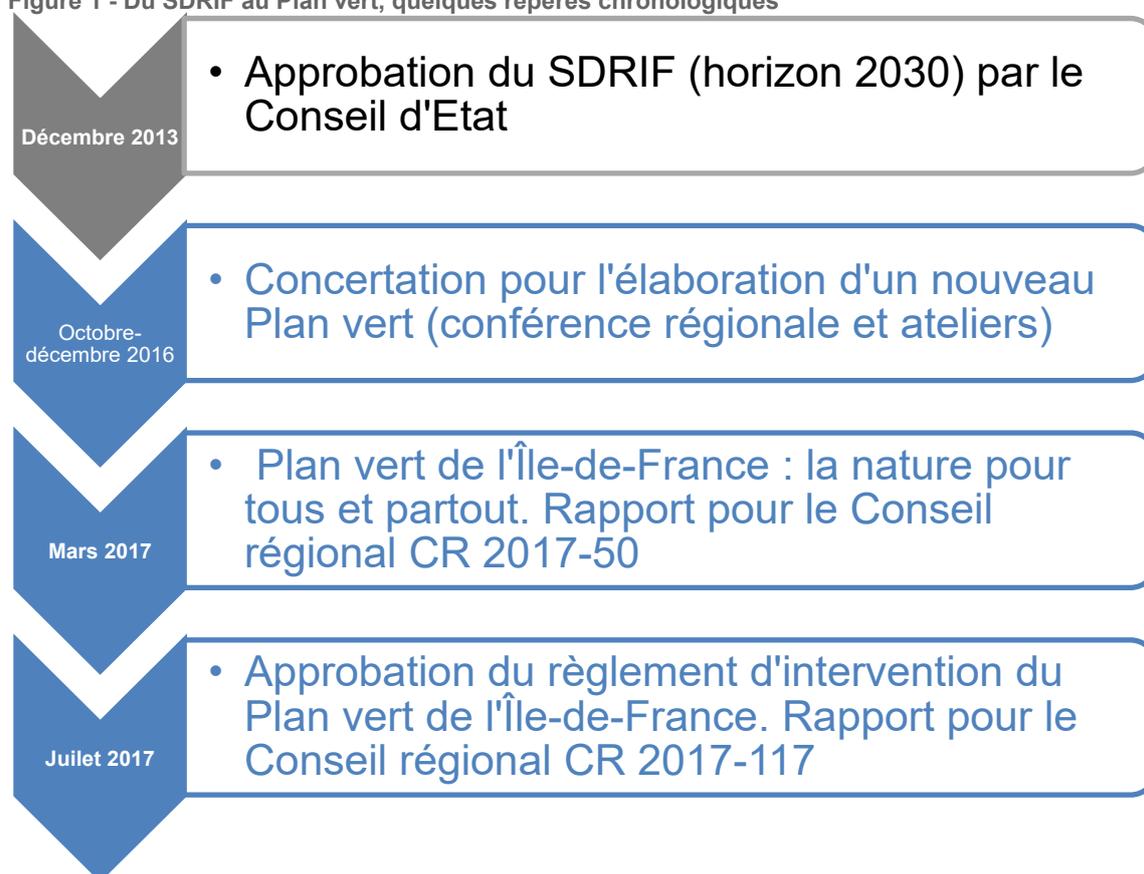
Notons enfin que l'évaluation du SDRIF au regard du Plan vert a permis de dégager de grandes lignes consensuelles, mais a soulevé également quelques points de débat. Le SDRIF valorise à la fois la densité et la protection des espaces verts et naturels. Cette double ambition constitue pour certains une gageure. La pression foncière exercée par la densification du milieu urbain complexifie la libération foncière nécessaire à la création d'espaces verts. L'équilibre entre les espaces denses et les espaces verts est d'autant plus fragile que l'arrivée de nouveaux habitants dégrade de fait le ratio du nombre de m² d'espaces verts par habitant.

Repères chronologiques et juridiques

En 1995, est publié le premier Plan vert régional, qui promeut la Ceinture verte régionale, peu prise en compte dans le SDRIF de 1994, alors sous la responsabilité de l'Etat. En 2014, la loi MAPTAM confie aux Régions la responsabilité de chef de file, en vue d'organiser l'action commune en faveur de la protection de la biodiversité. Ce texte prolonge les responsabilités de la Région exercées depuis 1976 pour la définition de la politique régionale en matière d'espaces verts, de forêts et de promenades. En 2016, moins d'un an après le renouvellement du Conseil régional, une concertation régionale est engagée en vue de préparer un nouveau Plan vert. L'ensemble des acteurs concernés est impliqué (collectivités, Etat, acteurs économiques, de la recherche du milieu associatif et experts). Le nouveau Plan est adopté par le Conseil en mars 2017, son règlement en juillet 2017.

Il n'y a pas de lien juridique entre le Plan vert, qui n'est pas un document obligatoire et le SDRIF. Toutefois, selon le Code de l'urbanisme, le SDRIF est un document cadre en ce qu'il « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région » et « détermine la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement ». Le concept de ceinture verte¹⁵ présent dans le SDRIF approuvé en décembre 2013 est issu du premier Plan vert d'Île-de-France.

Figure 1 - Du SDRIF au Plan vert, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée

¹⁵ La ceinture verte vise à pérenniser les espaces naturels situés en limite de l'agglomération.

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan vert

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), l'accessibilité aux espaces verts figure parmi les enjeux de résorption des fractures sociales et territoriales. Ce défi, qui impacte la vie quotidienne des franciliens, est présenté à la fois au titre de l'accessibilité à des équipements et services de qualité (chapitre 3.3) et de l'amélioration de l'espace urbain et de son environnement naturel (chapitre 3.5). « Leur présence [espaces verts] est essentielle pour accompagner la densification des espaces urbanisés, et leur répartition équilibrée au niveau des territoires est une nécessité pour répondre aux attentes de tous les Franciliens ». « Le SDRIF prévoit donc la préservation des espaces verts existants mais aussi la création de nouveaux espaces dans les territoires carencés », c'est-à-dire disposant d'une offre inférieure à 10 m² par habitant, « afin d'atténuer les inégalités territoriales ». Ces espaces, reliés entre eux par les liaisons vertes constituent la trame verte d'agglomération. En complément d'autres espaces de nature (jardins familiaux ou privés, cœur d'îlots, friches, berges, forêts urbaines, bases de plein air et de loisirs, etc.), ils assurent de nombreuses fonctions écologiques (cycle de l'eau, support de biodiversité, prévention des risques naturels, rafraîchissement de la ville, fixation des polluants, stockage de carbone), sociales (lien social, loisirs, ressourcement, santé, bien-être, paysage, contact avec la nature) et même économiques (emplois d'insertion, complément alimentaire familial).

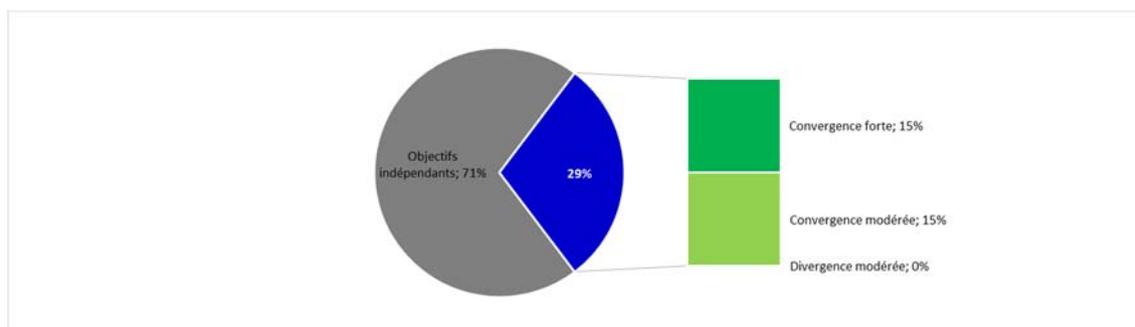
Ces défis sont intégrés dans le cadre des **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3) en mettant en avant une approche environnementale de l'urbanisme. Un objectif quantitatif est tout d'abord défini (chapitre 2.1 : orientations communes) : « Dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts (cf. carte du chapitre 3.3 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »), l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant ».

Le chapitre dédié aux espaces verts et espaces de loisirs (chapitre 3.4)¹⁶ introduit par ailleurs des orientations qualitatives, dont les principales sont les suivantes :

- pérenniser la vocation des espaces verts publics existants,
- valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense,
- intégrer les espaces non cartographiés¹⁷ dans les politiques d'aménagement,
- réserver des emprises foncières dans les zones carencées,
- améliorer l'accessibilité des espaces verts publics.

Les collectivités territoriales doivent notamment s'assurer que leurs documents d'urbanisme permettent de préserver les emprises dédiées aux espaces verts publics existants et de créer de nouveaux espaces verts d'intérêt régional, symbolisés par une marguerite sur la CDGT.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Plan vert



Rappel des objectifs du Plan vert au regard du SDRIF

¹⁶ La présente fiche est focalisée sur la notion d'espaces verts au sens du Plan vert, plus que sur celle d'espaces de loisirs.

¹⁷ Les espaces d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne sont pas représentés sur la CDGT.

Le Plan vert qui fait le constat d'une répartition inégale des espaces verts franciliens porte l'objectif de « faire rentrer la nature dans les villes et villages partout et pour tous les franciliens ».

Il définit la carence en espaces verts et boisés au croisement de trois notions :

- un ratio de surface d'espaces verts ouverts au public par habitant inférieur à 10m²,
- la prise en compte de facteurs atténuants (présence végétale forte : arbre d'alignement, jardins privés, espaces agricoles, boisés, etc.)
- et de facteurs aggravants : point noir environnemental, densification, etc.

Le Plan vert entend « soutenir une grande démarche de végétalisation » et fixe à l'horizon 2021 des objectifs quantitatifs (ex. : accompagner la création de 500 ha d'espaces verts et boisés à l'horizon 2021) et qualitatifs (s'adapter au changement climatique, renforcer la nature et la biodiversité, améliorer le cadre de vie et l'attractivité des territoires). Le plan d'actions, distingue des « actions socles » à mener dans tout le territoire francilien et des « actions renforcées » destinées aux territoires très carencés.

Les actions font l'objet d'une classification selon six thèmes, dont certains convergent explicitement avec les objectifs du SDRIF :

1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services
2. Améliorer les accès des espaces verts et de nature
4. Favoriser les stratégies urbaines et une planification favorables aux espaces verts et de nature

Les autres thèmes qui visent à faciliter la mise en œuvre du Plan sont plus éloignés des objectifs du SDRIF :

3. Accompagner le développement des compétences et des savoir-faire pour la mise en œuvre du Plan vert,
5. Faire de la Région une collectivité exemplaire dans la mise en œuvre du Plan vert,
6. Renforcer la gouvernance, contribuer au financement des actions et mettre en place le suivi et l'évaluation du Plan vert

Le plan d'actions est également classé par orientations dont les trois premières convergent avec les objectifs du SDRIF, alors que la 4^{ème} orientation offre moins de relation avec le SDRIF (participation des habitants et gouvernance) :

- 1 : Renforcer la place du végétal dans les villes et les villages pour le bien-être et la santé des habitants.
- 2 : Concevoir et aménager des espaces et des trames végétalisés favorables à la biodiversité et à l'adaptation au changement climatique.
- 3 : Améliorer l'accessibilité des espaces verts et de nature au public et impliquer les habitants».
- 4 : Améliorer la gouvernance et mobiliser les acteurs publics et privés.

Notons que le SDRIF est cité plus d'une dizaine de fois dans le rapport CR 2017-119 et ses annexes. Les « marguerites » du SDRIF, qui représentent sur la CDGT les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer sont également évoquées plusieurs fois. Néanmoins, les « actions renforcées » destinées aux territoires très carencés dans le Plan vert ne renvoient pas aux « marguerites » du SDRIF.

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Plan vert permet d'étayer cette première approche.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan vert

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan vert

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	0	
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	<p>Orientation 1 : renforcer la place du végétal. 1-2 Coordonner les différentes stratégies pour composer les villes et les villages "Densité construite et densité verte ne sont (...) pas incompatibles. Dans le cadre des politiques de densification, les « dents creuses » ne doivent pas être systématiquement construites : il est important d'en réserver aussi pour les espaces verts, notamment quand elles portent déjà une végétation importante". 1-3 : décliner cette stratégie dans les projets d'aménagement (p. 17).</p> <p>Orientation 2 : concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité. 2-1 : mise en place de méthodes et de projets innovants (p. 19)</p> <p>"Les aménageurs doivent (...) saisir les opportunités de réaménagement d'espaces verts existants, parcs urbains ou coulées vertes, qui ne sont plus adaptés aux besoins actuels (...). Cela conduit donc à mener des actions de requalification des parcs pour maintenir leur attractivité, en travaillant sur la fonctionnalité des espaces verts pour accroître leur durabilité et la qualité des services rendus. Dans ce contexte, l'aménagement des « marguerites » du SDRIF sur les propriétés régionales est une priorité, car elles sont situées en zone dense et carencée (...). Elles peuvent constituer des vitrines en termes d'innovation et de concertation».</p> <p>Plan d'actions</p> <p>1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services</p> <p>Action 1-2 Améliorer les espaces verts et de nature existants</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			Action 1-3 Préserver les espaces verts et de nature existants Action 1-4 Mettre en place un dispositif de compensation écologique
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	Orientation 2 : concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité. 2-1 : mise en place de méthodes et de projets innovants (p. 19) "Les aménageurs doivent (...) saisir les opportunités de réaménagement d'espaces verts existants, parcs urbains ou coulées vertes, qui ne sont plus adaptés aux besoins actuels (...). Cela conduit donc à mener des actions de réaménagement d'espaces verts existants, parcs urbains ou coulées vertes, qui ne sont plus adaptés aux besoins actuels (...). Cela conduit donc à mener des actions de requalification des parcs pour maintenir leur attractivité, en travaillant sur la fonctionnalité des espaces verts pour accroître leur durabilité et la qualité des services rendus. Dans ce contexte, l'aménagement des « marguerites » du SDRIF sur les propriétés régionales est une priorité, car elles sont situées en zone dense et carencée (...). Elles peuvent constituer des vitrines en termes d'innovation et de concertation». Orientation 3 : améliorer l'accessibilité des espaces verts (p. 24-25) 3-1 Décloisonner les espaces urbains et rendre accessibles les espaces verts et de nature de proximité et de « fin de semaine ». "Il est prioritaire d'améliorer l'accessibilité des espaces verts de proximité par la réduction des coupures urbaines, l'optimisation de leurs entrées et de leur desserte en transports collectifs». Plan d'actions 2. Améliorer les accès des espaces verts et de nature Action 2-1 Créer les accès nécessaires aux espaces verts et de nature insuffisamment desservis Action 2-2 Ouvrir au public des espaces verts et de nature existants
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	1	Au-delà des espaces verts, le Plan vert traite de la préservation des espaces de nature qui entrent dans la catégorie "espaces ouverts" sans être cœur de cible du Plan vert. Orientation 1 : renforcer la place du végétal dans les villes et villages. "En cohérence avec les prescriptions du SDRIF, il s'agit de considérer l'organisation du territoire par ses espaces ouverts, des plus petites friches jusqu'aux grands espaces naturels, autant que par ses espaces construits. Cela nécessite de mener une réflexion en amont à l'échelle du territoire, dans les documents d'urbanisme et dans la politique foncière, mais aussi à l'échelle des projets d'aménagement". (p. 15) 1-3 : décliner cette stratégie dans les documents d'urbanisme (p. 17). Plan d'actions 1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services Action 1-1 Créer de nouveaux espaces verts et de nature réduisant les îlots de chaleurs, désimperméabilisés et favorables à la biodiversité Action 1-4 Mettre en place un dispositif de compensation écologique 4. Favoriser les stratégies urbaines et une planification favorables aux espaces verts et de nature Action 4-1 Accompagner les stratégies urbaines sur les territoires avec des Plans verts territoriaux Action 4-2 Renforcer l'accompagnement de la Région pour la prise en compte du Plan vert dans les Documents d'urbanisme locaux
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	Au-delà des espaces verts, le Plan vert traite de la préservation des espaces de nature qui entrent dans la catégorie "espaces ouverts" sans être cœur de cible du Plan vert. Orientation 2 : concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité. 2-2 : développer des espaces verts diversifiés plus naturels et plus riches. 2-3: Maintenir et créer une tramé verte et bleue urbaine connectée aux continuités écologiques et aux grands espaces boisés de la ceinture verte (p. 20-23) Plan d'actions 1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services Action 1-1 Créer de nouveaux espaces verts et de nature réduisant les îlots de chaleurs, désimperméabilisés et favorables à la biodiversité Action 1-2 Améliorer les espaces verts et de nature existants Action 1-3 Préserver les espaces verts et de nature existants 5. Faire de la Région une collectivité exemplaire dans la mise en œuvre du Plan vert Action 5-1 Agir sur les espaces verts, naturels et forestiers régionaux
	5.3. Faire entrer la nature en ville	2	Orientation 2 : concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité. 2-1 Préserver, valoriser et requalifier les espaces verts et de nature existants et méconnus par la mise en place de méthodes et de projets innovants "Les aménageurs doivent (...) saisir les opportunités de réaménagement d'espaces verts existants, parcs urbains ou coulées vertes, qui ne sont plus adaptés aux besoins actuels. Les aménageurs doivent également saisir les opportunités de réaménagement d'espaces verts existants, parcs urbains ou coulées vertes, qui ne

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			<p>sont plus adaptés aux besoins actuels (...). Cela conduit donc à mener des actions de requalification des parcs pour maintenir leur attractivité, en travaillant sur la fonctionnalité des espaces verts pour accroître leur durabilité et la qualité des services rendus. Dans ce contexte, l'aménagement des « marguerites » du SDRIF sur les propriétés régionales est une priorité, car elles sont situées en zone dense et carencée (...). Elles peuvent constituer des vitrines en termes d'innovation et de concertation».</p> <p>2-2 : développer des espaces verts diversifiés plus naturels et plus riches. 2-3: Maintenir et créer une trame verte et bleue urbaine connectée aux continuités écologiques et aux grands espaces boisés de la ceinture verte (p. 20-23)</p> <p>Plan d'actions</p> <p>1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services</p> <p>Action 1-1 Créer de nouveaux espaces verts et de nature réduisant les îlots de chaleurs, désimperméabilisés et favorables à la biodiversité</p> <p>Action 1-2 Améliorer les espaces verts et de nature existants</p> <p>Action 1-3 Préserver les espaces verts et de nature existants</p> <p>5. Faire de la Région une collectivité exemplaire dans la mise en œuvre du Plan vert</p> <p>Action 5-2 Agir sur les espaces verts des lycées franciliens et du futur siège de la Région</p>
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	1	<p>Orientation 2 : concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité et à l'adaptation au changement climatique. 2-2 : développer des espaces verts diversifiés plus naturels et plus riches, et notamment "concourir à la maîtrise de la source des ruissellements" "viser une végétation "autonome" ou "robuste" grâce à des palettes végétales adaptées (notamment du point de vue d'une moindre exigence en arrosage et de la résistance à la sécheresse)" (p. 21).</p> <p>Plan d'actions</p> <p>1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services</p> <p>Action 1-2 Améliorer les espaces verts et de nature existants3. Accompagner le développement des compétences et des savoir-faire pour la mise en œuvre du Plan vert</p> <p>Action 3-1 Renforcer l'accompagnement technique des maîtres d'ouvrage et mobiliser les expertises</p>
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	<p>"Le Plan vert par nature très transversal a (...) vocation à s'articuler avec un grand nombre de politiques, existantes et à venir, notamment (...) le Plan Air (...) (exposé des motifs, p. 6). Contexte 1-1 La présence d'espaces verts est un enjeu social et sanitaire prioritaire. "Certains polluants de l'air sont captés par les végétaux" (p. 6). Orientation 2-2 : développer des espaces verts diversifiés plus naturels et plus riches. "dépollution de l'air et de l'eau" (p. 21).</p> <p>Plan d'actions</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel SDRIF	du	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
				1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services Action 1-1 Créer de nouveaux espaces verts et de nature réduisant les îlots de chaleurs, désimperméabilisés et favorables à la biodiversité 4. Favoriser les stratégies urbaines et une planification favorables aux espaces verts et de nature Action 4-1 Accompagner les stratégies urbaines sur les territoires avec des Plans verts territoriaux Action 4-2 Renforcer l'accompagnement de la Région pour la prise en compte du Plan vert dans les Documents d'urbanisme locaux
	9.2. Limiter les nuisances sonores		1	Le rôle de la nature comme écran sonore n'est pas mentionné dans le cadre du Plan vert. Néanmoins la végétation contribue à modérer l'ambiance sonore. Plan d'actions 1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services Action 1-1 Créer de nouveaux espaces verts et de nature réduisant les îlots de chaleurs, désimperméabilisés et favorables à la biodiversité Action 1-2 Améliorer les espaces verts et de nature existants Action 1-3 Préserver les espaces verts et de nature existants 4. Favoriser les stratégies urbaines et une planification favorables aux espaces verts et de nature Action 4-1 Accompagner les stratégies urbaines sur les territoires avec des Plans verts territoriaux Action 4-2 Renforcer l'accompagnement de la Région pour la prise en compte du Plan vert dans les Documents d'urbanisme locaux
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain		2	"La chaleur est diminuée localement par l'ombre" (p. 6). Orientation 2 : concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité et à l'adaptation au changement climatique. 2-2 : développer des espaces verts diversifiés plus naturels et plus riches. "Une des solutions pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur passe par une végétalisation efficace. En effet, la végétation grâce à son évapotranspiration et à son ombrage a un fort effet rafraîchissant potentiel" (p. 22). Plan d'actions 1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services Action 1-1 Créer de nouveaux espaces verts et de nature réduisant les îlots de chaleurs, désimperméabilisés et favorables à la biodiversité Action 1-2 Améliorer les espaces verts et de nature existants Action 1-3 Préserver les espaces verts et de nature existants Action 1-4 Mettre en place un dispositif de compensation écologique 4. Favoriser les stratégies urbaines et une planification favorables aux espaces verts et de nature Action 4-1 Accompagner les stratégies urbaines sur les territoires avec des Plans verts territoriaux Action 4-2 Renforcer l'accompagnement de la Région pour la prise en compte du Plan vert dans les Documents d'urbanisme locaux
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation		1	Orientation 2 : concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité et à l'adaptation au changement climatique. 2-2 : développer des espaces verts diversifiés plus naturels et plus riches, et notamment "concourir à la maîtrise de la source des ruissellements" (p. 21). Plan d'actions 1. Préserver et créer des espaces verts et de nature rendant de multiples services Action 1-1 Créer de nouveaux espaces verts et de nature réduisant les îlots de chaleurs, désimperméabilisés et favorables à la biodiversité Action 1-2 Améliorer les espaces verts et de nature existants Action 1-3 Préserver les espaces verts et de nature existants 4. Favoriser les stratégies urbaines et une planification favorables aux espaces verts et de nature Action 4-1 Accompagner les stratégies urbaines sur les territoires avec des Plans verts territoriaux Action 4-2 Renforcer l'accompagnement de la Région pour la prise en compte du Plan vert dans les Documents d'urbanisme locaux
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier		0	
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments		0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération		0	

9. Stratégie régionale pour la forêt et le bois (SRFB) 2018-2021

Synthèse

La Stratégie régionale pour la forêt et le bois (SRFB) est une politique d'initiative régionale, votée par le Conseil régional en novembre 2017. Cette stratégie est issue de la mobilisation pendant plus de six mois de l'ensemble des acteurs de la filière francilienne.

Le cœur de l'action régionale promeut une approche économique de la forêt et du bois. L'intervention régionale sera guidée par le principe « d'usages en cascade du bois ». La priorité pour l'Île-de-France sera ainsi de développer les usages du bois dans la construction, impliquant en corollaire, une valorisation énergétique des bois de moindre qualité et des coproduits de transformation du bois matériau, pour faire de la forêt et du bois un véritable totem de l'économie circulaire.

L'analyse fait ressortir une très bonne relation entre les objectifs du SDRIF et de la SRFB malgré l'absence de liens juridiques entre les deux documents. Les objectifs du SDRIF qui tendent à valoriser les espaces forestiers convergent tout particulièrement avec les orientations et des actions de la SRFB. Aucun objectif du SDRIF n'est identifié comme contrainte pour la SRFB.

Points de convergence

Selon l'avis des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs de la SRFB et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents, même si quelques points de vigilance sont mis en avant. La moitié des 34 objectifs du SDRIF convergent avec cette Stratégie :

- **Six objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec la SRFB** : ceux qui visent à préserver la production forestière (7.1), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2), créer des emplois (2.1), gérer la ressource en matériaux (7.4), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2), développer les énergies renouvelables (10.3).

- **Dix autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : Citons par exemple l'objectif visant à construire 70 000 logements par an (1.1.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.) et valoriser les opportunités du système fluvial (8.1.).

Les autres objectifs du SDRIF sont considérés comme neutres pour la SRFB.

Malgré l'absence de liens juridiques entre ces deux documents, la SRFB comporte explicitement deux références au SDRIF qui soulignent son utilité pour la mise en œuvre de la SRFB, notamment grâce à l'objectif de relance de la construction de logements qui offre des débouchés à la filière bois.

Certains dispositifs du SDRIF agissent en effet comme leviers, en favorisant la mise en œuvre de la SRFB, comme la protection des espaces boisés ainsi que les autorisations qui peuvent être données pour les installations nécessaires à la production forestière.

Inversement, certains dispositifs de la SRFB participent à la mise en œuvre du SDRIF (préservation de la production forestière, création d'emplois, réindustrialisation, valorisation du système fluvial, amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, développement des énergies renouvelables, etc.).

Points de vigilance

La convergence entre le SDRIF et la SRFB se traduit davantage dans le champ des orientations économiques qu'environnementales. En matière économique, les orientations prônées par ces deux documents se recoupent largement, à quelques nuances près. La SRFB vise de façon prédominante la dynamisation de la gestion forestière, la stimulation du marché et la structuration de la filière (orientations 1 à 4), quand le SDRIF est orienté vers la préservation de la production forestière.

Repères chronologiques et juridiques

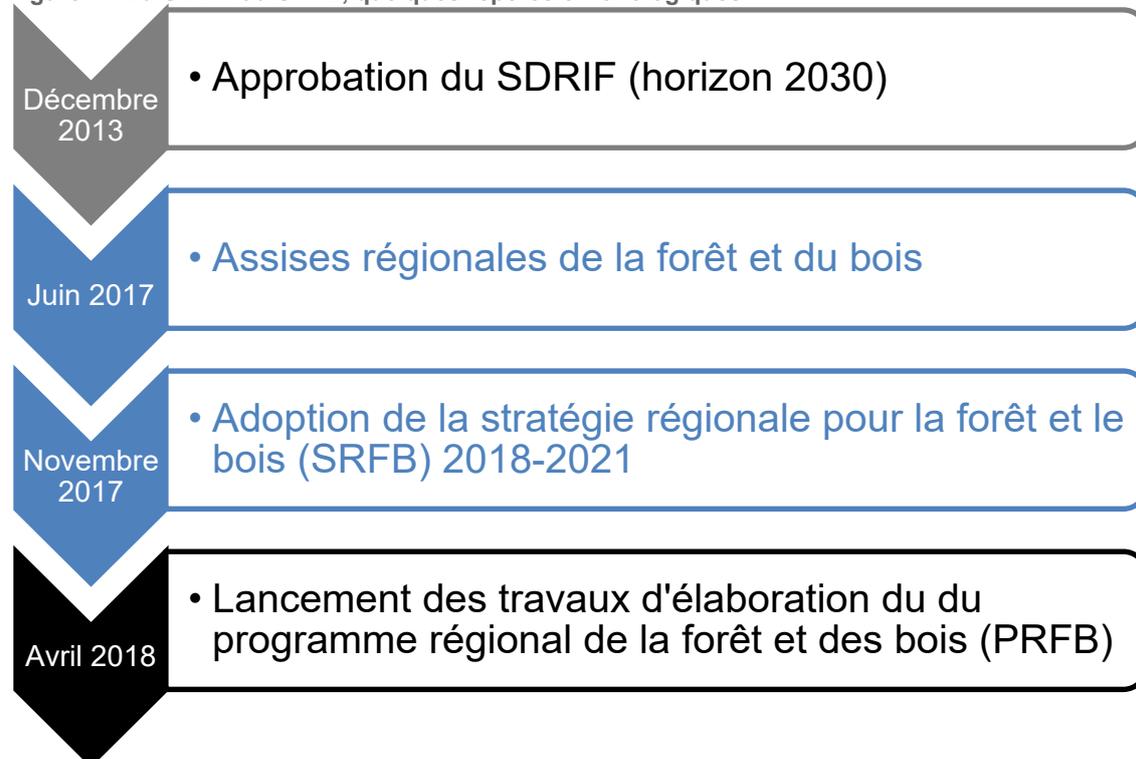
La stratégie régionale pour la forêt et le bois (SRFB) est une politique d'initiative régionale, votée par le Conseil régional en novembre 2017. Cette stratégie est issue de la mobilisation pendant plus de six mois de l'ensemble des acteurs de la filière francilienne.

Elle a vocation à contribuer, à partir du programme d'actions pour 2018-2021, aux objectifs du programme régional de la forêt et des bois (PRFB), prévu par la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (code forestier, article L. 122-1). Ce programme, dont l'élaboration a débuté en avril 2018, constituera le cadre stratégique des interventions de l'État et des collectivités pour les 10 prochaines années. Il déclinera le programme national de la forêt et du bois (PNFB) à l'échelon régional.

Pour mettre en œuvre sa stratégie, la Région s'appuie sur ses différentes compétences (développement économique, innovation, formation professionnelle, transport, aménagement du territoire, sport et loisirs, environnement et développement durable, lycées) et son statut d'autorité de gestion des Fonds Européens Structurels.

Malgré l'absence de relations juridiques entre le SDRIF et la SRFB, deux références au SDRIF sont expressément mentionnées, soulignant son utilité pour la mise en œuvre de la SRFB, notamment grâce à l'objectif de relance de la construction de logements qui offre des débouchés à la filière bois.

Figure 1 - Du SDRIF au SRFB, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée
- Autre événement connexe

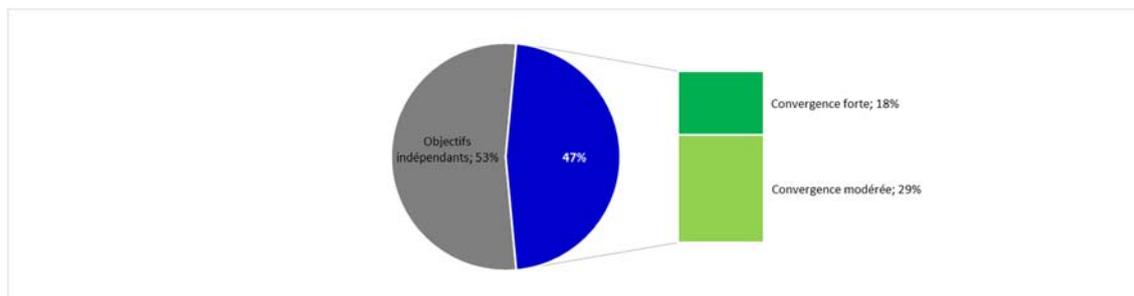
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la SRFB

La forêt et le bois font l'objet d'une attention particulière dans le SDRIF. Le **projet spatial régional** (fascicule 2) combine les objectifs de valorisation et de protection des espaces naturels et boisés. Il souligne la multifonctionnalité de ces lieux : « fonction paysagère, fonction de détente, fonction nourricière, éducative, sociale, environnementale, urbaine » (p. 66), tout en insistant sur la vulnérabilité de ces milieux très sollicités par la fréquentation du public. Il prône une protection de ces sites stratégiques d'un point de vue environnemental (lutte contre le réchauffement climatique, biodiversité) et essentiels à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité touristique.

Sur le plan économique, le projet spatial régional met en avant l'important gisement d'innovation industrielle et d'emplois que représente la production agricole et forestière, comme la nécessité de structurer les filières de matériaux alternatifs (bois, biomasse, etc.) dans le respect du développement durable des forêts.

Dans le cadre des **orientations réglementaires** du SDRIF (fascicule 3), l'accent se porte naturellement sur l'organisation spatiale du territoire. Les orientations réglementaires comprennent d'une part des dispositions de limitation de l'impact des nuisances, en lien avec la bonne insertion environnementale des infrastructures de transport (chapitre 1.1) et d'autre part des objectifs de préservation des espaces boisés (chapitre 3.3). L'orientation visant à autoriser l'implantation des équipements nécessaires au développement économique de la filière bois favorise, quant à elle, la pérennité des activités de valorisation forestière (chapitre 1.4).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et SRFB



Rappel des objectifs de la SRFB au regard du SDRIF

L'intervention régionale sera guidée par le principe « d'usages en cascade du bois ». D'après les recommandations de l'Ademe et en cohérence avec la stratégie forestière européenne, l'objectif est d'utiliser d'abord le bois comme matériau (afin d'obtenir une séquestration dans les produits et un effet de substitution matériau), de favoriser le recyclage et, lorsque la matière ne peut plus être valorisée, de l'utiliser en énergie. La priorité pour l'Île-de-France sera ainsi de développer les usages du bois dans la construction, impliquant en corollaire, une valorisation énergétique des bois de moindre qualité et des coproduits de transformation du bois matériau, pour faire de la forêt et du bois un véritable totem de l'économie circulaire.

La SRFB est déclinée en cinq axes stratégiques, associés à des objectifs opérationnels et un plan d'actions. Le cœur de l'action régionale promet une approche économique de la forêt et du bois, qui converge avec certains objectifs du SDRIF :

- l'accompagnement de la production forestière (axe 2 : structurer la filière, axe 4 : rapprocher la recherche, l'enseignement et le marché avec la création d'un cluster « bois-biosourcés » et d'un campus autour des métiers du bois),

- la dynamisation de la demande, notamment publique (axe 3 : stimuler le marché de la construction bois et action 5 : déclencher le réflexe « bois-biosourcés », axe 5 : faire de l'Île-de-France une Région exemplaire dans le commande publique).

Comme dans le SDRIF, la vocation multifonctionnelle de la forêt et du bois, son rôle dans la lutte contre le changement climatique et pour la biodiversité sont également présents en filigrane dans la SRFB, notamment dans l'énoncé du contexte, des enjeux et de la stratégie.

Axes stratégiques (orientations), objectifs opérationnels et actions 2018-2021 de la SRFB

1. Dynamiser et territorialiser la gestion de la forêt francilienne

- i. Mieux concilier les différents usages de la forêt en favorisant l'appropriation des enjeux de gestion forestière par les franciliens
 - ii. Sensibiliser, former et accompagner les collectivités à la valorisation des forêts et du bois et à la prise en compte ses enjeux de gestion forestière
- Action 1 : Favoriser l'investissement en forêt et l'acceptabilité d'une gestion dynamique par le déploiement des chartes forestières de territoire
 - Action 2 : Inciter à la gestion forestière dans les documents d'urbanisme et outils d'aménagement du territoire

2. Structurer la filière à l'échelle régionale et interrégionale

- i. Encourager la structuration de chaînes d'acteurs autour de projets emblématiques
 - ii. Passer de 25 % à 35 % la part de marché des entreprises franciliennes ou groupements comportant une entreprise francilienne
- Action 3 : Mettre en place des outils structurants pour la filière forêt-bois francilienne
 - Action 4 : Favoriser la complémentarité des filières régionales par la mise en place de coopérations institutionnelles interrégionales
 - Action 5 : Mettre en place le programme « 10 bâtiments publics construits et chauffés avec du bois local »

3. Stimuler le marché de la construction bois

- i. Augmenter la part du bois sur le marché de la construction
 - ii. Donner une visibilité du marché aux entreprises de la filière et aux investisseurs
- Action 6 : Déclencher le réflexe « bois-biosourcés » dans la commande publique

4. Rapprocher la recherche, l'enseignement et le marché

- i. Créer des synergies
 - ii. Améliorer les passerelles et la visibilité des formations disponibles en Île-de-France
 - iii. Disposer sur le territoire francilien d'une offre de formation complète, du CAP (niveau V) au titre d'ingénieur (niveau I)
- Action 7 : Créer un cluster « bois-biosourcés »
 - Action 8 : Créer un campus des métiers du bois

5. Faire de l'Île-de-France une région exemplaire

- i. Démontrer l'exemplarité de la Région en tant que maître d'ouvrage
 - ii. Favoriser la cohérence et l'efficacité des moyens d'action de la Région
 - iii. Compenser les émissions de gaz à effet de serre liées à l'organisation de manifestations (JO 2024) et/ou à des projets de construction
- Action 9 : Engager la Région Île-de-France dans un programme ambitieux d'utilisation du bois pour la construction et la réhabilitation de son parc de bâtiments
 - Action 10 : Intégrer des objectifs de valorisation du bois régional et interrégional dans les politiques et dispositifs pilotés par la Région
 - Action 11 : Mettre en place et expérimenter un système de neutralisation carbone

Au-delà, l'analyse des objectifs du SDRIF au regard de la SRFB (cf. *infra*) permet de détailler les nombreux champs d'interactions directes ou indirectes entre les deux documents.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la SRFB

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard de la SRFB

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	1	La relance de la construction prévue dans le cadre du SDRIF ouvrira des marchés potentiels à la filière bois. Axe stratégique 3. Stimuler le marché de la construction bois Objectif opérationnel : i. : Augmenter la part du bois sur le marché de la construction Action 6 : Déclencher le réflexe "bois-biosourcé" dans la commande publique
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	Les références aux créations d'emplois attendues par cette politique régionale sont multiples, aussi bien dans l'exposé des motifs que dans la SRFB. Beaucoup d'actions envisagées y participent. Il serait hasardeux d'en "flécher" certaines plus que d'autres. p. 3 - Exposé des motifs "Structurer la filière forêt-bois à l'échelle régionale et interrégionale, pour reconstituer une chaîne de valeur compétitive et ainsi créer des emplois en Île-de-France". "Cette stratégie, intégrant l'échelle interrégionale, se situe à l'interface des principales compétences de la Région : Le développement économique et l'innovation, avec une mobilisation des nouveaux dispositifs en faveur de l'innovation et de la compétitivité d'entreprises de la filière (...)" p. 5 - Exposé des motifs "Impulsant une dynamique sans précédent en Île-de-France, la mise en œuvre de ces actions vise des retombées positives en termes : De création d'emplois. La stratégie ambitionne la création de plus de 3 000 emplois dans la filière francilienne en 5 ans (dont 300 en exploitation forestière et 2 500 dans le bâtiment), représentant une augmentation de 25% du nombre actuel d'emplois.(...) La filière forêt-bois francilienne représente 11 200 salariés, dont 1 440 dans la construction bois. Entre 2004 et 2012, le nombre global de salariés de la filière bois a diminué de 16%". p. 1 - SRFB "En adoptant une stratégie régionale pour la forêt et le bois 2018-2021, la Région souhaite aujourd'hui se doter d'un cadre lui permettant de mener une action structurante auprès des acteurs de la filière francilienne et faire de la forêt et du bois un vecteur de création d'emplois, de valeur ajoutée et un levier de lutte contre le changement climatique". p. 5 - SRFB - Grand objectif 1: "En impulsant une dynamique sans précédent en Île-de-France, la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse pour la forêt et le bois vise des retombées positives en termes : De création d'emplois. La stratégie ambitionne la création de plus de 3 000 emplois dans la filière francilienne en 5 ans (dont 300 en exploitation forestière et 2 500 dans le bâtiment), représentant une augmentation de 25% du nombre actuel d'emplois". p. 9 - "La reconstitution à l'échelle régionale et interrégionale d'une chaîne de valeur compétitive vise à contribuer à la création d'emplois en Île-de-France et dans les régions voisines, à augmenter les parts de marché captées par les entreprises franciliennes et des régions voisines, et à relocaliser une fraction de la valeur ajoutée en Île-de-France".
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	p. 3 - Exposé des motifs "Structurer la filière forêt-bois à l'échelle régionale et interrégionale, pour reconstituer une chaîne de valeur compétitive et ainsi créer des emplois en Île-de-France". "Cette stratégie, intégrant l'échelle interrégionale, se situe à l'interface des principales compétences de la Région : Le développement économique et l'innovation, avec une mobilisation des nouveaux dispositifs en faveur de l'innovation et de la compétitivité d'entreprises de la filière (...)" p. 5 -6 - Exposé des motifs "cinq grandes orientations ont été retenues pour structurer la stratégie régionale : (...) "Rapprocher la recherche, l'enseignement et le marché dans le but de favoriser l'insertion professionnelle, de faciliter l'accès de l'innovation au marché et de constituer un cluster d'acteurs franciliens reconnu au niveau national voire international". "Impulsant une dynamique sans précédent en Île-de-France, la mise en œuvre de ces actions vise des retombées positives en termes : (...) De compétitivité par l'innovation, grâce à la création d'un cluster bois-biosourcés de dimension européenne. Ce cluster aura pour vocation de rapprocher les acteurs incontournables de la recherche et de l'enseignement, les start-ups qui développent des nouveaux produits et usages du bois, ainsi que les organismes de formation".

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			<p>p. 5 - SRFB - Grand objectif 3 "De compétitivité par l'innovation, grâce à la création d'un cluster bois-biosourcés de dimension européenne. Ce cluster aura pour vocation de rapprocher les acteurs incontournables de la recherche et de l'enseignement, les start-ups qui développent de nouveaux produits et usages du bois, ainsi que les organismes de formation».</p> <p>Axe stratégique 1. Dynamiser et territorialiser la gestion de la forêt francilienne Action 1 : Favoriser l'investissement en forêt Axe stratégique 2. Structurer la filière à l'échelle régionale et interrégionale Action 3 : Mettre en place des outils structurants pour la filière forêt-bois francilienne Sous action 4.3 : étudier avec les régions voisines l'opportunité d'implantation d'une unité de deuxième transformation Action 7 : Créer un cluster « bois-biosourcés »</p>
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	1	<p>La sanctuarisation de la forêt et des bois participe à la limitation de la consommation d'espaces.</p> <p>Axe stratégique 1. Dynamiser et territorialiser la gestion de la forêt francilienne Objectifs opérationnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Mieux concilier les différents usages de la forêt en favorisant l'appropriation des enjeux de gestion forestière par les franciliens ii. Sensibiliser, former et accompagner les collectivités à la valorisation des forêts et du bois et à la prise en compte ses enjeux de gestion forestière <p>Action 2 : Inciter à la gestion forestière dans les documents d'urbanisme et outils d'aménagement du territoire</p>
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	<p>D'après les dispositifs visés dans le premier rapport de mise en œuvre de la SRFB (CP 2018-137) concernant son axe 1 "dynamiser et territorialiser la gestion des forêts franciliennes", plusieurs interventions ont vocation à maintenir voire renforcer la fonctionnalité des espaces forestiers constitutifs du réseau des espaces ouverts franciliens : le développement de documents de gestion durable dans les forêts privées de moins de 25 ha qui ne sont pas soumises à cette obligation, la soutien aux plantations dans des forêts vieillissantes ou marquées par des signes de dépérissements dans un double objectif d'amélioration progressive de leur valeur économique et de résilience aux changements climatiques. Cela passera par une prise en compte accrue de la biodiversité dans les pratiques de gestion forestière courantes. Ces interventions ont vocation à</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			assurer la pérennité des écosystèmes forestiers et, par voie de conséquence, la fonctionnalité de réseau des espaces ouverts.
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	2	Axe stratégique 1. Dynamiser et territorialiser la gestion de la forêt francilienne Objectifs opérationnels : i. Mieux concilier les différents usages de la forêt (acceptabilité d'une gestion dynamique) ii. Sensibiliser, former et accompagner les collectivités à la valorisation des forêts et du bois et à la prise en compte des enjeux de gestion forestière Action 2 : Inciter à la gestion forestière dans les documents d'urbanisme et outils d'aménagement du territoire
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	1	La dynamisation et la territorialisation de la gestion des forêts franciliennes visées par l'axe 1 de la SRFB ont vocation à assurer la pérennité des écosystèmes forestiers en renforçant à la fois leurs fonctions économiques, sociales et environnementales dans le cadre de documents de gestion durable. Ainsi, le rôle des écosystèmes forestiers dans la préservation de la ressource en eau (qualité et quantité) pourra être renforcé.
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	2	L'ensemble de la stratégie vise à dynamiser la gestion (augmentation des volumes récoltés), structurer la filière forêt-bois, augmenter l'usage du bois...le tout dans une optique "durable". Axe stratégique 1. Dynamiser et territorialiser la gestion de la forêt francilienne Objectifs opérationnels : i. Mieux concilier les différents usages de la forêt en favorisant l'appropriation des enjeux de gestion forestière par les franciliens ii. Sensibiliser, former et accompagner les collectivités à la valorisation des forêts et du bois et à la prise en compte ses enjeux de gestion forestière Axe stratégique 2. Structurer la filière à l'échelle régionale et interrégionale Objectifs opérationnels : i. Encourager la structuration de chaînes d'acteurs autour de projets emblématiques ii. Passer de 25 % à 35 % la part de marché des entreprises franciliennes ou groupements comportant une entreprise francilienne
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	1	Au titre de l'axe 2 "structurer la filière à l'échelle régionale et interrégionale", l'action # 4 prévoit de favoriser la complémentarité des filières régionales par la mise en place de coopérations interrégionales : le développement d'une alternative au transport routier des bois (grumes) et des produits bois (énergie, matériaux) entre l'Île-de-France et les régions voisines est un axe de coopération porté notamment dans le cadre du CPIER du bassin de la Seine.
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	1	Au titre de l'axe 1 "dynamiser et territorialiser la gestion de la forêt francilienne", l'action 2 "inciter à la gestion forestière dans les documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire" se concrétise par des recommandations de la Région aux collectivités dans les LIR de PLU visant notamment à organiser la logistique de transport des bois et des engins de travaux forestiers. Ces recommandations ont de plus vocation à être relayées auprès des collectivités franciliennes engagées dans le réseau de référents forêt-territoire (action 1.1).
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	1	L'atténuation des émissions de GES est un objectif transversal de la SRFB. La lutte contre le changement climatique est visée, "en impulsant le développement des usages du bois en cascade dans une logique de circuits courts et d'économie circulaire afin d'optimiser les effets de stockage de carbone dans les produits bois,

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			de substitution matériau et énergie et de séquestration de carbone dans des forêts bénéficiant d'une gestion durable». De plus, au titre de l'axe 5 "Région exemplaire", l'action # 11 "expérimenter et mettre en place un système de compensation carbone" aura un effet additionnel.
	9.2. Limiter les nuisances sonores	1	Au titre de l'axe 1 de la SRFB, les approches territoriales concertées telles que les chartes forestières de territoire visent à concilier les différents usages de la forêt. Ainsi, les enjeux de gestion et d'exploitation des forêts pourront être considérés au regard du besoin de ressourcement des citoyens et des riverains en forêt. Les potentielles nuisances sonores générées par les activités forestières seront alors prises en compte, anticipées et maîtrisées par les collectivités locales, en lien notamment avec leurs stratégies anti-bruit.
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	1	La dynamisation régulière et progressive de la gestion des forêts (axe 1) induira à long terme un renforcement durable de la capacité d'évapotranspiration des massifs en pleine croissance et en bon état de santé. Les forêts franciliennes seront ainsi plus à même de jouer leurs divers rôles régulateurs, notamment sur les îlots de chaleur urbains.
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	1	Idem "préserver la ressource en eau"
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	0	
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	L'utilisation du bois dans la construction participe à l'efficacité énergétique des bâtiments. Axe stratégique 3. Stimuler le marché de la construction bois Objectif opérationnel i. : Augmenter la part du bois sur le marché de la construction Action 6 : Déclencher le réflexe "bois-biosourcé" dans la commande publique Axe stratégique 5. Faire de l'Île-de-France une région exemplaire Action 9 : Engager la région Île-de-France dans un programme ambitieux d'utilisation du bois dans la construction et la réhabilitation de son parc de bâtiments"
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	2	Axe stratégique 5. Faire de l'Île-de-France une région exemplaire Action 10 : Intégrer les objectifs de valorisation du bois régional et interrégional dans les politiques et dispositifs pilotés par la région "Cette action propose de promouvoir l'usage du bois et des matériaux biosourcés produits localement". Action 11 : Mettre en place et expérimenter un système de neutralisation carbone (l'utilisation du bois en substitution des matériaux énergivores permet d'éviter l'émission de 1,1 tonne de CO2 par m3 de bois)».

10. Doublement des Aides aux territoires ruraux (2015-2021)

Synthèse

Le Doublement des Aides aux territoires ruraux (ou Pacte rural) est une délibération d'initiative régionale, entérinée par le Conseil régional en mars 2016 et suivi du Nouveau contrat rural adopté par le Conseil régional en novembre 2016 et précisant sa mise en œuvre.

Cette politique s'inscrit à la suite des évolutions juridiques récentes (compétences économiques, gestion des fonds européens) qui consacrent le rôle de la Région comme pilote des politiques « agriculture et développement rural ».

S'il n'y a pas de lien juridique entre le Pacte rural et le SDRIF, celui-ci constitue un document cadre en ce qu'il, selon le Code de l'urbanisme, « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) préserver les zones rurales et naturelles » et « détermine la localisation préférentielle des activités agricoles ».

Ces délibérations seront déclinées par la suite en ce qui concerne les commerces de proximité, le haut débit, etc. La Région « entend promouvoir le développement des territoires ruraux » qui « méritent d'être valorisés, encouragés, soutenus au même titre que les autres territoires franciliens pour participer pleinement au développement équilibré et solidaire de l'ensemble du territoire de l'Île-de-France. »

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs des Aides aux territoires ruraux et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Aucun risque de divergence n'est mis en avant. La moitié des 34 objectifs du SDRIF converge avec ce Pacte tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Sept objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le Pacte rural** : réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), préserver la production agricole et forestière (7.1.).

- **Dix autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : créer 28 000 emplois par an (2.1.), renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), structurer les polarités économiques (2.4.), conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains (3.4.), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), encourager un approvisionnement alimentaire durable (7.2.), gérer la ressource en matériaux (7.4.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).

L'utilité du SDRIF pour le Pacte rural réside en premier lieu dans la protection des espaces ouverts et agricoles (objectifs 5. et 7.1). Par ailleurs, dans le SDRIF, les principales causes de mitage (logistique, commerces, infrastructures de transport, ZAE, etc.) sont régulées dans le cadre d'une série d'orientations réglementaires, visant à promouvoir la compacité. L'organisation de bassins de déplacements complète ces dispositions.

Par ailleurs, l'analyse montre que les deux tiers des actions inscrites au Pacte rural sont convergentes avec les objectifs du SDRIF : attractivité, transports, activité agricole, etc. Les autres axes et actions sont considérés comme étant indépendants des objectifs du SDRIF (vidéoprotection, construction de lycées et d'internat d'excellence, aide aux plus démunis, etc.).

Points de vigilance

La consommation des terres agricoles reste un indicateur sensible, tout spécialement en période de reprise économique. Comme le souligne le Pacte agricole, la mise à jour du MOS est susceptible d'éclairer ces évolutions en vue d'apprécier l'équilibre récent entre développement et protection des espaces.

Repères chronologiques et juridiques

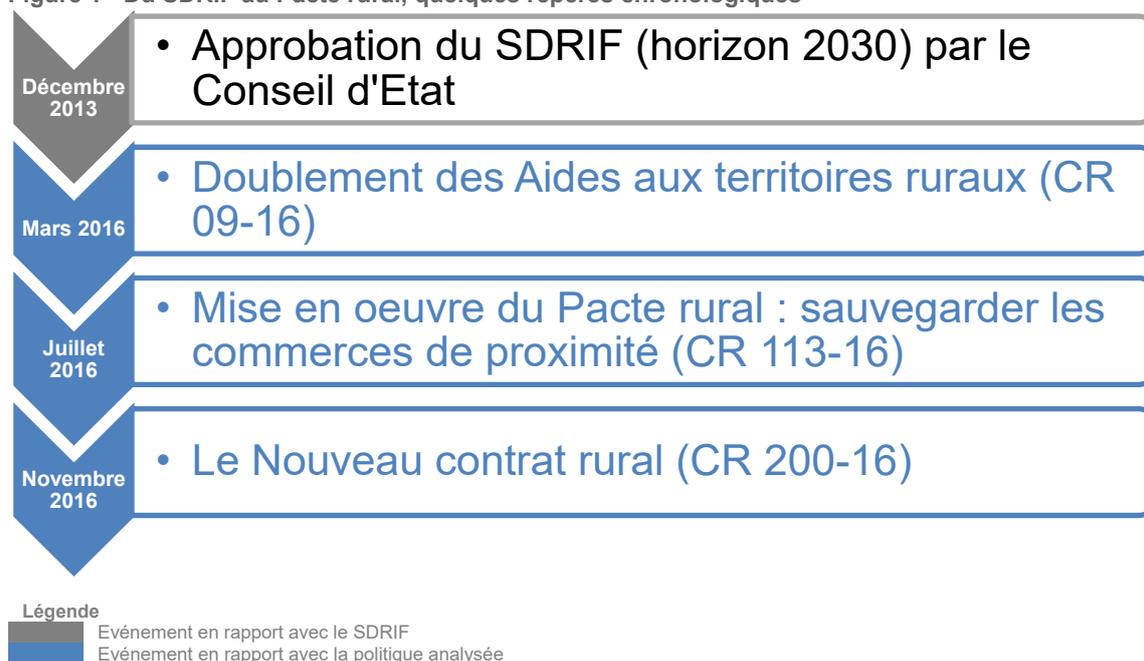
« Le renforcement des compétences des Régions en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, conjugué au transfert de la gestion du Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) consacre leur rôle de véritable pilote des politiques en matière d'agriculture et de développement rural à l'échelon régional. » Suite à la loi MAPTAM, la Région Île-de-France est désignée autorité de gestion des fonds européens en décembre 2016.

Le Doublement des Aides aux territoires ruraux (ou Pacte rural) est adopté par le Conseil régional dès mars 2016, quelques mois après le renouvellement de l'Assemblée régionale. Il définit les principes et les grands axes d'intervention de la Région en faveur des territoires ruraux. Il est suivi par différentes délibérations de mise en œuvre, en particulier pour les commerces de proximité et le lancement du Nouveau contrat rural.

Ce Nouveau contrat rural adopté en novembre 2016 précise les bénéficiaires de cet engagement partenarial qui associe la Région d'Île-de-France et les départements de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise. Il s'agit des communes de moins de 2000 habitants et des syndicats de moins de 3000 habitants ayant une compétence d'aménagement ou de gestion d'équipement.

Il n'y a pas de lien juridique entre le Pacte rural et le SDRIF. Cette délibération ne résulte pas d'une obligation réglementaire. Toutefois, selon le code de l'urbanisme, le SDRIF est un document cadre pour cette politique en ce qu'il « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ». Il détermine également la localisation préférentielle des activités agricoles.

Figure 1 - Du SDRIF au Pacte rural, quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Pacte rural

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), l'espace rural est abordé sous divers aspects, du point de vue des défis et du projet spatial régional : mutations environnementales, conversion écologique de l'économie, évolutions des activités rurales et de la production agricole (chapitre 1 et 2), puis sous l'angle de l'amélioration de l'environnement naturel, élément de la vie quotidienne des franciliens (chapitre 3) et enfin comme participant au fonctionnement métropolitain, du point de vue économique et environnemental (chapitre 4).

Le SDRIF fait le constat que territoires urbains et territoires ruraux ne peuvent connaître de développement pérenne et durable sans prise en compte de leur interrelation. Un principe fort du modèle de développement francilien est d'affirmer les **interactions et les nécessaires solidarités** entre espace urbain, espace périurbain et espace rural, en structurant non seulement l'offre d'emploi mais aussi le maillage en services publics (transports collectifs, équipements scolaires, sportifs, médicaux, culturels, etc.).

Dans le cadre du SDRIF, l'organisation de l'espace rural s'effectuera à travers une structuration plus affirmée de **grands bassins de vie et de déplacement**, permettant notamment de répondre à l'enjeu d'une offre urbaine renforcée et diversifiée en termes d'équipements et de services publics à destination des habitants des territoires ruraux et contribuant à l'effort régional de construction de logements, garants de la mixité sociale et fonctionnelle. La densification des tissus bâtis existants devra porter sur les centres anciens des villages qui concentrent une forte «densité patrimoniale», mais devra également concerner les espaces pavillonnaires et ceux voués aux activités.

Le SDRIF promeut parallèlement des maillages, des mises en réseaux et la structuration de bassins de déplacement locaux. Les pôles des territoires périurbains et ruraux, c'est-à-dire les villes constituant le centre des bassins de vie, seront mieux connectés à Paris grâce à l'optimisation du réseau existant et à la création du métro automatique du Grand Paris Express et des tangentielles. L'offre de services permettant l'usage de modes alternatifs au sein de chaque bassin de vie sera renforcée, en s'appuyant notamment sur des lignes de transports collectifs performantes (tramways, des bus à haut niveau de service, des bus en sites propres, etc.), structurée autour des polarités d'emploi et d'activités de la vie quotidienne et permettant un rabattement efficace sur les lignes structurantes.

Par ailleurs, **l'espace rural sera redynamisé** à travers, d'une part, un processus de réindustrialisation par l'implantation de PME/PMI innovantes ou d'artisanat (industries durables, innovation numérique, développement de productions locales) pour atténuer la spécialisation économique ou résidentielle et, d'autre part, la recherche d'une diversification des emplois avec l'accueil des services publics et de proximité et un déploiement de l'emploi local. L'activité agricole sera confortée, grâce à la préservation des espaces agricoles et au maintien d'exploitations fonctionnelles.

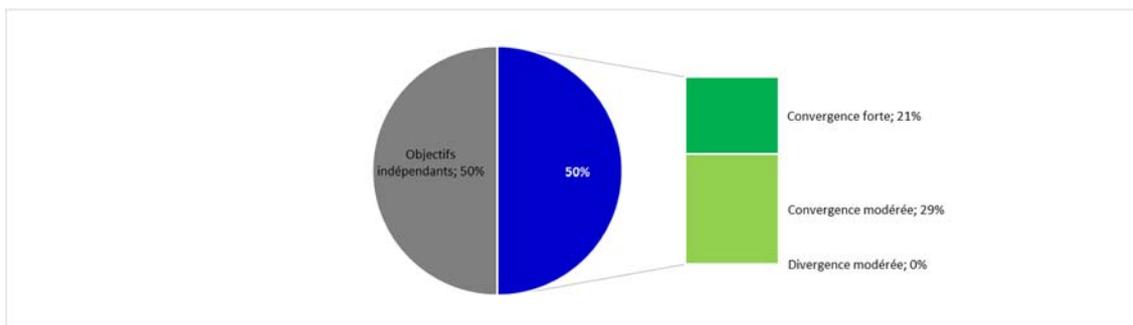
Les **ressources naturelles de l'espace rural** participent directement de l'attractivité métropolitaine et doivent à ce titre être préservées et valorisées : alimentation en eau, carrières, biodiversité, etc., mais aussi espaces naturels (forêts, berges, lacs, etc.) qui sont autant d'espaces d'agrément, de ressourcement et de loisirs pour l'ensemble. Pour tous ces territoires, préserver des entités d'espaces cohérentes est nécessaire mais pas suffisant. Il s'agit de pérenniser un fonctionnement en système des espaces ouverts en prônant la préservation et la valorisation des espaces, des continuités entre ces espaces : espaces de respiration (coupures d'urbanisation entre noyaux urbains), continuités écologiques, grandes pénétrantes agricoles et boisées accompagnées localement de continuités agricoles et forestières, liaisons vertes permettant de relier le cœur de métropole aux massifs forestiers périphériques et à l'espace rural, de connecter entre eux les espaces boisés et de faciliter l'accès aux espaces récréatifs dont les îles de loisirs.

Dans le cadre des **orientations réglementaires** du SDRIF (fascicule 3), l'accent se porte naturellement sur l'organisation spatiale du territoire. De fait, presque tous les chapitres comportent des orientations applicables favorisant une gestion durable des espaces ruraux :

- Les dispositions qui visent l'organisation des transports, notamment des modes actifs et la maîtrise des impacts environnementaux des infrastructures de transport (chapitre 1.1), le contrôle des nuisances autour des aéroports (chapitre 1.2), la maîtrise de l'étalement logistique le long des axes routiers (chapitre 1.3), la réservation d'emplacements nécessaires à la transformation des ressources agricoles et forestières (chapitre 1.4).
- Les orientations qui donnent la priorité à la densification des espaces déjà urbanisés (activités, équipements et services), qui prônent la limitation de l'étalement urbain, l'urbanisation en continuité de l'habitat, près des gares, le développement d'une offre d'habitat locatif, une bonne mixité travail/habitat et recommandent d'éviter les surfaces commerciales diffuses (chapitre 2.1, 2.2 et 2.3).
- Enfin, les orientations qui visent à la maîtrise des fronts urbains (chapitre 3.1), celles qui sont favorables à la protection des espaces ouverts, qu'il s'agisse d'espaces agricoles, boisés,

naturels, d'espaces verts, de continuités et d'espaces en eau (chapitre 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 et 3.6).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Pacte rural



Rappel des objectifs du Pacte rural au regard du SDRIF

Au travers des Aides aux territoires ruraux, la Région « entend promouvoir le développement des territoires ruraux » qui « méritent d'être valorisés, encouragés, soutenus au même titre que les autres territoires franciliens pour participer pleinement au développement équilibré et solidaire de l'ensemble du territoire de l'Île-de-France. »

Neuf axes d'intervention sont retenus pour la mise en œuvre du Pacte rural. Ils se décomposent en 25 actions. L'analyse montre que les deux tiers d'entre elles sont convergentes avec les objectifs du SDRIF. Toutefois, aucune référence au SDRIF n'est insérée dans cette délibération et ce rapport. Les principaux items concernés sont rangés dans les axes suivants :

- Favoriser l'attractivité des territoires ruraux (aide aux commerces de proximité, au maintien des services publics, déploiement du très haut débit)
- Offrir aux territoires ruraux des transports publics dignes de ce nom (bus à la demande, parking autour des gares, correspondances, réseau routier, gares rurales, etc.).
- Valoriser l'activité agricole (pôles d'excellence agricole, préservation des terres agricoles, des forêts et des autres espaces naturels)
- Garantir un égal accès aux soins.
- Donner accès à la culture pour tous (livres scolaires, festival d'été itinérant, application touristique « Le Parcours des Illustres » etc.)

Les autres axes et actions sont considérés comme étant indépendants des objectifs du SDRIF : réduire l'insécurité par la vidéoprotection, construction de lycées et d'internat d'excellence, aide aux plus démunis, etc.

Ces axes ont vocation à être déclinés dans les délibérations ultérieures pour leur mise en œuvre (commerce de proximité, etc.)

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Pacte rural permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Pacte rural

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du Pacte rural

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	1	2. Favoriser l'attractivité des territoires ruraux. 2.2. Aide aux commerces de proximité 2.3. Aide au maintien des services publics 2.4. Accélération du déploiement du très haut débit. 4. Valoriser l'activité agricole. 4.1. Création de pôles d'excellence agricole
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	2. Favoriser l'attractivité des territoires ruraux. 2.4. Accélération du déploiement du très haut débit. 4. Valoriser l'activité agricole. 4.1. Création de pôles d'excellence agricole
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	1	2. Favoriser l'attractivité des territoires ruraux. 2.4. Accélération du déploiement du très haut débit.
	2.4. Structurer les polarités économiques	1	2. Favoriser l'attractivité des territoires ruraux. 2.2. Aide aux commerces de proximité 2.3. Aide au maintien des services publics 2.4. Accélération du déploiement du très haut débit.
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	1	2. Favoriser l'attractivité des territoires ruraux. 2.2. Aide aux commerces de proximité 2.3. Aide au maintien des services publics 2.4. Accélération du déploiement du très haut débit.
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	2	8. Donner accès à la culture pour tous. 8.2. Création de musées et d'un festival d'été itinérants et signature d'une charte avec les grands musées parisiens
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	1	2. Favoriser l'attractivité des territoires ruraux. 2.2. Aide aux commerces de proximité 2.3. Aide au maintien des services publics 2.4. Accélération du déploiement du très haut débit.
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	2.2. Aide aux commerces de proximité 2.3. Aide au maintien des services publics 3. Offrir aux territoires ruraux des transports publics dignes de ce nom. 3.1. Plan 1000 bus pour les territoires ruraux : nouvelles lignes de bus à la demande 3.2. Gratuité des parkings autour des gares pour les Franciliens et création de 10.000 nouvelles places de parking 3.3. Création de nouvelles correspondances pour les voyageurs venant des territoires ruraux et développement des lignes et des connexions avec les lycées, les universités et les zones d'emploi 3.4. Electrification de la dernière ligne non électrifiée d'Île-de-France 3.5. Amélioration du réseau routier d'intérêt régional 3.6. Adoption d'un plan « gares rurales » 7. Garantir un égal accès aux soins. 7.1. Création de cabines de téléconsultation médicale 7.2. Cofinancement du salaire de médecins volontaires pour assurer une permanence des soins et financer des maisons pluridisciplinaires et universitaires de santé. 8. Donner accès à la culture pour tous. 8.1. Achat par les lycées des livres scolaires pris en charge par la Région auprès des libraires indépendants

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			8.2. Création de musées et d'un festival d'été itinérants et signature d'une charte avec les grands musées parisiens 8.3. Création d'une application touristique « Le Parcours des Illustres » pour téléphone mobile 8.4. Création d'un fonds de sauvegarde et de promotion du patrimoine rural.
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	4. Valoriser l'activité agricole. 4.2. Préservation des terres agricoles, des forêts et des autres espaces naturels en créant un bouclier anti-mitige.
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	4. Valoriser l'activité agricole. 4.2. Préservation des terres agricoles, des forêts et des autres espaces naturels en créant un bouclier anti-mitige.
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	2	3. Offrir aux territoires ruraux des transports publics dignes de ce nom. 3.3. Création de nouvelles correspondances pour les voyageurs venant des territoires ruraux et développement des lignes et des connexions avec les lycées, les universités et les zones d'emploi 3.4. Electrification de la dernière ligne non électrifiée d'Île-de-France 3.6. Adoption d'un plan « gares rurales »
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	3. Offrir aux territoires ruraux des transports publics dignes de ce nom. 3.1. Plan 1000 bus pour les territoires ruraux : nouvelles lignes de bus à la demande 3.2. Gratuité des parkings autour des gares pour les Franciliens et création de 10.000 nouvelles places de parking
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	2	4. Valoriser l'activité agricole. 4.1. Création de pôles d'excellence agricole 4.2. Préservation des terres agricoles, des forêts et des autres espaces naturels en créant un bouclier anti-mitige.
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	1	En fonction des projets portés par les pôles d'excellence agricole, ceux-ci peuvent converger avec cet objectif. 4. Valoriser l'activité agricole. 4.1. Création de pôles d'excellence agricole
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	1	En fonction des projets portés par les pôles d'excellence agricole, ceux-ci peuvent converger avec cet objectif. 4. Valoriser l'activité agricole. 4.1. Création de pôles d'excellence agricole
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	1	3. Offrir aux territoires ruraux des transports publics dignes de ce nom. 3.1. Plan 1000 bus pour les territoires ruraux : nouvelles lignes de bus à la demande 3.2. Gratuité des parkings autour des gares pour les Franciliens et création de 10.000 nouvelles places de parking 3.3. Création de nouvelles correspondances pour les voyageurs venant des territoires ruraux et développement des lignes et des connexions avec les lycées, les universités et les zones d'emploi 3.4. Electrification de la dernière ligne non électrifiée d'Île-de-France 3.6. Adoption d'un plan « gares rurales »
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	1	En fonction des projets portés par les pôles d'excellence agricole, ceux-ci peuvent converger avec cet objectif (filères biosourcées par exemple). 4. Valoriser l'activité agricole. 4.1. Création de pôles d'excellence agricole

11. Pacte agricole (à l'horizon 2030)

Synthèse

Le Pacte agricole, document d'initiative régionale, est entériné par délibération du Conseil régional, en mai 2018.

Ce Pacte concrétise les évolutions juridiques récentes (compétences économiques, gestion des fonds européens) qui consacrent le rôle de la Région comme pilote des politiques « agriculture et développement rural ». S'il n'y a pas de lien juridique entre le Pacte agricole et le SDRIF, le code de l'urbanisme indique que le SDRIF « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) préserver les zones rurales et naturelles » et « détermine la localisation préférentielle des activités agricoles ».

Le Pacte agricole propose une vision pour l'agriculture en Île-de-France en 2030 - soit le même horizon temporel que le SDRIF - et une nouvelle ambition pour l'alimentation. « L'agriculture doit prendre un virage pour s'écrire un avenir durable et garder sa place, son rôle et son échelle humaine ». La Région s'engage à accompagner les exploitations dans cette mutation et à œuvrer à la sensibilisation des consommateurs.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs du Pacte agricole et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Aucun risque de divergence n'est mis en avant. Plus du tiers des 34 objectifs du SDRIF converge avec ce Pacte tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Sept objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le Pacte agricole** : limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), préserver la production agricole et forestière (7.1.), encourager un approvisionnement alimentaire durable (7.2.), préserver la ressource en eau (7.3.), gérer la ressource en matériaux (7.4.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).

- **Sept autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), faire entrer la nature en ville (5.3.), lutter contre l'îlot de chaleur urbain (9.3.), limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation (9.4.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.).

In fine, l'utilité du SDRIF pour le Pacte agricole réside en premier lieu dans la protection des espaces ouverts et agricoles (objectifs 5. et 7.1) c'est-à-dire la préservation de l'outil productif agricole (espaces, ouvrages et liaisons agricoles). Le Pacte agricole cite d'ailleurs explicitement le SDRIF et rappelle que l'évaluation du SDRIF doit permettre de vérifier son efficacité sur la préservation des terres agricoles. Par ailleurs, les principales causes de mitage (logistique, commerces, infrastructures de transport, ZAE, etc.) sont régulées dans le cadre d'une série d'orientations réglementaires, visant à promouvoir la compacité et à réduire l'impact des aménagements. L'« encadrement » spatial qui est le « cœur de métier » du SDRIF est particulièrement utile en ce qui concerne l'activité agricole.

Les autres objectifs du SDRIF liés au Pacte agricole s'inscrivent davantage dans une relation de convergence *ex-post*, sans mise en évidence d'une chaîne de causalité robuste, autre que le partage de valeurs. L'objectif 2. « Refonder le dynamisme économique francilien » en constitue un bon exemple.

Plus de la moitié des thèmes du Pacte agricole converge avec les objectifs du SDRIF (préservation des terres agricoles, soutien aux innovations et à la transition écologique et énergétique, circuits courts, etc.). Les autres thématiques du Pacte complètent cette approche par des compléments « métiers » (formation, jeunes agriculteurs, etc.).

Points de vigilance

La consommation des terres agricoles reste un indicateur sensible, tout spécialement en période de reprise économique. Comme le souligne le Pacte agricole, la mise à jour du MOS est susceptible d'éclairer ces évolutions en vue d'apprécier l'équilibre récent entre développement et protection des espaces.

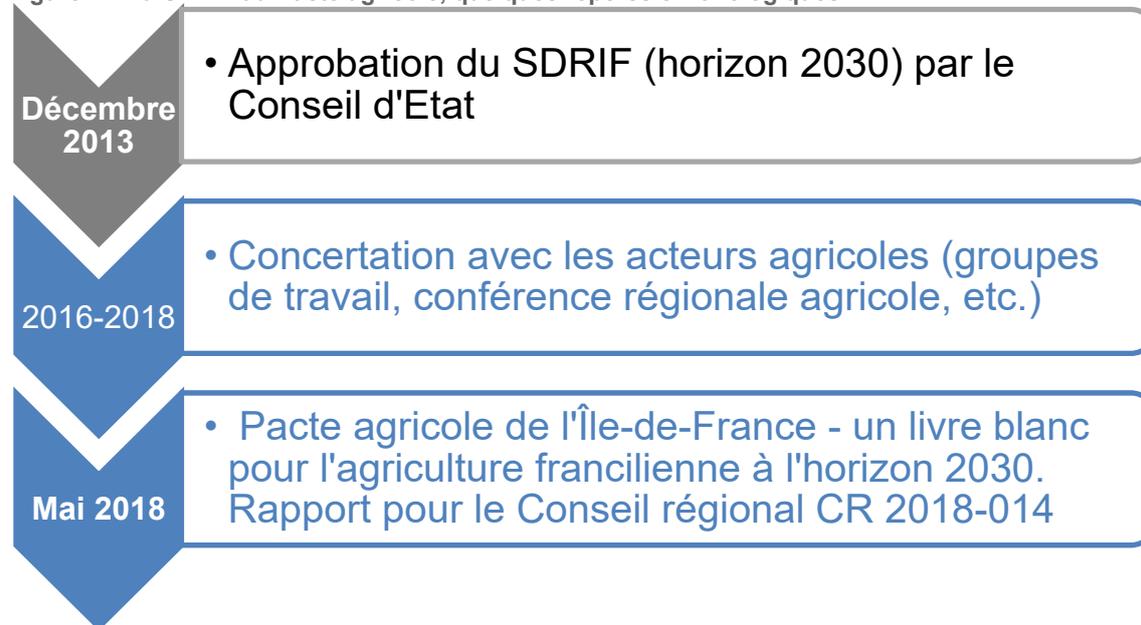
Repères chronologiques et juridiques

Les lois MAPTAM et NOTRe consacrent le rôle de pilote des Régions pour les politiques « agriculture et développement rural », grâce d'une part au renforcement des compétences régionales en matière de développement économique, d'aménagement du territoire et, d'autre part, au transfert dont elles peuvent bénéficier pour la gestion du Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER).

La Région Île-de-France a été désignée autorité de gestion des fonds européens en décembre 2016. Le « Pacte agricole, un livre blanc pour l'agriculture francilienne à l'horizon 2030 » est adopté par le Conseil régional en mai 2018. Son élaboration, ayant impliqué les acteurs du secteur agricole aura duré près de deux ans. Il constitue l'une des briques du Pacte rural qui a pour objectif d'améliorer la qualité de vie dans les communes rurales.

Il n'y a pas de lien juridique entre le Pacte agricole, qui n'est pas un document obligatoire et le SDRIF. Toutefois, le SDRIF est un document cadre qui, selon le code de l'urbanisme, « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ». Il détermine notamment la localisation préférentielle des activités agricoles.

Figure 1 - Du SDRIF au Pacte agricole, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Pacte agricole

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), la question agricole est abordée sous divers aspects, du point de vue des défis et du projet spatial régional : mutations environnementales, conversion écologique de l'économie, défi alimentaire consistant à nourrir 12 millions de Franciliens, évolutions de la production agricole (chapitre 1 et 2), puis sous l'angle de l'amélioration de l'environnement naturel, élément de la vie quotidienne des franciliens (chapitre 3) et enfin comme participant au fonctionnement métropolitain, sur le plan économique et environnemental (chapitre 4).

L'Île-de-France est l'une des premières régions agricoles, notamment pour la production céréalière. Elle comprend 50 % d'espaces agricoles, soit un poids exceptionnel pour une métropole mondiale. Les espaces ouverts (agricoles, forestiers, naturels) assurent des fonctions majeures sur le plan économique (5000 exploitations agricoles), environnemental (support de biodiversité, rafraîchissement, prévention des risques) et social (ressourcement, lien social, intérêt pédagogique, etc.). Toutefois, les terres agricoles subissent de multiples pressions : consommation et artificialisation, fragmentation, altérations, pollutions et réduction de la biodiversité.

Le SDRIF propose d'agir pour préserver des « espaces agricoles fonctionnels et viables ». Le recours à la densification dans le tissu urbain existant permet d'infléchir les excès de la consommation d'espaces. Le projet spatial régional promeut ainsi un équilibre entre espaces artificialisés et les espaces agricoles, boisés et naturels.

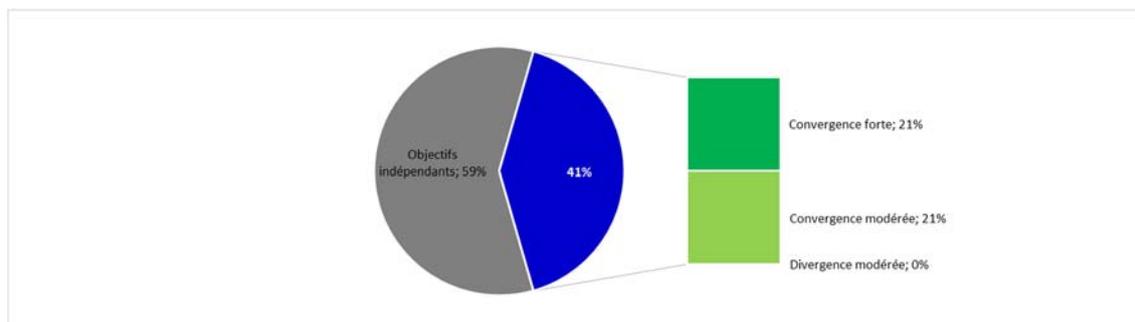
Il énonce également des objectifs relatifs aux activités agricoles. Celles-ci seront confortées grâce au maintien des exploitations, notamment dans la ceinture verte. Les équipements y afférant sont maintenus ou créés. Dans le contexte de la transition écologique, le potentiel d'innovation et de création d'emploi de l'agriculture est encouragé. De nouvelles filières se développent et contribuent au fonctionnement métropolitain (production maraîchère périurbaine, circuits courts, biomasse, filières BTP, etc.).

Dans le cadre des **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3), l'accent se porte naturellement plus sur les espaces que sur les activités agricoles.

Le chapitre 3.2 leur est ainsi dédié. La préservation « d'unités d'espaces agricoles cohérentes » est l'un des principes phares en matière d'agriculture. Les installations et ouvrages autres que nécessaires à l'exploitation agricole sont exclus, à l'exception de ceux qui sont limitativement énoncés dans le texte (captage d'eau potable, exploitation de carrières, etc.). Les aménagements autorisés doivent être économes en espace. La fragmentation des espaces agricoles doit être évitée et les liaisons agricoles sont maintenues.

Au-delà de ce chapitre, le SDRIF comporte un ensemble d'orientations réglementaires, limitant dans des situations variées, la consommation d'espaces agricoles et ses impacts potentiels. Il convient par exemple d'éviter la fragmentation des espaces agricoles par les infrastructures de transport (chapitre 1.1), l'étalement de l'activité logistique (chapitre 1.3), les nouvelles implantations commerciales (chapitre 2.1). La consommation d'espaces agricoles nécessaires à l'aménagement de nouvelles zones d'activités doit être minimisée (chapitre 2.1). Pour éviter le mitage des espaces agricoles, boisés et naturels, l'urbanisation doit se faire en continuité de l'espace urbanisé existant (chapitre 2.3.). Les continuités agricoles doivent être maintenues ou créées (chapitre 3.5). Des emplacements nécessaires aux installations agricoles seront réservés (chapitre 1.4).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Pacte agricole



Rappel des objectifs du Pacte agricole au regard du SDRIF

Le Pacte agricole propose une vision pour l'agriculture en Île-de-France en 2030 et une nouvelle ambition pour l'alimentation (parties B. et C.). « L'agriculture doit prendre un virage pour s'écrire un avenir durable et garder sa place, son rôle et son échelle humaine ». La Région s'engage à accompagner les exploitations dans cette mutation et à œuvrer à la sensibilisation des consommateurs.

Sept orientations pour l'avenir de l'agriculture francilienne sont développées. Plusieurs d'entre elles prolongent les enjeux et les objectifs du SDRIF et évoquent le chemin à emprunter pour y parvenir. Le Pacte agricole cite explicitement le SDRIF comme outil de préservation des espaces agricoles face à la forte pression à l'urbanisation (point 2.). Il rappelle que l'évaluation du SDRIF doit permettre de vérifier son efficacité sur ce point. Au-delà, le Pacte agricole, comme le SDRIF, entendent conforter les activités et filières agricoles et tirer parti des opportunités liées à la transformation du secteur et de la demande (point 4, 5. et 6.) :

2. Pour une agriculture qui préserve ses terres et résiste au mitage
4. Une agriculture qui s'adapte en captant plus de valeur
5. Pour une agriculture actrice de la transition écologique et énergétique
6. Pour une ferme francilienne près de chez vous

Les filières agricoles d'origine Ile de France évoquent par exemple les « circuits courts » du SDRIF ; le « Plan Bâtiment » renvoie aux orientations du SDRIF en matière de préservation ou de création d'équipements amont et aval de la filière. L'opportunité de développement de nouveaux marchés en lien avec la transition écologique et énergétique est également pointée dans les deux documents.

D'autres aspects portent sur les principes du Pacte agricole : écoute, complémentarité, transversalité (point 1.), les orientations « humaines » (point 3.) et les moyens de mise en œuvre par la Région (point 7.). Ces points offrent des compléments « métiers » et thématiques à la vocation d'aménagement spatial portée par le SDRIF :

1. Les guides et principes du Pacte agricole
3. Une agriculture à visage humain (encourager l'installation, la féminisation du secteur, la formation, remédier aux difficultés de recrutement du secteur agricole, etc.)
7. Un Pacte Agricole soutenu par une mobilisation régionale sans précédent

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Pacte agricole permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Pacte agricole

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du Pacte agricole

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	1	<p>3. Une agriculture à visage humain (p. 13)</p> <p>3.1. Encourager l'installation et protéger les premières années d'activité (p. 13)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les reprises d'exploitations grâce à des stages de parrainage et à la relance des Registres départementaux de l'Installation (RDI) - Protéger les jeunes installés durant leurs premières années d'activité, par nature fragile. <p>3.3. Remédier aux difficultés de recrutement du secteur agricole (p. 14)</p> <p>"Pour aider l'agriculture francilienne à remédier à ses difficultés de recrutement et à valoriser le vivier d'emplois qu'elle représente dans les zones rurales, la Région entend jouer sur les différents leviers à sa portée, en lien avec les ministères de l'Education Nationale et de l'Agriculture».</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le levier de l'information et de l'orientation. - Le levier de la formation. - Le levier de l'apprentissage. - Le levier de la formation des exploitants agricoles. <p>4. Une agriculture qui s'adapte en captant plus de valeur</p> <p>4.5 Soutenir la création de filières agricoles d'origines franciliennes (p. 21)</p>
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	1	<p>4. Une agriculture qui s'adapte en captant plus de valeur (p. 16)</p> <p>"Cette nouvelle donne sollicite fortement leur capacité d'adaptation et d'innovation. La Région se doit de répondre présente pour encourager et soutenir cette mise en mouvement. L'appui de la Région à cette évolution indispensable aura comme objectifs de : renforcer les filières agricoles franciliennes en créant de nouvelles activités de transformation et de commercialisation, prioritairement à la ferme ou en portage collectif; optimiser la chaîne de valeur (organisation, digital, marketing, innovation...) (...)"</p> <p>"Le soutien de la Région à la réduction de l'empreinte environnementale de l'activité agricole, quant à elle, sera l'objectif central des encouragements à l'innovation dont la mandature a fait une priorité depuis 2 ans».</p> <p>4.4. Promouvoir l'innovation et faire de l'Île de France une SMART Région agricole (p. 20)</p> <p>"L'innovation est le sésame d'une agriculture compétitive, multi-performante, créative, inventive et connectée au monde qui l'entoure. Elle est la clé d'une agriculture vivante et actrice à part entière de la Smart Région que construit cette mandature». " (...) Enfin, la Région prendra toute sa part dans l'aventure que représente le projet phare de ferme laboratoire qui permettra de développer une « ferme digitale » sous forme de cluster de start-ups innovantes sur les terres d'une ancienne ferme de l'INRA en Essonne».</p>
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	2. Pour une agriculture qui préserve ses terres et résiste au mitage (p.10)
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	<p>3. Une agriculture à visage humain (p. 13)</p> <p>3.4 Soutenir la réhabilitation du bâti agricole pour faciliter le logement des salariés et des apprentis (p.15)</p>
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	2. Pour une agriculture qui préserve ses terres et résiste au mitage (p. 10)
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	proximité des transports		
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	2. Pour une agriculture qui préserve ses terres et résiste au mitage (p. 10) 2.2. Protéger nos terres agricoles du mitage (p. 10) "Mais la croissance et le développement de l'Île de France ne peuvent se bâtir en rognant sur son capital productif. C'est tout le sens du SDRIF dont l'évaluation en cours permettra de vérifier l'efficacité sur la préservation des terres agricoles, naturelles et forestières et d'en tirer les conséquences. S'agissant du foncier agricole, une des vertus du SDRIF, au-delà du rôle de garde-fou qui est le sien, doit aussi être de donner aux documents d'urbanismes une lisibilité et surtout une visibilité aux exploitants sur la stabilité de la terre à court, moyen et long termes. La lutte contre l'étalement urbain et le risque de recul de l'emprise agricole constituent déjà la première grille de lecture de la Région dans les avis qu'elle est réglementairement amenée à rendre sur tous les projets de documents d'urbanisme». 2.4. Déployer les analyses fonctionnelles au titre des aides régionales à l'ingénierie territoriale (p. 13)
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	5. Pour une agriculture actrice de la transition écologique et énergétique (p. 24) 5.1. Poursuivre la Mesure Agro-environnementale et Climatique « Biodiversité » (p. 24) "Les Mesures Agro-Environnementales et Climatiques (MAEC) permettent de financer pour une durée de cinq ans les pratiques agricoles favorables à la préservation de la ressource en eau et au maintien de la biodiversité engagées volontairement par les agriculteurs». 5.2. Créer une MAEC ciblée sur la préservation des insectes, des pollinisateurs et des oiseaux (p. 24)
	5.3. Faire entrer la nature en ville	1	Toute cette partie qui concerne aussi bien le tourisme, que la promotion des produits franciliens, le métier d'agriculteur ou bien l'agriculture urbaine porte cet objectif. 5.1. Poursuivre la Mesure Agro-environnementale et Climatique « Biodiversité » (p. 24)
6. Garantir un système transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	Les Mesures Agro-Environnementales et Climatiques (MAEC) permettent de financer pour une durée de cinq ans les pratiques agricoles favorables à la préservation de la ressource en eau et au maintien de la biodiversité engagées volontairement par les agriculteurs.
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	5.2. Créer une MAEC ciblée sur la préservation des insectes, des pollinisateurs et des oiseaux (p. 24)
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	2	4. Une agriculture qui s'adapte en captant plus de valeur (p. 16) 4.2. Un Plan d'avenir pour l'élevage francilien (p. 18) 4.3. Faire de l'Île de France une grande région de production biologique (p. 19) 4.5. Soutenir la création de filières agricoles d'origine Île de France (p. 21)
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	2	4.3. Faire de l'Île de France une grande région de production biologique (p. 20) 6. Pour une ferme francilienne près de chez vous (p. 26) 6.1. Un Plan Régional Alimentation 2030 (p. 27) 6.2. L'approvisionnement des lycées en produits locaux et biologiques, priorité de la mandature (p. 27) 6.4. S'appuyer sur la stratégie touristique régionale (p. 29) 6.5. Mobiliser les Parcs Naturels Régionaux (p. 29) 6.7. Soutenir l'Agriculture Urbaine en s'appuyant sur l'expertise des agriculteurs (p. 30)
	7.3. Préserver la ressource en eau	2	5. Pour une agriculture actrice de la transition écologique et énergétique (p. 24) 5.1. Poursuivre la Mesure Agro-environnementale et Climatique « Biodiversité » (p. 24) "Les Mesures Agro-Environnementales et Climatiques (MAEC) permettent de financer pour une durée de cinq ans les pratiques agricoles favorables à la préservation de la ressource en eau et au maintien de la biodiversité engagées volontairement par les agriculteurs».
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	2	5. Pour une agriculture actrice de la transition écologique et énergétique (p. 24) 5.5. Faire évoluer le soutien à la filière chaufferie biomasse (p. 25) 5.7. Elaborer une stratégie régionale pour les matériaux et produits bio-sourcés (p. 26)

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	1	6. Pour une ferme francilienne près de chez vous (p. 26) 6.7 Soutenir l'agriculture urbaine en s'appuyant sur l'expertise des agriculteurs (p. 30)
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	1	Exposé des motifs : "En résistant à l'étalement urbain, l'agriculture préserve la perméabilité des terres et s'interpose aux inondations dont le changement climatique menace les espaces habités». (p. 4) 2. Pour une agriculture qui préserve ses terres et résiste au mitage (p. 12) 2.2. Protéger nos terres agricoles du mitage (p. 12)
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	1	"L'agriculture francilienne, ce sont aussi des cultures spécialisées, lointaines héritières de cette ceinture maraîchère qui alimentait le ventre de Paris. (...) Elles sont orientées principalement vers le frais, les circuits courts et le MIN de Rungis». (p. 2) 6. Pour une ferme francilienne près de chez vous (p. 26)
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	5. Pour une agriculture actrice de la transition écologique et énergétique (p. 24) 5.4. Soutenir le développement du photovoltaïque sur les toits des bâtiments agricoles (p. 25) 5.7. Elaborer une stratégie régionale pour les matériaux et produits bio-sourcés (p. 26)
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	2	5. Pour une agriculture actrice de la transition écologique et énergétique (p. 24) 5.3. Elaborer une nouvelle stratégie pour le développement de la méthanisation (p. 24) 5.4. Soutenir le développement du photovoltaïque sur les toits des bâtiments agricoles (p. 25) 5.5. Faire évoluer le soutien à la filière chaufferie biomasse (p. 25) 5.6. Encourager la production énergétique de petites unités hydrauliques (p. 26) 5.7. Elaborer une stratégie régionale pour les matériaux et produits bio-sourcés (p. 26)

12. Dispositif anti-ghettos

Synthèse

Le dispositif anti-ghettos est une politique d'initiative exclusivement régionale adoptée par l'assemblée régionale en mars 2016, plus de trois ans après l'approbation du SDRIF.

Son objectif central porte sur la diversification de l'offre de logement et la mixité sociale « qui devra fonctionner dans les deux sens » : augmenter l'offre de logement social dans les communes peu ou pas pourvues (...) et favoriser « la diversité de l'habitat dans les communes qui en sont déjà fortement dotées ». Cette politique fait écho à l'objectif stratégique du SDRIF « Résoudre la crise du logement ».

Il n'y a aucun lien juridique entre les deux documents.

Points de convergence

L'analyse conclut que trois des 34 objectifs du SDRIF sont liés à ceux du dispositif anti-ghettos.

Deux d'entre eux convergent de façon forte avec le dispositif anti-ghetto: « Construire 70 000 logements par an » (1.1.) ; « Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles » (1.3.). La relance de la construction est en effet un enjeu central de la politique régionale. Les opérations du PNRU et du NPRNU ne sont pas remises en cause et bénéficient d'une dérogation dans le cadre du dispositif anti-ghetto.

L'objectif du SDRIF « Viser 30 % de logements locatifs sociaux » (1.3.) converge de façon indirecte avec le dispositif anti-ghettos. Cette convergence est assurée via l'objectif de diversification de l'offre, très présent aussi bien dans le dispositif anti-ghettos dont c'est un argument central que dans le SDRIF. Il est important de mentionner que l'objectif du SDRIF visant à atteindre 30% de logements sociaux n'est pas décliné sous forme d'orientations réglementaires puisque l'obligation fixée par la loi SRU est la seule légalement opposable aux communes.

Points de vigilance

La répartition territoriale de l'effort de constructions sociales n'est pas encore connue au moment de l'étude, dans l'attente de l'ajustement du SRHH, portant sur pour les années 2019-2023.

La « clause anti-ghettos » consiste à supprimer les aides régionales pour éviter de construction des logements très sociaux lorsqu'une commune compte déjà 30 % de logement sociaux (PLUS+PLAI). Cette mesure ne remet donc pas en cause le ratio de 30 % fixé par le SDRIF, qui ne se prononce pas sur la nature des logements sociaux. Les autres objectifs du SDRIF sont considérés comme neutres pour le Dispositif anti-ghettos.

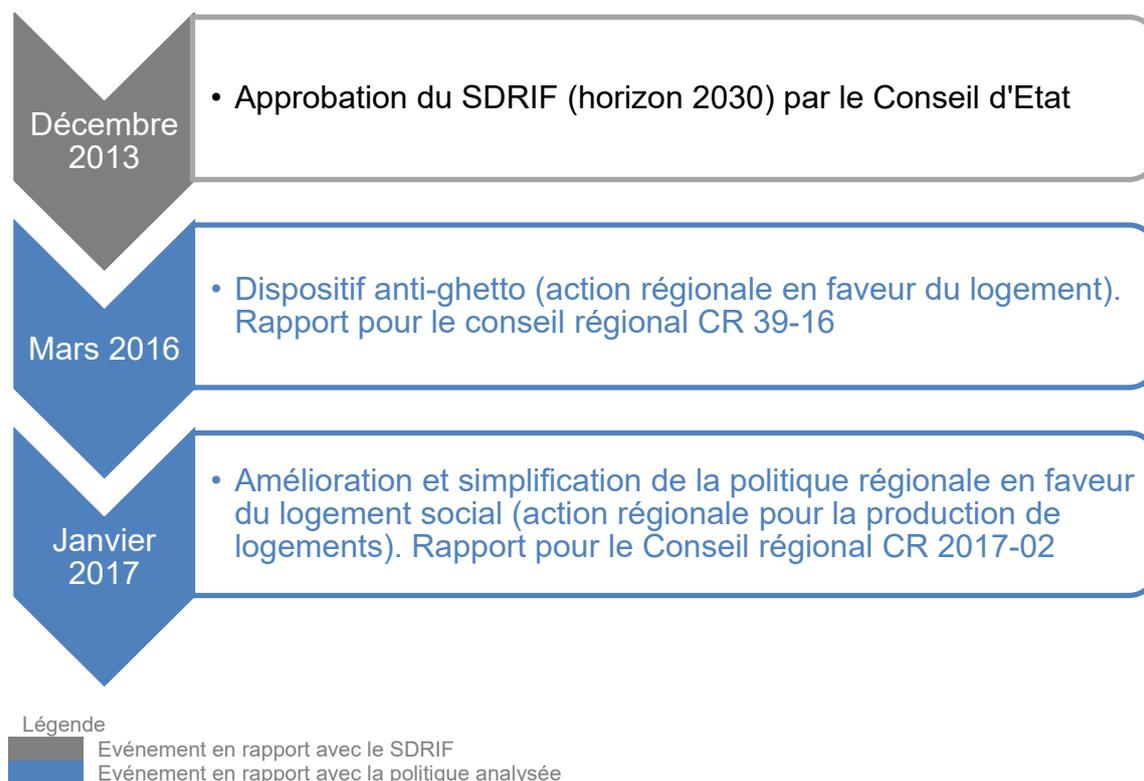
Repères chronologiques et liens juridiques

Le dispositif anti-ghettos est une politique d'initiative exclusivement régionale adoptée par l'Assemblée régionale en mars 2016, quatre mois après les élections régionales. Il est complété en janvier 2017 par une délibération portant en particulier règlement relatif à l'intervention régionale en faveur du logement locatif social.

S'il n'y a pas de liens juridiques entre le SDRIF et le dispositif anti-ghetto, ce schéma constitue un document cadre important pour le logement et le logement social.

L'exposé des motifs du rapport régional de mars 2016 précise son lien avec le SDRIF, en indiquant que le dispositif vaut pour les communes qui satisfont déjà le taux de logements sociaux préconisé par le SDRIF. « Il est primordial d'inciter les communes déjà dotées du taux de logements sociaux requis par le SDRIF à diversifier leur production. »

Figure 1 - Du SDRIF au dispositif anti-ghettos, quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le dispositif anti-ghettos

Face à la crise du logement, le **projet spatial régional** (fascicule 2) accorde à l'habitat une place prépondérante : « Viser la construction de 70 000 logements par an (...) est une urgence absolue sociale et économique. C'est l'objectif premier du Schéma directeur. » Le logement est présenté comme un fondement de l'équité sociale et territoriale mais aussi de l'attractivité des territoires. La relance de la construction est associée à la diversification des logements, en vue de rétablir la fluidité de la chaîne du logement.

Le logement social participe à cette diversité en garantissant une offre abordable pour les populations exclues du marché privé décent. **L'ambition du SDRIF porte sur le développement massif du parc social** qui contribue à rétablir la mobilité des locataires. **Il y associe un objectif de rééquilibrage territorial** (chapitre 3.1., p.87-88).

Estimant que le ratio de 25 % de logements locatifs sociaux¹⁸ est insuffisant au regard des besoins franciliens, le SDRIF cible, à l'horizon 2030, un taux de 30 % dans le parc total. Cet objectif qui

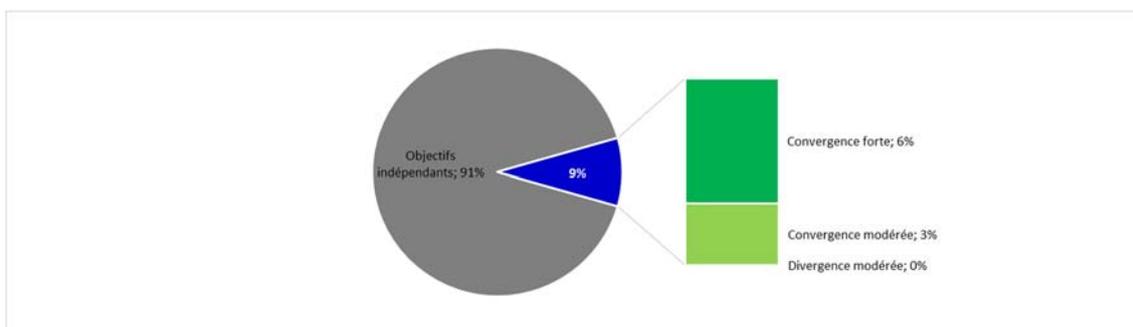
¹⁸ Selon l'article L.302-5 du code de la construction et de l'habitation, les communes de plus de 3 500 habitants – et de 1 500 habitants en Île-de-France – appartenant à des agglomérations ou intercommunalités de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants doivent disposer de 25 % de logement social, en regard des résidences principales, d'ici 2025. Ces dispositions sont issues de la loi SRU (n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain) renforcée par la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social.

s'apprécie à l'échelon intercommunal est modulé selon les territoires : 31 % dans les communes du cœur de métropole, 30 % dans les autres communes urbaines 10 % dans les communes rurales « bourgs, villages, hameaux ».

Le SDRIF vise également à réduire la ségrégation sociale par une meilleure répartition territoriale de l'offre en agissant pour : « développer une offre en logements sociaux dans les territoires qui en comptent peu, mais aussi implanter une offre diversifiée dans les territoires qui en comptent déjà beaucoup ». (p.63)

Ces objectifs de mixité sociale et territoriale figurent parmi les **orientations réglementaires** (fascicule 3), qui ne reprennent toutefois pas le chiffre de 30% « Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social, mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien, dans le respect des objectifs annuels de production de nouveaux logements qui sont assignés aux communes et à leurs groupements. ». (p. 25). De façon plus générale, ces orientations croisent les préconisations relatives à la compacité, à la mixité fonctionnelle, à la qualité du cadre de vie et de l'environnement.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et dispositif anti-ghettos



Rappel des objectifs du plan anti-ghetto au regard du SDRIF

L'exposé des motifs du dispositif anti-ghettos explicite succinctement ses objectifs. Le développement de la mixité sociale figure au premier plan de cette politique. « Parvenir à une plus grande mixité sociale partout en Île-de-France et casser les « ghettos urbains » qui se sont constitués dans certains quartiers de la Région, est l'un de nos plus grands objectifs. »

« Désormais, la mixité sociale devra fonctionner dans les deux sens. En effet, s'il apparaît essentiel d'augmenter l'offre de logement social dans les communes peu ou pas pourvues qui devront respecter les obligations imposées par la loi SRU, il apparaît tout aussi essentiel, en parallèle, de favoriser la diversité de l'habitat dans les communes qui en sont déjà fortement dotées.¹⁹ » « Il est grand temps d'arrêter d'empiler du logement très social dans les mêmes quartiers et les mêmes communes et d'ajouter ainsi de la pauvreté à la pauvreté. »

Ces objectifs sont rappelés dans le règlement de l'action régionale en faveur du logement locatif social adopté par l'assemblée régionale en janvier 2017.

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du dispositif anti-ghettos permet d'affiner l'étude.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du dispositif anti-ghettos

¹⁹ Ce programme est toutefois assorti de deux exceptions. « Les opérations conduites par les acteurs de la maîtrise d'ouvrage d'insertion » et « les opérations engagées dans le cadre du NPNRU et qui ont pour objectif de reconstituer une offre démolie, dès lors qu'elles ne conduisent pas à un surplus de PLAI par rapport à l'état antérieur » sont exclues de ce dispositif.

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du dispositif anti-ghettos

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien au SRHH	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	2	Exposé des motifs (Rapport CR 39-16) : "Nous entendons [à la fois] relancer la construction, en mobilisant le foncier disponible et en finançant de nouveaux logements en accompagnement des maires bâtisseurs "
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	1	L'objectif du dispositif anti-ghettos porte sur la diversification du logement, ce qui recouvre de façon indirecte l'objectif de construction de logements sociaux. Exposé des motifs (Rapport CR 39-16) : " Désormais, la mixité sociale devra fonctionner dans les deux sens. En effet, s'il apparaît essentiel d'augmenter l'offre de logement social dans les communes peu ou pas pourvues qui devront respecter les obligations imposées par la loi SRU, il apparaît tout aussi essentiel, en parallèle, de favoriser la diversité de l'habitat dans les communes qui en sont déjà fortement dotées. [...] Dans ce cadre, il est primordial d'inciter les communes déjà dotées du taux de logements sociaux requis par le SDRIF à diversifier leur production ».
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	2	Exposé des motifs (Rapport CR 39-16) : "Deux dérogations à ce principe (qu'est le dispositif anti-ghetto) sont toutefois prévues. [...] En second lieu, sont également exclues du champ d'application du dispositif, les opérations engagées dans le cadre du NPNRU et qui ont pour objectif de reconstituer une offre démolie, dès lors qu'elles ne conduisent pas à un surplus de PLAI par rapport à l'état antérieur ».
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	0	
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien au SRHH	Elément de preuve
porteur d'attractivité	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	0	
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

13. Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques (2015-2020)

Synthèse

L'Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques (100 QIE) est une politique d'initiative exclusivement régionale adoptée par le Conseil régional en mars 2016, quelques mois après son renouvellement et plus de trois ans après l'approbation du SDRIF. Il n'y a pas de lien juridique entre les deux documents. Le règlement d'intervention du dispositif est voté en juin 2016.

Cette politique accompagne les communes et intercommunalités franciliennes, sur une sélection de projets en adéquation avec les objectifs régionaux. Les projets doivent en particulier contribuer à la relance de la construction de logements par l'aménagement de « quartiers vivants et agréables à vivre, alliant logements, emplois, services et nature, qui répondent à l'objectif de réduction de notre impact écologique. La desserte en transports en commun participe à cet objectif ».

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts sollicités pour l'analyse, l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE assure un excellent relai local pour la mise en œuvre de bon nombre des 34 objectifs opérationnels du SDRIF.

Dix-sept d'entre eux recouvrent tout ou partie des 10 objectifs stratégiques du SDRIF convergent de façon forte avec les objectifs de cette Aide. Citons notamment l'objectif de relance de la construction de logements (1.1.), tous ceux qui visent à encourager l'intensification (4.), préserver les espaces ouverts (5.), limiter les risques et nuisances (9.) et réduire les émissions de GES (10.).

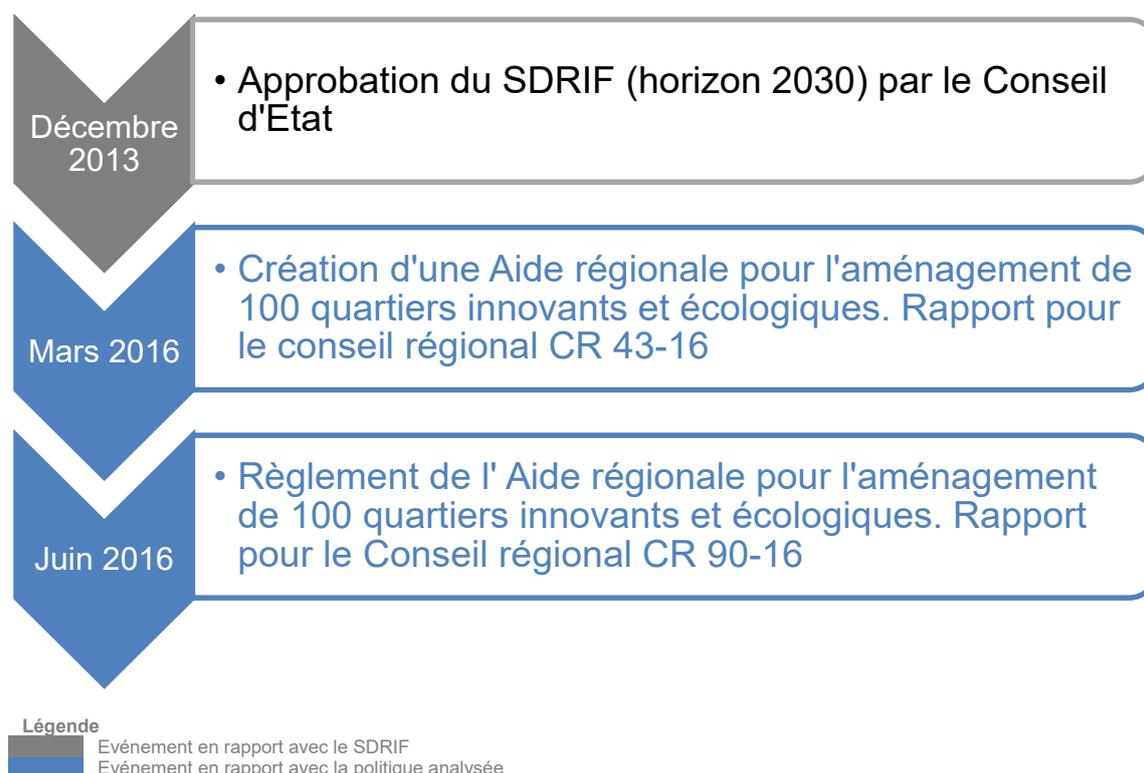
Dix autres objectifs du SDRIF convergent de façon indirecte avec cette politique, comme en matière de logement social (1.2.), de rénovation urbaine, de développement économique (2.), et de gestion durable des ressources naturelles (7.).

Les autres objectifs du SDRIF sont neutres pour cette politique régionale. Aucun risque de divergence n'est noté.

Repères chronologiques et liens juridiques

L'Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques est une politique d'initiative exclusivement régionale adoptée par l'Assemblée régionale en mars 2016, quatre mois après les élections régionales. Elle est complétée en juin 2016 par une délibération portant règlement relatif de cette intervention régionale pour la période 2015-2020 (fin de la période du contrat de plan Etat-Région). Il n'y a pas de liens juridiques entre le SDRIF et l'Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques. Néanmoins le SDRIF constitue un document cadre important qui intéresse l'aménagement de ces quartiers.

Figure 1 - Du SDRIF à l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques, quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec l'Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques

En introduction du **projet spatial régional** (fascicule 2), il est précisé que le SDRIF « porte le projet de la transition de l'aménagement régional. Il est conçu à l'aune du développement durable ». Il apporte « des réponses aux modes de vie actuels et futurs des Franciliennes et des Franciliens en termes de mobilité, d'habitat, d'emploi, de relation à leur environnement, aux usages qu'ils ont et auront de leurs lieux de vie, en termes de pratiques sociales, culturelles, récréatives, sportives. »

En ce sens, les grands défis identifiés dans le SDRIF semblent étroitement articulés aux objectifs de l'Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques.

Ils renvoient aux objectifs généraux associés au modèle francilien de développement durable (chapitre 2.1.) et aux trois piliers de son projet spatial -structuration, polarisation, préservation- en ce qui concerne (chapitre 2.2.) :

- La localisation des quartiers : « De manière générale, sera encouragée la construction de quartiers denses et mixtes, sur des secteurs privilégiés tels que les quartiers de gares, les grandes zones mutables, les quartiers dégradés d'habitat social, les grands axes urbains ou

encore les façades fluviales, en tenant compte des risques, des nuisances et des conflits d'usage. » (p. 63),

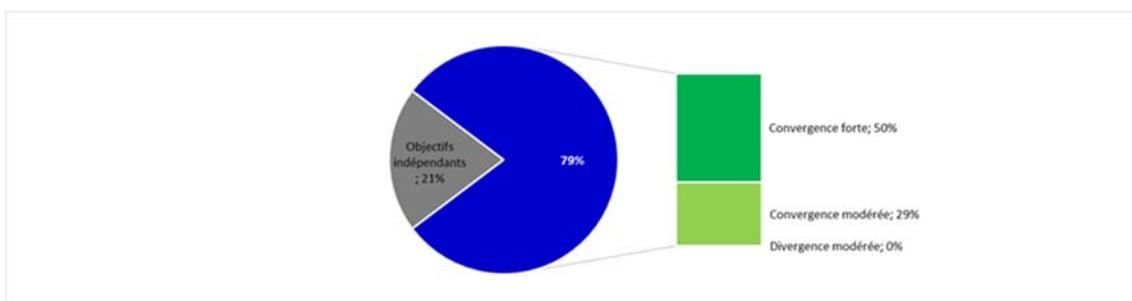
- Leur conception même: « Seront construits des quartiers dans lesquels les Franciliens pourront travailler, faire leurs courses, se divertir et se ressourcer près de leur habitation : la ville compacte sera intense, mixte, active et dynamique. » (p. 62).

Au-delà de ces grands principes, des enjeux sectoriels du SDRIF font écho tout particulièrement à ceux du dispositif régional des 100 QIE :

- la relance de la construction de logements (chapitre 3.1) : « Viser la construction de 70 000 logements par an (...) est une urgence absolue sociale et économique. C'est l'objectif premier du Schéma directeur »,
- la place d'équipements et de services de qualité (chapitre 3.3.),
- l'amélioration de l'espace urbain et son environnement naturel (chapitre 3.5.),
- la conversion écologique et sociale de l'économie (chapitre 4.1) : « il importe que des quartiers et des ensembles territoriaux puissent donner lieu à de telles expérimentations (...) innovantes testées en grandeur réelle ».

Toutes ces thématiques sont déclinées sur le plan spatial dans les **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3). Elles croisent, de façon générale, plusieurs orientations communes en matière de construction de logements : « Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social », d'équilibre habitat/emploi, de mixité fonctionnelle (chapitre 2.1.), d'implantations d'équipements et de services à la population, de compacité, de desserte par les transports en communs (chapitre 2.2. et 2.3.) mais également de qualité du cadre de vie et d'environnement (chapitre 3.4).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques



Rappel des objectifs de l'Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques au regard du SDRIF

L'Aide régionale aux 100 QIE (rapport CR 90-16) s'inscrit dans le cadre du volet territorial du CPER 2015-2020. Le règlement d'intervention présente les enjeux du dispositif :

« La Région entend jouer un rôle moteur pour relancer la construction de logements en Île-de-France aux côtés des intercommunalités et des communes. Il doit s'agir de quartiers vivants et beaux, alliant logements, emplois, services et nature, qui répondent à l'objectif de réduction de notre impact écologique. La desserte en transports en commun participe à cet objectif. » « La Région soutient la réalisation de nouveaux quartiers ainsi que la mutation de quartiers existants ayant un fort besoin de renforcement des équipements de proximité, d'amélioration des espaces publics, de coutures urbaines et d'amélioration de leur performance écologique. »

Les objectifs de cette politique sont ensuite détaillés :

- L'innovation : un objectif transversal,
- Un quartier qui contribue à l'effort régional de logements,
- Un quartier vivant mixant logement, emplois et services de proximité, sûr et agréable,

- Un quartier exemplaire en matière de transition écologique et énergétique,
- Un quartier qui favorise les mobilités durables,
- Un quartier pensé dans sa globalité et ancré dans son territoire.

Tous ces objectifs sont en rapport avec ceux du SDRIF, comme le précise d'ailleurs le règlement. « La convention-cadre signée entre la Région et le porteur de projet fixe les objectifs et intentions poursuivis par la collectivité en matière d'aménagement et de développement sur l'ensemble de son territoire ainsi que sur le quartier retenu, en toute cohérence avec les principes retenus dans le SDRIF et le SRCAE ».

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux de l'Aide régionale pour l'aménagement de cent quartiers innovants et écologiques permet d'étayer cette première approche.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard de l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	2	Rapport CR 43-16 p.4 "La Région entend jouer un rôle moteur pour relancer la construction de logements en Île-de-France" "l' Aide régionale accompagnera les territoires qui seront volontaires dans la construction de logements, en vue d'atteindre la réalisation de 70 000 logements par an en Île-de-France". p.5, 8, 9 "Les projets de quartier devront être portés par des territoires qui s'engagent sur une contribution significative à l'effort de construction régionale sur la période 2016-2020" Règlement (CR 90-16) p. 4 Le 1er objectif demandé est "Un quartier qui contribue à l'effort régional de logement" et p. 9 "L'effort de construction est apprécié en fonction de la localisation du territoire, de la mixité du programme, de la politique de logement communale et intercommunale (par le biais des PLH notamment quand ils existent)"
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	1	Rapport CR 43-16 p.5" Les projets devront traduire un effort notable d'amélioration de la ville de la proximité, facilitant la vie des habitants, offrant de la mixité intergénérationnelle et sociale..." Attention on parle de mixité sociale mais il n'est pas indiqué dans le rapport 43-16 de chiffre pour viser les 30% de locatifs sociaux. En revanche, dans le règlement (CR 90-16), cela est détaillé mais non chiffré p.9 " L'offre de logements du quartier répond à la diversité des besoins des populations du territoire (familles, étudiants, personnes âgées, jeunes travailleurs, ...) en favorisant une variété des catégories de logements (locatif social et privé, accession sociale et libre, hébergement, habitat participatif) et des typologies (taille, collectif/individuel...). A ce titre, il sera veillé à ne pas concentrer les logements très sociaux en application de la délibération CR 39-16 relative à l'action régionale en faveur du logement dispositif anti-ghettos».
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	1	Rapport CR 43-16 p.4 "Pour soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même et la régénération du tissu urbain existant, en particuliers des friches, la Région soutiendra la mutation de quartiers existants ayant un fort besoin de renforcement des équipements..."
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	1	Rapport CR 43-16 p.4 "Il doit s'agir de quartiers alliant logements, emplois, services et nature..." et p. 5 "Les projets devront s'inscrire dans une logique de laboratoires de la ville de demain en proposant des services innovants à la population et aux acteurs économiques : espaces de travail partagé, lieux de formation, de convivialité et de création... le développement de l'économie circulaire" et p.6 "Promotion d'un meilleur équilibre habitat-emploi local : lieux de télétravail, espaces de coworking, permettant de limiter les déplacements domiciles-travail et aussi agriculture urbaine et les circuits courts" Règlement (CR 90-16) p.9, le 2ème objectif demandé est "Un quartier vivant, mixant logements, emplois et services de proximité" et p.10 "Le projet favorise l'équilibre habitat-

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			emploi. Il contribue à la diversification de l'offre d'emploi, notamment par le maintien et l'accueil d'une économie de proximité : commerces, services, PME-PMI, activités d'économie résidentielle, des structures d'économie sociale et solidaire, espaces de travail partagés, tiers lieux..."
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	0	
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	1	Un renouvellement -mixité des zones d'activités est inclut quand cela est possible. Rapport CR 43-16 p. 5 "Les projets devront s'inscrire dans une logique de laboratoires de la ville de demain en proposant des services innovants à la population et aux acteurs économiques permettant de réduire leur empreinte écologique : nouveaux services de mobilité, espaces de travail partagé, domotique, lieux de formation, de convivialité et de création..."
	2.4. Structurer les polarités économiques	1	Rapport CR 43-16 p. 5 "Les projets devront s'inscrire dans une logique de laboratoires de la ville de demain en proposant des services innovants à la population et aux acteurs économiques permettant de réduire leur empreinte écologique : nouveaux services de mobilité, espaces de travail partagé, domotique, lieux de formation, de convivialité et de création..."
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	1	Rapport CR 43-16 Il n'est pas mis en avant les pôles de centralité du SDRIF mais des projets p.4 "aussi bien en zone urbaine que dans les territoires ruraux" p. 5 " Les projets s'appuieront sur une vision cohérente de l'aménagement. Ils seront conçus avec une volonté de création de centralités nouvelles au niveau de la commune ou de l'intercommunalité" et p.6 "Afin d'encourager l'exemplarité sur tout son territoire, la Région veillera à une répartition géographique équilibrée des quartiers retenus"
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	2	Délibération CR 43-16 p. 2 "Cette Aide (...) aura comme objectifs de favoriser la création de logements autour des gares des réseaux de transport en commun existants et à venir, tout en optimisant la mobilité au sein des quartiers et en promouvant un meilleur équilibre emploi-logement , conformément aux objectifs du Schéma directeur de la Région Île-de-France" (SDRIF)" Rapport CR 43-16 p.4 "Il doit s'agir de quartiers alliant logements, emplois , services et nature..." Règlement (CR 90-16) p.9, le 2ème objectif demandé est "Un quartier vivant, mixant logements, emplois et services de proximité". p.10 "Le projet favorise l'équilibre habitat-emploi".
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	1	Ces quartiers participent par définition et par leur localisation au rééquilibrage des équipements et services urbains. Rapport CR 43-16 p.6 "Afin d'encourager l'exemplarité sur tout son territoire, la Région veillera à une répartition géographique équilibrée des quartiers retenus"
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	Rapport CR 43-16 p.4 "soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même et la régénération du tissu urbain existant, en particuliers des friches..." et "Ils participeront à la limitation de l'artificialisation des sols"
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	Rapport CR 43-16 p.4 "Pour soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même et la régénération du tissu urbain existant, en particuliers des friches, la Région soutiendra la mutation de quartiers existants ayant un fort besoin de renforcement des équipements..." p.6 "Mobilité locale : intermodalité, circulations douces, logistique locale, soutien à la mobilité innovante et partagée" Règlement (CR 90-16) p.10 "l'accessibilité physique des aménagements et équipements" p.18 "résorption des coupures urbaines, création d'espaces verts de détente et de respiration, amélioration de la trame paysagère, déplacements piétons et cyclables, agriculture urbaine et jardins partagés, gestion écologique des espaces"...

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	2	Rapport CR 43-16 p.4 "favoriser la création de logements autour des gares et stations des réseaux de transport en commun existants et à venir, tout en optimisant la mobilité au sein des quartiers..." et "La Région entend que ces nouveaux quartiers puissent à l'avenir être bien desservis par les transports en commun : gares, stations de tramway, arrêts de bus à haut niveau de service. Il peut s'agir également des futurs quartiers qui seront autour des gares du Grand Paris»...
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	Règlement (CR 90-16) p.18 "résorption des coupures urbaines, création d'espaces verts de détente et de respiration, amélioration de la trame paysagère, déplacements piétons et cyclables, agriculture urbaine et jardins partagés, gestion écologique des espaces»... "Économes en espace, les quartiers préviennent le mitage des terres agricoles et des paysages naturels, construisent en priorité la ville sur la ville (reconversion de bâtiments existants et de friches) et limitent l'artificialisation de sols et leur imperméabilisation».
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	2	Idem
	5.3. Faire entrer la nature en ville	2	Idem
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	1	Rapport CR 43-16 p.4 "La Région entend que ces nouveaux quartiers puissent à l'avenir être bien desservis par les transports en commun : gares, stations de tramway, arrêts de bus à haut niveau de service. "
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	1	Rapport CR 43-16 p.4 "favoriser la transition écologique et l'innovation urbaine par la réduction de l'empreinte écologique des quartiers, le développement des circuits courts et circulaires et de nouvelles solutions d'efficacité énergétique». Règlement (CR 90-16) p.10 "résorption des coupures urbaines, création d'espaces verts de détente et de respiration, amélioration de la trame paysagère, déplacements piétons et cyclables, agriculture urbaine et jardins partagés, gestion écologique des espaces»... p.11 "Le quartier privilégie le développement de l'économie circulaire et des circuits courts, notamment en favorisant les activités agricoles destinées à la distribution locale ».
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	1	Rapport CR 43-16 p.4 "favoriser la transition écologique et l'innovation urbaine par la réduction de l'empreinte écologique des quartiers, le développement des circuits courts et circulaires et de nouvelles solutions d'efficacité énergétique». Règlement (CR 90-16) p.10 "résorption des coupures urbaines, création d'espaces verts de détente et de respiration, amélioration de la trame paysagère, déplacements piétons et cyclables, agriculture urbaine et jardins partagés, gestion écologique des espaces»... p.11 "Le quartier privilégie le développement de l'économie circulaire et des circuits courts, notamment en favorisant les activités agricoles destinées à la distribution locale».
	7.3. Préserver la ressource en eau	2	Rapport CR 43-16 p.6 " mobiliser le numérique pour une meilleure gestion urbaine, permettant des économies d'utilisation des ressources (eau, énergie) " Règlement (CR 90-16) p.10 " gestion alternative de l'eau ... le choix des matériaux..."
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	2	Rapport CR 43-16 p.10 "gestion alternative de l'eau... le choix des matériaux ..."
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	Rapport CR 43-16 p.5 " réduction de la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air " Règlement (CR 90-16) p.10 "aménagement permettent un meilleur traitement des pollutions, nuisances et risques. Ils participent notamment à l' amélioration de la qualité de l'air , à la réduction du bruit en milieu urbain, au traitement des sols pollués, la gestion des eaux pluviales et à la prise en compte des risques d'inondation dans les constructions».
	9.2. Limiter les nuisances sonores	2	Rapport CR 43-16 p.5 "réduction de la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air" Règlement (CR 90-16) p.10 "aménagement permettent un meilleur traitement des pollutions, nuisances et risques. Ils participent notamment à l'amélioration de la qualité de l'air, à la réduction du bruit en milieu urbain , au traitement des sols pollués, la gestion des eaux pluviales et à la prise en compte des risques d'inondation dans les constructions».
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	2	Règlement (CR 90-16) p.18 "résorption des coupures urbaines, création d' espaces verts de détente et de respiration , amélioration de la trame paysagère, déplacements piétons et cyclables, agriculture urbaine et jardins partagés, gestion écologique des espaces»... p.18 "Ils favorisent le maintien ou la restauration de la biodiversité et de la nature en ville. Rompant avec un urbanisme trop minéral, ils prévoient des actions de végétalisation et de restauration, de lutte contre l'îlot de chaleur urbain ».
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	2	Règlement (CR 90-16) p. 18 "Économies en espace, les quartiers préviennent le mitage des terres agricoles et des paysages naturels, construisent en priorité la ville sur la ville (reconversion de bâtiments existants et de friches) et limitent l'artificialisation de sols et leur imperméabilisation ». p.19 "aménagement permettent un meilleur traitement des pollutions, nuisances et risques. Ils participent notamment à l'amélioration de la qualité de l'air, à la réduction du bruit en milieu urbain, au traitement des sols pollués, la gestion des eaux pluviales et à la prise en compte des risques d'inondation dans les constructions ».
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	Rapport CR 43-16p.4 "favoriser la transition écologique et l'innovation urbaine par la réduction de l'empreinte écologique des quartiers, le développement des circuits courts et circulaires et de nouvelles solutions d'efficacité énergétique».p.6 " Mobilité locale : intermodalité, circulations douces , logistique locale, soutien à la mobilité innovante et partagée" p.18 "résorption des coupures urbaines, création d'espaces verts de détente et de respiration, amélioration de la trame paysagère, déplacements piétons et cyclables , agriculture urbaine et jardins partagés, gestion écologique des espaces»...A noter : on construit des nouveaux quartiers pour les nouvelles gares GPE en général
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	Rapport CR 43-16 p.4 "favoriser la transition écologique et l'innovation urbaine par la réduction de l'empreinte écologique des quartiers, le développement des circuits courts et circulaires et de nouvelles solutions d' efficacité énergétique ». p.4 "La Région entend que ces nouveaux quartiers puissent à l'avenir être bien desservis par les transports en commun : gares, stations de tramway, arrêts de bus à haut niveau de service". p.5 "transition énergétique et réduction de l'empreinte carbone : efficacité énergétique , production d'énergies renouvelables (réseaux de chaleur, chaufferies bois, géothermie de surface...)"
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	2	Rapport CR 43-16 p.5 "transition énergétique et réduction de l'empreinte carbone : efficacité énergétique, production d'énergies renouvelables (réseaux de chaleur, chaufferies bois, géothermie de surface...)"

14. Contrat d'aménagement régional

Synthèse

La création des Contrats d'aménagement régional (CAR) est entérinée par délibération du Conseil régional, de novembre 2016. La Région Île-de-France s'engage à soutenir les communes de plus de 2 000 habitants et les intercommunalités qui réalisent des programmes d'investissement concourant à l'aménagement et au développement durable du territoire régional.

Ces Contrats s'inscrivent dans le champ des compétences de la Région en aménagement, domaine où le document cadre de référence est le SDRIF.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts sollicités pour l'analyse, le Contrat promeut des projets cohérents avec les objectifs du SDRIF. Il converge avec près de la moitié des 34 objectifs du SDRIF, approuvé en décembre 2013, tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **De façon forte pour huit d'entre eux** : optimiser les espaces urbanisés (4.1.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), faire entrer la nature en ville (5.3.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), lutter contre l'îlot de chaleur urbain (9.3.), limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation (9.4.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.),
- **Et modérée ou indirecte pour six autres objectifs** : créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains (3.4.), préserver la ressource en eau (7.3.), gérer la ressource en matériaux (7.4.).

Aucun risque de divergence n'est noté.

Par ailleurs, tous les objectifs affichés dans les CAR (optimisation et requalification des équipements, espaces publics et du patrimoine historique, projets dans le domaine de l'environnement, circulations douces) sont convergents avec les orientations du SDRIF. Les valeurs promues par ce cadre régional sont cohérentes et complémentaires. Elles doivent favoriser l'émergence de projets locaux conformes aux attentes régionales.

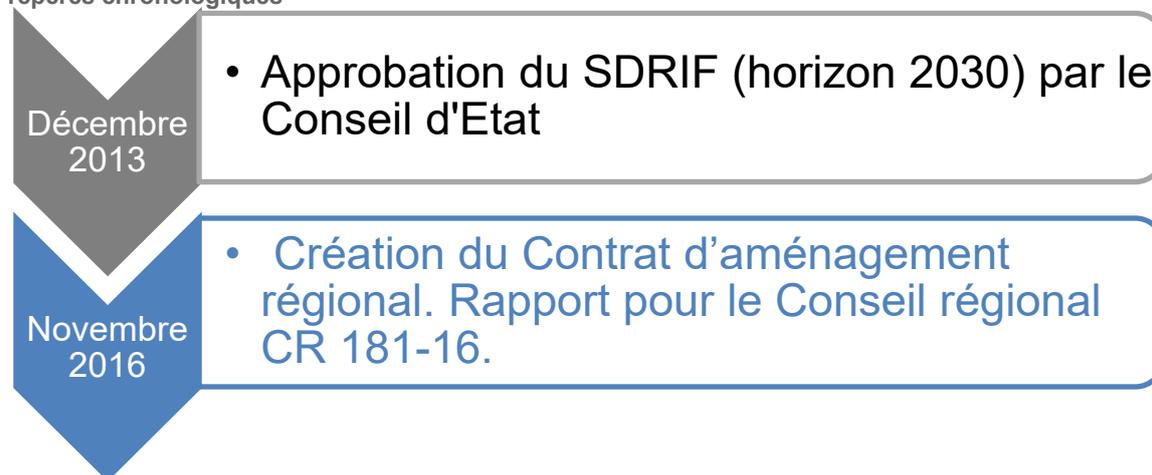
Repères chronologiques et juridiques

La création des Contrats d'aménagement régional, politique d'initiative régionale, est entérinée par délibération du Conseil régional, en novembre 2016. Ils remplacent les Contrats régionaux territoriaux préexistants.

La Région Île-de-France s'engage à soutenir les communes de plus de 2 000 habitants et les intercommunalités qui réalisent des programmes d'investissement concourant à l'aménagement et au développement durable du territoire régional.

Ces Contrats s'inscrivent dans le champ des compétences de la Région dans le domaine de l'aménagement. Bien qu'il n'y ait pas de relation juridique formalisée entre le CAR et le SDRIF approuvé en décembre 2013, celui-ci constitue le document cadre de l'aménagement régional. Selon le code de l'urbanisme, le SDRIF « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) assurer les conditions d'un développement durable de la région ».

Figure 1 - Du SDRIF à la création du Contrat d'aménagement régional, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Contrat d'aménagement régional

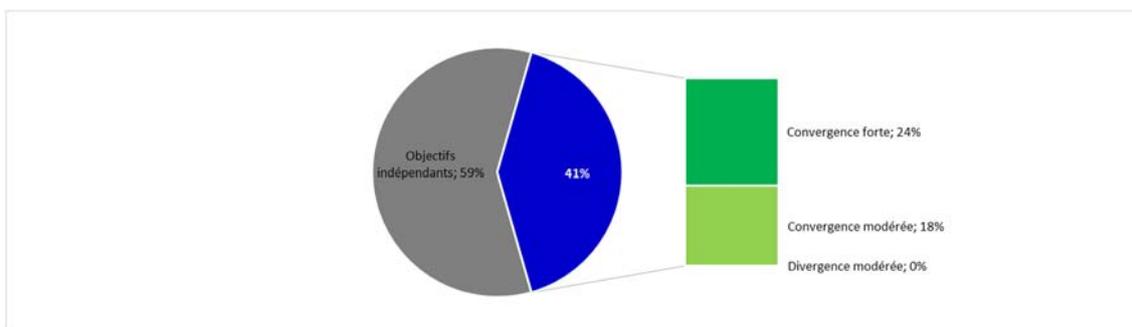
Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), l'amélioration de la vie quotidienne des franciliens (chapitre 3.) offre en particulier plusieurs champs d'interaction avec les objectifs des Contrats d'aménagement régional :

- L'accès à des équipements et services de qualité (chapitre 3.3) : « À l'échelle des bassins de vie, les polarités d'équipements et de services devront être confortées par une offre diversifiée dans le cadre de projets urbains de qualité, valorisant le cas échéant le caractère patrimonial et historique. »
- Le développement de modes de déplacement alternatifs à l'automobile, comme les circulations douces (chapitre 3.4)
- L'amélioration de l'espace urbain et son environnement naturel : « L'approche environnementale de l'urbanisme doit être développée dans les projets urbains locaux. Cela concerne les circulations douces, l'économie d'énergie, la réduction des déchets et des pollutions, la gestion de l'eau, la création d'espaces verts, la préservation de la biodiversité, etc., mais aussi les formes architecturales elles-mêmes. » (chapitre 3.5.)

Ces thématiques sont déclinées dans les orientations réglementaires du SDRIF (fascicule 3) :

- Les itinéraires pour les modes actifs sont associés aux opérations d'aménagement (chapitre 1.1),
- Les équipements de proximité qui contribuent à assurer la qualité de services sont à conforter prioritairement par la densification des tissus urbains existants (chapitre 2.1), y compris dans les bourgs, villages, hameaux. Ces équipements sont, en priorité de rayonnement intercommunal dans les agglomérations des pôles de centralités (chapitre 2.3.),
- Les aménagements doivent faire l'objet d'une bonne intégration environnementale. Divers thématiques sont abordées telles que l'alimentation en eau et en énergie, la gestion des déchets, des rejets, des eaux pluviales (chapitre 2.1),
- Les dernières orientations concernent la préservation et la valorisation de l'environnement : espaces verts, boisés ou naturels (chapitre 3.3. et 3.4), continuités, notamment écologiques (chapitre 3.5), espaces en eau (chapitre 3.6).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Contrat d'aménagement régional



Rappel des objectifs du Contrat d'aménagement régional au regard du SDRIF

L'article 2 du règlement relatif au Contrat d'aménagement régional détaille les objectifs des opérations éligibles au soutien régional. Tous ces objectifs, présentés ci-dessous, convergent avec ceux du SDRIF.

« Le Contrat accompagne tout investissement sur le patrimoine foncier et immobilier du maître d'ouvrage, notamment dans les champs de l'aménagement, des équipements culturels, sportifs et de loisirs de proximité, de la préservation des éléments patrimoniaux historiques non classés et vernaculaires, des circulations douces et de l'environnement :

1. Dans le domaine de l'aménagement, le Contrat permet de soutenir la réalisation ou l'amélioration d'équipements et d'espaces publics, en lien avec la rénovation ou la requalification du tissu urbain communal ou intercommunal.
2. En matière de culture, de sports et de loisirs, il peut accompagner la réalisation d'équipements de proximité répondant aux besoins des populations locales.
3. Concernant le patrimoine historique non classé et vernaculaire, l'accompagnement porte en priorité sur la restauration et la mise en valeur.
4. Au titre des déplacements, le Contrat peut être mobilisé pour la réalisation d'aménagements en faveur des circulations douces.

5. Dans le domaine de l'environnement, les financements peuvent porter sur des projets de compétence communale ou intercommunale, sur les thématiques suivantes : la réduction et la valorisation des déchets au niveau local, la nature et la biodiversité, la restauration des milieux aquatiques et humides, la rénovation énergétique du patrimoine des collectivités, le développement de l'économie circulaire. »

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Contrat d'aménagement régional permet d'étayer cette première approche.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Contrat d'aménagement régional

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du Contrat d'aménagement régional

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	1	1.1. Développer l'économie circulaire
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	1	1.1. Développer l'économie circulaire
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	1	Les Contrats d'aménagement qui financent l'implantation d'équipements et services publics prolongent cet objectif du SDRIF. 1. Dans le domaine de l'aménagement , réaliser et améliorer les équipements et espaces publics, en lien avec la rénovation ou la requalification du tissu urbain 2. En matière de culture, de sports et de loisirs , réaliser des équipements de proximité 3. Concernant le patrimoine historique non classé et vernaculaire , le restaurer et le mettre en valeur 4. Au titre des déplacements , réaliser des aménagements en faveur des circulations douces
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	1	5. Dans le domaine de l'environnement 5.1. Réduire et valoriser les déchets au niveau local

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	La plupart des équipements financés par les Contrats d'aménagement converge avec cet objectif du SDRIF. 1. Dans le domaine de l'aménagement , réaliser et améliorer les équipements et espaces publics, en lien avec la rénovation ou la requalification du tissu urbain 2. En matière de culture, de sports et de loisirs , réaliser des équipements de proximité 3. Concernant le patrimoine historique non classé et vernaculaire , le restaurer et le mettre en valeur 4. Au titre des déplacements , réaliser des aménagements en faveur des circulations douces 5. Dans le domaine de l'environnement 5.4. Rénover le patrimoine des collectivités, sur le plan énergétique
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	La plupart des équipements financés par les Contrats d'aménagement converge avec cet objectif du SDRIF. 1. Dans le domaine de l'aménagement , réaliser et améliorer les équipements et espaces publics, en lien avec la rénovation ou la requalification du tissu urbain 2. En matière de culture, de sports et de loisirs , réaliser des équipements de proximité 4. Au titre des déplacements , réaliser des aménagements en faveur des circulations douces
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	2	5. Dans le domaine de l'environnement 5.2. Préserver la nature et la biodiversité
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	4. Au titre des déplacements, réaliser des aménagements en faveur des circulations douces
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	1	5.3. Restaurer les milieux aquatiques et humides
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	1	5.5. Développer l'économie circulaire
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	l'échelle du bassin parisien		
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	2	5.2. Préserver la nature et la biodiversité
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	2	5.2. Préserver la nature et la biodiversité 5.3. Restaurer les milieux aquatiques et humides
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	4. Au titre des déplacements , réaliser des aménagements en faveur des circulations douces 5.5. Développer l'économie circulaire
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	5.4. Rénover le patrimoine des collectivités, sur le plan énergétique
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

15. Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région 2017-2025

Synthèse

La Convention avec l'établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF) pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région qui porte sur la période 2017-2025, a été approuvée par l'Assemblée régionale en novembre 2017. Elle s'inscrit dans le cadre des compétences de la Région en matière de logement et d'habitat et des orientations stratégiques d'aménagement fixées par le SDRIF, qui est cité une fois dans le texte.

La Région entend encourager fortement la construction de nouveaux logements en Île-de-France et participer directement à cet effort, en mobilisant le foncier dont elle est propriétaire, notamment celui des lycées. La convention a pour objectif de faciliter la construction, d'en diminuer le prix, de diversifier l'offre, tout en permettant l'amélioration de la qualité de vie des franciliens. Les parties se donnent pour objectif d'atteindre la réalisation de 1 000 logements (2017-2025).

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts sollicités pour l'analyse, la Convention promeut des projets cohérents avec les objectifs et orientations du SDRIF, notamment dans sa « charte Qualité Région ». La Convention converge avec la moitié environ des 34 objectifs du SDRIF :

- **De façon forte pour cinq d'entre eux** : construire 70 000 logements par an (1.1), améliorer la mixité habitat/emploi (3.3.), optimiser les espaces urbanisés (4.1.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.),
- **Et modérée ou indirecte pour onze autres objectifs** : viser 30 % de logements locatifs sociaux (1.2.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), faire entrer la nature en ville (5.3.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), préserver la ressource en eau (7.3.), gérer la ressource en matériaux (7.4.), maintenir et optimiser la logistique urbaine (8.2), lutter contre l'îlot de chaleur urbain (9.3.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).

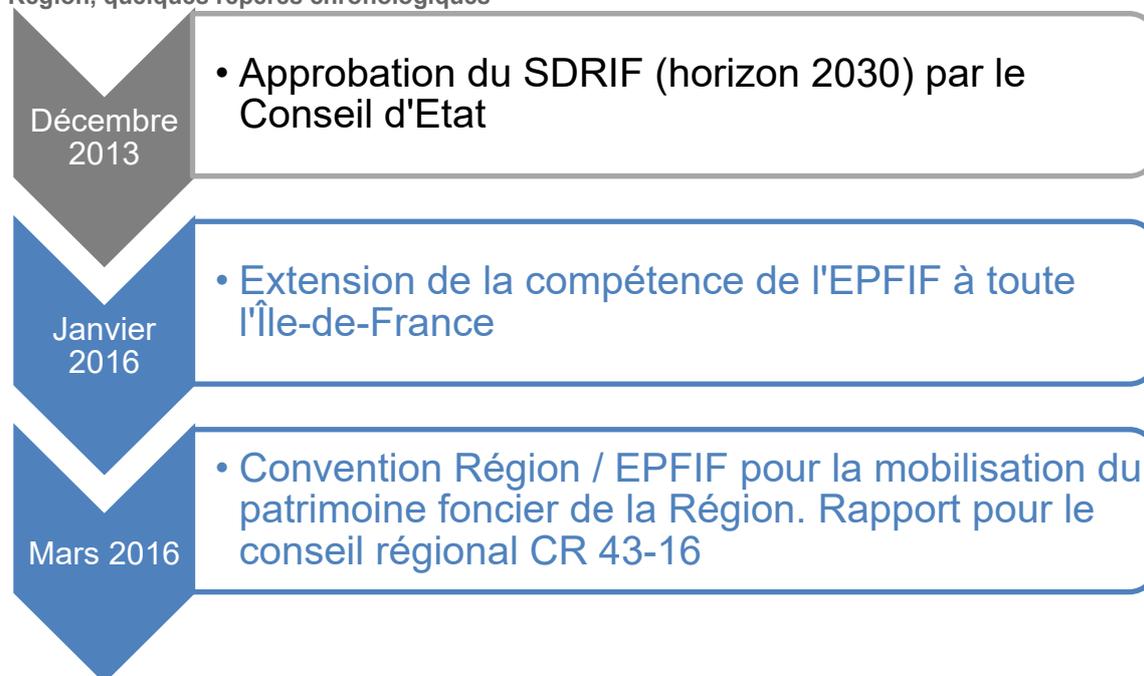
Les autres objectifs du SDRIF sont neutres pour cette politique régionale. Aucun risque de divergence n'est noté.

Repères chronologiques et juridiques

L'EPFIF, créé en 2006, est habilité à procéder à toutes acquisitions foncières et opérations immobilières et foncières de nature à faciliter les opérations d'aménagement et de construction et favoriser le développement durable et la lutte contre l'étalement urbain. Ces interventions contribuent en particulier à la réalisation de logements, notamment de logements sociaux. L'EPFIF est compétent sur l'ensemble du territoire de la région d'Île-de-France depuis le 1^{er} janvier 2016.

La Convention pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région est adoptée par l'Assemblée régionale en novembre 2017, cinq ans après l'approbation du SDRIF. Elle porte sur la période 2017-2025. Cette convention s'inscrit notamment dans le cadre des compétences de la Région en matière de logement et d'habitat (participation au financement, soutien à l'accès au logement et à l'amélioration de l'habitat) et des orientations stratégiques d'aménagement fixées par le SDRIF. Le SDRIF qui est d'ailleurs cité une fois dans la Convention constitue un document cadre pour ces opérations.

Figure 1 - Du SDRIF à la Convention Région-EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Convention Région-EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région

De grands défis identifiés dans le cadre **projet spatial régional** (fascicule 2) semblent faire écho aux objectifs de la Convention pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région.

« Le SDRIF a pour ambition de proposer un modèle de ville intense, faisant rimer densité et qualité de vie par une conception renouvelée des espaces bâtis, par une meilleure intégration de la nature en ville et par une offre de mobilité alternative » (Chapitre 1.2). « La ville compacte sera intense, mixte, active et dynamique ». « Certains terrains difficilement constructibles ou délaissés jusqu'alors seront davantage valorisés » (chapitre 2 .2).

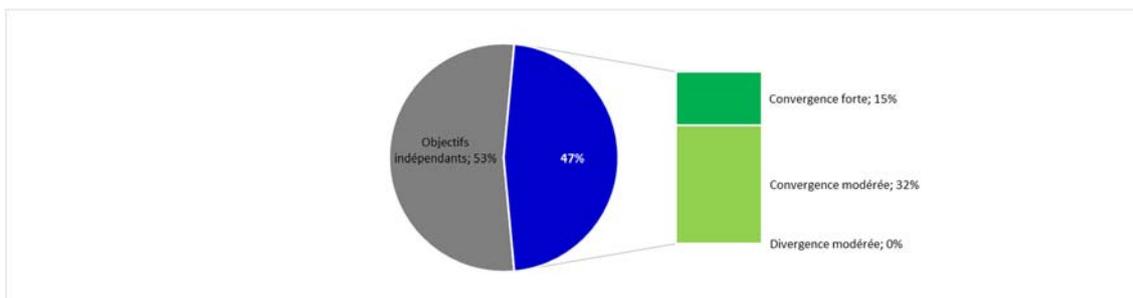
Plus précisément, l'amélioration de la vie quotidienne des franciliens (chapitre 3.) offre plusieurs champs d'objectifs partagés :

- la relance de la construction de logements (chapitre 3.1) : « Viser la construction de 70 000 logements par an (...) est une urgence absolue sociale et économique. C'est l'objectif premier du Schéma directeur ». La mobilisation foncière est un facteur actif de cette relance : « Afin de permettre la réalisation de l'objectif annuel de construction de 70 000 logements et de favoriser une meilleure régulation des prix fonciers, il est nécessaire de favoriser la mobilisation optimale des différentes ressources foncières en faveur du logement. »
- l'amélioration de la mixité habitat/emploi (chapitre 3.2.),
- l'amélioration de l'espace urbain et son environnement naturel (chapitre 3.5.).

Ces thématiques sont déclinées sur le plan spatial dans les **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3). Elles croisent certaines orientations communes (chapitre 2.1.), comme en matière de :

- mutation et densification des tissus existants : « Il conviendra de favoriser la mutabilité des terrains et la densification des constructions dans les tissus urbains existants, notamment en exploitant des friches et des enclaves urbaines. » Ces formes urbaines nouvelles prennent en compte divers enjeux locaux (environnement paysager, alimentation en eau, énergie, gestion de déchets et des eaux pluviales).
- construction de logements : « Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social »,
- mixité sociale : « L'offre locative sociale et intermédiaire, essentielle au fonctionnement de la région métropolitaine, doit être développée, ainsi que l'offre d'habitat spécifique »,
- intégration fonctionnelle : « Les projets urbains doivent intégrer des locaux d'activités de proximité aptes à recevoir les entreprises artisanales et de services, PME-PMI, accessibles et n'induisant pas de nuisances incompatibles avec la proximité de l'habitat. » « Les emplacements destinés aux commerces de proximité, voués à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, doivent être créés, maintenus et développés dans les espaces résidentiels ».

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région



Rappel des objectifs de la Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région au regard du SDRIF

La Région entend encourager fortement la construction de nouveaux logements en Île-de-France et participer directement à cet effort, en mobilisant le foncier dont elle est propriétaire, notamment celui des lycées. La convention a pour objectif de faciliter la construction, d'en diminuer le prix, de diversifier l'offre, tout en permettant l'amélioration de la qualité de vie des franciliens. La Région a sollicité l'EPFIF pour assurer, en lien avec les collectivités concernées, le portage et le développement de sites identifiés porteurs de foncier.

Les parties se donnent pour objectif d'atteindre la réalisation de 1 000 logements (2017-2025). Au-delà des objectifs de logement, la programmation pourra contenir une part d'activité économique.

La charte qualité Région expose clairement les attendus régionaux en termes de durabilité, d'innovation, d'économies en énergie et en ressources. Elle définit trois axes pour traduire la démarche. Tous ces objectifs, détaillés ci-dessous, sont en rapport avec ceux du SDRIF.

1. Un projet inscrit dans son territoire.

La qualité urbaine des projets au service de la qualité du cadre de vie.

L' intégration des déplacements au service du projet

Prise en compte de la biodiversité du site

Gestion des eaux pluviales et maintien de la perméabilité des sols

2. Un projet innovant en termes de programmation et de gestion.

Mixité d' usages

La gestion future, une préoccupation (dans le cadre d'une mixité fonctionnelle en sein d'un même immeuble)

3. Un projet soucieux du confort et de la qualité de vie.

Confort thermique et ensoleillement

Confort d' usage et d' habitabilité.

Confort et qualité des espaces extérieurs

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux de la Convention permet d'étayer cette première approche.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Convention Région/EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	2	Exposé des motifs (rapport CR 2017-182) : "[La région] entend participer directement à l'effort de construction et a décidé de mobiliser le foncier dont elle est propriétaire, notamment celui des lycées" Art. 6 de la convention : "Les tènements fonciers détachables sont mobilisés principalement pour soutenir l'offre de logements en Île-de-France. Les parties se donnent pour objectif d'atteindre la réalisation de 1 000 logements».
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	1	Exposé des motifs (rapport CR 2017-182) : " la Région souhaite encourager fortement l'offre de nouveaux logements en Île-de-France afin d'en diminuer le prix, et s'est fixée comme priorité de faciliter la construction et de diversifier l'offre». Article 6 : "La programmation des opérations sera définie au cas par cas en lien avec les collectivités, notamment pour la part de logements locatifs sociaux qui sera fixée en conformité avec le Plan Pluriannuel d'Investissement de l'EPF IF et selon les besoins exprimés par la commune et, le cas échéant, l'établissement public de coopération intercommunale compétent».
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	des grands ensembles		
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	1	Charte qualité Région : "La qualité urbaine des projets (...) se fera dans un souci d'adaptation au contexte urbain (...) et le développement, si le site s'y prête, d'une programmation mixte permettant l'installation d'activités innovantes , d'espaces liés à la proximité des établissements d'enseignement ou encore d'activités faisant partie des stratégie de développement de la Région comme la micro logistique urbaine ou la smart Région ". Charte qualité Région : "Une attention particulière sera également apportée à la mixité fonctionnelle. Là où c'est possible, les projets devront intégrer une programmation économique des rez-de-chaussée (commerces, locaux d'activité, ...), proposer des espaces dédiés à la micro logistique urbaine, à l'innovation permettant de créer des synergies avec le monde de l'enseignement, à l'installation de start-up ou encore des espaces de co-working ".
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	2	Exposé des motifs (rapport CR 2017-182) : "développer des opérations immobilières permettant la création de logements, la réalisation des projets d'équipements publics des collectivités en Île-de-France ou une part d'activité économique en lien avec l'identité du site et notamment avec la structure pédagogique du lycée concerné". Charte qualité Région : "Une attention particulière sera également apportée à la mixité fonctionnelle . Là où c'est possible, les projets devront intégrer une programmation économique des rez-de-chaussée (commerces, locaux d'activité, ...), proposer des espaces dédiés à la micro logistique urbaine, à l'innovation permettant de créer des synergies avec le monde de l'enseignement, à l'installation de start-up ou encore des espaces de co-working ".
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	Titre 1 de la convention : "La Région (...) élabore à ce titre une politique en vue de garantir (...) la maîtrise de la croissance urbaine et démographique, une gestion économique de l'espace, un développement durable du territoire" => De fait, la mobilisation du foncier des lycées contribue à la densification des espaces urbanisés existants. Titre 1 du préambule à la convention : "La démarche d'optimisation et de rationalisation du foncier régional en vue de sa mobilisation en faveur du logement s'inscrit pleinement dans les objectifs tant quantitatifs que qualitatifs de l'EPF IF qui a pour vocation d'accompagner opérations des collectivités et de créer les conditions de leur mise en œuvre".
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	Exposé des motifs (rapport CR 2017-182) : "développer des opérations immobilières permettant la création de logements, la réalisation des projets d'équipements publics des collectivités en Île-de-France ou une part d'activité économique en lien avec l'identité du site et notamment avec la structure pédagogique du lycée concerné".
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	Titre 1 de la convention : "La Région (...) élabore à ce titre une politique en vue de garantir (...) la maîtrise de la croissance urbaine et démographique, une gestion économique de l'espace, un développement durable du territoire"

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
ouverts et les paysages			=> De fait, la mobilisation du foncier des lycées contribue à la densification des espaces urbanisés existants.
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	1	Charte qualité Région : "Prise en compte de la biodiversité du site La biodiversité est un enjeu fort et il est nécessaire que chaque projet puisse concevoir des solutions pour conforter et préserver la biodiversité, et participer à la création ou au développement de la nature en ville selon sa possibilité, mais également sa localisation».
6. Garantir un de système transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	1	Charte qualité Région : "Ces opérations seront aussi l'occasion de renforcer ou de créer, quand elle est inexistante, une liaison entre le lycée et la ville". "L'intégration des déplacements au service du projet. Afin de favoriser les modes de déplacement actifs, le prestataire devra réfléchir le projet en fonction de la proximité et des accès aux transports en commun, de façon à favoriser la circulation piétonne et cycle vers le centre-ville et les stations de transport».
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	1	Charte qualité Région : " Gestion des eaux pluviales et maintien de la perméabilité des sols . Les projets de construction ont souvent pour conséquence d'imperméabiliser les sols et de déséquilibrer l'écoulement naturel des eaux pluviales et la perte de vie des sols».
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	1	Charte qualité Région : "Cette consultation s'inscrit également dans la volonté de la Région de promouvoir l'émergence d'une région durable, innovante, économe en énergie et en ressources naturelles à travers les qualités environnementales, architecturales et la recherche d'une meilleure qualité du cadre de vie». Charte qualité Région : "La consultation se fera sur la base de la Charte Qualité région, qui met en avant la qualité architecturale et spatiale des projets, les projets innovants, la qualité des logements ou le système constructif, les choix de matériaux écologiques , l'insertion du projet à la ville et son environnement, l'obligation aux promoteurs de dédommager les architectes pour leur production".
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	1	Charte qualité Région : "La qualité urbaine des projets (...) fera dans un souci d'adaptation au contexte urbain (...) et le développement, si le site s'y prête, d'une programmation mixte permettant l'installation (...) d'activités faisant partie des stratégies de développement de la Région comme la micro logistique urbaine ».
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	1	Charte qualité Région : " Différents dispositifs, à l'échelle de l'îlot (espaces extérieurs présentant une diversité écologique, continuité et/ou complémentarité des stratégies paysagères de l'espace public, ...) ou du bâtiment (toitures végétalisées, végétalisation des balcons, des façades, ...) peuvent être mis en place». Charte qualité Région : "Prise en compte de la biodiversité du site La biodiversité

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			est un enjeu fort et il est nécessaire que chaque projet puisse concevoir des solutions pour conforter et préserver la biodiversité, et participer à la création ou au développement de la nature en ville selon sa possibilité, mais également sa localisation».
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	1	Charte qualité Région : " Différents dispositifs, à l'échelle de l'îlot (espaces extérieurs présentant une diversité écologique, continuité et/ou complémentarité des stratégies paysagères de l'espace public, ...) ou du bâtiment (toitures végétalisées, végétalisation des balcons, des façades, ...) peuvent être mis en place». Charte qualité Région : "Prise en compte de la biodiversité du site La biodiversité est un enjeu fort et il est nécessaire que chaque projet puisse concevoir des solutions pour conforter et préserver la biodiversité, et participer à la création ou au développement de la nature en ville selon sa possibilité, mais également sa localisation».
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	1	Exposé des motifs (rapport CR 2017-182) : "Un concours d'opérateurs / architectes sera lancé, en lien avec les communes, sur la base d'un cahier des charges définissant un Label Région pour promouvoir la qualité architecturale des projets, des matériaux, de leur durabilité et la qualité spatiale des logements, des espace communs, de l'insertion au site ou de l'innovation et tout ceci dans le cadre du choc de simplification pour la construction des logements».Charte qualité Région : "Cette consultation s'inscrit également dans la volonté de la Région de promouvoir l'émergence d'une région durable, innovante, économe en énergie et en ressources naturelles à travers les qualités environnementales, architecturales et la recherche d'une meilleure qualité du cadre de vie». "Confort thermique et ensoleillement. Afin de garantir le confort thermique et l'ensoleillement nécessaire aux logements, tout en assurant une réduction de la consommation énergétique, l'objectif est de réduire les besoins par la conception des bâtiments».
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	1	Exposé des motifs (rapport CR 2017-182) : "Un concours d'opérateurs / architectes sera lancé, en lien avec les communes, sur la base d'un cahier des charges définissant un Label Région pour promouvoir la qualité architecturale des projets, des matériaux, de leur durabilité et la qualité spatiale des logements, des espace communs, de l'insertion au site ou de l'innovation et tout ceci dans le cadre du choc de simplification pour la construction des logements». Charte qualité Région : "Confort thermique et ensoleillement. Il est demandé d'atteindre au moins les performances énergétiques des usages réglementaires et de promouvoir, si le montage de projet le permet, l'utilisation des énergies renouvelables».

16. Plan vélo (2018-2020)

Synthèse

L'élaboration du Plan vélo, lancée par délibération régionale de juillet 2016, débute par une large phase de concertation. Le Plan vélo régional est adopté par l'Assemblée régionale en mai 2017.

Le Plan vélo définit de nouvelles orientations afin de développer la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien. C'est une politique volontaire d'initiative régionale. Il n'y a pas de lien juridique entre le Plan vélo et le SDRIF, approuvé en décembre 2013.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs du Plan vélo et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Près du quart des 34 objectifs du SDRIF converge avec ce schéma tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Six objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le Plan vélo** : garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), développer l'urbanisation à proximité des transports (4.3.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), limiter les nuisances sonores (9.2.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.).

- **Deux autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1).

L'insertion des modes actifs dans les aménagements urbains, tout particulièrement à proximité des points d'échanges multimodaux, dans les tissus urbains densifiés, pour les franchissements fait partie des orientations réglementaires du SDRIF, qui prolonge le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). En visant le développement de ces infrastructures, les orientations du SDRIF introduisent un levier particulièrement utile à l'accroissement de la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien promu par le Plan vélo. Les lieux de dessertes actives spécifiquement mentionnés par le SDRIF incluent les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires, les espaces ouverts et équipements de loisirs.

Par ailleurs, l'une des trois orientations du Plan vélo, portant sur les infrastructures cyclables, la sécurité et l'intermodalité, converge avec les objectifs du SDRIF. Les deux autres, sans lien avec le SDRIF, apportent des compléments portant sur l'usage du vélo (développement des services pour les cyclistes et promotion du vélo).

Repères chronologiques et juridiques

L'élaboration du Plan vélo, lancée par délibération régionale de juillet 2016, débute par une large phase de concertation avec les différents acteurs franciliens du vélo.

Le Plan vélo régional est adopté par l'Assemblée régionale en mai 2017. Il se substitue à la délibération précédente votée en 2014 (Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable et Dispositif « déplacements à vélo en Île-de-France »).

Le Plan vélo est une politique volontaire d'initiative régionale. Il n'y a pas de lien juridique entre le Plan vélo et le SDRIF, approuvé en décembre 2013.

Figure 1 - Du SDRIF au Plan vélo, quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan vélo

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), la pratique du vélo est au cœur de différents enjeux présentés dans les parties 1 et 2 (1.1 Agir pour une Île-de-France plus solidaire, 1.2 Anticiper les mutations environnementales, 2.1 Le modèle francilien de développement durable ; 2.3 les grands enjeux du projet spatial régional). Les parties suivantes abordent d'une part les objectifs liés aux modes actifs de déplacement pour améliorer la vie quotidienne des Franciliens (3.3 Garantir l'accès à des équipements et services publics de qualité, 3.4 Concevoir des transports pour une ville moins dépendante à l'automobile) et d'autre part consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France (4.3 Valoriser les équipements attractifs, 4.4 Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Île-de-France).

Le développement de l'usage du vélo a toute sa place dans le projet spatial régional qui prône une amélioration de la desserte locale, notamment en modes actifs, dans le prolongement des grandes infrastructures de transports collectifs. Différentes synergies avec d'autres orientations du projet spatial régional sont mises en avant :

- La promotion d'une ville des courtes distances va dans le sens d'une ville intense, riche notamment en services et aménités urbaines. La compacité des tissus urbains permet la pratique accrue de la marche et du vélo, sans oublier une meilleure gestion du temps, facteur de qualité de vie urbaine.
- Un meilleur équilibre entre l'habitat, l'emploi encourage en particulier une mobilité quotidienne apaisée via les modes actifs pour chaque bassin de vie,
- La marche et, d'une façon générale, les modes doux de déplacement (vélos, rollers, etc.) sont de bons exemples des interactions entre santé et urbanisme,
- Le renchérissement du coût des énergies fossiles incitent à limiter la dépendance à l'automobile, à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes actifs,
- Ils contribuent à un avantage relatif en termes d'énergie et de gaz à effet de serre et permettent d'améliorer l'efficacité environnementale et énergétique. Cette mutation généralisée des usages des déplacements est posée comme un élément fort du SDRIF qui permet d'atteindre ces objectifs environnementaux.

Le SDRIF précise que la promotion des modes actifs doit s'insérer dans un ensemble renouvelé de politiques publiques, qui concernent la conception, l'aménagement et la requalification de l'espace public de voirie. L'évolution de la réglementation, la réduction des vitesses en ville, la constitution d'un réseau régional d'itinéraires cyclables dédiés, une politique active de stationnement doivent également permettre au vélo de trouver en Île-de-France une place très notablement renforcée, comme mode de transport à part entière.

Des services, tels que des parcs à vélos devront être proposés autour des polarités multimodales.

Pour le SDRIF, les aménagements cyclables devront être intensifiés aussi bien dans l'agglomération centrale que dans les espaces relativement éloignés du cœur de la métropole, afin d'assurer un grand nombre de liaisons :

- Ils participent à l'amélioration de la desserte locale des espaces verts, des pôles d'enseignement supérieur et de recherche,
- Le réseau de liaisons vertes permet de relier le cœur de métropole aux massifs forestiers périphériques et à l'espace rural, de connecter entre eux les espaces boisés et de faciliter l'accès aux espaces récréatifs dont les bases de plein air et de loisirs (Îles de loisirs), aux sites touristiques de l'ensemble du territoire. Ce réseau structurant de liaisons vertes intègre les véloroutes et est relayé par d'autres réseaux, comme le réseau cyclable.
- Dans l'agglomération centrale, ils intégreront les avenues multimodales apaisées qui seront créées à moyen terme et garantiront une bonne articulation entre ces axes multimodaux et leur environnement urbain,
- Ils constituent des éléments de valorisation des berges, notamment dans leurs fonctions écologiques (renaturation, etc.) et d'agrément,
- Ils permettent un traitement des zones d'interface et de lien entre la ville et la campagne, comme espace de valorisation commun.

Les orientations réglementaires du SDRIF (fascicule 3) portent naturellement l'accent sur l'organisation spatiale du territoire. La question des déplacements en vélo est intégrée aux modes actifs. Elle est principalement abordée dans le chapitre 1.1 dédié aux infrastructures de transport, introduit de la façon suivante :

« Le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs (marche et vélo). Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie. »

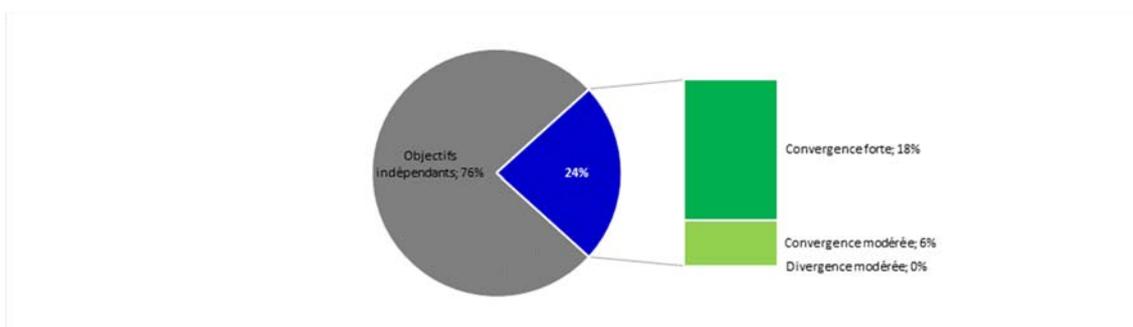
Néanmoins, « les modes actifs de déplacement ne font pas l'objet d'une représentation sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. » (p. 17)

Quelques orientations réglementaires intègrent la question des modes actifs :

- Les aménagements de voiries du réseau principal et les nouveaux franchissements doivent intégrer la circulation des transports collectifs ainsi que l'insertion de modes actifs et la continuité de leurs itinéraires, en fonction des études de trafic.
- Les itinéraires pour les modes actifs seront développés à l'occasion des opérations d'aménagement. Ils doivent notamment relier, pour la mobilité quotidienne, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts et équipements de loisirs.

De façon générale, toutes les orientations visant à promouvoir la compacité (chapitre 2 « polariser et équilibrer ») sont favorables à la pratique du vélo et contribue à la conversion écologique du modèle de développement francilien.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Plan vélo



Rappel des objectifs du Plan vélo au regard du SDRIF

Le rapport souligne que le développement de l'usage du vélo répond à des enjeux franciliens importants en termes de mobilité, de qualité de l'air, de lutte contre le bruit, de santé, de soutien au tourisme ou encore d'activités sportives. Il note que cet usage conduit à une amélioration du cadre de vie, favorise l'accès à l'emploi, aux équipements scolaires et aux services.

Le Plan vélo définit de nouvelles orientations afin de développer la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien. Ce Plan s'appuie sur les initiatives des territoires pour apporter une réponse concrète et globale aux usagers. L'objectif est de provoquer un basculement dans l'usage du vélo.

Les trois objectifs du Plan sont précisés dans le rapport CR 151-16 (annexe 1 à la délibération).

C'est sur le premier objectif, portant sur les infrastructures cyclables, la sécurité et l'intermodalité que se concentrent les convergences avec le SDRIF. Certains objectifs du Plan vélo, mentionnés dans le rapport, ne sont toutefois pas portés dans cette annexe. Ils seront cités en tant que de besoin au cours de l'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Plan vélo.

1. Sur les infrastructures cyclables, sécurité et intermodalité

- 1.1 Redéfinir et compléter le réseau cyclable régional ;
- 1.2 Résorber les grandes coupures sur les liaisons cyclables structurantes ;
- 1.3 Développer l'offre de stationnement vélo.

Les objectifs suivants, qui portent sur l'usage du vélo et sa promotion, sont peu en relation avec les thématiques de l'aménagement régional, mais tout à fait complémentaires à celles-ci.

2. Sur le développement des services pour les cyclistes

- 2.1. Développer un calculateur vélo ;
- 2.2. Etudier les freins relatifs à l'achat ou à la location de vélos notamment à assistance électrique ;
- 2.3. Soutenir la création de points vélo ;
- 2.4. Lutter contre le vol et sécuriser le stationnement ;

2.5. Déployer le label 'Accueil Vélo' en Île-de-France.

3. Sur la promotion du vélo

3.1. Mettre en place un portail internet vélo régional ;

3.2. Valoriser en particulier le volet vélo du Plan Sport Oxygène ;

3.3. Intégrer le vélo dans les plans de déplacements des entreprises, des établissements scolaires ou universitaires ;

3.4. Prendre en compte le vélo dans le futur Plan de déplacement des services de la Région ;

3.5. Mettre en œuvre une campagne de communication de la Région sur le développement du vélo.

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Plan vélo permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan vélo

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan vélo

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Élément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	L'enjeu de la création d'emploi, s'il n'est pas affiché au titre des objectifs du Plan vélo est néanmoins mentionné dans le rapport. Rapport CR 151-16, p. 6 "Le renforcement de la pratique cyclable peut générer la création d'emplois directs et indirects notamment dans les secteurs touristique, industriel ou des services. "
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	0	
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	1	L'amélioration de la cyclabilité contribue, par l'amélioration des accessibilités, à renforcer les centralités territoriales. Rapport CR 151-16, p. 6 "Le développement du vélo participe au renouveau des centres urbains et des bourgs en favorisant l'accès aux commerces et services de proximité. Il facilite également les sorties d'agglomération, l'accès aux poumons verts, aux vallées fluviales et aux îles-de-loisirs franciliennes».
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	Le développement de l'accès au vélo ainsi que des infrastructures cyclables renforce les accessibilités territoriales. Rapport CR 151-16, p. 6 "Le vélo (...) est accessible à une grande partie de la population francilienne et favorise l'accès à l'emploi, aux équipements scolaires et aux services". "Le développement du vélo participe au renouveau des centres urbains et des bourgs en favorisant l'accès aux commerces et services de proximité. Il facilite également les sorties d'agglomération, l'accès aux poumons verts, aux vallées fluviales et aux îles-de-loisirs franciliennes". L'amélioration des infrastructures cyclables contribue à cet objectif du SDRIF. Objectif 1. Sur les infrastructures cyclables, sécurité et intermodalité
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	2	Le vélo est un mode puissant de rabattement vers le réseau lourd de transport en commun, il permet de renforcer le lien-urbanisme transport sur des périmètres étendus autour des gares et stations. Rapport CR 2017-077, p. 4 « La Région va lancer un appel à projets sur 3 ans (élaboration en 2017, plan d'actions sur 2018-2020) autour d'une ou plusieurs territoires à fort enjeu régional (zone d'emploi et d'éducation, de quartiers de gares) pour développer la pratique cyclable. » L'amélioration des infrastructures cyclables contribue à cet objectif du SDRIF. Objectif 1. Sur les infrastructures cyclables, sécurité et intermodalité
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	1	Cet objectif du SDRIF vise notamment l'aménagement de voies rapides apaisées et multimodales. Ainsi, le vélo est une alternative de transport crédible pour les courtes et moyennes distances et à ce titre peut contribuer à alléger les trafics sur des réseaux métropolitains saturés. Cette idée se retrouve dans le Plan vélo. Pour mémoire, objectifs du Plan vélo concernés : Rapport CR 2017-077, p. 6 "Disposer d'un réseau cyclable continu, alliant aménagements dédiés au vélo, zones de circulation apaisées, équipement et jalonnement, reste au cœur des préoccupations des usagers du vélo dans leurs pratiques quotidiennes. C'est pourquoi les actions du Plan Vélo Régional viseront à : - Renforcer la continuité des réseaux cyclables pour développer un réseau fin, hiérarchisé, sécurisé et lisible ; - Résorber les principales coupures urbaines. - Jalonner les itinéraires pour garantir la lisibilité des liaisons cyclables». L'amélioration des infrastructures cyclables contribue à cet objectif du SDRIF. Objectif 1. Sur les infrastructures cyclables, sécurité et intermodalité
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	Le Plan Vélo a pour premier objectif de faire du vélo un mode de transport du quotidien qui participe à structurer les bassins de déplacement. Rapport CR 2017-077 p. 3 "La Région se dote ainsi des moyens pour atteindre un triplement du volume de déplacements à vélo à horizon 2021 par rapport à 2010 en privilégiant l'intermodalité et le rabattement vers les gares, les déplacements domicile-travail ainsi que la pratique scolaire et des étudiants". p. 6 "Disposer d'un réseau cyclable continu, alliant aménagements dédiés au vélo, zones de circulation apaisées, équipement et jalonnement, reste au cœur des préoccupations des usagers du vélo dans leurs pratiques quotidiennes. C'est pourquoi les actions du Plan Vélo Régional viseront à : - Renforcer la continuité des réseaux cyclables pour développer un réseau fin, hiérarchisé, sécurisé et lisible ; - Résorber les principales coupures urbaines. - Jalonner les itinéraires pour garantir la lisibilité des liaisons cyclables". p. 18 "Seules peuvent être financées les opérations situées dans un rayon de deux kilomètres autour d'un pôle qu'il soit de niveau local (pôle d'accès depuis les bassins de vie), de niveau 2 (pôle de desserte des secteurs denses), de niveau 1 (grand pôle de correspondance) ou d'une gare du Grand Paris". L'amélioration des infrastructures cyclables contribue à cet objectif du SDRIF. Objectif 1. Sur les infrastructures cyclables, sécurité et intermodalité

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	Le vélo est un mode de déplacement ne générant aucune pollution atmosphérique. Rapport CR 151-16, p. 6 "Favoriser l'usage du vélo est un moyen efficace pour agir face aux défis climatiques et environnementaux : amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances (bruit), amélioration du cadre de vie. Ces éléments figurent naturellement dans le Plan Air de la Région».
	9.2. Limiter les nuisances sonores	2	Le vélo est un mode de déplacement silencieux. Rapport CR 151-16, p. 6 "Favoriser l'usage du vélo est un moyen efficace pour agir face aux défis climatiques et environnementaux : amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances (bruit) , amélioration du cadre de vie. Ces éléments figurent naturellement dans le Plan Air de la Région».
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	Le vélo est un mode de déplacement ne générant aucun GES. Rapport CR 151-16, p. 6 "Favoriser l'usage du vélo est un moyen efficace pour agir face aux défis climatiques et environnementaux : amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances (bruit), amélioration du cadre de vie. Ces éléments figurent naturellement dans le Plan Air de la Région».
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

17. Plan régional anti-bouchons et pour changer de route (2016-2020)

Synthèse

Le Plan régional anti-bouchons et pour changer de route est lancé par délibération en septembre 2016. Il est adopté en mars 2017, après une période d'échanges avec les Départements et l'Etat.

Le Plan souligne le défi à relever pour l'Île-de-France, métropole de rang mondial. Le réseau routier doit contribuer tout à la fois à la performance économique de la région et être le support d'usages modernes, performants et respectueux de l'environnement.

Il n'y a pas de lien juridique entre le SDRIF, approuvé en décembre 2013 et ce Plan d'initiative régionale.

Points de convergence

Selon l'avis des experts auditionnés pour cette analyse, la plupart des objectifs du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route et du SDRIF sont cohérents. Près d'un tiers des 34 objectifs du SDRIF convergent avec ce Plan tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Trois objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le Plan régional anti-bouchons et pour changer de route** : réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), limiter les nuisances sonores (9.2.),

- **Huit autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1.), améliorer l'ouverture au niveau national et international (6.3.), structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien (8.3.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.).

Le Plan régional anti-bouchons et pour changer de route s'appuie notamment sur le SDRIF et le PDUIF pour justifier, d'un point de vue juridique, ses interventions sur le domaine routier, suite à la suppression pour les Régions de la clause générale de compétences. Le Plan définit des « compléments d'infrastructures indispensables » qu'« il faut mener à bien » en priorisant les projets inscrits au SDRIF et au PDUIF. Cette cohérence facilite sans doute l'appropriation globale de la stratégie régionale par les acteurs locaux, les départements en particulier.

La faisabilité des infrastructures de transport dépend notamment des orientations du SDRIF, qui prévoient la préservation des emprises y afférentes. En ce qui concerne le réseau routier, cela recouvre en cohérence avec le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) :

- des projets d'infrastructures et des itinéraires à requalifier inscrits sur la CDGT (autoroute, voie rapide, réseau routier principal),
- l'insertion des modes actifs dans les aménagements urbains.

Les orientations du SDRIF introduisent un levier indispensable à la mise en œuvre de ces projets, qui fait écho aux dispositions de « soutien aux actions de lutte contre la congestion » du Plan anti-bouchons (axe 1).

Notons, sur un autre plan, que le Plan anti-bouchons contribue à la réalisation des objectifs du SDRIF « limiter les nuisances sonores et les pollutions de l'air » par différentes actions innovantes, en particulier dans le cadre du développement de la Smart Région dans les transports (axe 2.)

L'amélioration de l'accessibilité aux équipements, services et infrastructures est une orientation constante du SDRIF, qui laisse place à plus de souplesse. Ces orientations doivent être précisées dans le cadre des documents d'urbanisme locaux.

Par ailleurs, quelques-unes des actions du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route convergent avec les objectifs du SDRIF (Traitements ponctuels des zones de congestion, Amélioration des rabattements, accès aux gares, Mise en œuvre des aménagements routiers du SDRIF et du

PDUIF, intégration environnementale des infrastructures routières et desserte des zones d'activités). Les autres, sans lien avec celui-ci, l'enrichissent de compléments thématiques.

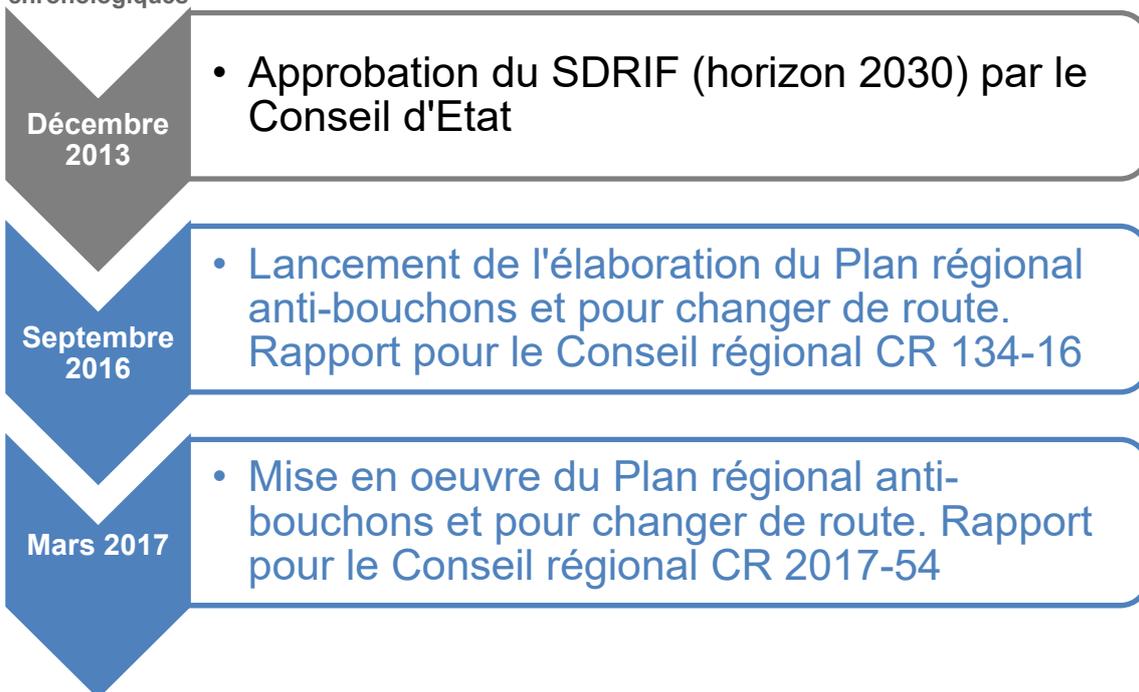
Repères chronologiques et juridiques

L'élaboration du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route est lancée en septembre 2016 par délibération du Conseil régional. Il a vocation à se substituer en partie au Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable de juin 2014. Des échanges sont menés avec les Départements et l'Etat. Une nouvelle délibération approuvant la mise en œuvre du Plan est adoptée en mars 2017, permettant d'engager les actions, de lancer les appels à projets innovants en direction des entreprises, des territoires et des gestionnaires de voirie.

La Région définit dans le cadre de cette politique, un réseau routier d'intérêt régional (RRIR) en tenant compte des projets inscrits au SDRIF et au PDUIF. La loi NOTRe ayant supprimé la clause de compétence générale des Régions, l'intervention des Régions sur les aménagements routiers est désormais limitée aux actions prévues par la loi, comme en ce qui concerne les équipements collectifs représentant un intérêt régional direct (3° de l'article L4111-1 du CGCT).

S'il n'y a pas de lien juridique entre le SDRIF, approuvé en décembre 2013 et ce Plan d'initiative régionale, le SDRIF constitue un cadre important puisqu'il : « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) coordonner l'offre de déplacement (...) afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. Il détermine notamment (...) la localisation des grandes infrastructures de transport. »

Figure 1 - Du SDRIF au Plan régional anti-bouchons et pour changer de route, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le Plan régional anti-bouchons et pour changer de route

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), les questions relatives à la congestion dans les systèmes de transport sont abordées, notamment dans le chapitre 3.4.

La congestion du système de transport régional concerne aussi bien les transports en commun, les gares parisiennes que le réseau viaire à caractère magistral aux heures de pointe. Elle est source de nuisances environnementales importantes, pénalise l'attractivité économique et l'emploi ainsi que la qualité de vie des habitants.

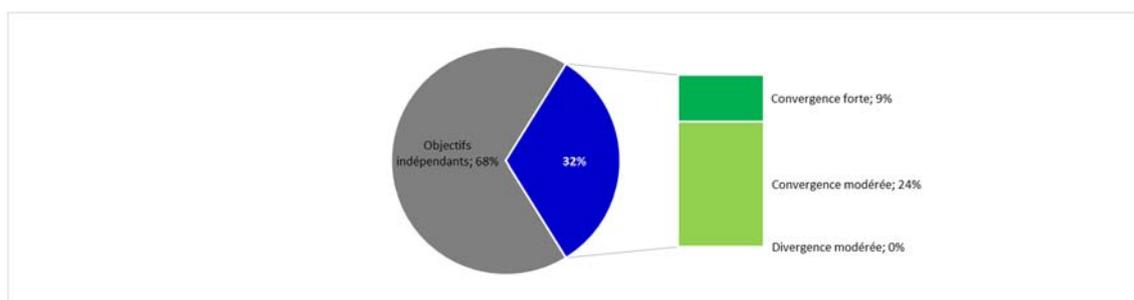
Pour répondre à ce défi économique, social et environnemental, le SDRIF promeut une approche globale des déplacements en associant les enjeux routiers aux enjeux des transports collectifs. Il privilégie des solutions durables consistant à :

- développer rapidement et équitablement le réseau de transports collectifs et plus généralement les modes alternatifs au véhicule particulier,
- permettre aux populations de trouver en zone dense, à proximité des réseaux de transports collectifs performants, un habitat de qualité et des emplois diversifiés,
- traiter les points durs de congestion et faire évoluer l'usage du réseau viaire notamment vers un partage plus équilibré de la voirie, incluant les transports en commun et les modes alternatifs (covoiturage, modes actifs, etc.).
- développer le fret fluvial pour un meilleur report modal et des rocade de contournement logistiques à l'échelle du bassin parisien,
- anticiper une croissance du télétravail et du coworking propres à limiter les déplacements contraints.

Les **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3) vont naturellement mettre l'accent sur l'organisation spatiale du territoire. Toutes les dispositions qui visent l'organisation des transports, notamment le développement des transports en commun, de la voirie et de la logistique multimodale, contribuent directement à limiter la congestion routière. Les orientations qui veillent à la bonne accessibilité des sites, à limiter l'étalement urbain, promouvoir la compacité et la mixité travail/habitat y contribuent également, en facilitant ou réduisant les déplacements :

- Les espaces nécessaires à la réalisation des infrastructures de transport (transports collectifs, routiers et fluviaux) sont préservés, mais l'insertion de ces infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits sur l'environnement (bruit, pollution, fragmentation des espaces). Les transports collectifs et les modes actifs sont intégrés sur les nouveaux franchissements et le réseau à caractère principal et magistral. Les itinéraires pour les modes actifs sont développés à l'occasion des opérations d'aménagement et doivent notamment relier les centres urbains, les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, etc. (chapitre 1.1).
- Les emprises aéroportuaires sont destinées à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports (chapitre 1.2).
- L'armature logistique est préservée grâce à différentes orientations en vue de maintenir ou développer les équipements d'interface rail/route, aménager de grands sites multimodaux au carrefour des grands axes routiers, fluviaux et ferroviaires, garantir l'accessibilité routière (et ferroviaire) des sites bord à voie d'eau, préserver les emprises dédiées à la logistique, relayer les grands équipements logistiques par des centres de distribution urbains. L'étalement urbain le long des axes routiers doit être évité (chapitre 1.3).
- La densification des espaces déjà urbanisés est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles (activités, emplois, équipements et services à la population). Dans les secteurs riches en emplois, la croissance des locaux économiques s'accompagne d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements. Les nouvelles implantations d'équipement et de services à la population s'effectuent prioritairement sur des sites bien desservis en transport collectif et en circulations douces. De même, les sites bénéficiant d'une bonne accessibilité, voire d'une desserte multimodale doivent être privilégiés pour l'implantation d'activités économiques : bureaux, activités industrielles, projets urbains mixtes (chapitre 2.1).
- Un lien est établi entre les conditions d'urbanisation et la présence d'une desserte en transports en commun : accroissement de la densité à proximité des gares, ouverture à l'urbanisation liée à une desserte en transport en commun (chapitre 2.2 et 2.3).
- De façon générale, les orientations de la partie 3. ayant pour objet de préserver les espaces ouverts, donc de les protéger de l'urbanisation ont pour effet de limiter l'étalement urbain et le trafic qui en découle.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Plan régional anti-bouchons et pour changer de route



Rappel des objectifs du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route au regard du SDRIF

Dans le cadre du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route, il est précisé que les infrastructures routières sont le support de trois quarts des déplacements franciliens et accueillent de

multiples formes de mobilités : piétons, vélos, véhicules particuliers, utilitaires, bus, cars, poids lourds et même au sens strict tramways.

L'objectif fixé est de concilier route et environnement afin d'orienter le développement des nouvelles technologies et de faciliter le développement de véhicules intégrant les préoccupations environnementales. La « smart région » doit également anticiper les effets de la révolution en cours dans l'automobile à la fois en termes de motorisations — avec le développement rapide des véhicules légers ou lourds hybrides, hybrides rechargeables et électriques d'autonomie croissante — et en termes d'automatisation et de connexion à Internet.

Le Plan souligne que le défi à relever, dans une métropole de rang mondial comme l'Île-de-France, est de faire en sorte que le réseau routier contribue tout à la fois à la performance économique de la région et qu'il soit le support d'usages modernes, performants et respectueux de l'environnement. En conséquence le Plan annonce son soutien à « toutes les mobilités dès lors qu'elles sont durables et soutenables ». La Région souhaite, en complément des actions menées sur les transports collectifs ferrés, redonner à la route toute sa place dans la politique régionale.

Le SDRIF, qui est cité plusieurs fois, est une référence importante pour cette politique régionale, d'un double point de vue :

- Le réseau routier d'intérêt régional est défini, pour une part, en tenant compte des projets inscrits au SDRIF et au PDUIF,
- Les « compléments d'infrastructures indispensables » sont définis en référence aux projets inscrits au SDRIF et du PDUIF qu' « il faut mener à bien ».

Selon l'analyse réalisée, tous les « grands objectifs » du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route sont cohérents avec le SDRIF. Les actions 1.2, 1.4, 3.5 et 4.2 (en gras ci-dessous) ont été en particulier mises en évidence au titre de leur convergence avec le SDRIF. Les autres actions du Plan sont neutres par rapport au SDRIF. Elles apportent souvent une lecture complémentaire et innovante des moyens à mettre en œuvre pour lutter contre la congestion.

1. Soutien aux actions de lutte contre la congestion

1.1 Développement de l'exploitation dynamique harmonisée des routes (régulation des vitesses et des accès)

1.2 Traitements ponctuels des zones de congestion récurrente

1.3 Mise à niveau de la capacité des rocade (A104 et A86)

1.4 Amélioration des rabattements, accès aux gares et de la complémentarité des modes

1.5 Soutien aux nouveaux usages de la route : covoiturage, voies réservées, voies auxiliaires en particulier sur le tronçon commun A4-A86

1.6 Mise en œuvre des aménagements routiers du SDRIF et du PDUIF

2. Amélioration de la sécurité et de l'intégration environnementale des infrastructures routières

3. Développement de la « smart région » dans les transports

3.1 Accroissement du niveau de service, prioritairement sur les axes principaux et les dessertes essentielles

3.2 Développement de l'information routière multimodale notamment pour les véhicules connectés

3.3 Fourniture des informations routières à la plate-forme multimodale développée par le STIF dans le cadre de sa nouvelle politique numérique

3.4 Soutien à la modernisation des motorisations des véhicules

3.5 Soutien aux innovations et aux expérimentations dans le domaine des véhicules décarbonés, des véhicules connectés, des véhicules autonomes, de la route intelligente, des nouvelles technologies de gestion et d'aménagement des routes

4. Renforcement de la vocation régionale du réseau structurant

4.1 Amélioration des continuités interdépartementales en complémentarité du réseau magistral

4.2 Amélioration de la desserte des zones d'activité et des zones d'emplois, en cohérence avec la stratégie de développement économique de la Région

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du Plan régional anti-bouchons et pour changer de route

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Élément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	Rapport CR 134-16, exposé des motifs, p. 5 "Enfin, le troisième axe stratégique sera de faire du réseau routier d'intérêt régional le champ de l'innovation et de l'expérimentation pour une route plus intelligente, plus propre et plus sûre". Annexe au rapport, p. 7 "La Région occupe une place centrale qui lui permet de mettre en cohérence l'action publique et de créer des passerelles avec les acteurs privés porteurs de l'innovation". Objectif 3.5. Soutien aux innovations et aux expérimentations dans le domaine des véhicules décarbonés, des véhicules connectés, des véhicules autonomes, de la route intelligente, des nouvelles technologies de gestion et d'aménagement
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	1	Objectif 4.2. Amélioration de la desserte des zones d'activité et des zones d'emplois, en cohérence avec la stratégie de développement économique de la Région
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	1	La qualité du réseau routier et la fluidité de son fonctionnement recherchées par le Plan Anti-Bouchon contribuent à la valorisation des grands équipements et à leur attractivité. Rapport CR 134-16, annexe au rapport, p. 8, "Le réseau départemental d'intérêt régional reste à préciser. Il est donc proposé de s'appuyer sur tout ou partie des critères suivants pour y parvenir : (...) Desserte des zones d'activité majeures, des aéroports, des gares principales, des plateformes multimodales et des équipements d'importance régionale" "Rapport CR 2017-54, exposé des motifs, p. 5,"Afin de définir de manière hiérarchisée le RRIR [réseau routier d'intérêt régional], les critères suivants ont été définis : (...) accès aux sites économiques, logistiques et équipements métropolitains, routiers et multimodaux (les zones d'activité majeures, les grands équipements attractifs , des aéroports, des gares principales, des plateformes multimodales et des équipements d'importance régionale)». Objectifs 4. Renforcement de la vocation régionale du réseau structurant
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	0	
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	1	Par la constitution d'un réseau routier assurant un bon niveau de qualité de service, le Plan permet de renforcer les accessibilités territoriales.
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	0	
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	1	Le Plan anti-bouchon répond à plusieurs objectifs dont le traitement des principaux points noirs de dysfonctionnement du réseau routier, alors que le SDRIF s'intéresse essentiellement au réseau de transports en commun (réseau ferré, RER, métro) et à l'aménagement de voies rapides apaisées. Objectifs 1. Soutien aux actions de lutte contre la congestion 1.4. Amélioration des rabattements, accès aux gares et de la complémentarité des modes 1.6. Mise en œuvre des aménagements routiers du SDRIF et du PDUIF
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	Le Plan anti-bouchon répond à plusieurs objectifs dont la constitution d'un réseau routier d'intérêt régional (RRIR), alors que l'objectif 6.2 du SDRIF porte essentiellement sur le réseau de tramways, TCSP et les modes alternatifs. Néanmoins la complémentarité des modes est recherchée dans le Plan anti-bouchon. Objectifs 1. Soutien aux actions de lutte contre la congestion 1.2. Traitements ponctuels des zones de congestion récurrente 1.4. Amélioration des rabattements, accès aux gares et de la complémentarité des modes
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	1	Le RRIR intègre le réseau routier national dont la loi fixe qu'il est "d'intérêt national et européen". Rapport CR 134-16, annexe au rapport, p. 8, "Le réseau départemental d'intérêt régional reste à préciser. Il est donc proposé de s'appuyer sur tout ou partie des critères suivants pour y parvenir : (...) Desserte des zones d'activité majeures, des aéroports, des gares principales, des plateformes multimodales et des équipements d'importance régionale" Rapport CR 2017-54, exposé des motifs, p. 5, "Afin de définir de manière hiérarchisée le RRIR [réseau routier d'intérêt régional], les critères suivants ont été définis : (...) Liaisons-interrégionales». Objectifs 4. Renforcement de la vocation régionale du réseau structurant
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement	8.1. Valoriser les opportunités du	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
logistique métropolitain	système fluvial et portuaire		
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	1	Rapport CR 134-16, annexe au rapport, p. 8, "Le réseau départemental d'intérêt régional reste à préciser. Il est donc proposé de s'appuyer sur tout ou partie des critères suivants pour y parvenir : (...) Desserte des zones d'activité majeures, des aéroports, des gares principales, des plateformes multimodales et des équipements d'importance régionale" "Rapport CR 2017-54, exposé des motifs, p. 5,"Afin de définir de manière hiérarchisée le RRIR [réseau routier d'intérêt régional], les critères suivants ont été définis : (...) accès aux sites économiques, logistiques et équipements métropolitains, routiers et multimodaux (les zones d'activité majeures, les grands équipements attractifs, des aéroports, des gares principales, des plateformes multimodales et des équipements d'importance régionale)». Objectifs 4. Renforcement de la vocation régionale du réseau structurant
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	1	Un réseau routier plus fluide et support efficace de transports en commun performant peut conduire à une limitation des pollutions atmosphériques. Rapport CR 134-16, exposé des motifs, p. 4 "Le nouvel exécutif souhaite donc briser le tabou de la route pour moins d'embouteillages et de pollution et s'inscrire dans un nouveau paradigme en développant une vision innovante, intégrée et pragmatique de la route et de ses usages. L'objectif est de concilier route et environnement afin d'orienter le développement des nouvelles technologies et de faciliter le développement de véhicules intégrant les préoccupations environnementales». "Le premier axe du Plan régional consiste à traiter les principaux points de dysfonctionnement du réseau, générateurs de congestions récurrentes et donc de pollution». Objectifs 1. Soutien aux actions de lutte contre la congestion Objectifs 3. Développement de la « smart région » dans les transports 3.5. Soutien aux innovations et aux expérimentations dans le domaine des véhicules décarbonés, des véhicules connectés, des véhicules autonomes, de la route intelligente, des nouvelles technologies de gestion et d'aménagement des routes
	9.2. Limiter les nuisances sonores	2	Rapport CR 2017-54, protocole d'intention entre l'État et la Région, p. 5, "Cette gestion optimale [du réseau routier] garantit le bon fonctionnement des dispositifs de lutte contre les nuisances produites par l'usage de la route». Objectifs 2. Amélioration de la sécurité et de l'intégration environnementale des infrastructures routières
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	1	Objectifs 3. Développement de la « smart région » dans les transports 3.5. Soutien aux innovations et aux expérimentations dans le domaine des véhicules décarbonés, des véhicules connectés, des véhicules autonomes, de la route intelligente, des nouvelles technologies de gestion et d'aménagement des routes
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

18. Stratégie régionale pour le fret et la logistique (2018-2022)

Synthèse

La Stratégie régionale pour le fret et la logistique est adoptée par le Conseil régional en mars 2018. Elle vise à concilier la performance économique et sociale et l'excellence environnementale et développer une « logistique maîtrisée, performante et innovante ». La Stratégie concentre les efforts régionaux sur le mode fluvial qui est considéré comme plus adapté au territoire régional et sur l'amélioration environnementale du mode routier.

C'est une politique d'initiative régionale, sans portée normative. Il n'y a pas de lien juridique entre cette politique et le SDRIF, approuvé en décembre 2013, mais le SDRIF constitue un cadre global en matière de transport puisque le code de l'urbanisme indique qu'il « précise les moyens à mettre en œuvre pour (...) coordonner l'offre de déplacement (...) afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. Il détermine notamment (...) la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements ».

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique et du SDRIF sont cohérents. Plus du tiers des 34 objectifs du SDRIF convergent avec cette Stratégie tandis que les autres seraient neutres pour celle-ci :

- **Sept objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec la Stratégie régionale pour le fret et la logistique** : créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire (8.1.), maintenir et optimiser la logistique urbaine (8.2.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), limiter les nuisances sonores (9.2.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.).
- **Six autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : construire 70 000 logements par an (1.1.), renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), structurer les polarités économiques (2.4.), optimiser les espaces urbanisés (4.1.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien (8.3.).

Les orientations du SDRIF introduisent un levier particulièrement utile pour la pérennité et/ou le développement de ces sites et leur accessibilité (ports, équipements d'interface rail/route, sites bords à voie d'eau, etc.). Les sites multimodaux d'enjeux nationaux, métropolitains ou territoriaux sont sanctuarisés dans la CDGT, qui prévoit la préservation des emprises y afférentes.

Des mesures d'accompagnement garantissent le respect des grandes orientations du projet spatial régional (insertion environnementale, maintien d'un environnement compatible, maîtrise des nuisances, compacité, etc.).

Par ailleurs, trois des quatre axes de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique (1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures, 2. Moderniser les flottes de véhicules pour réduire leurs nuisances et favoriser les innovations en la matière, 3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale) convergent avec les objectifs du SDRIF. Le dernier contribue à renforcer l'efficacité des axes précédents (4. Animer les territoires et coordonner les actions).

Points de vigilance

La consommation d'espaces par la logistique est un indicateur à surveiller, comme le risque d'éviction des activités logistiques, en particulier dans le contexte de densification des espaces urbanisés. D'éventuels conflits d'usage autour du fleuve dans ses différentes fonctions (logistique, touristique, paysagère, corridor biologique) méritent également une attention particulière.

Repères chronologiques et juridiques

La Stratégie régionale pour le fret et la logistique est une politique d'initiative régionale, votée par le Conseil régional en mars 2018. Cette Stratégie identifie, au sein d'une vision globale, les actions qui sont du ressort de la Région. La Région agit également comme stratège et comme accompagnateur des évolutions vers des pratiques intégrant les besoins collectifs.

Il n'a pas de lien juridique entre cette Stratégie et le SDRIF approuvé en décembre 2013.

Figure 1 - Du SDRIF à la Stratégie régionale pour le fret et la logistique, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec la Stratégie régionale pour le fret et la logistique

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), les questions relatives à la logistique et au fret sont essentiellement abordées dans les chapitres consacrés aux grands enjeux du projet spatial régional (2.3) et au système de transport (4.2).

L'enjeu souligné par le SDRIF est d'assurer l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transports des voyageurs dans le respect de l'environnement et du cadre de vie des Franciliens, en visant pour cela un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré. La mise en œuvre de la Stratégie régionale intégrant les modes fluviaux, maritimes, ferroviaires et routiers, devra, selon le SDRIF, se réaliser à l'échelle du Bassin parisien, territoire pertinent pour appréhender la superposition des échelles de circulation de flux.

La constitution d'un véritable système de transport multimodal performant à cette l'échelle, s'appuiera, hors du cœur de métropole, sur la création d'un nombre restreint de grandes plateformes multimodales d'échelle européenne pour compléter les grands sites multimodaux existants à préserver et moderniser.

L'enjeu, est également de répondre à la croissance des flux grâce au projet du canal Seine Nord Europe et à la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. La voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO₂. Pour assurer une réelle compétitivité du mode fluvial face à la route, il s'agira :

- de relocaliser les activités logistiques le long de la Seine,
- de moderniser le fonctionnement du système fluvial actuel,
- de préserver les ports et leur accessibilité,
- de poursuivre le développement des plateformes existantes (ports à conteneurs et plateformes multimodales eau-fer-route).

L'armature logistique régionale devra aussi s'appuyer sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, pôle international de tout premier plan, où convergent les grands réseaux routiers et ferroviaires.

Par ailleurs, de nouvelles autoroutes ferroviaires seront mises en service, dans le prolongement de l'Engagement national pour le fret ferroviaire (2009). Pour le SDRIF, l'objectif majeur est de réaliser un contournement ferroviaire de la région au sein du Bassin parisien, pour les flux de fret n'ayant pas d'origine ou de destination en Île-de-France. La préservation et la réactivation de sites ferroviaires peu ou pas utilisés, devront contribuer à redonner une impulsion à ce mode de transport.

Enfin, l'aménagement d'infrastructures devra aussi concerner le mode routier qui reste pertinent pour une grande partie des trafics. Il s'agira de permettre :

- l'achèvement de contournements routiers à l'échelle du Bassin parisien (RN154, Francilienne à l'est)
- la continuité des grands itinéraires du réseau structurant afin de compléter le maillage.
- l'amélioration de la desserte des grandes polarités logistiques, en particulier des ports, Valenton ou Villeneuve-Saint-Georges.

Il est nécessaire de distinguer du trafic de marchandises en grand transit européen de l'accès des marchandises à la zone urbaine dense. La logistique urbaine doit se développer dans des secteurs fortement urbanisés et pour laquelle il est nécessaire de prendre des mesures afin de préserver l'existence de certains sites, tout en développant des centres de distribution et plateformes localisés en zone urbaine dense au plus près des lieux de consommation.

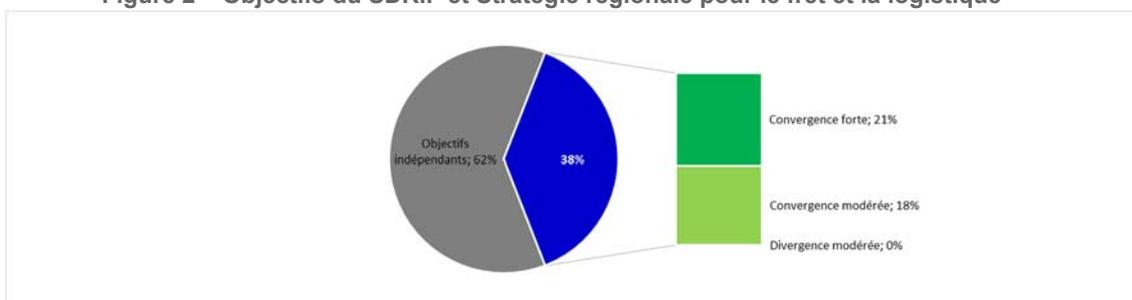
Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, l'armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés devra être préservée, modernisée et mise en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux. Des plateformes pour l'acheminement des matériaux de construction et l'enlèvement des déchets de chantiers, des déchets industriels et des ordures ménagères devront être maintenues en zone urbaine.

Les **orientations réglementaires du SDRIF** (fascicule 3) mettent naturellement l'accent sur l'organisation spatiale du territoire. Les orientations qui concernent l'armature logistique régionale sont

essentiellement rassemblées dans un chapitre dédié (chapitre 1.3). Elles visent à préserver et à développer le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique, tout en s'assurant de la cohérence avec les grands principes du SDRIF (compacité, continuités écologiques, accessibilité des sites) :

- L'armature logistique est préservée grâce à différentes orientations en vue de maintenir les équipements d'interface rail/route, aménager de grands sites multimodaux au carrefour des grands axes routiers, fluviaux et ferroviaires, garantir l'accessibilité routière (et ferroviaire) des sites bord à voie d'eau, préserver les emprises dédiées à la logistique, relayer les grands équipements logistiques par des centres de distribution urbains. Néanmoins, l'étalement urbain le long des axes routiers doit être évité et les continuités écologiques doivent être prises en compte dans les ports (chapitre 1.3).
- Les points de destination des flux logistiques doivent également être accessibles. L'implantation des activités économiques (bureaux, activités industrielles, projets urbains mixtes) doit être réalisée de façon préférentielle dans des sites bénéficiant d'une bonne accessibilité, voire d'une desserte multimodale (chapitre 2.1).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Stratégie régionale pour le fret et la logistique



Rappel des objectifs de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique au regard du SDRIF

Afin de concilier la performance économique et sociale et l'excellence environnementale, la Région a décidé d'élaborer une Stratégie pour une « logistique maîtrisée, performante et innovante », qui participe aux nouvelles solutions de mobilités qu'elle promeut. La Stratégie concentre les efforts régionaux sur le mode fluvial qui est considéré comme plus adapté au territoire régional et sur l'amélioration environnementale du mode routier, qui pourrait encore représenter plus de 80 % du marché jusqu'en 2050.

Cette Stratégie se veut cohérente avec d'autres plans adoptés par le Conseil régional, notamment le Plan régional pour la qualité de l'air, le Plan route et anti bouchon et le Plan vélo. Le SDRIF, n'est cité qu'une seule fois, au titre des attendus du projet de délibération. Ses objectifs et ses orientations réglementaires ne sont pas évoqués.

La Stratégie régionale pour le fret et la logistique est structurée autour de 4 axes, dont les trois premiers convergent avec différents objectifs du SDRIF.

1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures
 - 1.1. Inscrire les projets dans une vision stratégique régionale
 - 1.2. Soutenir l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques
 - 1.3. Soutenir l'innovation
 - 1.4. Améliorer la desserte des zones logistiques et le stationnement ordonné des poids lourds
2. Moderniser les flottes de véhicules pour réduire leurs nuisances et favoriser les innovations en la matière
 - 2.1. Conforter les aides aux véhicules propres
 - 2.2. Poursuivre le déploiement d'un réseau de stations gaz pour véhicules (GNV et bioGNV)
 - 2.3. Soutenir le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale
 - 2.4. Soutenir l'innovation en matière de véhicules utilitaires et de poids lourds
3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale

- 3.1. Soutenir les projets de territoires
- 3.2. Valoriser et accompagner la filière logistique, vecteur d'emplois et d'activité
- 4. Animer les territoires et coordonner les actions

Le 4^{ème} axe (animation territoriale et coordination des actions) n'est pas cité au titre d'une convergence avec le SDRIF, sans être en conflit avec celui-ci.

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	1	La construction de logements et les évacuations de déblais qui en résultent sont prises en compte dans la chaîne logistique. 1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures 1.1. Inscrire les projets dans une vision stratégique régionale p. 4 "L'appui au développement des filières stratégiques régionales (évacuation des déblais, BTP, e-commerce...), l'estimation des volumes traités, la valorisation de chantiers locaux, les opportunités d'innovation, l'insertion dans des chaînes logistiques multimodales, feront partie des critères d'analyse». 1.2. Soutenir l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	2	3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale 3.2. Valoriser et accompagner la filière logistique, vecteur d'emplois et d'activité p. 5 "La filière « transport et logistique » représente 375 000 emplois (7% de l'emploi salarié). Les entreprises de la filière logistique font face à un surcroît d'activité. Elles peinent cependant à pourvoir leurs postes pourtant moins précaires que la moyenne francilienne. Dans les 10 ans à venir, 5 000 postes par an devront être pourvus suite à de nombreux départs en retraite. La disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée sera déterminante pour l'implantation des sites logistiques. La promotion des activités logistiques sur les territoires sera un vecteur important de création d'emplois. Le dispositif d'accompagnement des territoires pourra viser spécifiquement des actions portant sur ces besoins en formation pour répondre aux enjeux actuels et à venir. L'impact en termes d'emplois et de formation sera un des critères de sélection des projets financés».
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	2	1. Renforcer l'attractivité du territoire 1.3. Soutenir l'innovation p. 4 "La digitalisation de l'économie modifie profondément la logistique (...) Afin de conforter la compétitivité francilienne, il est proposé d'apporter un soutien financier régional grâce au dispositif de "Soutien aux actions d'innovations en matière de logistique" 2. Moderniser les flottes de véhicules 2.4. Soutenir l'innovation en matière de véhicules utilitaires et de poids lourds p. 5 "La Région souhaite promouvoir l'usage des véhicules propres, autonomes et connectés pour le transport de marchandises et les livraisons. En effet, les poids lourds représentent 31 % des émissions d'oxydes d'azote du transport routier. En cohérence notamment avec la nouvelle Stratégie régionale en matière d'énergie et avec le Plan industrie, le soutien à l'innovation pour les véhicules propres, connectés ou autonomes est prévu dans le dispositif « Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique »".

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	1	1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures 1.3. Soutenir l'innovation p. 4 "La digitalisation de l'économie modifie profondément la logistique : modalités de production, localisation des activités, formes et fonctionnalités des entrepôts... " 1.4. Améliorer la desserte des zones logistiques et le stationnement ordonné des poids lourds p. 4 "Il est donc proposé que la Région accompagne les gestionnaires de voirie pour des aménagements visant à améliorer les projets de stationnement ou de dessertes de zones logistiques à enjeux, à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional».
	2.4. Structurer les polarités économiques	1	1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures 1.1. Inscrire les projets dans une vision stratégique régionale p. 4 "La carte en annexe 2 du présent rapport illustre l'armature logistique régionale actuelle et les besoins de développement". 3.1. Soutenir les projets de territoires p. 5 "La Région souhaite favoriser l'émergence de projets portés par les territoires pour une meilleure intégration de la logistique».
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	1	3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale 3.2. Valoriser et accompagner la filière logistique p. 5 "soutien à l'émergence de solutions innovantes dans les territoires pour répondre aux enjeux d'une smart logistique». A noter : cette action renvoie au programme" smart Région initiative". Annexe 1 "La recherche de l'agglomération (clustering) et de la plateformisation afin d'éviter le mitage et favoriser la mutualisation et la massification des flux" est l'un des critères de sélection du dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques".
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	0	
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	1	3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale 3.1. Soutenir les projets de territoires p. 5 "La Région souhaite favoriser l'émergence de projets portés par les territoires pour une meilleure intégration de la logistique". Annexe 1 "La recherche de l'agglomération (clustering) et de la plateformisation afin d'éviter le mitage et favoriser la mutualisation et la massification des flux" est l'un des critères de sélection du dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques". Annexe 3. L'intérêt en terme d'impact environnemental est mentionné parmi les critères de sélection de l'appel à projet "Accompagnement des territoires pour une

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			logistique vecteur de développement local", mais ceux-ci ne comprennent pas explicitement les aspects fonciers.
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	0	
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	2	p. 1 " La Stratégie retient donc le principe de concentrer les efforts de notre collectivité sur le mode fluvial plus adapté à notre territoire et de faire en sorte que la route, qui d'après les prévisions du ministère du développement durable continuera jusqu'en 2050 à représenter plus de 80 % du marché, devienne plus écologique». 1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures 1.2. Soutenir l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques p. 4 "La Région accompagnera Voies navigables de France dans la mise en œuvre de la nouvelle génération (période 2018-2022) du Plan d'Aide au Report Modal (PARM)".
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	2	Cet objectif du SDRIF qui recouvre l'amélioration de la desserte, la modernisation et la mise en réseau de sites (ports, sites urbains, etc.) converge avec la Stratégie fret. 1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures 1.3. Soutenir l'innovation 1.4. Améliorer la desserte des zones logistiques et le stationnement ordonné des poids lourds p. 4 " Il est proposé que la Région accompagne les gestionnaires de voirie pour des aménagements visant à améliorer les projets de stationnement ou de dessertes de zones logistiques à enjeux, à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional". p. 4 "La digitalisation de l'économie modifie profondément la logistique : modalités de production, localisation des activités, formes et fonctionnalités des entrepôts ... Afin de conforter la compétitivité francilienne, il est proposé d'apporter un soutien financier régional grâce au dispositif de « Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique »".
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	1	1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures 1.4. Améliorer la desserte des zones logistiques et le stationnement ordonné des poids lourds p. 4 " Il est proposé que la Région accompagne les gestionnaires de voirie pour des aménagements visant à améliorer les projets de stationnement ou de dessertes de zones logistiques à enjeux, à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional".

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	<p>p. 3 "La révolution des transports menée par l'Exécutif vise à mettre en place de nouvelles solutions de mobilités dans un souci d'efficacité aussi bien économique qu'environnementale, afin d'améliorer la qualité de vie des Franciliennes et des Franciliens et l'attractivité de notre territoire».</p> <p>2. Moderniser les flottes de véhicules pour réduire leurs nuisances et favoriser les innovations en la matière</p> <p>2.1. Conforter les aides aux véhicules propres</p> <p>p. 4 "Le Plan bus 2025 dont l'objectif est de faire circuler 100% de bus écologiques en zone dense et de déployer plus de 5 000 bus propres électriques ou au biogaz contribuera à donner un signal fort aux acteurs et facilitera le développement d'une véritable filière de véhicules utilitaires propres en Île-de-France».</p> <p>2.2. Poursuivre le déploiement d'un réseau de stations gaz pour véhicules (GNV et bioGNV)</p> <p>2.3. Soutenir le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale</p> <p>2.4. Soutenir l'innovation en matière de véhicules utilitaires et de poids lourds</p> <p>p. 5 "La Région souhaite promouvoir l'usage des véhicules propres, autonomes et connectés pour le transport de marchandises et les livraisons. En effet, les poids lourds représentent 31 % des émissions d'oxydes d'azote du transport routier. En cohérence notamment avec la nouvelle Stratégie régionale en matière d'énergie et avec le Plan industrie, le soutien à l'innovation pour les véhicules propres, connectés ou autonomes est prévu dans le dispositif « Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique »".</p>
	9.2. Limiter les nuisances sonores	2	Idem
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	Idem
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

19. Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) - horizon 2020 et 2050

Synthèse

Le SRCAE d'Île-de-France est adopté par le Conseil régional en novembre 2012, puis arrêté par le Préfet de la Région d'Île-de-France le mois suivant.

En application du paquet Energie-Climat des politiques européennes (2008), puis de la loi Grenelle II qui l'a instauré (2010), le SRCAE fixe, des objectifs pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Il n'y a pas de lien juridique direct entre le SDRIF, approuvé en décembre 2013 et le SRCAE mais les deux démarches sont coordonnées sur plusieurs thématiques et le SDRIF est fréquemment cité.

Points de convergence

Selon l'avis des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs du SRCAE et du SDRIF sont cohérents et extrêmement liés. Plus de 80 % des 34 objectifs du SDRIF convergent avec le SRCAE tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Vingt objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le SRCAE** : renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), améliorer la mixité habitat/emploi (3.3.), optimiser les espaces urbanisés (4.1.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), développer l'urbanisation à proximité des transports (4.3.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), améliorer l'ouverture au niveau national et international (6.3.), préserver la production agricole et forestière (7.1.), encourager un approvisionnement alimentaire durable (7.2.), préserver la ressource en eau (7.3.), gérer la ressource en matériaux (7.4.), valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire (8.1.), maintenir et optimiser la logistique urbaine (8.2.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), lutter contre l'îlot de chaleur urbain (9.3.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.), améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.), développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.).

- **Huit autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles (1.3.), créer 28 000 emplois par an (2.1.), réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités (2.2.), conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), faire entrer la nature en ville (5.3.), structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien (8.3.), limiter les nuisances sonores (9.2.).

Le SRCAE mentionne le SDRIF et d'autres politiques régionales (PDUIF, SRCAE, CPER, etc.) sur lesquelles s'appuyer pour diminuer les polluants atmosphériques liés aux transports et à la mobilité. La priorité donnée aux transports en commun constitue en effet un facteur puissant de maîtrise des émissions liées aux déplacements. Au-delà, de nombreuses orientations du SDRIF contribuent aux objectifs du SRCAE, notamment les préconisations en matière d'urbanisme, de compacité, de constructions et de réhabilitation de logements, de protection des espaces ouverts, de promotion des énergies renouvelables, etc.

Ces orientations, en particulier celles qui concernent l'aménagement et l'urbanisme doivent être précisées dans le cadre des documents d'urbanisme locaux.

Par ailleurs, les deux tiers environ des objectifs du SRCAE convergent avec les objectifs du SDRIF (Bâtiments, Énergies renouvelables, Transports, Urbanisme, Activités économiques, Agriculture, Qualité de l'air, Adaptation au changement climatique). Les autres, sans lien mis en évidence avec celui-ci, apportent des compléments en dehors du champ de l'aménagement (consommations électriques, modes de consommations durables, mise en œuvre et suivi).

Points de vigilance

Facteur propre à limiter les déplacements, la densité urbaine peut également, engendrer un accroissement des émissions de gaz à effet de serre, si elle n'est pas associée à une évolution de la répartition modale, une sobriété énergétique suffisante, notamment des bâtiments, une évolution des modes de vie, etc. C'est cet objectif que le SDRIF promeut. Sa réalisation doit être observée dans le temps en lien avec la programmation ou l'abandon des projets de transport en commun.

Repères chronologiques et juridiques

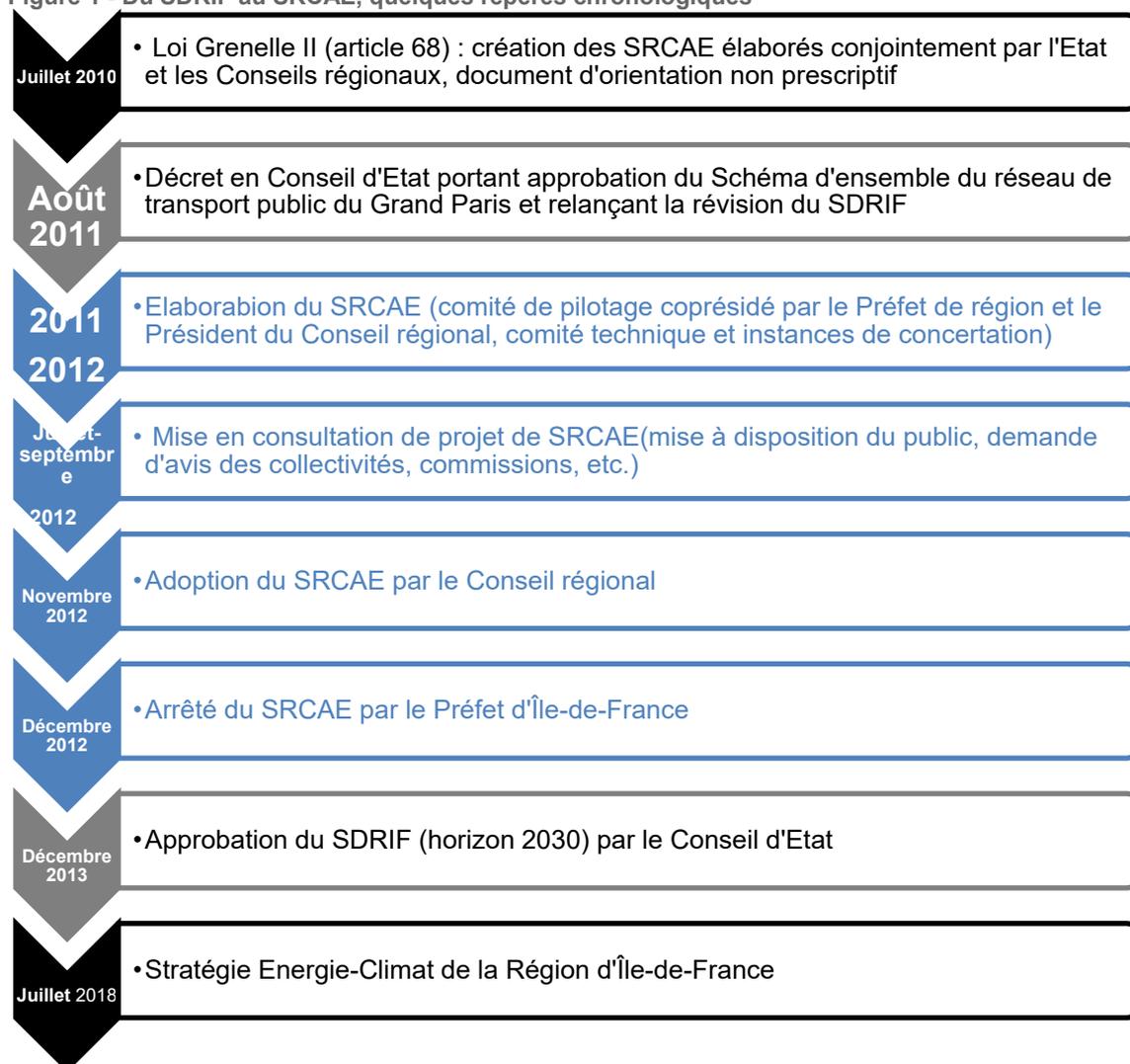
Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) est un document d'orientation créé par l'article 68 de la Loi Grenelle II²⁰, en déclinaison du paquet Energie-Climat des politiques européennes (2008). Il s'inscrit dans l'engagement européen « 3 x 20 », avec d'ici 2020, 20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique, une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, et une hausse de 20 % de l'efficacité énergétique des bâtiments. L'atteinte du facteur 4 (réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre) est programmée pour 2050. Les régions doivent se doter du SRCAE avant le 13 juillet 2011. Ce Schéma fait l'objet d'une évaluation et peut être révisé au terme d'une période de 5 ans. Le préfet de région, *via* les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et le président du Conseil régional élaborent conjointement le projet de Schéma, après consultation des collectivités territoriales concernées et de leurs groupements.

Le SRCAE d'Île-de-France est arrêté en décembre 2012. Il précise que « Même s'il n'existe pas de lien juridique direct entre le SDRIF et le SRCAE, il sera veillé à ce que ces deux documents soient en cohérence ». Sur le plan local, le PCAET²¹ est en effet compatible avec le SRCAE et doit décliner les orientations et les objectifs du SRCAE en programme d'actions. Par ailleurs, le SCoT et le PLU doivent prendre en compte le PCAET. Notons que, depuis la loi TECV le rapport de prise en compte a été inversé. C'est désormais le PCAET qui prend en compte le SCoT et le PLU. Remarquons également qu'avec la loi MAPTAM, postérieure à l'adoption du SRCAE, les compétences régionales en matière de climat, qualité de l'air et énergie ont été renforcées. La Région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et intercommunalités pour l'exercice de ces compétences. Pour mémoire, la Région adopte sa Stratégie Energie-Climat en juillet 2018.

²⁰ Depuis, la loi NOTRe (2015) a instauré, hors Île-de-France, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), un Schéma régional de planification « intégrateur » qui fusionne plusieurs documents sectoriels dont le SRCAE et SRCE.

²¹ Pour rappel, le loi TECV (2015) substitue le PCAET au PCET et associe ainsi aux enjeux climat-énergie ceux relatifs à la qualité de l'air.

Figure 1 - Du SDRIF au SRCAE, quelques repères chronologiques



Légende
 Événement en rapport avec le SDRIF
 Événement en rapport avec la politique analysée
 Autre événement connexe

Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRCAE

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), les questions relatives à l'air, au climat, à l'énergie sont abordées dans la plupart des chapitres en fonction des thématiques traitées (défis et projet spatial, logements, transports, espace urbain et environnement naturel, dynamisme économique, gestion durable).

L'Île-de-France doit relever les défis des bouleversements planétaires en termes d'énergie et de changement climatique. Elle doit viser le facteur 4 avant 2050. C'est une profonde transformation de son **modèle de développement** que la région doit opérer en se fixant un tel horizon. Avec des crises de toutes sortes -intensification annoncée de l'effet d'îlot de chaleur urbain, risque d'inondation impacts sanitaires du changement climatique-, il faut concevoir une région métropolitaine plus résiliente, c'est-à-dire apte à absorber et à se remettre des perturbations environnementales, économiques et sociales majeures. Pour la soutenabilité du développement régional, il est crucial d'opter pour un modèle de développement plus sobre en énergie et en ressources.

Il faut viser un **approvisionnement durable** et peser le moins possible, tant en ressources qu'en émissions et en rejets. Avec l'énergie, c'est l'ensemble de la consommation de ressources naturelles

(eau, produits alimentaires, matériaux/matières, biomasse, etc.) ainsi que la gestion des rejets, déchets et sous-produits après consommation qui est à repenser, dans la voie de la sobriété, du recyclage et de la proximité. Sont ainsi concernés, le développement de la production des écofilères et des énergies renouvelables, le traitement de la vulnérabilité aux aléas climatiques, l'organisation des circuits courts, de la logistique, la valorisation de la production agricole locale, les secteurs de la création, de la connaissance, du tourisme, etc.

Il convient de s'engager dans la **conversion du système industriel** actuel vers un modèle soutenable. De nouvelles filières ou la mutation de filières présentes en Île-de-France sont à encourager, par exemple dans le domaine des mobilités (intermodalité et systèmes d'information afférents, véhicules décarbonés, télétravail, etc.) et de l'efficacité énergétique, (écomatériaux, outils de mesure de la pollution, production d'énergies alternatives, etc.). Une approche globale de développement durable pour la requalification et le réaménagement des espaces d'activités existants ainsi que pour la conception des espaces d'activités sera privilégiée.

De surcroît, l'Île-de-France doit s'adapter face à la vulnérabilité accrue des **infrastructures et des services urbains** nécessaires à la production et à l'acheminement des ressources vitales, y compris en cas d'urgences sanitaires. Le transport de personnes et de marchandises, mais également celui de l'énergie, les captages stratégiques en eau potable, la gestion des stations d'épuration ainsi que celle des déchets devront intégrer les évolutions du climat et les événements météorologiques extrêmes et leurs effets (tempête, inondation, canicule, etc.).

La maîtrise des **déplacements** est un levier essentiel pour réduire l'empreinte carbone. Elle permet d'améliorer l'efficacité environnementale et énergétique par le développement de transports collectifs de qualité et des modes actifs de déplacement. Le SDRIF vise à refaire du réseau de transport collectif un atout premier pour la région Île-de-France, en pensant notamment une nouvelle articulation entre urbanisme et transport. Il prône la limitation du trafic automobile et une réduction importante des nuisances actuellement provoquées par la mobilité routière grâce aux progrès technologiques des véhicules. Les modes ferroviaire et fluvial seront intégrés au système logistique urbain, pour minimiser le recours à la route. Des installations logistiques plus proches des quartiers permettront une distribution basée davantage sur le commerce de proximité et les circuits courts. Il faudra réduire et compenser les nuisances liées aux zones aéroportuaires.

Le SDRIF propose également un nouveau modèle d'**urbanisme**, pour une ville dense et économe en énergie. L'approche environnementale de l'urbanisme doit être développée dans les projets urbains locaux (circulations douces, économie d'énergie, réduction des pollutions, création d'espaces verts, etc.). Outre la construction neuve, la réhabilitation du parc de logements existants est un enjeu de premier ordre. L'amélioration globale du parc doit être le moyen de maîtriser la demande d'énergie et de renforcer les performances environnementales du parc francilien. Il faut, enfin, par les grands choix d'aménagement pour l'Île-de-France en 2030, freiner l'imperméabilisation des sols, car elle diminue fortement les possibilités de rafraîchissement de la ville, accélère le ruissellement, augmentant ainsi la vulnérabilité face au risque inondation. La lutte contre l'imperméabilisation des sols est aussi un objectif fort pour permettre la recharge des aquifères, réduire la pollution des eaux pluviales, pérenniser le stockage de carbone, etc. Il est en outre nécessaire de rendre plus perméables les sols déjà artificialisés.

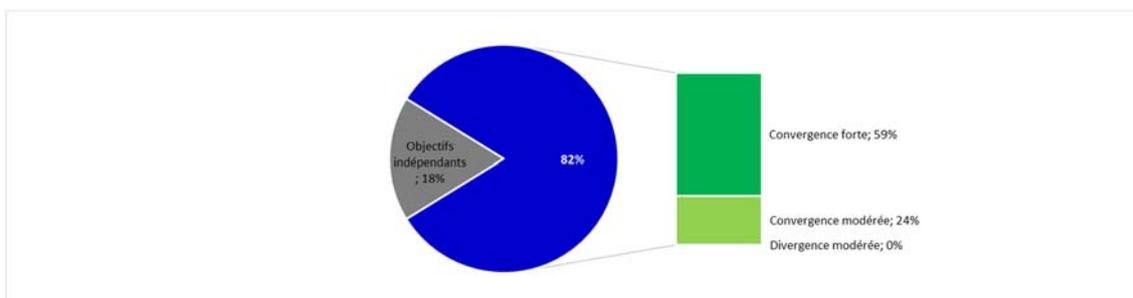
La densification est le moyen de réaliser une région métropolitaine compacte, économe en espace, en **énergie**. La compacité présente un atout pour le développement de réseaux de chaleur ou de froid utilisant des sources d'énergie renouvelable ou de récupération (géothermie, biomasse, et/ou l'énergie des déchets) et réduit les déplacements. La sécurisation des approvisionnements énergétiques est essentielle pour la robustesse de la région. L'indépendance énergétique durable de la région viendra d'une action résolue pour la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments, et le soutien constant à la production d'énergies renouvelables. Le SDRIF s'inscrit dans l'engagement européen « 3 x 20 », avec notamment 20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique d'ici 2020, et l'atteinte du facteur 4 d'ici 2050. Il importe de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables. La biomasse (bois énergie, biogaz, cultures énergétiques, etc.) offre un potentiel de valorisation énergétique intéressant.

Les **espaces ouverts** jouent un rôle d'atténuation ou de compensation vis-à-vis des nuisances. Face à une probable évolution (fréquence, intensité) de ces aléas climatiques, le rôle des espaces agricoles, boisés et naturels devient particulièrement stratégique. Ils contribuent à assurer la gestion durable des ressources naturelles, l'adaptation à la crise énergétique, la prévention des risques naturels et technologiques, la fourniture d'eau potable, de matériaux, d'énergies renouvelables, etc. Les forêts franciliennes ont par exemple un rôle dans la régulation de microclimats régionaux. Pour tous ces territoires, préserver des entités d'espaces cohérentes est nécessaire mais pas suffisant. Les continuités permettent de structurer l'espace, de favoriser les déplacements des espèces animales et végétales, rendues d'autant plus vitales dans le contexte du changement climatique. L'impact de la chaleur et de la sécheresse sur les activités agricoles et forestières, les essences et la productivité des récoltes est à anticiper.

Les **orientations réglementaires du SDRIF** à caractère prescriptif (fascicule 3) vont naturellement mettre l'accent sur l'organisation spatiale du territoire. De fait, de nombreuses orientations ont un impact attendu sur la gestion durable de la métropole régionale et l'évolution des gaz à effet de serre :

- Les dispositions qui visent l'organisation des transports, notamment le développement des transports en commun, la résorption des « points durs » routiers (chapitre 1.1), le contrôle des nuisances autour des aéroports (chapitre 1.2), le développement d'une logistique multimodale et urbaine (chapitre 1.3) contribuent à limiter l'émission de GES.
- Les orientations qui donnent la priorité à la densification des espaces déjà urbanisés (activités, équipements et services) et à la limitation de l'étalement urbain, qui prônent une bonne mixité travail/habitat y participent également, en réduisant les motifs de déplacements (chapitre 2.1, 2.2 et 2.3).
- Plus généralement, des orientations favorables à la protection des espaces ouverts, qu'il s'agisse d'espaces agricoles, boisés, naturels, d'espaces verts (chapitre 3.2, 3.3 et 3.4) visent à promouvoir la gestion durable des ressources naturelles, l'adaptation à la crise énergétique, la prévention des risques, etc.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et SRCAE



Rappel des objectifs du SRCAE au regard du SDRIF

La stratégie régionale énergétique, climatique et de qualité de l'air formulée dans le SRCAE doit permettre de garantir la performance des politiques publiques au regard de leur impact sur l'énergie, le climat et l'air, et plus largement, sur l'environnement. Les objectifs, traduits sous forme quantitative et qualitative, donnent la vision de l'ambition à retenir par secteur pour atteindre le 3x20²² en 2020, établi à l'échelon européen²³ et donnent des indications sur les principales ruptures à envisager dans la perspective de l'atteinte du facteur 4²⁴ à l'horizon 2050.

²² Pour lutter contre le changement climatique, les 28 États-membres de l'Union européenne se sont fixé trois objectifs dans le cadre de la Stratégie Europe 2020, signée en 2010 : réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 %, augmenter l'utilisation des énergies renouvelables de 20 % et améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments de 20 %.

²³ Adopté en 2008, ce plan d'action doit permettre à l'Union Européenne d'atteindre d'ici 2020 le triple objectif de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à leurs niveaux de 1990, porter la part des énergies renouvelables à 20% de la consommation et réaliser 20% d'économies d'énergie.

²⁴ Division de ses gaz à effet de serre par quatre d'ici 2050, par rapport au volume des émissions de l'année 1990. Cet objectif est inscrit dans la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique (2005).

Le SRCAE fixe, au sein de dix grandes thématiques, 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Il définit en particulier trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020,
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Le SDRIF est cité de nombreuses fois, soulignant, au-delà des aspects juridiques, l'articulation des deux documents sur de nombreuses thématiques (logement, patrimoine naturel, logistique, lutte et adaptation au changement climatique, urbanisme, espaces ouverts). Des rencontres régulières ont été prévues entre les équipes respectives chargées de l'élaboration et du suivi des deux Schémas.

Selon l'analyse réalisée, huit des onze « grands objectifs » qualitatifs du SRCAE sont, de fait, largement convergents avec le SDRIF : bâtiments (1.), énergie renouvelables (2.), transports (4.), urbanisme (5.), activités économiques (6.), agriculture (7.), qualité de l'air (9.), adaptation au changement climatique (10.).

Les trois derniers s'intéressent à des champs peu en rapport avec les politiques d'aménagement : objectifs en matière de consommations électriques (3.), modes de consommations durables (8.) et mise en œuvre et suivi (11.).

1. Bâtiments

Encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances (BAT 1)

Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques (BAT 2)

2. Energies renouvelables

Densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération (ENR 1)

Favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment (ENR 2)

Favoriser le développement d'unités de production d'ENR électrique et de biogaz sur les sites propices et adaptés (ENR 3)

3. Consommations électriques

Maîtriser les consommations électriques du territoire et les appels de puissance (ELEC 1)

4. Transports

Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés (TRA 1)

Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises (TRA 2)

Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement (TRA 3)

Limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat (TRA 4)

5. Urbanisme

Promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air (URBA 1)

6. Activités économiques

Faire de la prise en compte des enjeux énergétiques un facteur de compétitivité et de durabilité des entreprises (ECO 1)

7. Agriculture

Favoriser le développement d'une agriculture durable (AGRI 1)

8. Modes de consommation durable

Réduire l'empreinte carbone des consommations des franciliens (CD 1)

9. Qualité de l'air

Améliorer la qualité de l'air pour la santé des franciliens (AIR 1)

10. Adaptation au changement climatique

Accroître la résilience du territoire francilien aux effets du changement climatique (ACC 1)

11. Mise en œuvre et suivi

Se doter des outils nécessaires à une mise en œuvre du SRCAE au sein des territoires (MOS 1)

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du SRCAE permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRCAE

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRCAE

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	1	<p>p. 102. Bâtiments (BAT) P. 121- Encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances (BAT 1) p. 124 - Développer la sensibilisation et l'information des utilisateurs à la sobriété énergétique (BAT 1.1) p. 127 - Optimiser la gestion énergétique des systèmes et des bâtiments via une maintenance adaptée et des mesures de suivi (BAT 1.2) p. 130 - Permettre une meilleure rationalisation de l'usage des bâtiments pour réduire les surfaces à chauffer (BAT 1.3) p. 132 - Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques (BAT 2) p. 143 - Améliorer et accentuer le conseil afin de promouvoir des travaux ambitieux de réhabilitation de l'enveloppe des bâtiments et les systèmes énergétiques les plus efficaces (BAT 2.1) p. 149 - Permettre aux professionnels d'améliorer leurs pratiques et évaluer la qualité de mise en œuvre des travaux (BAT 2.2) p. 153 - Mobiliser les outils financiers existants et développer des approches innovantes de financement (BAT 2.3) p. 156 - Orienter, permettre et valoriser des opérations exemplaires et reproductibles (BAT 2.4) p. 158 - Diminuer les consommations d' « énergie grise » des matériaux utilisés dans le bâtiment (BAT 2.5)</p>
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	1	<p>Des impacts (non explicites) sont possibles, comme sur les entreprises du bâtiment en lien avec la rénovation énergétique ou les entreprises liés au développement des énergies renouvelables. De façon plus générale, des effets sont attendus sur la compétitivité des entreprises. p. 102. Bâtiments (BAT) p. 160 - Energies renouvelables (ENR.) p. 296 - Activités économiques (ECO) p. 302 - Faire de la prise en compte des enjeux énergétiques un facteur de compétitivité et de durabilité des entreprises (ECO 1)</p>
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	1	<p>Des liens (non explicites) sont possibles, notamment avec le développement des énergies renouvelables, la rénovation énergétique, les matériaux biosourcés. p. 208 - Favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment (ENR 2) p. 211 - Accompagner le développement des filières solaires thermique et photovoltaïque (ENR 2.2) p. 158 - Diminuer les consommations d' « énergie grise » des matériaux utilisés dans le bâtiment (BAT 2.5) "Les matériaux biosourcés (matériaux d'origine végétale ou animale) et les agomatériaux (comme le lin et le chanvre)(...) constituent des filières naissantes à favoriser en encourageant leur expérimentation par les maîtres d'ouvrages franciliens».</p>
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	2	<p>p. 308 - Inciter aux synergies et mutualisations entre acteurs économiques d'une même zone d'activités (ECO 1.2) "Fondée sur une approche systémique, l'écologie industrielle et territoriale est une démarche innovante qui vise à considérer une zone d'activités comme un écosystème à part entière par des synergies et des mutualisations entre les entreprises permettant entre autre une diminution de l'exploitation des ressources naturelles, de la production de déchets, du gaspillage de l'énergie et des rejets d'effluents».</p>
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	1	p. 289 - Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques (URBA 1.2) Et en particulier : "densifier les zones urbaines tout en respectant les enjeux de la qualité de l'air et de l'adaptation au changement climatique", " promouvoir la multipolarité à proximité des gares et des pôles intermodaux en lien avec les réseaux de transports en commun existants ou en développement", "favoriser les modes actifs de déplacements et les transports en communs dans le partage de l'espace public". Ces objectifs conforteront les agglomérations dans pôles de centralité, sans les viser de façon directe.
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	2	p. 289 - Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques (URBA 1.2) "Si les orientations du SDRIF permettent de prendre en compte cet enjeu à l'échelle régionale, il est important que les collectivités elles-mêmes s'emparent de la question urbanistique et de ses impacts en matière énergétique, climatique et de qualité de l'air" "privilégier la mixité fonctionnelle, les commerces et les services de proximité afin de réduire la portée des déplacements"
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	p. 289 - Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques (URBA 1.2) "Si les orientations du SDRIF permettent de prendre en compte cet enjeu à l'échelle régionale, il est important que les collectivités elles-mêmes s'emparent de la question urbanistique et de ses impacts en matière énergétique, climatique et de qualité de l'air" "Il s'agira (...) au travers des documents d'urbanisme et de programmation élaborés par les collectivités, de densifier les zones urbaines tout en respectant les enjeux de la qualité de l'air et de l'adaptation au changement climatique".
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	p. 289 - Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques (URBA 1.2) "promouvoir la multipolarité à proximité des gares et des pôles intermodaux en lien avec les réseaux de transports en commun existants ou en développement"
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	2	p. 289 - Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques (URBA 1.2) "Une attention particulière sera portée à la question des déplacements lors de nouveaux aménagements sur les territoires, en conditionnant par exemple la création de ZAC et de nouveaux quartiers à la présence de transports en commun à proximité et d'aménagement favorisant les circulations douces et les modes actifs vers les quartiers et les pôles voisins».
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	L'orientation URBA 1.2 vise à lutter contre l'étalement urbain. p. 289 - Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques (URBA 1.2) "Enfin, l'orientation URBA 1.2 (...) vise à lutter contre l'étalement urbain, générateur d'une augmentation des émissions de GES et polluants atmosphériques et des consommations énergétiques. Elle concerne tout aussi bien les collectivités, à leur propre niveau de planification, que la Région au travers du SDRIF, qui devra s'inscrire en cohérence avec cet objectif, dans le cadre d'une politique régionale plus globale sur la question énergétique».
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	Cet objectif n'est pas présent directement dans le SRCAE, mais plutôt renvoyé vers le SRCE. p. 289 - Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques (URBA 1.2) "Enfin, il s'agira de s'assurer de l'adéquation de ces documents avec les objectifs du SRCE aujourd'hui en cours d'élaboration. Cette cohérence sera assurée par l'intégration et la valorisation dans les documents de planification territoriaux des périmètres relatifs aux trames vertes et bleues du SRCE constituées par les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques dont la préservation permettra de maintenir les continuités écologiques sur le territoire francilien" p. 364 - Accroître la résilience du territoire francilien aux effets du changement climatique (ACC 1) p. 375 - Assurer la résilience des écosystèmes face aux effets du changement climatique (ACC 1.5) "[Actuellement en cours d'élaboration,] le SRCE permettra de : Préserver la biodiversité et ses capacités d'évolution, de reconquête et d'adaptation notamment aux changements climatiques ; Mettre en œuvre un aménagement intégré du

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			territoire, afin d'éviter les destructions et limiter les effets d'une fragmentation supplémentaire liée à la banalisation et / ou à l'urbanisation de certains espaces ; Resituer chaque territoire dans un contexte plus vaste, et favoriser la solidarité entre territoires».
	5.3. Faire entrer la nature en ville	1	Cet objectif n'est pas présent directement dans le SRCAE, mais plutôt renvoyé vers le SRCE ou le SDRIF. p. 367 - Prendre en compte les effets du changement climatique dans l'aménagement urbain (ACC 1.2) "Afin de concilier les impératifs en matière d'atténuation et d'adaptation, il [le projet de SDRIF] préconise une ville compacte, économe en ressources, et qui intègre des espaces ouverts en milieu urbain : espaces naturels, continuités biologiques, parcs, squares, jardins publics, etc. Il conforte la nécessité d'une trame verte d'agglomération via la diminution des carences en espaces verts publics».
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	2	p. 151 - Les objectifs Transports du SRCAE intègrent les défis du PDUIF. p. 258 - Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs (TRA 1.1) "un renforcement et une meilleure performance du réseau ferroviaire francilien (RER, tram-train, réseau de trains en banlieue)", "la modernisation du métro en cœur d'agglomération", "un développement de transports collectifs de surface en site propre (T Zen, Tramway)", "un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé un aménagement de pôles multimodaux de qualité" p. 262 - Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises (TRA 1.2)
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	p. 151. Les objectifs Transports du SRCAE intègrent les défis du PDUIF. p. 258 - Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs (TRA 1.1) "un renforcement et une meilleure performance du réseau ferroviaire francilien (RER, tram-train, réseau de trains en banlieue)", "la modernisation du métro en cœur d'agglomération", "un développement de transports collectifs de surface en site propre (T Zen, Tramway)", "un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé un aménagement de pôles multimodaux de qualité" p. 262 - Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises (TRA 1.2)
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	2	p. 283 - Limiter l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires (TRA 4.2) "Le projet de Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) (...) prévoit (...) une mesure d'accompagnement qui vise la définition conjointe avec les acteurs du secteur aéroportuaire (Aéroports de Paris, Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, Direction Générale de l'Aviation Civile) des mesures ou des objectifs permettant de diminuer les émissions de polluants des plateformes aéroportuaires».
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	2	p. 314 - Agriculture (AGRI) p. 319 - Favoriser le développement d'une agriculture durable (AGRI 1) p. 325 - Développer des filières agricoles et alimentaires de proximité (AGRI 1.3) "Afin de permettre au plus grand nombre de franciliens de s'approvisionner en produits alimentaires locaux, les marges de progrès se portent davantage sur le développement de l'agriculture de proximité que sur les seuls circuits courts. "L'agriculture de proximité combine en effet divers avantages, en permettant de limiter les besoins de transports, d'optimiser les flux logistiques ou encore de favoriser l'emploi local». p. 326 - Préserver les espaces agricoles pour assurer la pérennité des filières de proximité
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	2	p. 325 - Développer des filières agricoles et alimentaires de proximité (AGRI 1.3) "Afin de permettre au plus grand nombre de franciliens de s'approvisionner en produits alimentaires locaux, les marges de progrès se portent davantage sur le développement de l'agriculture de proximité que sur les seuls circuits courts. "L'agriculture de proximité combine en effet divers avantages, en permettant de limiter les besoins de transports, d'optimiser les flux logistiques ou encore de favoriser l'emploi local». p. 326 - Préserver les espaces agricoles pour assurer la pérennité des filières de proximité
	7.3. Préserver la ressource en eau	2	p. 370 - Réduire les consommations d'eau pour assurer la disponibilité et la qualité de la ressource (ACC 1.3) p. 372- Intégrer la préservation des ressources en eau comme thématique prioritaire dans les documents d'urbanisme et dans le volet Adaptation des PCET

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	2	p. 158 - Diminuer les consommations d' « énergie grise » des matériaux utilisés dans le bâtiment (BAT 2.5) p. 159 - Recommandation pour l'organisation régionale - "Inscrire dans les appels à projets (...) des critères exigeants en matière de réduction de l'énergie grise (dont le recyclage des déchets de chantier et l'emploi d'écomatériaux locaux)" p. 294 - Prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application des critères de chantiers propres (URBA 1.4) p. 334 - Promouvoir la mutualisation et la réutilisation des biens (CD 1.1)
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	2	p. 269 - Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises (TRA 2.1) p. 270 - Recommandations pour l'organisation régionale - "le réseau d'infrastructures ferroviaires et fluviales devra être adapté et renouvelé" Actions recommandées aux collectivités territoriales - "étudier la faisabilité d'un recours au fleuve et fer pour le transport de marchandises lors de tout nouvel aménagement"
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	2	p. 268 - Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises (TRA 2) p. 269 - Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises (TRA 2.1) p. 270 - Recommandations pour l'organisation régionale - "La préservation et le développement de sites à vocation logistique, notamment multimodaux, doivent à terme permettre de faire émerger un maillage cohérent d'infrastructure de transport". Actions recommandées aux collectivités territoriales - "Préserver et développer les sites logistiques existants" p. 271 - Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises (TRA 2.2) p. 273 - Actions recommandées aux collectivités territoriales - "Elaborer un schéma Local de Développement de la Logistique"«. Rationnaliser sur leur territoire le transport des marchandises par la réservation d'espaces logistiques, la mise en place de points relais et une meilleure gestion des flux et du stationnement PL».
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	1	Le mode fluvial favorise la structuration des déplacements à une échelle élargie. p. 269 - Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises (TRA 2.1)
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	Les grands enjeux retenus par le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) ont été pris en compte dans le SRCAE de l'Île-de-France (disposition résultant de la loi Grenelle II). Ils sont déclinés au sein des orientations du tableau récapitulatif des recommandations PRQA et orientations du SRCAE (p. 348 - 351). p. 342 - Qualité de l'air (AIR) p. 351 - Améliorer la qualité de l'air pour la santé des franciliens (AIR 1) p. 352 - Poursuivre l'amélioration des connaissances en matière de qualité de l'air (AIR 1.1) p. 353 - Caractériser le plus précisément possible l'exposition des franciliens (AIR 1.2) p. 354 - Inciter les franciliens et les collectivités à mener des actions améliorant la qualité de l'air (AIR 1.3)
	9.2. Limiter les nuisances sonores	1	De manière indirecte par les orientations demandées dans le volet Transports p. 238 - Transports (TRA)
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	2	p. 367 - Prendre en compte les effets du changement climatique dans l'aménagement urbain (ACC 1.2) Recommandations pour l'organisation régionale - "Le projet de SDRIF identifie les différents principes d'aménagement pour permettre la réduction des risques qui pourraient toucher la région et aborde la question des îlots de chaleur. Afin de concilier les impératifs en matière d'atténuation et d'adaptation, il préconise une ville compacte, économe en ressources, et qui intègre des espaces ouverts en milieu urbain : espaces naturels, continuités biologiques, parcs, squares, jardins publics, etc. Il conforte la nécessité d'une trame verte d'agglomération via la diminution des carences en espaces verts publics". p. 368 - Actions recommandées aux collectivités territoriales - Décliner les mesures régionales en matière d'aménagement urbain dans le volet Adaptation des PCET et dans les documents d'urbanisme - "En outre, les collectivités concernées doivent identifier et prendre en compte l'adaptation au changement climatique dans les documents d'urbanisme, en particulier la lutte contre les îlots de Chaleur urbains (ICU)"
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	<p>Cet objectif du SDRIF fait l'objet d'un chapitre du SRCAE.</p> <p>p. 238 - Transports (TRA) p. 257 - Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés (TRA 1) p. 258 - Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs (TRA 1.1) p. 262 - Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises (TRA 1.2) p. 264 - S'appuyer sur les Technologies d'Information et de Communication pour limiter la mobilité contrainte et les besoins en déplacements (TRA 1.3) p. 266 - Inciter les grands pôles générateurs de trafic à réaliser des Plans de Déplacements (TRA 1.4) p. 268 - Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises (TRA 2) p. 269 - Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises (TRA 2.1) p. 271 - Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises (TRA 2.2) p. 274 - Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement (TRA 3) p. 275 - Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés (TRA 3.1) p. 277 - Favoriser le recours à des véhicules moins émetteurs et moins consommateurs (TRA 3.2) p. 280 - Limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat (TRA 4) p. 281 - Sensibiliser les franciliens et les visiteurs aux impacts carbone du transport aérien et promouvoir des offres alternatives à son usage (TRA 4.1)</p>
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	<p>p. 132 - Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques (BAT 2) Orientation déclinée en objectifs opérationnels et actions recommandées auprès des collectivités Entrée : rénovation énergétique</p>
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	2	<p>Cet objectif du SDRIF fait l'objet d'un chapitre du SRCAE. Trois grands objectifs (ces derniers se déclinant en orientations)</p> <p>p. 160 - Energies renouvelables (ENR) p. 187 - Densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération (ENR 1) p. 188 - Déployer des outils en région et sur les territoires pour planifier et assurer le développement du chauffage urbain (ENR 1.1) p. 200 - Optimiser la valorisation des énergies de récupération et favoriser la cogénération sur le territoire (ENR 1.2) P. 202 - Encourager le développement et l'exploitation durable des géothermies (ENR 1.3) p. 204 - Assurer une mobilisation et une utilisation cohérentes de la biomasse sur le territoire avec des systèmes de dépollution performants (ENR 1.4) p. 208 - Favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment (ENR 2) p. 209 - Accélérer le développement des pompes à chaleur géothermales et aérothermiques (ENR 2.1) p. 211 - Accompagner le développement des filières solaires thermique et photovoltaïque (ENR 2.2) p. 214 - Mettre en place les conditions permettant au chauffage domestique au bois d'être compatible avec les objectifs de la qualité de l'air (ENR 2.3) p. 216 - Favoriser le développement d'unités de production d'ENR électrique et de biogaz sur les sites propices et adaptés (ENR 3) p. 217 - Favoriser la création de ZDE dans les zones favorables définies dans le SRE (ENR 3.1) p. 220 - Améliorer la connaissance du potentiel et mettre en place les conditions nécessaires à un développement de la méthanisation (ENR 3.2) p. 222 - Favoriser le développement de centrales photovoltaïques sur des sites ne générant pas de contraintes foncières supplémentaires (ENR 3.3)</p>

20. Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

Synthèse

Issu des deux lois sur le Grenelle de l'environnement, le SRCE constitue un document cadre qui décline la trame verte et bleue à l'échelon régional en prenant en compte les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (article L371-2, code de l'environnement). Il est élaboré de 2010 à 2013 en association avec un comité régional « trames vertes et bleues » et adopté conjointement par la Région et l'Etat.

Le plan d'action stratégique du SRCE distingue les objectifs de préservation et de restauration des continuités écologiques classés par éléments (corridors, éléments de fragmentation, éléments à préserver, autres éléments), puis les orientations et actions par milieu (forestier, agricole, urbain et aquatique) et par domaine (connaissance, formation et information, gestion, documents d'urbanisme, infrastructures linéaires) et enfin les objectifs spécifiques attachés aux départements de Paris et de la petite couronne.

Le SDRIF est soumis selon le code de l'environnement, à la prise en compte du SRCE, que l'analyse conjointe des deux documents a effectivement bien mise en évidence.

Points de convergence

Selon les résultats de l'analyse, les objectifs du SRCE et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Près d'un tiers des 34 objectifs du SDRIF convergent avec ce Schéma tandis que la plupart des autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Huit objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le SRCE** : optimiser les espaces urbanisés (4.1.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), faire entrer la nature en ville (5.3.), préserver la ressource en eau (7.3.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), lutter contre l'îlot de chaleur urbain (9.3.).

- **Trois autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : préserver la production agricole et forestière (7.1.), encourager un approvisionnement alimentaire durable (7.2.), limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation (9.4.).

Les autres objectifs du SDRIF sont neutres pour cette politique régionale, à l'exception de l'objectif 8.1 (cf. « Points de vigilance »).

Les continuités écologiques d'intérêt régional ou suprarégional, les plus menacées, bénéficient dans le SDRIF d'une assise juridique renforcée par rapport à celle du SRCE. Si les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte le SRCE, les SCoT, et en leur absence les PLU, doivent être compatibles avec les orientations réglementaires du SDRIF, ce qui est plus contraignant. Par ce biais, le SDRIF peut être considéré comme un bon levier de mise en œuvre des objectifs du SRCE.

Le SDRIF prend en compte les enjeux de continuité écologique à l'échelle régionale pour « les tronçons de secteurs importants (...) soumis à de fortes pressions de l'urbanisation et méritant une vigilance accrue ». Il appartient en complément aux documents d'urbanisme locaux de tenir compte des autres enjeux territoriaux de continuités écologiques identifiés dans le SRCE.

Les continuités écologiques au sens du SRCE (zones écologiques les plus fonctionnelles) excluent en grande partie l'espace urbain, alors que dans le SDRIF, la définition plus large des continuités (écologiques, liaisons vertes, etc.) permet de d'intégrer des orientations relatives à la biodiversité en ville et la mixité des fonctions urbaines. En ce sens, le SDRIF est complémentaire au SRCE.

Par ailleurs, la plupart des grands objectifs du SRCE trouvent une correspondance dans le SDRIF.

Points de vigilance

Une grande souplesse d'interprétation est offerte pour les orientations qui combinent, dans une approche intégrée de l'aménagement régional, les objectifs de création d'infrastructures répondant aux enjeux franciliens et la protection, voire la maîtrise des impacts induits sur biodiversité et l'environnement.

Ainsi, selon certains experts interrogés, un risque de divergence d'objectif est pointé concernant la valorisation des opportunités du système fluvial et portuaire inscrite dans le SDRIF (8.1.). Cet objectif d'intensification de l'usage des voies navigables serait susceptible d'entrer en conflit avec la renaturation prônée dans le schéma environnemental des berges annexé au SRCE. Mais d'autres pensent que le SDRIF vise justement à éviter les divergences, grâce aux dispositions de protection des fleuves et des espaces en eau (fascicule 3, chapitre 3.6).

Sur le plan méthodologique, l'articulation des définitions de continuité écologique précisées respectivement dans le SRCE et le SDRIF repose sur la notion de subsidiarité qui peut paraître complexe. Les réservoirs de biodiversité définis dans le SRCE sont évoqués dans le projet spatial régional (fascicule 2 du SDRIF), mais aucune orientation réglementaire ne leur est associée (fascicule 3 du SDRIF).

Repères chronologiques et juridiques

L'élaboration du schéma régional de cohérence économique (SRCE) d'Île-de-France s'est déroulée concomitamment à la définition du SDRIF 2013. Des échanges réguliers entre les équipes en charge des deux documents furent mis en place. Les deux schémas sont tous deux rendus exécutoires à la fin de l'année 2013. Les calendriers de révision très proches ont facilité l'articulation des deux exercices de planification et la transcription de leurs liens juridiques.

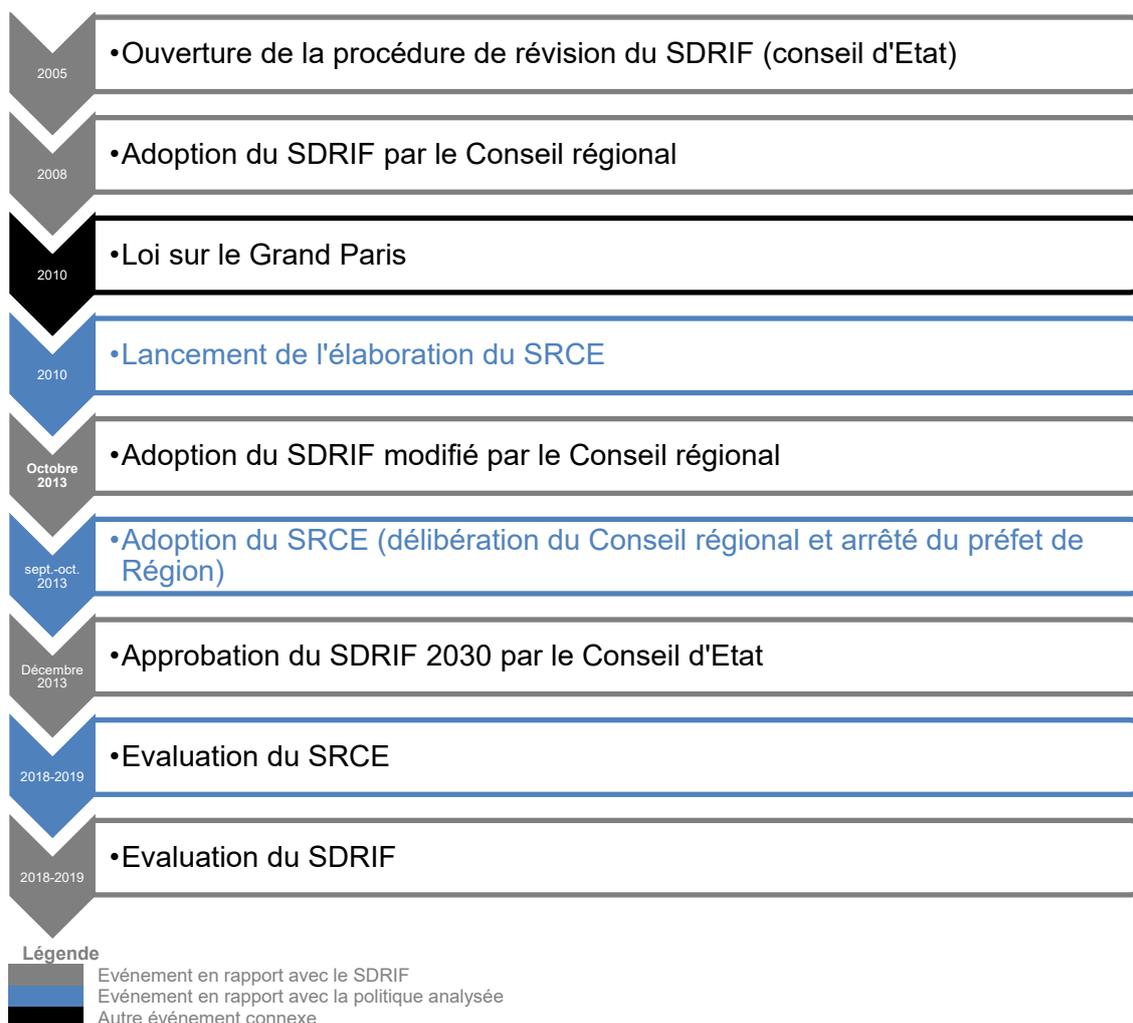
Issu des deux lois sur le Grenelle de l'environnement, le SRCE²⁵ constitue un document cadre qui décline la trame verte et bleue à l'échelon régional en prenant en compte les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (article L371-2, code de l'environnement). Il est élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la Région et l'Etat, en association avec un comité régional « trames vertes et bleues » regroupant l'ensemble des acteurs locaux concernés (collectivités territoriales, intercommunalités, État et ses établissements publics, organismes socio-professionnels et usagers de la nature, scientifiques et personnalités qualifiées).

Le SDRIF, comme les autres documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme des collectivités territoriales doit le prendre en compte (article L371-2, code de l'environnement). Ces documents doivent « assurer la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques » (code de l'urbanisme, article L. 110). Avec le SDRIF, l'assise juridique des continuités écologiques est renforcée vis-à-vis des documents d'urbanisme locaux. Les Scot et en leur absence les PLU doivent en effet être compatibles avec le SDRIF, ce qui est, pour les collectivités concernées, plus contraignant que la prise en compte du SRCE.

Notons qu'en 2014, la loi MAPTAM a confié aux Régions la responsabilité d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune pour la protection de la biodiversité.

²⁵ Depuis, la loi NOTRe (2015) a instauré, hors Île-de-France, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), un schéma régional de planification « intégrateur » qui fusionne plusieurs documents sectoriels dont le SRCAE et SRCE.

Figure 1 - Du SDRIF au SRCE, quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRCE

La notion de continuités écologiques développée dans le SDRIF diffère de celle employée dans le SRCE. Selon ce dernier, les continuités écologiques recouvrent les réservoirs de biodiversité (zone à forte diversité biologique) et les corridors écologiques ou voies de déplacement empruntées par les organismes pour relier les différents réservoirs. Les corridors irriguent la région de façon assez homogène, mais avec une moindre densité en zone urbaine.²⁶

Les continuités écologiques du SDRIF sont représentées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par des flèches vertes intitulées « E » pour continuité écologique. Au sens du SDRIF, elles se rapprochent de la notion de corridors²⁷, sans parfaitement la recouvrir :

- D'un côté, le SDRIF est plus sélectif que le SRCE et ne représente que « les tronçons de secteurs importants pour les continuités écologiques soumis à de fortes pressions de l'urbanisation et méritant une vigilance accrue »²⁸. Il s'agit de « segments des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional du SRCE »²⁹.

²⁶ D'après la Note rapide n°705, note supra.

²⁷ « Les continuités écologiques (...) désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité », SDRIF, fascicule 3, p.44

²⁸ SRCE Île-de-France, tome IV (rapport environnemental), p. 239.

²⁹ SDRIF, Fascicule 3, p. 45.

- en renvoyant aux documents d'urbanisme locaux la prise en compte des continuités du SRCE.
- De l'autre, le SDRIF figure des continuités écologiques « qui lui sont propres » liées aux enjeux transversaux et multifonctionnels de l'aménagement régional. Selon le SDRIF, toutes les formes de continuités –continuités écologiques mais aussi liaisons vertes, espaces de respirations, liaisons agricoles et forestières³⁰ - sont support de plusieurs fonctions qu'il convient de rendre compatibles (préservation de biodiversité, loisirs, déplacements, activités économiques, etc.).

En effet, les échanges entre les équipes en charge de l'élaboration du SDRIF et du SRCE ont eu « pour but d'identifier les secteurs où les objectifs affichés par chacun des schémas entraînent en tension (...) et d'apporter les réponses appropriées³¹ » en ajustant les dispositions du SDRIF (identification des flèches vertes intitulées « E », modification éventuelles de « pastilles ») ou en renvoyant aux documents d'urbanisme locaux la prise en compte des continuités du SRCE.

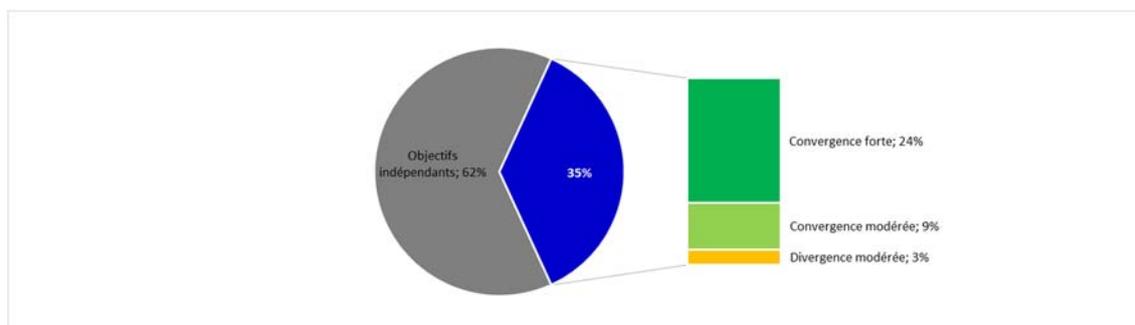
In fine, le **projet spatial régional** (fascicule 2) décline, au travers d'une approche thématique, les grands enjeux de préservation de la biodiversité dans les composantes de l'espace régional. Il détaille en particulier les objectifs de renforcement de la nature en ville comme condition de réussite de la ville compacte, les enjeux d'interface entre espaces ouverts et construits et enfin les fonctions de valorisation de l'espace rural et des espaces en eau.

Ces enjeux traduits en **orientations réglementaires** (fascicule 3) sont adaptés au contexte spatial varié de l'aménagement régional :

- Les dispositions spécifiques aux continuités - écologiques, mais aussi espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières et liaisons vertes - font l'objet d'un chapitre dédié (chapitre 3.5).
- Plus généralement, des orientations favorables à la biodiversité sont insérées dans les parties ayant trait aux espaces ouverts, qu'il s'agisse d'espaces agricoles, boisés, naturels ou en eau (chapitre 3.2, 3.3 et 3.6).
- Enfin, le SDRIF accorde une place importante à la biodiversité dans le contexte de la ville et de l'aménagement : fronts urbains (chapitre 3.1), espaces verts et de loisirs (chapitre 3.4), prise en compte de l'environnement dans la construction d'infrastructures (chapitres 1.1 et 1.3). C'est sans doute une avancée significative du SDRIF, qu'il convient de souligner.

Les orientations relatives à la protection de la biodiversité, voire à sa restauration, sont souvent indissociables des dispositions visant à limiter l'impact sur l'environnement des aménagements (infrastructures de transport, exploitations agricoles et forestières, carrières, ports, etc.). En milieu urbain et dans les zones soumises à de fortes pressions, les orientations du SDRIF sont à la fois davantage orientées vers la protection (espaces verts et de loisirs, etc.) tout en ménageant une place accrue aux liaisons multifonctionnelles, supports potentiels de biodiversité.

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et SRCE



³⁰ Sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, ces continuités sont représentées par des flèches vertes qui comportent respectivement les lettres « V », « R » et « A ».

³¹ SRCE Île-de-France, rapport environnemental, p. 239. Note supra.

Rappel des objectifs du SRCE au regard du SDRIF

Le SRCE est décomposé en quatre tomes : « les composantes de la trame verte et bleue » (tome I), « les enjeux et le plan d'action » (tome II), « atlas cartographique » (tome III) et « rapport environnemental » (tome IV). La hiérarchie des normes juridiques y est clairement explicitée (tome I et IV), tout particulièrement les liens entre le SRCE et le SDRIF. De façon générale, les références au SDRIF sont nombreuses, notamment dans le tome I et surtout IV du SRCE. Les échanges mis en œuvre pour coordonner et articuler l'élaboration de ces deux schémas sont par exemple rappelés. L'échelle –régionale ou locale- la plus appropriée pour prendre en compte les enjeux de biodiversité a été fixée au cas par cas.

Dans son tome II, le SRCE présente le diagnostic et les enjeux de continuité écologique ventilés par territoire et par thématique, avant de détailler le plan d'action stratégique. Ce plan distingue les objectifs de préservation et de restauration des continuités écologiques classés par éléments (corridors, éléments de fragmentation, éléments à préserver, autres éléments), puis les orientations et actions par milieu (forestier, agricole, urbain et aquatique) et par domaine (connaissance, formation et information, gestion, documents d'urbanisme, infrastructures linéaires). Les objectifs spécifiques attachés aux départements de Paris et de la petite couronne sont traités très succinctement dans le tome II du SRCE (point 4.2, p.76). Toutefois la particularité du contexte urbain qui exclut la présence de réservoirs de biodiversité est prise en compte, avec « les secteurs et liaisons reconnus pour leur intérêt écologique en contexte urbain ». Une cartographie détaillée à l'échelle 1 :75 000 (contre 1 :100 000 pour les autres territoires franciliens) identifie ainsi parcs, grands cimetières, espaces naturels d'importance locale, liaisons vertes, chemins...

L'analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRCE offre une perspective sur les champs d'interactions directes ou indirectes entre les deux documents. Dans un souci de lisibilité, ce travail s'appuie essentiellement sur le décryptage du tome II du SRCE (enjeux, objectifs, orientations, actions). Selon cette étude, la plupart des grands objectifs du SRCE trouvent une correspondance dans le SDRIF, à l'exception des rubriques dédiées à la connaissance, à l'information et la formation.

Le taux de convergence serait ramené à 50 % environ en élargissant la comparaison au tome IV du SRCE (rapport environnemental). Ce calcul s'est appuyée sur la figure 2 bis ci-dessous, réalisée par le département environnement de l'IAU, qui synthétise l'ensemble des objectifs du SRCE et les décline en six thèmes et 21 axes.

On notera que les objectifs du SRCE non pris en compte par le SDRIF n'entrent pas en contradiction avec celui-ci. Ils offrent des compléments thématiques dont la vocation est nettement spécialisée. Ces objectifs « orphelins » n'ont pas pour vocation principale d'être traduits dans un schéma d'aménagement régional.

Figure 2 bis– Synthèse des objectifs du SRCE (tome II et IV)

Objectifs et sous-objectifs	Convergence avec les objectifs du SDRIF
Assurer la multifonctionnalité de la TVB	3 objectifs sur 4
Favoriser la nature en ville y compris à l'échelle du bâtiment	Oui
Valoriser la multifonctionnalité de la nature en ville	Oui
Maintenir la multifonctionnalité des espaces verts, boisés et agricoles	Oui
Concilier productivité agricole et biodiversité	
Limiter la consommation d'espace	3 objectifs sur 3
Stopper la destruction des habitats	Oui
Limiter l'artificialisation des sols	Oui
Préserver les continuités écologiques de la ceinture verte	Oui
Limiter la fragmentation et l'altération	2 objectifs sur 6
Rétablir le bon fonctionnement hydrobiologique et hydromorphologique des rivières	
Limiter l'uniformisation des peuplements forestiers	
Lutter contre espèce invasives	
Limiter le fractionnement des milieux naturels, forestiers et agricoles	Oui
Améliorer la transparence des infrastructures existantes et nouvelles	Oui
Favoriser le vieillissement des peuplements forestiers	
Orientations transversales	1 objectif sur 4
Assurer l'information et la formation des partenaires, des spécialistes et du grand public	
Favoriser préservation/restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme locaux	Oui
Assurer la formation de tous les acteurs au sujet de la trame verte et bleue	
Favoriser une gestion écologique	
Participer à la cohérence nationale de la TVB	0 objectif sur 1
Assurer la libre circulation des espèces aquatiques et terrestres, spécialement migrateurs	

Objectifs et sous-objectifs	Convergence avec les objectifs du SDRIF
Préserver et restaurer les écotones et connexions	3 objectifs sur 3
Rétablir la connectivité entre milieux aquatiques et terrestres	Oui
Préserver qualité des lisières forestières	Oui
Réduire l'artificialisation des berges	Oui
Total de 21 sous-objectifs regroupés en 6 objectifs	12 objectifs sur 21

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du SRCE permet d'étayer cette première approche.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRCE

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRCE

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Élément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	0	
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	Le SRCE ne mentionne pas d'effet potentiel sur l'emploi.
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	0	
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	0	
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	0	
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	La préservation de la TVB invite à la limitation de l'étalement urbain et donc à l'optimisation de l'espace urbain constitué. Orientation en milieu urbain - Action Renaturation (Tome II - p.91) : Encourager des opérations de désartificialisation, désimperméabilisation, renaturation des emprises et délaissés de voirie qui le permettent.
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	Le SRCE cite de nombreuses fois la multifonctionnalité de la TVB : en ville cela passe notamment par la création d'espaces de nature et par la création de liaisons entre ces espaces. Orientation en milieu urbain - Action Espaces verts (Tome II - p.91) : (...) Développer et accroître les surfaces d'espaces verts, en utilisant notamment les capacités des documents d'urbanisme, comme les PLU, pour fixer des règles de surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30 % de la surface totale de tout nouvel aménagement urbain, ou encore, en faisant du bâti un support pour la végétalisation.
	4.3. Développer l'urbanisation à	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	proximité des transports		
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	La préservation de la TVB invite à la limitation de l'étalement urbain (préservé les continuités écologiques de la ceinture verte, limiter la consommation des espaces naturels et agricoles résultants de l'étalement urbain, attention particulière aux franges urbaines et lisières, préserver la fonctionnalité des espaces naturels et agricoles en lisière d'urbanisation, maintenir et restaurer les continuités écologiques entre espaces ruraux et cœur urbain, limiter la minéralisation des sols en milieu urbain) Orientation en milieu agricole (Tome II - p.88) : Maintenir les espaces agricoles et leurs fonctionnalités écologiques et économiques: limiter la consommation des espaces agricoles, préserver leurs liaisons. Orientation en milieu urbain (Tome II - p. 91)
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	2	Le SRCE identifie les composantes de la TVB ainsi que les éléments fragmentant (obstacles et points de fragilité). Le plan d'action consiste notamment à lever ces points de blocage et donc à retrouver le bon fonctionnement des espaces ouverts naturels. Orientation par les documents d'urbanisme (Tome II- p.84) : Favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme. Orientation en milieu agricole (Tome II - p.88) : Maintenir les espaces agricoles et leurs fonctionnalités écologiques et économiques: limiter la consommation des espaces agricoles, préserver leurs liaisons. Les risques liés au renforcement du réseau structurant qui est prôné par le SDRIF sont atténués par les conditions imposées pour leur réalisation. Ainsi, le passage des infrastructures est autorisé à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité (fascicule 3, p. 40). Ces principes sont cohérents avec ceux du SRCE : Orientation infrastructures linéaires (Tome II - p.96) : Atténuer la fragmentation du territoire régional pour assurer la fonctionnalité des continuités, en priorité pour celles pour lesquelles l'IDF porte une responsabilité nationale et interrégionale / Assurer la requalification des infrastructures existantes en priorité pour celles pour lesquelles l'IDF porte une responsabilité nationale et interrégionale / Améliorer la transparence des infrastructures linéaires ayant un effet de coupure dans les réservoirs de biodiversité et sur les corridors.
	5.3. Faire entrer la nature en ville	2	Orientation par les documents d'urbanisme (Tome II- p.84) : Favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme. Orientation en milieu urbain (Tome II - p.91) : Développer une nouvelle approche de la nature en ville, fondée sur la fonctionnalité des éléments qui la composent (sol, eau, air, règnes végétal et animal). Valoriser la multifonctionnalité de la nature en ville. Assurer le maintien de la biodiversité en ville et l'interconnexion des espaces verts ou naturel au sein du tissu urbain : maintenir et développer un tissu d'espaces verts et naturels au sein et en bordure des zones urbanisées.
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement		
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	1	Synergie pour l'agricole mais pas de synergie ni de frein pour la forêt (axé surtout sur la conservation des qualités écologiques sans lien avec la production). Orientation Gestion - Action Habitats forestiers (Tome II - p.82) : Favoriser et conforter le maintien de la diversité des habitats forestiers (bois morts, îlots de vieillissement, peuplements plurispécifiques et pluristratifiés, lisières étagées, mares, landes, forêts anciennes...) tant dans les forêts publiques que privées ; Orientation Gestion - Action Zones à fort intérêt écologique en IDF (Tome II - p.82) : Soutenir l'agroforesterie : cette activité associe sur les mêmes parcelles une vocation mixte de production agricole annuelle (cultures, pâture) et de production différée à long terme par les arbres (bois, services). Elle est obtenue soit par plantation sur des parcelles agricoles, soit par intervention sur des parcelles boisées. Orientation milieu forestier - Action Peuplement forestier (Tome II - p.87) : Favoriser, lorsque ce n'est pas encore le cas, une gestion forestière orientée vers des peuplements plurispécifiques et pluristratifiés, avec utilisation d'espèces indigènes au moment des plantations. Orientation milieu forestier - Action Gestion (Tome II - p.87) : Soutenir la mise en place de chartes forestières et de plans de développement de massif compatibles avec les objectifs du SRCE. Orientation milieu agricole - Action Gestion (Tome II - p.89) : Favoriser les pratiques agricoles respectueuses de la biodiversité, de la qualité de l'eau et des sols et de la fonctionnalité écologique, par exemple : systèmes de productions intégrés, agriculture biologique, et plus globalement pratiques allant dans le sens de l'agro-écologie et du niveau 3 de la certification Haute Valeur Environnementale, etc.
	7.2. Encourager un approvisionnement	1	Orientation milieu agricole - Action Gestion (Tome II - p.89) : Favoriser les pratiques agricoles respectueuses de la biodiversité, de la qualité de l'eau et des sols et de la fonctionnalité écologique, par exemple : systèmes de productions

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Élément de preuve
	alimentaire durable		intégrés, agriculture biologique, et plus globalement pratiques allant dans le sens de l'agro-écologie et du niveau 3 de la certification Haute Valeur Environnementale, etc.
	7.3. Préserver la ressource en eau	2	Orientation Gestion - Action Gestion différenciée (Tome II - p.82) : Généraliser la gestion différenciée (comprenant le « zéro pesticide ») des espaces verts publics et privés, des dépendances d'infrastructures, y compris des voies ferrées. (Public visé : collectivités, bailleurs, parcs d'activités, copropriétés, particuliers...). Orientation milieu agricole - Action Gestion (Tome II - p.89) : Favoriser les pratiques agricoles respectueuses de la biodiversité, de la qualité de l'eau et des sols et de la fonctionnalité écologique, par exemple : systèmes de productions intégrés, agriculture biologique, et plus globalement pratiques allant dans le sens de l'agro-écologie et du niveau 3 de la certification Haute Valeur Environnementale, etc. Orientation milieu urbain - Action Espaces verts (Tome II - p.91) : Passer d'une gestion intensive à une gestion écologique (comprenant le « zéro pesticide ») des espaces verts publics. Orientation milieu urbain - Actions Cycle de l'eau (Tome II - p.92) : Retrouver une trame bleue fonctionnelle, en restaurant le cycle de l'eau en milieu urbain / Concevoir tout nouvel aménagement urbain afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales, leur stockage via des bassins d'orage végétalisés multifonctionnels et leur transport éventuel via des noues / Renforcer les actions tendant à limiter voire supprimer tout rejet polluant dans la Seine et ses affluents. Orientations milieux aquatiques (Tome II - p.93)
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	-1	Le Schéma environnemental des berges des voies navigables (annexés au SRCE) prône une renaturation qui est souvent en conflit avec une intensification de l'usage commerciale des voies navigables (stabilisation des berges, minéralisation des quais, aires de stockages...) Dans le cadre du SRCE, on trouve parmi les actions pour les milieux aquatiques : Orientation milieux aquatiques (Tome II - p.93) : Assurer la libre circulation des espèces tant aquatiques que terrestres (poissons, odonates, chiroptères, etc.) et spécialement des migrateurs amphihalins et holobiotiques. Toutefois, le risque de dégradation du milieu aquatique lié à la valorisation du système fluvial et portuaire est encadré par le SDRIF : "Les éléments naturels (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, berges naturelles, dépendances et délaissés de rivière et réseaux aquatiques et humides de têtes de bassin) participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau ne doivent pas être dégradés par les aménagements et les constructions». (fascicule 3, p. 47)
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	Orientation en milieu urbain - Action Espaces verts (Tome II - p.91) : Promouvoir la multifonctionnalité des espaces verts en valorisant leur potentiel écologique et articuler la trame verte et bleue urbaine avec le schéma des liaisons douces et les réseaux hydrauliques par un aménagement et une gestion différenciée adaptée (espaces de nature, parcs, coulées vertes, réseaux d'eau pluviale...)
	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	2	Orientation en milieu urbain - Action Espaces verts (Tome II - p.91) : Promouvoir la multifonctionnalité des espaces verts en valorisant leur potentiel écologique et articuler la trame verte et bleue urbaine avec le schéma des liaisons douces et les réseaux hydrauliques par un aménagement et une gestion différenciée adaptée (espaces de nature, parcs, coulées vertes, réseaux d'eau pluviale...). Orientation en milieu urbain - Action Espaces verts (Tome II - p.91) : Développer et accroître les surfaces d'espaces verts, en utilisant notamment les capacités des documents d'urbanisme, comme les PLU, pour fixer des règles de surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30 % de la surface totale de tout nouvel aménagement urbain, ou encore, en faisant du bâti un support pour la végétalisation.
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	1	Pas d'impact sur les risques technologiques et naturels sauf pour le risque inondation. Voir les éléments mentionnés dans "préservation de la ressource en eau" car ces éléments favorisent les sols naturels et perméables et donc leur capacité à absorber l'eau. Par ailleurs les pratiques agricoles favorables à la biodiversité proposées dans le SRCE améliorent aussi la qualité des sols et limitent l'érosion en ralentissant les écoulements (les plantations de haies par exemple). Orientation en milieu urbain - Action Cycle de l'eau (Tome II - p.92) : Concevoir tout nouvel aménagement urbain afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales, leur stockage via des bassins d'orage végétalisés multifonctionnels et leur transport éventuel via des noues. Orientation en milieu urbain - Action Aménagement urbain (Tome II - p.92) : Prendre en compte la TVB dès la conception des aménagements, notamment en intégrant les friches et les espaces de biodiversité ordinaire et en limitant

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Élément de preuve
			l'imperméabilisation. Orientation milieux aquatiques - Action zones humides (Tome II - p.94) : Restaurer la connexion des zones humides de fonds de vallée avec les cours d'eau et les nappes d'accompagnement associées (ex : suppression des merlons de curage ou création de brèche, recréation de champs d'expansion de crues...).
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	0	
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

21. Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) 2018-2023

Synthèse

La loi MAPTAM a confié au Comité régional d'habitat et d'hébergement (CRHH) copiloté par l'Etat et la Région, l'élaboration d'un Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH). Ce Schéma fixe notamment des objectifs globaux et territorialisés en matière de construction et de rénovation de logements, de développement équilibré du parc de logements sociaux, d'actions en faveur des populations défavorisées, etc.

Le SRHH, élaboré en concertation avec les acteurs de l'habitat, est arrêté par le Préfet de la région d'Île-de-France le 20 décembre 2017. Il est, selon la loi, compatible avec le SDRIF.

L'analyse fait en effet ressortir une très bonne cohérence entre les objectifs du SDRIF et du SRHH. Le SDRIF est d'ailleurs fréquemment mentionné dans le SRHH. Aucun objectif du SDRIF n'est identifié comme contrainte pour le SRHH. Les échanges ont fait ressortir un bon consensus entre les experts sollicités pour l'analyse. Leurs avis sont convergents ou complémentaires.

Points de convergence

Selon les résultats des expertises, près de la moitié des objectifs du SDRIF sont liés à ceux du SRHH :

- **Neuf objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec ceux du SRHH**, en participant à la résorption la crise du logement : construire 70 000 logements par an (1.1), atteindre 30 % de logements locatifs sociaux (1.2.), améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles (1.3.). Au-delà, le SRHH est un vecteur important de diffusion des grandes orientations d'aménagement portées par le SDRIF (compacité, mixité fonctionnelle, équilibre habitat/emploi, etc.). Une forte convergence est ainsi constatée pour les objectifs suivants : conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), améliorer la mixité habitat/emploi (3.3.), optimiser les espaces urbanisés (4.1.), développer l'urbanisation à proximité des transports (4.3.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.) et améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments (10.2.).

- **Deux autres objectifs du SDRIF sont dans une relation de convergence plus modérée (indirecte) avec le SRHH** : structurer des bassins de déplacement (6.2.) grâce au lien urbanisme/transport ; développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération (10.3.) à l'occasion des opérations de construction ou de réhabilitation de logements. Les autres objectifs du SDRIF sont considérés comme neutres pour le SRHH.

Points de vigilance

Les membres du CRHH ont adopté le volet 2 du SRHH en novembre 2017, les volets 1 et 3 ayant été entérinés en octobre 2016. Pour sa part, le Conseil Régional avait rendu un avis défavorable sur la déclinaison territoriale du SRHH (volet 2) en octobre 2016. Il s'est abstenu lors du vote en novembre 2017.

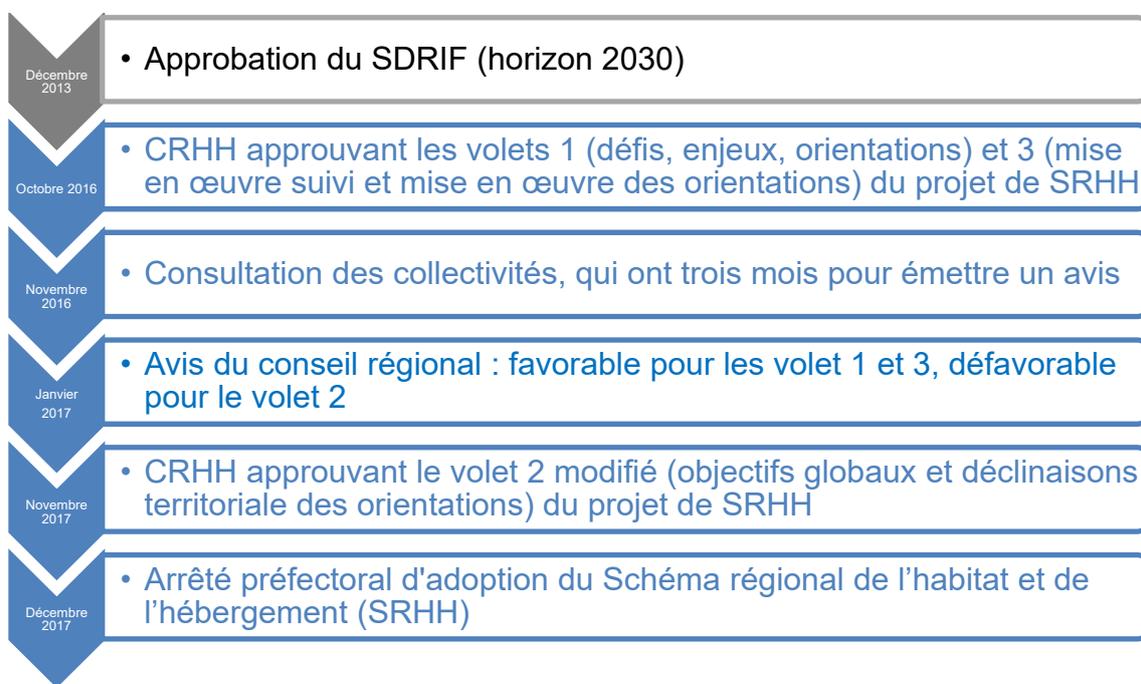
Les objectifs du Schéma sont adoptés à l'échelle des territoires (intercommunalités et MGP) pour la seule année 2018. L'ajustement qui est attendu pour les années 2019-2023 n'est pas encore connu au moment de cette analyse.

Repères chronologiques et juridiques

La loi MAPTAM (2014) a confié au CRHH copiloté par l'Etat et la Région, l'élaboration d'un SRHH, afin d'assurer la cohérence des politiques d'habitat et d'hébergement sur l'ensemble de la région d'Île-de-France. Elaboré en concertation avec les acteurs de l'habitat, le SRHH est arrêté par le Préfet de la région d'Île-de-France le 20 décembre 2017, suite à son adoption par le CRHH.

Selon la loi, ce Schéma d'une durée de six ans fixe des objectifs dans le respect des orientations du SDRIF, approuvé par le conseil d'Etat en décembre 2013. La loi prévoit en effet la compatibilité du SRHH avec le SDRIF. Le SRHH doit s'inscrire dans le respect des orientations du SDRIF et ne pas contrevenir à sa mise en œuvre.

Figure 1 - Du SDRIF au SRHH, quelques repères chronologiques



Légende

- Événement en rapport avec le SDRIF
- Événement en rapport avec la politique analysée

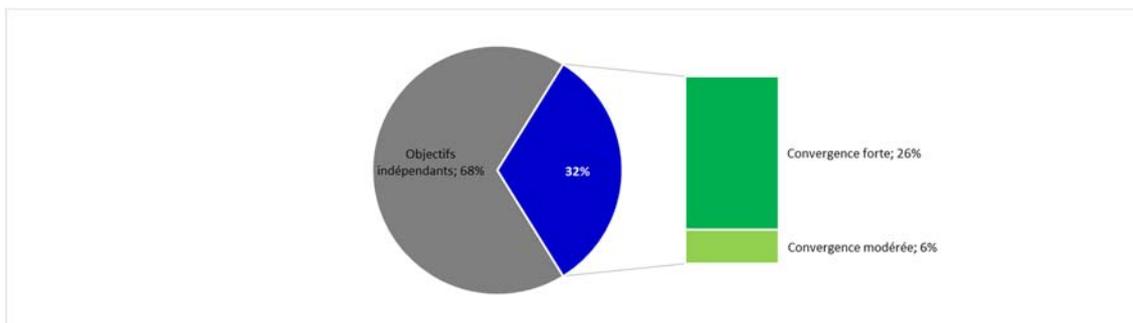
Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le SRHH

Face à la crise du logement, le **projet spatial régional** (fascicule 2) accorde à l'habitat une place prépondérante : « Viser la construction de 70 000 logements par an (...) est une urgence absolue sociale et économique. C'est l'objectif premier du Schéma directeur. » Cet objectif est issu de la loi relative au Grand Paris. Le logement est présenté comme un fondement de l'équité sociale et territoriale mais aussi de l'attractivité des territoires. Face à la montée du mal logement, cette ambition de relance de la construction se double d'une volonté d'augmentation du nombre de logements sociaux et d'accélération de la rénovation urbaine des grands ensembles et anciens quartiers dégradés, compatible avec l'amélioration de la qualité du cadre de vie des habitants (mixité des fonctions urbaines, qualité de l'environnement, etc.).

Dans le cadre des **orientations réglementaires** (fascicule 3), l'accent est naturellement mis sur l'organisation spatiale du territoire. La thématique de l'habitat est traitée au travers des objectifs de densification des espaces déjà urbanisés, des quartiers à proximité des gares, des secteurs à fort potentiel de densification, des pôles de centralité, bourgs, villages et hameaux (chapitre 2.2). L'intensité urbaine qui constitue le principal vecteur de relance de la construction assure simultanément une limitation de la consommation d'espaces, pour répondre à l'enjeu de développement durable de la région.

La promotion de la compacité est accompagnée d'autres orientations d'aménagement : accroître les capacités d'accueil en matière d'emploi et de population, équilibrer offre de logements et développement économique, garantir une réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien, développer l'offre locative sociale, intermédiaire et l'habitat spécifique (chapitre 2.1). Une marge d'extension possible de l'urbanisation de 5 % à l'horizon 2030 est possible à proximité des gares et dans le cadre du développement des pôles de centralité et des bourgs, villages et hameaux (chapitre 3.2).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement



Rappel des objectifs du SRHH au regard du SDRIF

Les objectifs du SRHH, issus de la loi MAPTAM, sont transcrits dans le code de la Construction et de l'habitation (article L302-13). « Ce Schéma fixe, pour une durée de six ans, les objectifs globaux et, dans le respect des orientations du Schéma directeur de la région d'Île-de-France, leurs déclinaisons territoriales au niveau de chaque établissement public de coopération intercommunale, en matière de construction et de rénovation de logements, de construction et d'amélioration des structures d'hébergement, de développement équilibré du parc de logements sociaux, de rénovation thermique des logements, d'actions en faveur des populations défavorisées, de rénovation urbaine, de requalification des quartiers anciens dégradés et de lutte contre l'habitat indigne».

Dans le SRHH adopté en 2017, les liens juridiques avec le SDRIF, tout comme les obligations légales et réglementaires³² auxquelles est soumis le Schéma, sont fréquemment rappelées. Les principales

³² Loi SRU (seuil de 20 % de logements sociaux), loi MOLLE, loi relative au Grand Paris (qui fonde l'objectif de 70 000 logements annuels), loi relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social (seuil de logements sociaux rehaussé à 25 %), loi ALUR, etc.

convergences avec le SDRIF pointées dans le volet 1 du Schéma³³ concernent essentiellement les objectifs de production de l'offre de logement, de logements locatifs sociaux (parties I. 1. et I. 2.), la rénovation des logements et des quartiers (partie IV.) et la solidarité entre les territoires (partie V.). Avec le SRHH, les objectifs du SDRIF acquièrent une opérationnalité accrue (déclinaison territoriale des objectifs du volet II, compatibilité des PLH). Par ailleurs, d'autres orientations d'aménagement portées par le SDRIF - articulation des politiques du logement avec les politiques d'aménagement, transition énergétique, amélioration du parc- y sont également relayées.

Les autres questions examinées dans le volet 1 du SRHH (mobilité des ménages et parcours résidentiels en partie II., accès aux droits des personnes les plus fragiles et les plus exclues en partie III.) sont plus éloignées des problématiques d'aménagement régional, sans présenter aucun risque de divergence avec celles-ci.

Pour mémoire, les thématiques abordées dans le volet 1 du SRHH sont rappelées ci-dessous :

I. Produire une offre de logement et d'hébergement adaptée aux besoins des ménages

1. Augmenter la production de logements
2. Accroître la part de logements financièrement accessibles dans la production neuve, notamment par une production soutenue de logements locatifs sociaux
3. Répondre aux besoins d'hébergement et de logements adaptés
4. Adapter l'offre produite aux évolutions des modes de vie des ménages
5. Proposer des solutions aux besoins particuliers des jeunes et des étudiants

II. Favoriser la mobilité des ménages et les parcours résidentiels

1. Préserver la capacité d'accueil du parc locatif privé pour les ménages mobiles
2. Créer les conditions de préservation de la vocation sociale d'une partie du parc locatif privé
3. Repenser la place du logement social dans les parcours résidentiels
4. Offrir des parcours adaptés vers l'accession
5. Développer des passerelles de la rue au logement autonome

III. Garantir l'accès aux droits des personnes les plus fragiles et les plus exclues

1. Garantir la réponse aux besoins fondamentaux et renforcer l'accès aux droits des personnes sans domicile stable
2. Faire évoluer les pratiques et dispositifs d'accompagnement favorisant l'insertion par le logement et le maintien
3. Vers un décloisonnement des politiques publiques et des dispositifs pour répondre aux situations complexes
4. Vers une meilleure intégration des gens du voyage

IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants

1. Articuler les politiques du logement et de l'hébergement avec les politiques d'aménagement
2. Contribuer à la transition énergétique de la région
3. Améliorer et requalifier le parc existant francilien
4. Lutter contre les spirales de dégradation du parc privé

V. Renforcer la solidarité entre les territoires, promouvoir un développement équilibré de l'offre de logements

1. Renforcer la solidarité et le développement équilibré des territoires
2. Lutter contre les dynamiques spontanées de spécialisation territoriale, en particulier dans les zones de projet identifiées
3. Mieux diffuser et rééquilibrer l'offre sociale et d'hébergement

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du SRHH permet de préciser cette première approche.

³³ Les objectifs du SRHH présentés dans le volet 1 du SRHH qui sont analysés dans le cadre de la présente étude ont été approuvés par le conseil régional dès janvier 2017.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRHH

Figure 3 – Tableau d’analyse des objectifs du SDRIF au regard du SRHH

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	2	<p>I. Produire une offre de logement et d’hébergement adaptée aux besoins des ménages</p> <p>1. Augmenter la production de logements</p> <p>Volet 1, p.8 : "Il s’agit de porter et de traduire l’objectif ambitieux du SDRIF de mettre en chantier chaque année 70 000 logements, au minimum, tout en assurant une composition de l’offre qui soit plus en adéquation avec les besoins des Franciliens».</p> <p>Volet 2, p.11 : Les objectifs annuels de construction neuve à l’échelle des EPCI de la grande couronne et de la Métropole atteignent au total 70 000 logements.</p>
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	2	<p>I. Produire une offre de logement et d’hébergement adaptée aux besoins des ménages</p> <p>1. Augmenter la production de logements</p> <p>Volet 1, p.9 : " Le dynamisme de production de logements sociaux doit être poursuivi avec une vigilance toute particulière au respect de la loi SRU. Ce développement de l’offre sociale doit aussi s’appuyer sur l’objectif de 30 % de logements sociaux dans le parc francilien à horizon 2030 visé par le SDRIF».</p> <p>2. Accroître la part de logements financièrement accessibles dans la production neuve, notamment par une production soutenue de logements locatifs sociaux</p> <p>Volet 2, p.14 : ces objectifs sont décrits comme "à prendre en compte dans les diagnostics territoriaux. (Ils) constitue(nt) une référence à adapter en fonction d’un diagnostic territorial plus poussé permettant d’évaluer les besoins de la population et de qualifier la demande de logements sociaux».</p> <p>p.16 : dans les objectifs de production de logements sociaux, à côté d’objectifs minimaux compatibles avec la loi SRU, une colonne traduit ce que serait l’effort nécessaire pour les différents territoires en vue d’atteindre l’objectif des 30% de logements sociaux à 2030 en accord avec le SDRIF.</p>
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	2	<p>IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants</p> <p>3. Améliorer et requalifier le parc existant francilien et</p> <p>4. Lutter contre les spirales de dégradation du parc privé</p> <p>Volet 1, pp.33-36 : les sous-points IV-3 et IV-4 sont consacrés à la question.</p>
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d’activités	0	
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l’offre d’espaces d’activités	0	
	2.4. Structurer les polarités économiques	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	2	<p>IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants</p> <p>1. Articuler les politiques du logement et de l'hébergement avec les politiques d'aménagement</p> <p>Volet 1, p. 30 : "Les objectifs de construction fixés par le SRHH s'inscrivent dans la volonté de limiter l'étalement urbain, de réduire le gaspillage foncier et de privilégier le renouvellement de la ville sur la ville, la densification et l'intensification du cœur de métropole, des quartiers de gares et des pôles de centralités»...</p> <p>V. Renforcer la solidarité entre les territoires, promouvoir un développement équilibré de l'offre de logements</p> <p>1. Renforcer la solidarité et le développement équilibré des territoires</p> <p>Volet 1, p.38, "privilégier la densification" est cité comme un des critères ayant guidé l'élaboration des objectifs de construction de logements neufs déclinés par territoire. Il s'agit " de ne pas contredire les objectifs du projet spatial du SDRIF".</p>
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	0	
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	2	<p>IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants</p> <p>1. Articuler les politiques du logement et de l'hébergement avec les politiques d'aménagement</p> <p>Volet 1, pp.30-31 (point IV-1.b) "Organiser la mixité sociale et fonctionnelle des territoires" : "les politiques de l'habitat doivent favoriser un développement coordonné de l'offre de logements, et en particulier de logements sociaux, avec la géographie de l'emploi afin de contribuer à réduire les navettes quotidiennes des Franciliens».</p>
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	<p>IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants</p> <p>1. Articuler les politiques du logement et de l'hébergement avec les politiques d'aménagement</p> <p>V. Renforcer la solidarité entre les territoires, promouvoir un développement équilibré de l'offre de logements</p> <p>1. Renforcer la solidarité et le développement équilibré des territoires</p> <p>Cf. supra "Conforter les pôles de centralité"</p>
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	0	
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	2	<p>IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants</p> <p>1. Articuler les politiques du logement et de l'hébergement avec les politiques d'aménagement (pointIV-1.a) "Articuler les politiques de l'habitat et le développement de l'offre de transports"</p> <p>Volet 1, p.30 : "Les objectifs de construction fixés par le SRHH s'inscrivent dans la volonté de limiter l'étalement urbain, de réduire le gaspillage foncier et de privilégier le renouvellement de la ville sur la ville, la densification et l'intensification du cœur de métropole, des quartiers de gares et des pôles de centralités»...</p> <p>Volet 2, p.15 : "En complément des objectifs quantitatifs par EPCI, il est recommandé : (...) l'intensification des nouveaux quartiers de gare au sein de la métropole du grand Paris et pour les quartiers de grande couronne à proximité des lignes de transport en commun, tout en garantissant la mixité sociale et la diversification de l'habitat».</p>

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	2	IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants 1. Articuler les politiques du logement et de l'hébergement avec les politiques d'aménagement V. Renforcer la solidarité entre les territoires, promouvoir un développement équilibré de l'offre de logements 1. Renforcer la solidarité et le développement équilibré des territoires Cf. supra "Conforter les pôles de centralité" p. 38 "La déclinaison territoriale des objectifs du SRHH oriente le développement global de l'offre de logements à l'échelle des EPCI de manière à ne pas contredire les objectifs du projet spatial du SDRIF et à (...) préserver les espaces agricoles et naturels"
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	0	
	5.3. Faire entrer la nature en ville	0	
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	0	
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	1	IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants 1. Articuler les politiques du logement et de l'hébergement avec les politiques d'aménagement Volet 1, p.30 : " Articuler les politiques de l'habitat et le développement de l'offre de transports " : "Le développement de l'offre de logements doit être cohérent dans le temps et dans l'espace avec celui du réseau de transports publics. La densification de l'habitat doit être favorisée dans les secteurs bien desservis, en particulier dans les abords des quartiers de gare. Les objectifs de production de logements du SRHH déclinés par territoire tiendront compte de la qualité de desserte et de l'accessibilité des territoires».
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	0	
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	0	
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	0	
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	0	
	9.1. Limiter les pollutions de l'air	0	

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif opérationnel du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
9. Limiter les risques et nuisances	9.2. Limiter les nuisances sonores	0	
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	0	
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	2	<p>IV. Rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants</p> <p>2. Contribuer à la transition énergétique de la région a. Un SRHH en appui à la réalisation des objectifs de la transition énergétique</p> <p>"Les orientations et les objectifs de développement de l'offre de logement inscrits dans le SRHH visent à contribuer à la transition énergétique et écologique de la région. Les enjeux du développement durable doivent être pris en compte à la fois dans les secteurs de développement urbain et d'aménagement afin de développer une offre économe en énergie et des formes urbaines résilientes, mais aussi au sein du parc existant qui représente une part importante des enjeux quantitatifs et qualitatifs de réduction des émissions liées au secteur de l'habitat». (...) "Le SRHH s'inscrit en articulation avec les objectifs de rénovation énergétique du parc déterminés par le SRCAE (Schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France) avec 125 000 logements réhabilités par an jusqu'en 2024 dont 40 000 logements individuels privés, 50 000 logements collectifs privés et 35 000 logements sociaux, le développement du chauffage urbain, la réduction progressive du fuel, du GPL et du charbon avec la mise en place de solutions alternatives, et la réduction de 5% des consommations énergétiques par des comportements plus sobres».</p>
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	1	cf. objectif 10.2.

22. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) - 2010-2020

Synthèse

La mise en révision du PDUIF de 2000 est lancée en 2007, deux ans après celle du SDRIF. Le projet est arrêté par le Conseil régional en 2012. Après l'approbation définitive du SDRIF, le PDUIF est approuvé par le Conseil régional en juin 2014.

L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la Région. Les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité - +20 % pour les transports collectifs, + 10 % pour les modes actifs et -2% pour les voitures et les deux roues - ont été établis en s'appuyant sur les objectifs environnementaux fixés par la réglementation, soit une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et le respect des objectifs de qualité de l'air pour les polluants émis par les transports.

Les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec les orientations du SDRIF.

Points de convergence

Selon l'avis unanime des experts auditionnés pour cette analyse, les objectifs du PDUIF et du SDRIF, approuvé en décembre 2013, sont cohérents. Près des deux tiers des 34 objectifs du SDRIF convergent avec le PDUIF, tandis que les autres seraient neutres pour celui-ci :

- **Douze objectifs du SDRIF convergent de façon forte avec le PDUIF** : conforter les agglomérations des pôles de centralité (3.1.), améliorer la mixité habitat/emploi (3.3.), optimiser les espaces urbanisés (4.1.), garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics (4.2.), développer l'urbanisation à proximité des transports (4.3.), fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (6.1.), structurer des bassins de déplacement (6.2.), valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire (8.1.), maintenir et optimiser la logistique urbaine (8.2.), limiter les pollutions de l'air (9.1.), limiter les nuisances sonores (9.2.), réduire les émissions de GES liées au transport routier (10.1.).

- **Neuf autres objectifs convergent de façon modérée ou indirecte** : améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles (1.3.), renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités (2.3.), structurer les polarités économiques (2.4.), valoriser les grands équipements attractifs (3.2.), limiter la consommation d'espaces ouverts (5.1.), garantir le fonctionnement des espaces ouverts (5.2.), faire entrer la nature en ville (5.3.), améliorer l'ouverture au niveau national et international (6.3.), structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien (8.3.).

Le PDUIF introduit de nombreuses références au SDRIF, ce qui explicite sa compatibilité et facilite la compréhension de l'articulation entre les deux documents par les acteurs locaux. La faisabilité des infrastructures de transport repose notamment sur les orientations du SDRIF, qui prévoient la préservation des emprises y afférentes. L'insertion des modes actifs dans les aménagements urbains en fait également partie. En visant le développement de ces infrastructures, le SDRIF introduit un levier particulièrement utile pour la mise en œuvre de ces projets. Les orientations du SDRIF assurent en outre une protection des emprises et activités logistiques multimodales, essentielles au fonctionnement de la métropole. Notons qu'un tableau de correspondance entre les projets de transports collectifs inscrits au SDRIF (avec un horizon de réalisation « Plan de mobilisation ») et les actions du PDUIF (actions 2.1 à 2.4) est produit en annexe 2 du PDUIF.

L'amélioration de l'accessibilité aux équipements, services et infrastructures est une orientation constante du SDRIF, qui laisse place à plus de souplesse. Ces orientations doivent être précisées dans le cadre des documents d'urbanisme locaux.

Par ailleurs, la plupart des dix défis et actions du PDUIF convergent avec les objectifs du SDRIF. Citons en particulier les défis **1** : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo, **2** : Rendre les transports collectifs plus attractifs, **7** : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et les mesures environnementales **1** : Accompagner le développement de nouveaux véhicules et **2** : Réduire les nuisances sonores liées aux transports. Les autres défis, sans lien avec les orientations réglementaires du SDRIF, apportent des compléments portant en particulier sur la gouvernance du PDUIF.

Points de vigilance

Les correspondances entre les projets relevant respectivement du SDRIF et du PDUIF en ce qui concerne l'armature logistique et le réseau routier pourraient être plus précises. Un tableau de correspondance qui existe pour les projets de transports collectifs (annexe 2 du PDUIF), pourrait compléter la carte des projets routiers (p. 155), celles des réseaux routiers à caractère magistral (p. 135-142) et celle de l'armature logistique (p. 174-175).

De façon plus globale, le lien urbanisme/transport mérite d'être observé. Le suivi de la phase de programmation et de réalisation des infrastructures de transport contribue à mieux anticiper les surfaces à densifier et/ou à urbaniser. Il permettrait une approche prospective de la mise en œuvre du SDRIF et de sa traduction sur les grands équilibres régionaux.

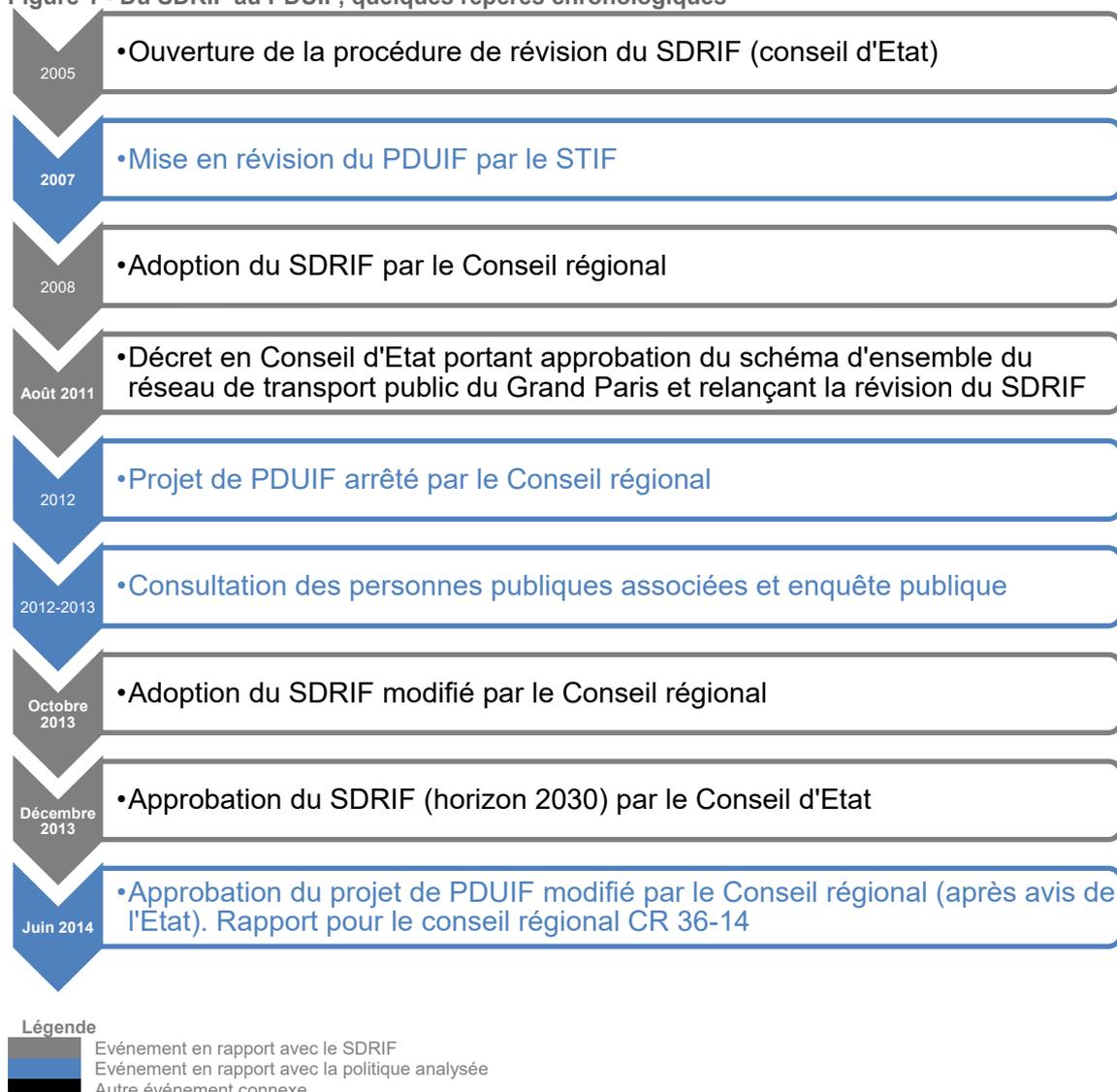
Repères chronologiques et juridiques

Après avoir évalué le PDUIF de 2000, le Syndicat des transports d'Île-de-France décide en 2007 de sa mise en révision, en conformité avec la procédure définie dans le Code des transports. Il propose en 2011 un nouveau projet. Ce projet de PDUIF est ensuite transmis au Conseil régional qui l'arrête le 16 février 2012. Il fait ensuite l'objet d'une consultation des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale, puis d'une enquête publique d'ampleur régionale, conclue par un avis à l'unanimité.

Après les avis de la Commission d'enquête et de l'Etat, le PDUIF modifié est définitivement approuvé par le Conseil régional en juin 2014.

Selon le code des transports, les prescriptions du PDUIF doivent être compatibles avec les orientations du SDRIF et également avec le SRCAE. Les enjeux territoriaux, les objectifs et les principes d'aménagement qui constituent le socle du SDRIF, ainsi que les nouveaux enjeux environnementaux et de développement de la région capitale sont réaffirmés dans le PDUIF.

Figure 1 - Du SDRIF au PDUIF, quelques repères chronologiques



Rappel des objectifs du SDRIF en rapport avec le PDUIF

Dans le cadre du **projet spatial régional** (fascicule 2), les questions relatives aux transports, ainsi qu'aux liens entre urbanisme et transport occupent une place centrale abordée sous divers aspects, du point de vue des défis et du projet spatial régional (chapitre 1 et 2), puis sous l'angle de l'amélioration de la vie quotidienne des franciliens (en particulier les chapitres 3.3 et 3.4) et du fonctionnement métropolitain (chapitre 4.2).

Pour faciliter la vie des Franciliens et rendre la métropole régionale plus attractive, plus durable et plus vivable, le SDRIF propose des réponses à différents enjeux en termes de mobilités économiques, d'environnement, de santé, de qualité de vie, d'équilibre et de développement territorial. Il vise en particulier à :

- Proposer des solutions de mobilité diversifiées et attractives, adaptées aux modes de vie actuels et futurs des Franciliens,
- Favoriser l'usage des transports collectifs, des modes actifs et limiter la dépendance à l'automobile,

- Lutter contre les déséquilibres régionaux par un développement des services de transports collectifs et plus généralement de mobilité,
- Trouver des réponses adaptées aux espaces périurbains, dont l'offre urbaine est parfois très insatisfaisante, notamment en termes de déplacements,
- Réduire les nuisances actuellement provoquées par la mobilité routière, contribuer à répondre aux enjeux sanitaires et de santé,
- Promouvoir un modèle intensif et moins énergivore, liant transports en commun et urbanisme et faisant rimer densité et qualité de vie,
- Diminuer l'empreinte carbone en maîtrisant les déplacements,
- Renforcer le rayonnement et l'attractivité de l'Île-de-France à l'international, pour accompagner le développement d'une métropole de rang mondial en veillant à la performance des infrastructures de transport,
- Favoriser une meilleure répartition de l'emploi par les nouvelles infrastructures de transport : impulser l'émergence de nouvelles polarités d'emploi sur des territoires bien reliés par les transports et maximiser l'effet d'entraînement de polarités économiques déjà bien installées.

Ainsi le SDRIF se fixe l'objectif de doter l'Île-de-France d'un réseau de transports et de communication diversifié et considérablement amélioré en 2030. Il s'agit à la fois de fluidifier et fiabiliser les réseaux de transport métropolitain, de structurer les bassins de déplacement et de favoriser l'ouverture à l'Europe et à l'international.

Dans ce contexte, le SDRIF vise à refaire du réseau de transport collectif un atout premier pour la région Île-de-France. Pour y parvenir, le réseau de transport inscrit dans le SDRIF s'appuie sur plusieurs grands chantiers :

- La fiabilisation et l'optimisation des RER et du réseau ferré existant. L'effort de modernisation des installations et des matériels entrepris dans les années 2000 doit être poursuivi. Améliorer les conditions de transport des voyageurs grâce à un temps de parcours fiabilisé, une desserte renforcée, et une fréquence adaptée des trains, constitue une des priorités pour rendre performant le réseau de transports collectifs et répondre aux attentes des Franciliens,
- Le développement significatif du réseau de métro. La réalisation du métro automatique du Grand Paris Express et le prolongement de certaines lignes existantes développeront l'offre à l'échelle de l'agglomération centrale pour renforcer l'effet réseau du système de transport existant (liaisons de banlieue à banlieue, nouvelles dessertes, correspondances de qualité avec le métro, etc.),
- Le développement de lignes de tramways et de TCSP, puissant vecteur de renouvellement et de recomposition urbaine. Il s'agit ainsi d'améliorer l'accessibilité à l'ensemble des grands pôles urbains et économiques de la métropole et, par là même, d'en faciliter le développement.

L'approche globale des déplacements portée par le SDRIF associe aux enjeux de transports collectifs des enjeux routiers :

- Le SDRIF prévoit de compléter ce réseau à caractère magistral /dense par quelques tronçons indispensables restant à réaliser. Ces voies nouvelles, par exemple le contournement de Roissy, qui répondront à des exigences élevées de qualité environnementale et d'insertion, assureront de multiples fonctions (résorption des points durs, diminution des émissions de gaz à effet de serre, complément du maillage, desserte de zones d'intérêt économique majeures, accessibilité internationale et interrégionale du territoire).
- L'aménagement d'un réseau de voies rapides apaisées et multimodales et la mise en œuvre de nouveaux principes d'exploitation du réseau routier à caractère magistral. Ainsi, le réseau à caractère structurant de voirie doit devenir le support de nouveaux axes métropolitains, avenues et boulevards urbains, construits autour d'une voirie multimodale requalifiée. Le partage multimodal de la voirie est donc une des composantes essentielles du modèle urbain, compact et intense, voulu par le SDRIF. Les modes alternatifs, comme le covoiturage et les transports collectifs doivent désormais y trouver systématiquement leur place, améliorant ainsi la performance du réseau à caractère magistral. La sécurité routière en sera renforcée et les temps de parcours fiabilisés.

Au-delà des enjeux métropolitains, le SDRIF promeut les maillages, les mises en réseaux et la structuration de bassins de déplacement locaux, en travaillant sur les équilibres, les liaisons et les interfaces entre espaces et entre échelles (articulation entre site et pôle, et entre pôle et territoire). Les interactions et solidarités entre espaces urbains, périurbains et ruraux sont ainsi affirmées :

- Les pôles des territoires périurbains et ruraux, c'est-à-dire les villes constituant le centre des bassins de vie, seront mieux connectés à Paris grâce à l'optimisation du réseau existant et à la création du métro automatique du Grand Paris Express et des tangentielles,
- La logique est moins de créer de nouvelles infrastructures au sein des bassins de vie, que de renforcer l'offre de services permettant l'usage de modes alternatifs au sein de chaque bassin de vie, s'appuyant notamment sur des lignes de transports collectifs performantes (tramways, des bus à haut niveau de service, des bus en sites propres, etc.). Cette offre se structure autour des polarités d'emploi et des activités de la vie quotidienne et permettant un rabattement efficace sur les lignes structurantes. Les territoires desservis par les transports collectifs régionaux auront vocation à accueillir, de manière discontinue tout au long des réseaux ferrés, la croissance urbaine de l'espace rural.

Le SDRIF vise également à garantir la performance et l'accessibilité des hubs franciliens (aéroports/TGV) qui jouent un rôle majeur dans les échanges au niveau national, européen et mondial. Un équilibre sera trouvé entre la valorisation économique et la réduction de l'impact environnemental des aéroports, au travers de plusieurs objectifs :

- Préserver les conditions du bon fonctionnement des aéroports et leur capacité d'accueil du trafic,
- Restructurer l'organisation de leur plateforme et en optimiser l'occupation,
- Maîtriser la construction de logements et améliorer la qualité de vie des riverains des aéroports par le transfert d'une partie du trafic aérien sur le réseau ferroviaire,
- Réduire et compenser les nuisances et pollutions,
- Améliorer la qualité de leur desserte terrestre par leur connexion au réseau ferroviaire.

Une rocade à grande vitesse et de nouvelles gares TGV seront créées en grande couronne (optimisation des hubs de Roissy et d'Orly en vue d'une meilleure complémentarité air-fer). Elles seront maillées avec le réseau à grande vitesse national et le réseau de transports collectifs (TER, pôles de correspondance, maillage RER/métro).

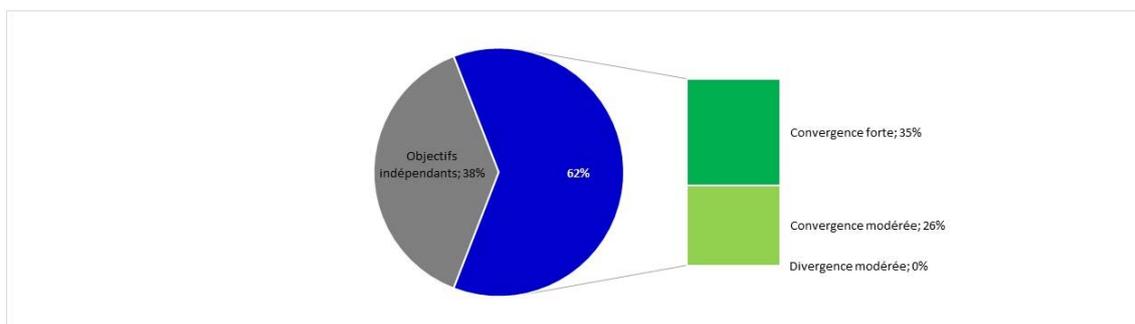
Le diagnostic, les enjeux et les objectifs du SDRIF relatifs à la logistique et au fret sont abordés dans la fiche dédiée à la Stratégie régionale pour le fret et la logistique.

Les orientations réglementaires du SDRIF (fascicule 3) vont naturellement mettre l'accent sur l'organisation spatiale du territoire. En matière de transports, elles concernent à la fois les conditions spatiales de réalisation des infrastructures de transport et de logistique, l'accessibilité aux équipements et services pour la population, aux infrastructures économiques et logistiques pour les entreprises et enfin, elles introduisent un lien fort entre l'urbanisme et les transports en commun :

- Les espaces nécessaires à la réalisation des infrastructures de transport sont préservées, mais l'insertion de ces infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits sur l'environnement (bruit, pollution, fragmentation des espaces). Les transports collectifs et les modes actifs sont intégrés sur le réseau à caractère principal et magistral et les nouveaux franchissements. Les itinéraires pour les modes actifs sont développés à l'occasion des opérations d'aménagement et doivent notamment relier les centres urbains, les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, etc. (chapitre 1.1),
- Les emprises aéroportuaires sont destinées à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports (chapitre 1.2),
- L'armature logistique est préservée grâce à différentes orientations en vue de maintenir les équipements d'interface rail/route, aménager de grands sites multimodaux au carrefour des grands axes routiers, fluviaux et ferroviaires, garantir l'accessibilité routière (et ferroviaire) des sites bord à voie d'eau, préserver les emprises dédiées à la logistique, relayer les grands équipements logistiques par des centres de distribution urbains. Néanmoins, l'étalement

- urbain le long des axes routiers doit être évité et les continuités écologiques doivent être prises en compte dans les ports (chapitre 1.3),
- Les nouvelles implantations d'équipement et de services à la population s'effectuent prioritairement sur des sites bien desservis en transport collectif et en circulations douces (chapitre 2.1). De même, les sites bénéficiant d'une bonne accessibilité, voire d'une desserte multimodale doivent être privilégiés pour l'implantation d'activités économiques (bureaux, activités industrielles, projets urbains mixtes) (chapitre 2.1),
 - Enfin, un lien est établi entre les conditions d'urbanisation et la présence d'une desserte en transports en commun (accroissement de la densité à proximité des gares, ouverture à l'urbanisation liée à une desserte en transport en commun).

Figure 2 – Objectifs du SDRIF et PDUIF



Rappel des objectifs du PDUIF au regard du SDRIF

Selon le Code des transports, « Le Plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre des transports urbains ».

Tandis que les documents d'urbanisme locaux sont rendus compatibles avec le PDUIF, le PDUIF doit être compatible avec le SDRIF. De façon générale, les références au SDRIF sont nombreuses dans le PDUIF, qui reprend la typologie spatiale du SDRIF (agglomération centrale, agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux, etc.).

L'enjeu du PDUIF est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, d'une part, la protection de l'environnement, de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Île-de-France et de garantir la cohésion sociale de la Région.

Les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité ont été fixés en s'appuyant sur les objectifs environnementaux établis par la réglementation, soit une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, et le respect des objectifs de qualité de l'air pour les polluants émis par les transports.

Dans ces conditions, le PDUIF vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés (-2 %) et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports en commun (+ 20 %), des modes actifs (+10 %) - marche et vélo - et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

Le PDUIF fixe neuf défis à relever pour y parvenir, les défis 1 à 7 concernant les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements. Ces 9 défis se déclinent en 34 actions, parmi lesquelles deux actions à caractère environnemental qui viennent renforcer l'efficacité environnementale du PDUIF. La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, quatre actions ont un caractère prescriptif et s'imposent notamment aux documents d'urbanisme (dans le cadre des actions 2.3, 4.1, 4.2 et 5.3).

Parmi les enjeux du PDUIF, les défis 1, 2, 7 et les mesures environnementales convergent fréquemment les objectifs du SDRIF. Des convergences sont également établies avec les défis 3, 4, 5 et 9.

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.

1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs.

2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant

2.2 Un métro modernisé et étendu

2.3 Tramway et Tzen : une offre de transport structurante (prescription PDUIF)

2.4 Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé (actions socle PLD et prescription PDUIF)

2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité (actions socle PLD)

2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs

2.7 Faciliter l'achat des titres de transport

2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo

2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.

3/4.1 Pacifier la voirie (actions socle PLD)

3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines (actions socle PLD)

3.1 Aménager la rue pour le piéton (actions socle PLD)

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.

4.1 Rendre la voirie cyclable (actions socle PLD)

4.2 Favoriser le stationnement des vélos (actions socle PLD et prescription PDUIF)

4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.

5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière (actions socle PLD)

5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable (actions socle PLD)

5.3 Encadrer le stationnement privé (prescription PDUIF)

5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion

5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage

5.6 Encourager l'autopartage

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau.

7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique (actions socle PLD)

7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau

7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire

7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison (actions socle PLD)

7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration

9.2 Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires

9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

• Mesures complémentaires à caractère environnemental

ENV 1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules

ENV 2 Réduire les nuisances sonores liées aux transports

Les défis 6 et 8 qui n'ont pas été cités au titre d'une convergence avec le SDRIF, apportent une complémentarité avec celui-ci.

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

6.1 Rendre la voirie accessible (actions socle PLD)

6.2 Rendre les transports collectifs accessibles (aux personnes à mobilité réduite)

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF.

Notons qu'un tableau de correspondance entre les projets de transports collectifs inscrits au SDRIF (avec un horizon de réalisation « Plan de mobilisation ») et les actions du PDUIF (actions 2.1 à 2.4) est produit en annexe 2 du PDUIF.

L'analyse détaillée des objectifs du SDRIF, comparés à ceux du PDUIF permet d'étayer cette première approche comparative.

Analyse des objectifs du SDRIF au regard du PDUIF

Figure 3 – Tableau d'analyse des objectifs du SDRIF au regard du PDUIF

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
1. Résoudre la crise du logement	1.1. Construire 70 000 logements par an	0	
	1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux	0	
	1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	1	Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. PDUIF, p. 7 "La mise en œuvre de chartes autour des grands projets de transports collectifs permet d'intégrer le plus en amont possible l'approche transport et l'approche aménagement, pour maximiser l'effet de levier du projet de transport sur le renouvellement urbain." PDUIF, p. 69. " Il s'agit ainsi d'intégrer l'approche transport et l'approche aménagement le plus en amont possible pour maximiser l'effet levier du projet de transport sur le renouvellement urbain ».
2. Refonder le dynamisme économique francilien	2.1. Créer 28 000 emplois par an	0	
	2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités	0	
	2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités	1	Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. PDUIF, p. 67. "Pour « réparer les erreurs du passé », il faut « intensifier » la ville existante, c'est-à-dire favoriser la densité, recréer des cheminements piétons et mieux intégrer les diverses fonctions (logements, lieux de travail , commerces, services, équipements, etc.)." Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture PDUIF, p. 70 "favoriser la mixité des fonctions urbaines au sein des quartiers ou entre quartiers proches – activités économiques , logements, commerces, loisirs – afin de réduire les distances de déplacement" PDUIF, p. 79 "Dans ces secteurs [zones d'activités économiques et zones commerciales], l'enjeu est donc de modifier de manière radicale la conception de l'espace public et le partage de la voirie afin que la voiture n'y soit plus le seul mode crédible de déplacement, tout en organisant la circulation des voitures ou des camions de manière plus rationnelle". De plus, la meilleure organisation logistique visée par le PDUIF a un impact sur l'offre d'espaces d'activités.
	2.4. Structurer les polarités économiques	1	PDUIF, Introduction, p. 3 "Il faut aussi pouvoir répondre aux déplacements des visiteurs et au besoin d'accéder depuis tout point du territoire aux pôles d'intérêt régional (gares, aéroports, universités, grands centres hospitaliers, équipements de loisirs...)" PDUIF, chapitre 4, L'impact du PDUIF sur la mobilité Améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques "En 2010, de très nombreuses zones d'emploi sont situées à l'écart des réseaux de transports collectifs structurants. Grâce à la réalisation des infrastructures nouvelles prévues par le PDUIF, cette situation sera notablement améliorée d'ici 2020».
3. Rééquilibrer l'Île-de-France	3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité	2	PDUIF, Résumé, p. 7 "Dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux, il s'agira de conforter les bassins de vie et de développer des solutions nouvelles (covoiturage, transports à la demande) pour compléter l'offre de transports collectifs". Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs. Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé (actions socle PLD et prescription PDUIF) Action 2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage
	3.2. Valoriser les grands équipements attractifs	1	PDUIF, Introduction, p. 3 "Il faut aussi pouvoir répondre aux déplacements des visiteurs et au besoin d'accéder depuis tout point du territoire aux pôles d'intérêt régional (gares, aéroports, universités, grands centres hospitaliers, équipements de loisirs...)"

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi	2	Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. PDUIF, p. 67. "Pour « réparer les erreurs du passé », il faut « intensifier » la ville existante, c'est-à-dire favoriser la densité, recréer des cheminements piétons et mieux intégrer les diverses fonctions (logements, lieux de travail, commerces, services, équipements, etc.)." Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture PDUIF p. 70 "favoriser la mixité des fonctions urbaines au sein des quartiers ou entre quartiers proches – activités économiques, logements, commerces, loisirs – afin de réduire les distances de déplacement"
	3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	0	
4. Encourager l'intensification	4.1. Optimiser les espaces urbanisés	2	PDUIF, Introduction, p. 3, "Il s'agit en premier lieu de promouvoir une ville plus compacte adaptée aux transports collectifs et aux modes actifs" page 3 du rapport Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. PDUIF, p. 67. et suivantes "Pour « réparer les erreurs du passé », il faut « intensifier » la ville existante, c'est-à-dire favoriser la densité, recréer des cheminements piétons et mieux intégrer les diverses fonctions (logements, lieux de travail, commerces, services, équipements, etc.)." "Il est donc essentiel d'intégrer, dans les documents d'urbanisme, des orientations en matière de transports et de déplacements afin de concevoir un aménagement urbain adapté (action 1.1). L'élaboration conjointe des projets de transports collectifs et des projets urbains pourrait permettre de favoriser la densification et un plus fort usage des transports collectifs". Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture Orienter l'urbanisation et intensifier la ville autour des axes de transports collectifs structurants, et optimiser le fonctionnement urbain à leurs abords Créer ou recréer des quartiers plus adaptés à l'usage des modes alternatifs à la voiture
	4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics	2	Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. PDUIF, p. 67. "Pour « réparer les erreurs du passé », il faut « intensifier » la ville existante, c'est-à-dire favoriser la densité, recréer des cheminements piétons et mieux intégrer les diverses fonctions (logements, lieux de travail, commerces, services, équipements , etc.)." Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture PDUIF p. 70 "favoriser la mixité des fonctions urbaines au sein des quartiers ou entre quartiers proches – activités économiques, logements, commerces, loisirs – afin de réduire les distances de déplacement"
	4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports	2	Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. PDUIF, p. 69 "Il est (...) essentiel d'intégrer, dans les documents d'urbanisme, des orientations en matière de transports et de déplacements afin de concevoir un aménagement urbain adapté (action 1.1)". "L'élaboration conjointe des projets de transports collectifs et des projets urbains pourrait permettre de favoriser la densification et un plus fort usage des transports collectifs". "Le SDRIF assure la cohérence globale, à l'échelle régionale, entre développement urbain et réseaux de transports. Les projets de transports collectifs qui y sont inscrits sont indissociablement liés au projet d'aménagement. Dans le cadre du PDUIF, il s'agit plus généralement, pour un projet de transports collectifs, d'articuler le mieux possible la conception du projet de transport et celle du projet urbain qui l'accompagne, voire de susciter". Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture Orienter l'urbanisation et intensifier la ville autour des axes de transports collectifs structurants, et optimiser le fonctionnement urbain à leurs abords
5. Préserver les espaces ouverts et les paysages	5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts	1	L'optimisation du lien urbanisme-transport permet de limiter l'étalement urbain (cf. objectif 4.1). Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture
	5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts	1	Compatibilité du PDUIF avec le SRCE

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
	5.3. Faire entrer la nature en ville	1	Compatibilité du PDUIF avec le SRCE
6. Garantir un système de transports porteur d'attractivité	6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	2	Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs. Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant Action 2.2 Un métro modernisé et étendu Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité (actions socle PLD)
	6.2. Structurer des bassins de déplacement	2	Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs. Action 2.3 Tramway et Tzen : une offre de transport structurante (prescription PDUIF) Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé (actions socle PLD et prescription PDUIF) Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement. Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo. Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements. PDUIF, p. 186 "La mise en place de plans de déplacements à l'échelle d'une entreprise (PDE), d'une administration (PDA) ou d'un établissement scolaire (PDES) constitue un levier pour modifier les habitudes de déplacement».
	6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international	1	PDUIF, Introduction, p. 3 "Il faut aussi pouvoir répondre aux déplacements des visiteurs et au besoin d'accéder depuis tout point du territoire aux pôles d'intérêt régional (gares, aéroports , universités, grands centres hospitaliers, équipements de loisirs...)" (« (...) "C'est la prise en compte de ces différentes échelles dans les politiques de déplacement qui permettra de contribuer à accroître l'attractivité économique de la région".
7. Gérer durablement les ressources naturelles	7.1. Préserver la production agricole et forestière	0	
	7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable	0	
	7.3. Préserver la ressource en eau	0	
	7.4. Gérer la ressource en matériaux	0	
8. Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain	8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire	2	Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau. Action 7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau PDUIF, p. 176 et 177 "Conforter l'usage de la voie d'eau pour le transport des matériaux de construction, des déblais de chantier et des déchets" et "Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau"
	8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine	2	Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau. Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique (actions socle PLD) PDUIF, p. 166 "Préserver la capacité d'accueil des activités logistiques en préservant les sites multimodaux constitutifs de l'armature logistique régionale est un premier levier d'action. La préservation de ces sites, à la fois en zone dense et en grande couronne, est du ressort des collectivités locales, en déclinaison du projet de SDRIF (action 7.1). Toutefois, la préservation des sites existants n'est pas suffisante. Il faut développer de nouveaux sites multimodaux et prendre en compte les besoins logistiques dans l'organisation de la ville en réservant des espaces pour la logistique urbaine (action 7.1)".
	8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	1	Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau. Action 7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau PDUIF, p. 176 et 177 "Conforter l'usage de la voie d'eau pour le transport des matériaux de construction, des déblais de chantier et des déchets" et "Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau"
9. Limiter les risques et nuisances	9.1. Limiter les pollutions de l'air	2	PDUIF, introduction, p. 4 "Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% : • une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;

Objectif stratégique du SDRIF	Objectif du SDRIF	Lien à la politique examinée	Elément de preuve
			<ul style="list-style-type: none"> • une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ; • une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés. A noter : Le PDUIF doit être compatible et est compatible avec le PPA
	9.2. Limiter les nuisances sonores	2	ENV 2 Réduire les nuisances sonores liées aux transports Résorber les principales nuisances sonores routières : "Le premier objectif est de résorber les dix secteurs principaux de points noirs de bruit routier". Limiter l'impact du transport de marchandises en ville. Réduire les émissions sonores des transports collectifs. Les objectifs de diminution de 2% des déplacements individuels motorisés et de mise en œuvre d'un nouveau partage multimodal de la voirie contribuent également à la diminution des nuisances sonores liées au trafic.
	9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain	0	
	9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation	0	
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)	10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier	2	Des objectifs ambitieux pour une mobilité durable (chapitre 2) "La France a pris des engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre : pour le secteur des transports, diminution de 20 % des émissions d'ici à 2020 pour revenir au niveau de 1990. Cet objectif s'impose au PDUIF". Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés. Action 5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion Action 5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage Action 5.6 Encourager l'autopartage Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau. Mesures complémentaires à caractère environnemental ENV 1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules A noter : le PDUIF doit être compatible et est compatible avec le SRCAE
	10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	0	
	10.3. Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération	0	

Sigles et acronymes

ADP Aéroport de Paris

AEV Agence des espaces verts d'Île-de-France

Airparif Association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France

Alur Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

Ademe Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

Anah Agence nationale de l'habitat

Anru Agence nationale pour la rénovation urbaine

Apur Atelier parisien d'urbanisme

BHNS Bus à haut niveau de service

BTP Bâtiment et travaux publics

CAR Contrat d'aménagement régional

CDGT Carte de destination générale des différentes parties du territoire

CDGT Code général des collectivités territoriales

CEE Certificat d'économies d'énergie

Ceser Conseil économique, social et environnemental régional

CPER Contrat de plan État-Région

CPIER Contrat de Plan Interrégional État-Régions

CRHH Comité régional pour l'habitat et l'hébergement

CRT Comité régional du tourisme

DRIEA Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

DRIEE Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie

Drihl Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement

DUL Document d'urbanisme local

DUP Déclaration d'utilité publique

EGT Enquête globale transport

EPCI Établissement public de coopération intercommunale

EPF Établissement public foncier

ENR Énergie renouvelable

ENRR Énergie renouvelable et récupérable

EPFIF Établissement public foncier d'Île-de-France

ENR&R Énergies renouvelables et de récupération

EVP Équivalent Vingt Pieds (conteneur)

FEADER Fonds européen agricole pour le développement rural

Filocom Fichier des logements par communes

GES Gaz à effet de serre

GPE Grand Paris express

Haropa Groupement d'intérêt économique (GIE) des ports du Havre, de Rouen et de Paris

IAU îdF Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

Insee Institut national de la statistique et des études économiques

LGV Ligne à grande vitesse

MAPTAM Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

MGP Métropole du Grand Paris

Molle Loi pour la mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion

PNPRU Nouveau programme national de renouvellement urbain

NOTRe Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République

OMNIL Observatoire de la mobilité en Île-de-France

OPAH Opération programmée d'amélioration de l'habitat

OPAH RU Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain

PCAET Plan climat air énergie territorial

PDUIF Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France

PGRI Plan de gestion des risques d'inondation

PIG Programme d'intérêt général

PLAI Prêt locatif aidé d'intégration

PLH Programme local de l'habitat

PLS Prêt locatif social

PLU Plan local d'urbanisme

PLUi Plan local d'urbanisme intercommunal

PLUS Prêt locatif à usage social

PMHH Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement

PNR Parc naturel régional

PNRQAD Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés

PNRU Programme national pour la rénovation urbaine

POS Plan d'occupation des sols

PPPI Parc privé potentiellement indigne

RATP Régie autonome des transports parisiens

RGP Recensement général de la population de l'Insee

RPLS Répertoire du parc locatif social

RTE Réseau de transport d'électricité

SCoT Schéma de cohérence territoriale

SDAGE Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SDRIF Schéma directeur de la région Île-de-France

SEM Société d'économie mixte

Sitram Système d'information sur les transports de marchandises

SNCF Société nationale des chemins de fer français

SNCU Syndicat national du chauffage urbain et de la climatisation urbaine

SRADDET Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

SRFB Stratégie régionale pour la forêt et le bois

SRCAE Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

SRCE Schéma régional de cohérence écologique

SRDEII Stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation

SRDTL Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs

SRESRI Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et l'innovation

SRHH Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

SRU Loi solidarité et renouvellement urbains

TC Transport collectif

TCSP Transport collectif en site propre

TECV Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Unicem Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction

UNPG Union nationale des producteurs de granulats

Zac Zone d'aménagement concerté

Remerciements

L'ensemble du document d'évaluation a été élaboré sous l'autorité de :

- Valérie Péresse, présidente du conseil régional d'Ile-de-France,
- Jean-Philippe Dugoin-Clément, vice-présidente du conseil régional d'Ile-de-France en charge de l'écologie et du développement durable

Et sous l'égide du **comité technique de la mise en œuvre du SDRIF** composé pour la Région Ile-de-France de Marion Zalay, directrice générale adjointe, Olivier Denert, directeur de l'aménagement, Jean-Michel Grandchamp, chef du suivi, de l'évaluation et de l'observation ; pour l'IAU îdF de Fouad Awada, directeur général et Sandrine Barreiro, directrice du pôle Planification.

Coordination et rédaction :

Pascal Hauchecorne, chargé de mission, service suivi évaluation observation à la Région Ile-de-France, Sandrine Barreiro, directrice du pôle Planification à l'IAU îdF, Thomas Cormier et Agnès Parnaix, chargés d'études au pôle Planification.

Indira Souvasoubramaniane, géomaticienne-cartographe, pôle Planification à l'IAU îdF.

Experts mobilisés

Maylis Alison, Claire Aubrée, François Bonis, Marc Casanès, Véronique Charbeaux, Astrid Gaillard, Anne Galibert, Jean-Michel Grandchamp, Nathalie Granes, Sylvain Leclancher, Delphine Pelade, Eric Montuclard, Vincent Moutarde, Jean-Claude Riehl, Cécile Vendrot-Al-Sulieha pour les services de la Région ;

Annick Auffret (DRIEA), pour les services de l'Etat ;

Nicolas Boichon, Simon Carrage, Alexandra Cocquière, Erwan Cordeau, Nicolas Cornet, Valérie Constanty, Anne-Claire Davy, Corinne de Berny, Laure de Biasi, Sophie Dedieu, Carole Delaporte, Régis Dugue, Madeleine de Noeueglise, Helder de Oliveira, Ludovic Faître, Jonathan Flandin, Sandra Garrigou, François Gorrand, Thomas Hemmerdinger, Martin Hervouet, Sabine Host, Christelle Insergueix, Emilie Jarousseau, Nicolas Laruelle, Stéphanie Lesellier, Marie-Angèle Lopes, Cristina Lopez, Philippe Louchart, Cécile Mauclair, Julie Missonnier, Lydia Mykolenko, Muriel Naudin-Adam, Teodora Nikolova, Laurence Nolorgues, Martin Omhovère, Philippe Pauquet, Thierry Petit, Laetitia Pigato, Manuel Pruvost-Bouvattier, Dominique Riou, Renaud Roger, Corinne Ropital, Jean-François Saigault, Daniel Thépin, Christian Thibault, Marion Tillet, Emmanuel Trouillard, Louise Vaisman, Martial Vialleix, Yann Watkin, Martin Wolf pour l'IAU îdF ;

Philippe Helleisen, Directeur général de l'AEV IdF ;

Lionel Grotto, Directeur général de Paris Région Entreprises

Carlos Ribeiro pour Bruitparif ;

Charles Kimmerlin pour Airparif

Collectivités locales mobilisées

Alain Bernheim, maire de Boissise-la-Bertrand

Céline Bernex, responsable du service urbanisme de Tournan-en-Brie

Jean-Marie Bessin, directeur de l'urbanisme et Camille Breton, chef de projet à la mairie de Massy

Germain Buchet, maire de Saint-Witz et Joel Vanderstigel, adjoint à l'urbanisme

Jasmine Dozias, responsable de l'urbanisme à la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-

Yvelines

Sonia Houngnissi, responsable du droit des sols de Villeneuve-Saint-Georges
Jean-Michel Morer, maire de Trilport
Sophie Martin, responsable du service urbanisme de Limours
Alain Seigneur, maire de Choisel et Laurent Lieval, adjoint à l'urbanisme

Bureaux d'études mobilisés

Codra (92)
Espace Ville (78)
Karine Ruelland (75)

Juin 2019



devient



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49