



Île-de-France 2030

VISION RÉGIONALE

PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Octobre 2012

 **île de France**

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF.....	6
COMPOSITION DU SDRIF	8

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

11

1.1 PLUS D'ESPACE ET DE PROXIMITÉ.....	12
1.2 UNE MOBILITÉ ACCRUE ET CHOISIE.....	14
1.3 UNE RÉGION ATTRACTIVE ET ATTENTIVE.....	16
1.4 PLUS D'ÉQUILIBRE ET DE PLURALITÉ.....	18
1.5 UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ ET ACCUEILLANT.....	20
1.6 DES QUARTIERS RENOUVELÉS ET FAMILIERS.....	22

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

25

2.1 ENTRER EN ÎLE-DE-FRANCE.....	26
2.2 HORIZONS ET REPÈRES RÉGIONAUX.....	28
2.3 L'URBAIN, DES URBANITÉS.....	32
2.4 LA NATURE ET LA VILLE	36
2.5 AU FIL DE L'EAU	38

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

41

3.1 JUSQU'AU XIXÈME SIÈCLE : L'ESQUISSE PROGRESSIVE D'UNE RÉGION-CAPITALE.....	42
3.2 AU XXÈME SIÈCLE : L'ORGANISATION DE LA RÉGION PAR LA PLANIFICATION	44
3.3 2008 – 2013 – 2030 : UNE NOUVELLE DONNE.....	46
3.4 DEPUIS LE XVIIIÈME SIÈCLE : UNE RÉGION COMPOSÉE PAR LES ACTEURS PUBLICS.....	48

4 AGIR POUR LE QUOTIDIEN D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN.....

51

4.1 LA PROXIMITÉ.....	52
4.2 LA SOLIDARITÉ.....	54
4.3 L'ATTRACTIVITÉ ET L'INNOVATION	56
4.4 LA SOUTENABILITÉ ET LA ROBUSTESSE.....	58
4.5 LA SOUPLESSE ET L'ADAPTABILITÉ.....	60

PRÉAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

Les dispositions de l'alinéa précédent prennent effet à la première révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France selon les modalités prévues au huitième alinéa du présent article suivant la promulgation de la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire.

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au présent livre ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. Il doit également prendre en compte

les orientations des schémas des services collectifs institués à l'article 2 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et les schémas sectoriels institués par le chapitre V du titre Ier de la même loi. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 du Code de l'environnement est approuvé, le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit également être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions de ce plan définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans avec les éléments mentionnés à la phrase précédente.

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

chambres consulaires. À l'issue de cette élaboration, le projet leur est soumis pour avis.

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

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

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

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

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

ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF

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

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

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

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

grande couronne par des établissements publics de coopération intercommunale, aura, à terme, des incidences sur les échelles de planification.

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

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

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

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

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

du xxxxxx, puis transmis à l'État pour approbation par décret en Conseil d'État.

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

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

LES GRANDES ÉTAPES DE LA RÉVISION DU SDRIF

2004

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

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

2007 : délibération du Conseil régional arrêtant le projet de SDRIF, recueil des avis de l'État, des Conseils généraux, des chambres consulaires, du CESR, du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, enquête publique ;

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

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

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

2013

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

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

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

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

Printemps 2013 : enquête publique ;

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

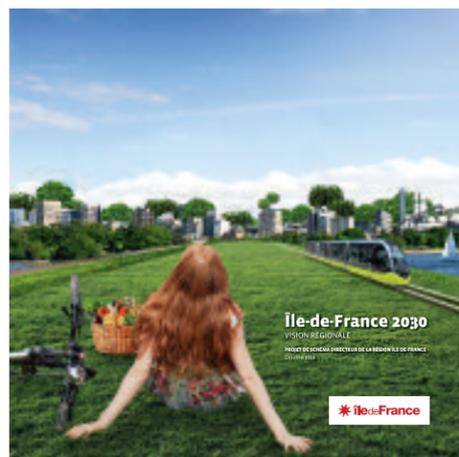
Hiver 2013-2014 : décret en Conseil d'État approuvant le nouveau SDRIF.

COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF

Le SDRIF est composé de quatre fascicules et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Il est accompagné d'un fascicule Vision régionale.

VISION RÉGIONALE

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



- le premier chapitre donne la parole aux Franciliens, qui expriment leur perception et leur vision pour l'Île-de-France de demain ;
- le second chapitre esquisse un portrait du territoire de l'Île-de-France, donnant un aperçu de sa diversité ;
- le troisième rappelle les grands temps de l'histoire du territoire francilien et ses évolutions institutionnelles ;
- le dernier chapitre aborde les différentes thématiques qui fondent le projet pour l'Île-de-France 2030.

Avec une forte place laissée aux illustrations, ce fascicule propose un regard sensible sur l'Île-de-France porté par ses habitants, et les acteurs de l'aménagement. ■

DÉFIS, PROJET SPATIAL RÉGIONAL ET OBJECTIFS

Ce fascicule exprime les ambitions d'aménagement et de développement durables pour la région Île-de-France. Il permet de répondre aux enjeux soulevés et trouve sa traduction dans les orientations réglementaires du SDRIF et dans les politiques d'accompagnement et partenariales pour sa mise en œuvre (fascicules dédiés). Il a été élaboré en interaction avec l'évaluation environnementale. Ce fascicule est organisé en cinq chapitres. Le premier expose les trois grands défis pour une Île-de-France plus solidaire face aux mutations de son environnement et dans



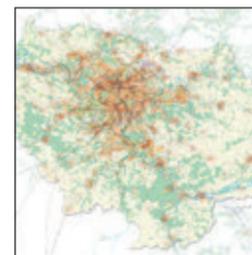
ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES ET CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE

Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu.

À l'instar du projet spatial, les orientations sont déclinées autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser », afin de mettre en évidence la traduction réglementaire de la stratégie.

En lien avec le projet spatial régional, la carte des « Grandes entités géographiques » de portée normative, établit une typologie des communes en fonction des orientations qui les concernent.

Mais le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Sa légende est également organisée autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à



ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En vertu de l'article L. 121-10 du Code de l'urbanisme, le SDRIF doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Si le choix a été fait de la présenter dans un fascicule dédié, cette évaluation a irrigué le projet tout au long de la réflexion et ainsi participé à la définition de la stratégie d'aménagement et de



PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE

Ce fascicule, qui figure en annexe, présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette mise en œuvre. Ces actions sont déclinées dans le même cadre que le projet spatial, les orientations réglementaires



une économie mondiale. Les trois chapitres suivants présentent le modèle de développement et le projet spatial Île-de-France 2030 (chapitre 2) et sa traduction en grands objectifs nécessaires à sa réalisation. Ceux-ci sont déclinés d'abord à l'échelle locale autour du Francilien et son cadre de vie (chapitre 3) puis à l'échelle globale autour du rayonnement de l'Île-de-France (chapitre 4). Le dernier chapitre présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.

partir du mode d'occupation des sols (MOS) 2008.

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

Toute autre utilisation de la carte méconnaîtrait ces principes.

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

développement de la région Île-de-France. Elle justifie et explicite le choix d'aménagement retenus et les éléments prescriptifs. Elle a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur des réflexions, et constitue un outil pédagogique pour sensibiliser chacun aux défis du développement durable.

du SDRIF et la CDGT, autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». C'est donc l'ensemble des dispositifs mobilisés qui sont mis en résonance pour garantir la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de développement régional.



Territoire de vie, d'échanges, de travail, de transports, lieu de passage ou de naissance, quelles sont les paroles des Franciliens pour décrire leur région ? Comment s'imaginent-ils l'habiter, la parcourir, la vivre et l'apprécier en 2030 ? La Région a réuni, en juin 2012, des Franciliennes et des Franciliens de tout le territoire afin de parler de l'Île-de-France d'aujourd'hui et de leurs souhaits pour celle de 2030. Ils posent un regard sensible et revisitent la région à l'aune de leur expérience quotidienne et de leurs attentes. Déplacements, emplois, loisirs, modes de vie, logements et espaces naturels sont discutés. Des aspirations contrastées sont exprimées : comment concilier le dynamisme d'une grande ville et le calme d'une vie de village ? Comment concilier tout ce que réclament les usages quotidiens des habitants et un sentiment global de bien-être ? Entre visions personnelles et souci du projet collectif, les Franciliens tentent de s'approprier une région mosaïque et d'esquisser un avenir commun. C'est en essayant à la fois de répondre à leurs attentes individuelles et de proposer un projet pour tous que la puissance publique compose un projet collectif et partagé pour l'Île-de-France. ■

1

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

1.1 Plus d'espace et de proximité	12
1.2 Une mobilité accrue et choisie	14
1.3 Une région attractive et attentive	16
1.4 Plus d'équilibre et de pluralité	18
1.5 Un environnement préservé et accueillant	20
1.6 Des quartiers renouvelés et familiers	22

1.1 PLUS D'ESPACE ET DE PROXIMITÉ

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

Dans le même temps, ils recherchent plus de proximité : pour faire leurs courses, accéder aux services publics et de santé, se rendre au travail, se divertir, etc. En 2030, tous ces moments et ces lieux qui ponctuent la vie francilienne seraient plus facilement accessibles. ■



Ambiance urbaine et usage des lieux

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

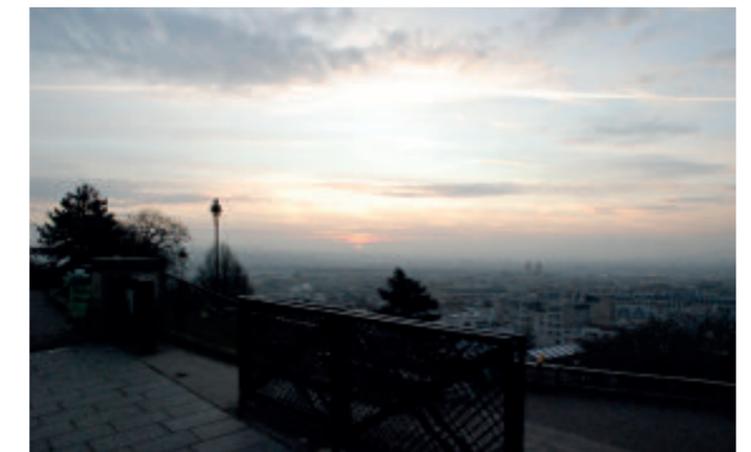
Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Jardins d'Eole, Paris (75)



Marché, Aulnay-sous-Bois (93)



Paris au lever du jour (75)

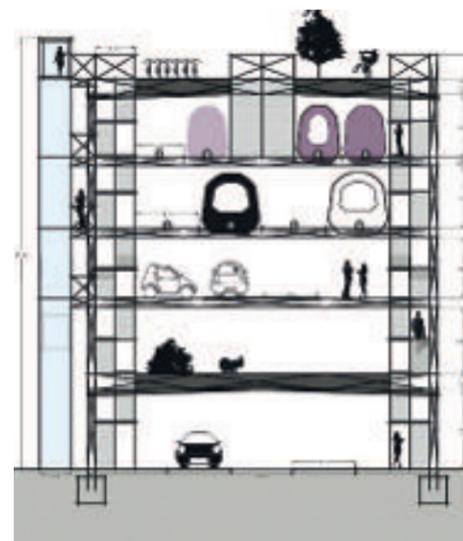
1.2 UNE MOBILITÉ ACCRUE ET CHOISIE

Travailler, aller au cinéma ou au gymnase, chez le médecin ou faire ses courses, se promener, rendre visite à des proches, partir, s'évader, etc. Le quotidien est rythmé par des déplacements courts et longs. Pour assurer ces besoins et ces envies de mobilité, les Franciliens souhaitent davantage de transports en commun, moins saturés et plus confortables, desservant plus de lieux, sans nécessairement passer par Paris. S'ils souhaitent une mobilité accrue, ils rêvent aussi d'une multiplicité des moyens de transport. Ils se voient à pied, à vélo ou en tramway pour

les courtes distances. Ils imaginent se déplacer sur le fleuve ou les canaux pour leurs loisirs ou pour se divertir. Enfin, les Franciliens voudraient également avoir accès à une connexion numérique qui permettrait de recourir davantage au travail à domicile ou aux télécentres de travail. L'amélioration des conditions de transport et de l'efficacité des déplacements est un souhait fondamental des Franciliens pour améliorer leur qualité de vie. ■



Navette fluviale, Aubervilliers (93)



Réseau à multiples vitesses : assumer la lenteur



Roissy bus et vélib', Paris (75)

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Foule d'employés, La Défense (92)



Station Stade de France-Saint Denis (93)

1.3 UNE RÉGION ATTRACTIVE ET ATTENTIVE

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

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

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



CNIT, La Défense (92)



Université Paris Orsay Sud XII (91)

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

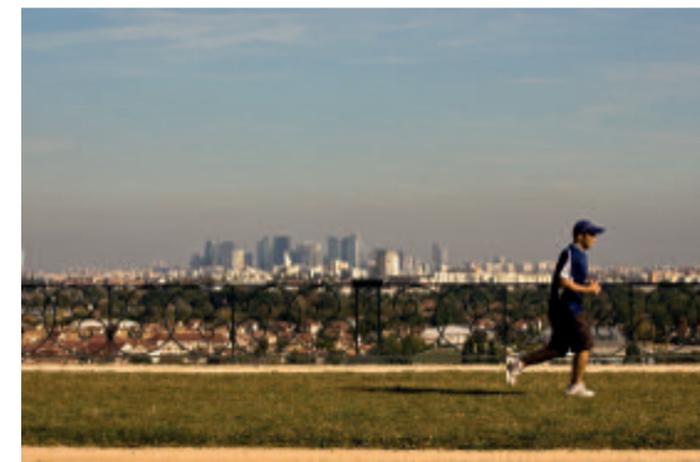
Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



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



Champs-Élysées (75)

1.4 PLUS D'ÉQUILIBRE ET DE PLURALITÉ

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

L'équilibre dont ils rêvent, c'est celui du rapprochement du logement, des services, des transports, des emplois, des espaces verts, des loisirs, qui doit permettre à tous d'accéder aux mêmes ressources régionales, de profiter des biens communs. Ce qu'ils veulent en 2030, c'est conserver ces différences tout en bénéficiant des mêmes chances. Chaque individu et chaque territoire contribueraient à enrichir l'Île-de-France. ■



Primeur, Paris (75)



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



La Grande Borne, Grigny (94)

“ Les barrières mentales entre les territoires seront dépassées. On aura envie de découvrir les richesses des départements voisins. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Les bâtiments seraient tous les mêmes avec des couleurs différentes. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Dans mon Île-de-France de 2030, la localisation et l'esthétique d'un bâtiment ne permettraient pas de déterminer si c'est un logement social ou privé. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Fonctions et territoires selon une logique de Rubik's Cube®

1.5 UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ ET ACCUEILLANT

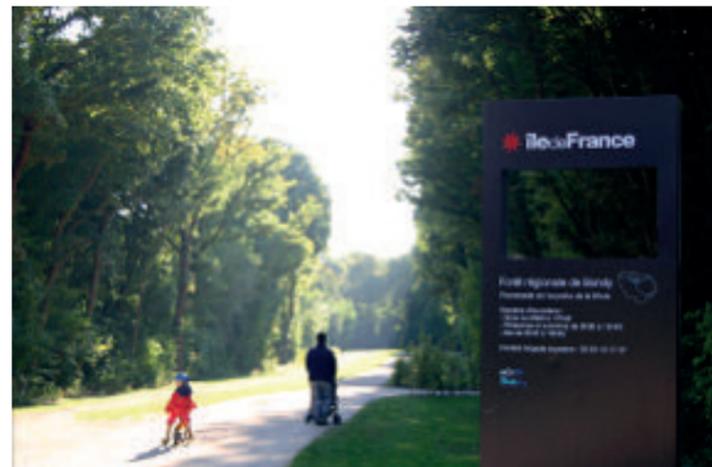
Du balcon fleuri à la rue plantée, du square au parc régional, d'une berge aménagée à la forêt, la nature est présente de multiples façons dans la vie quotidienne des habitants. Certaines sont à portée de vue, d'autres à quelques arrêts de RER. En 2030, les Franciliens connaîtraient mieux les possibilités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

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

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



Nouveaux lieux de production et d'échanges commerciaux



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



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

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

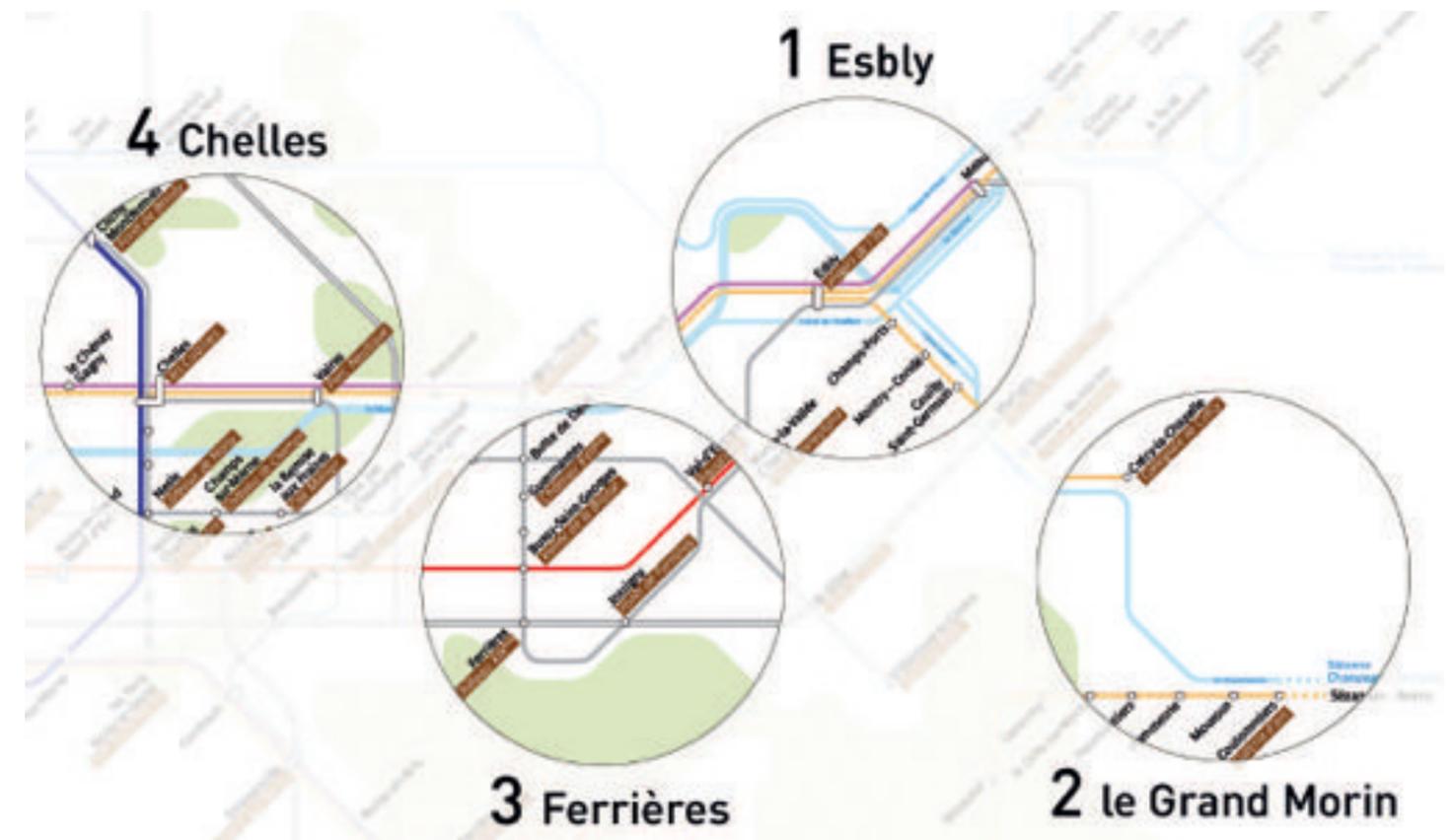
Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Bons plans Île-de-France

1.6 DES QUARTIERS RENOUVELÉS ET FAMILIERS

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

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



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



Quartier Masséna, Paris (75)

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

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

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Le Jardin du Couchant, Vincennes (94)



Dessin d'enfant



Berges habitées



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

2

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

2.1 Entrer en Île-de-France	26
2.2 Horizons et repères régionaux	28
2.3 L'urbain, des urbanités	32
2.4 La nature et la ville	36
2.5 Au fil de l'eau	38

2.1 ENTRER EN ÎLE-DE-FRANCE

Bouger, se déplacer, communiquer sont des composantes centrales du devenir et de la transformation d'un territoire. Plus que tout autre en France, la métropole francilienne est un territoire de flux. Suivant l'endroit d'où l'on vient - d'une région limitrophe, de l'autre bout de la France ou de l'étranger, suivant le lieu où l'on se rend (centre de Paris, banlieue proche ou campagne métropolitaine), suivant les raisons qui nous y conduisent (tourisme, travail, famille...), nombreux sont les

parcours qui traversent l'Île-de-France. Les aéroports sont les principales portes d'entrées internationales en Île-de-France; mais la région est aussi le cœur du réseau ferroviaire français à grande vitesse, offrant un nombre important de gares dont l'implantation et le maillage influencent l'ensemble du territoire, du point de vue des flux, de la mobilité des personnes, de la distribution des biens et des marchandises, de la transformation du paysage. ■



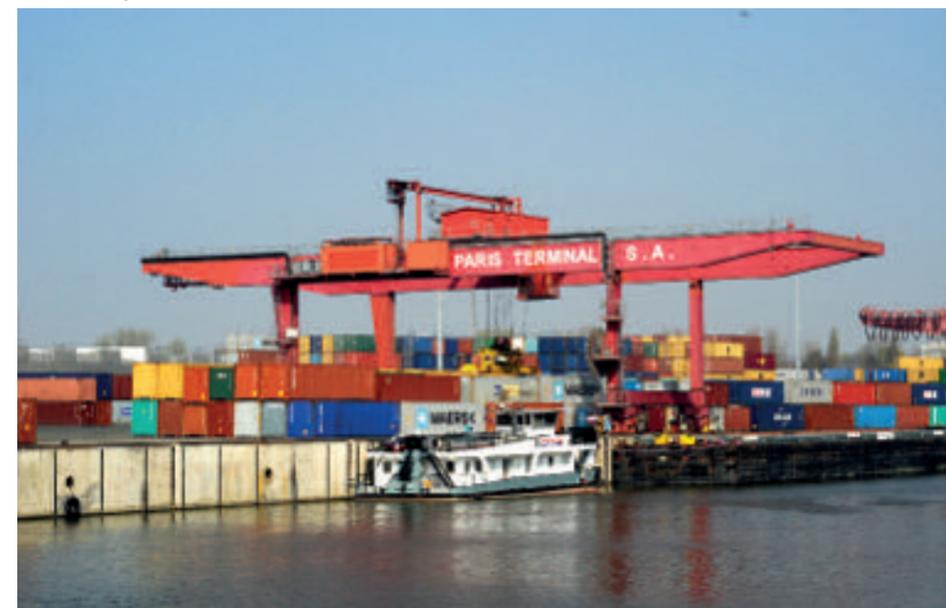
Entrée de métro (75)



Aéroport d'Orly (94)



Gare de Massy TGV (91)



Port de Gennevilliers (92)



Quai de RER (75)



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

2.2 HORIZONS ET REPÈRES RÉGIONAUX

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



Quartier de Surville, Montreuil (77)



Botte de paille



La Défense (92)



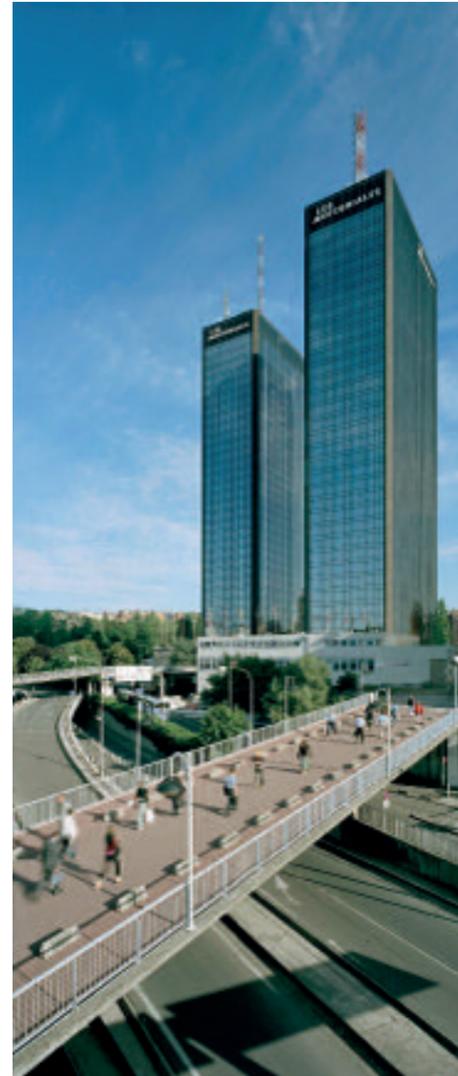
Gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges (94)



Tour Eiffel, Paris (75)



Belloy-en-France (95)



Tours Mercuriales, Bagnolet (93)

MON ÎLE DE FRANCE (1961)

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

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

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

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

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

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

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

GEORGES MOUSTAKI



Château de Maisons Laffitte (78)



Cité des 4000, La Courneuve (93)



Coteau de la Frette-sur-Seine (95)



Rocquencourt (78)

2.3 L'URBAIN, DES URBANITÉS

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



Cité Allende, Stains (93)



Îlots au Sud de la cathédrale, Meaux (77).



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



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



Moulins de Pantin (93)



Rue commerçante, Saint-Denis (93)



Porte des Lilas (75)



Usine thermique, Vitry sur Seine (94)



Esplanade de la Défense (92)



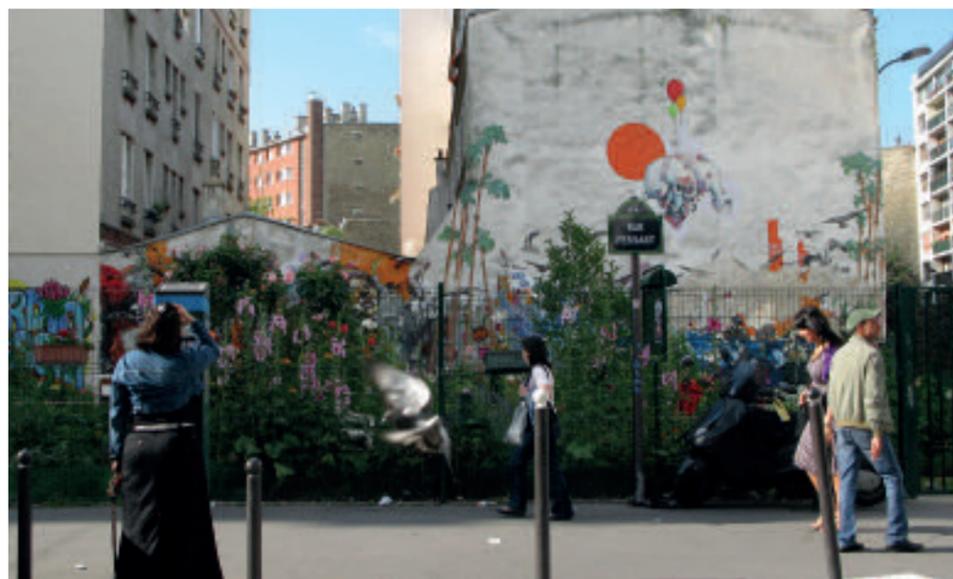
Fresque par DaCruz et Artop Popof, Vitry sur Seine (94)

2.4 LA NATURE ET LA VILLE

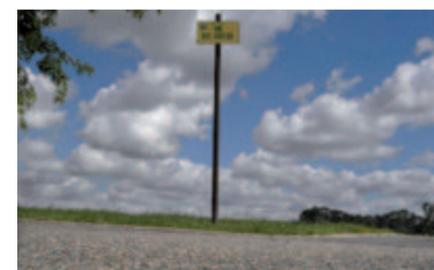
Si l'urbanisation occupe une place importante et centrale en Île-de-France, la région est composée à 80 % d'espaces ruraux. Une franche opposition se crée parfois entre ville et nature. Mais contrairement à cette idée répandue, objets de nature et objets de ville se relient, s'imbriquent et se complètent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



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



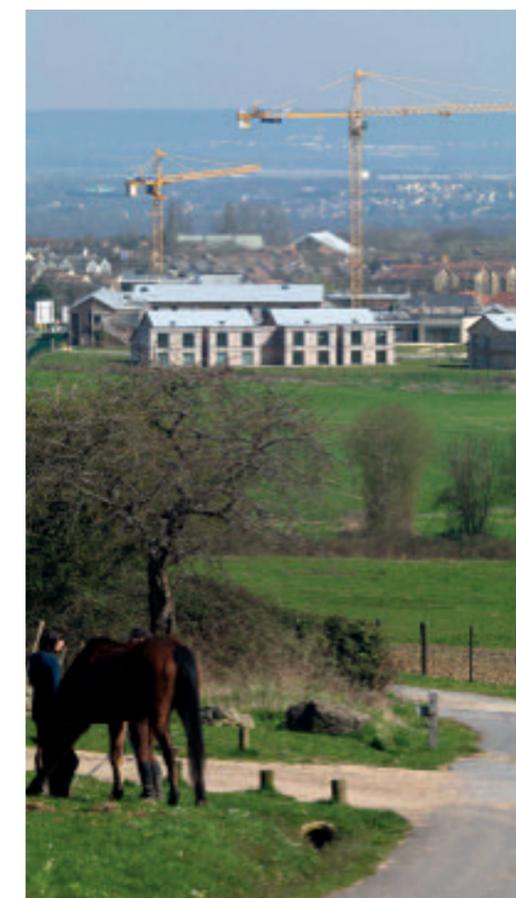
Jardin partagé, Paris (75)



Rurbanité en Île-de-France



Rurbanité en Île-de-France



Vauréal (95)



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

2.5 AU FIL DE L'EAU

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

Seine est l'esprit de la région capitale, au cœur de Paris qui l'embrasse de ses ponts. Elle est aussi son lien vers la mer, au port du Havre. La façade fluviale francilienne structure les paysages et relie les territoires. Pour gérer cette ressource, la canalisation de l'eau organise le sous-sol: l'eau coule sous les pieds des Franciliens, dans les caniveaux et les égouts, dans un cycle complexe d'assainissement et de distribution. Toutefois, ce bien est précieux et fragile, la qualité de l'eau liée à la biodiversité est menacée et constitue un enjeu environnemental, social et économique majeur pour une utilisation raisonnée et parcimonieuse de l'eau. ■



La Marne, Chelles (77)



Anciens entrepôts de la CCIP, Pantin (93)



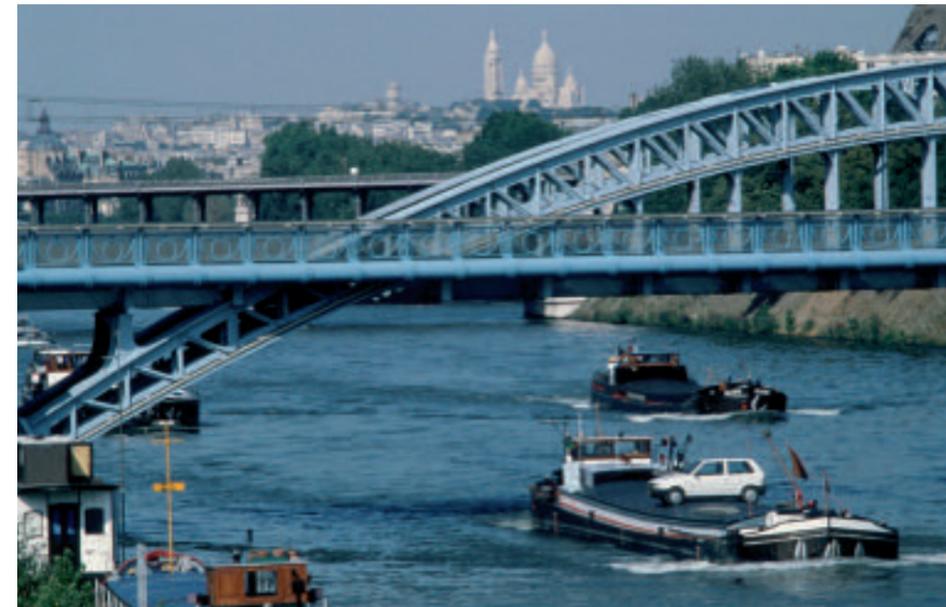
Parc André Citroën (75)



Brétigny-sur-Orge (91)



Usine d'épuration (77)



La Seine à Paris (75)



Paris (75)



On connaît souvent l'histoire de France, les grands temps de sa capitale mais bien moins ceux du territoire régional. Pourtant, ce sont les mêmes événements et les mêmes hommes qui ont contribué à lui donner son visage et sa configuration actuelle. À chaque époque, de mêmes enjeux guident l'aménagement du territoire : s'adapter aux données géographiques et morphologiques, mobiliser les ressources du territoire, organiser l'activité humaine, permettre les échanges, etc. Initialement, la fertilité des sols a joué un rôle majeur dans le peuplement et le développement de la région. Des infrastructures ont été édifiées en fonction des besoins, des usages et des connaissances techniques. Les espaces bâtis pour accueillir les populations et les activités nouvelles, au gré des opportunités offertes par le territoire. Au cours des temps, les mêmes caractéristiques persistent : le visage de l'Île-de-France est principalement agricole tandis que l'urbanisation se développe.

Le souci de dessiner le territoire, les lieux où l'on va et que l'on parcourt apparaît dès la période gallo-romaine. Les méthodes cartographiques se développent avec les outils de mesure à partir de la Renaissance, offrant des représentations révélatrices des forces politiques commanditaires. On note la récurrence d'une échelle large, permettant de situer la capitale au sein d'un vaste territoire, parfois beaucoup plus étendu que celui des limites administratives de l'Île-de-France d'aujourd'hui. Par la suite, la seule cartographie laisse place à l'aménagement du territoire et à sa planification. Par la carte, c'est désormais un projet qui est formalisé. Enfin, les régimes politiques, leurs évolutions institutionnelles et socio-économiques, viennent compléter l'ouvrage francilien. L'Île-de-France se construit selon des ambitions, des décisions politiques mais également des ruptures et des aléas conjoncturels auxquels on doit s'adapter. ■

3

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

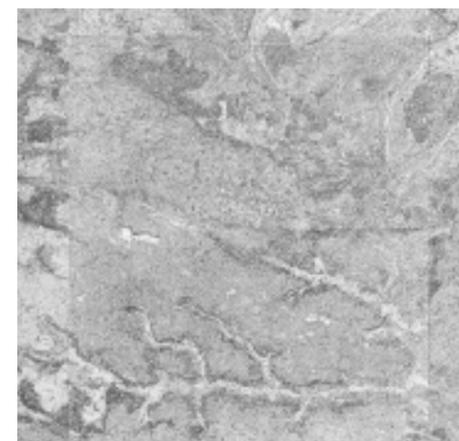
- 3.1 Jusqu'au XIX^{ème} siècle :
l'esquisse progressive d'une région-capitale 42
- 3.2 Au XX^{ème} siècle :
l'organisation de la région par la planification 44
- 3.3 2008 – 2013 – 2030 : une nouvelle donne 46
- 3.4 Depuis le XVIII^{ème} siècle :
une région composée par les acteurs publics 48

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

Capitale des Gaulois, Parisii, la cité que les Romains nomment Lutèce est initialement déterminée comme un point de franchissement de la Seine selon un axe nord-sud et s'inscrit dans le réseau routier de l'Empire (voir Table de Peutinger). Au début de notre ère, la région est un élément important du système défensif de la Gaule celtique face à la menace barbare. Celle que l'on appelle alors Civitas Parisiorum, à partir du IV^e siècle, devient le cœur du royaume Franc en formation dès 508 avec l'installation de Clovis. D'abord centre d'enseignement religieux, ce n'est qu'au début du II^e millénaire que Paris s'affirme définitivement comme le lieu du pouvoir royal.

La province d'Île-de-France, dont les limites géographiques correspondent à la région actuelle moins la partie orientale rattachée à la Champagne, relève directement de l'autorité du roi de France. Au développement de l'administration monarchique correspond celui des représentations cartographiques, qui mettent en évidence les éléments d'organisation spatiale du territoire : la Seine, les routes,

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



Carte des Chasses du Roy (XVII^e)



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

DIDIER DAENINCKX, LES BARAQUES DU GLOBE

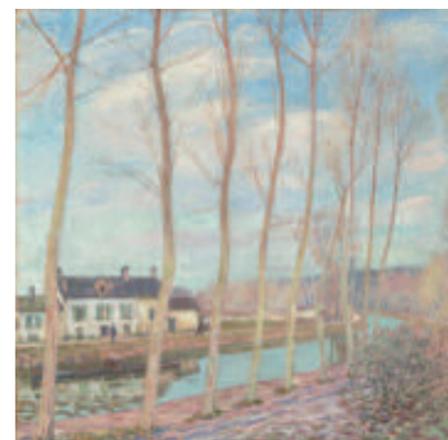
« Les abords de cette immense ville de planches, de tôle ondulée, où s'entassaient ceux qui édifiaient les cités nouvelles, ceux qui assemblaient les voitures sur les chaînes de Billancourt, de Levallois, du quai de Javel [...]. Il fallait traverser le chemin pavé de Gonesse bordé d'antiques becs de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



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

VICTOR HUGO, LES MISÉRABLES

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



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



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



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



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

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

L'agglomération immense qu'est Paris à l'aube du XXe siècle s'est développée par strates, sans véritable direction au gré des opportunités foncières et du développement des moyens de transport, notamment du chemin de fer et des tramways. Dans les zones de

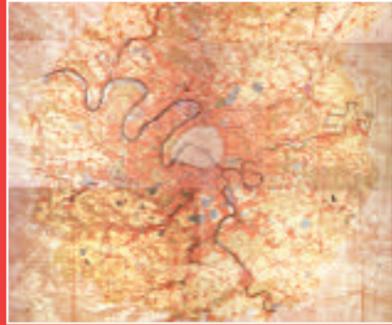
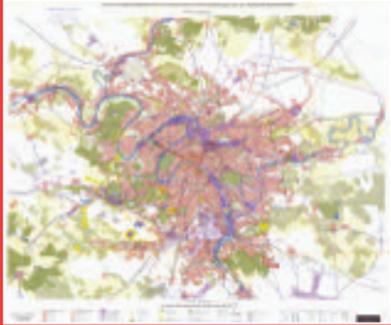
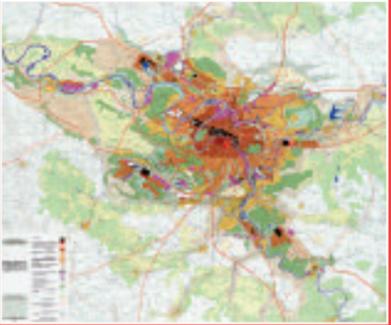
croissance urbaine, souvent l'habitat est insalubre, l'espace public sous-équipé, les habitants et l'environnement naturel sont directement exposés aux nuisances de l'industrie en pleine expansion. De ce constat du mal-vivre qui caractérise la condition urbaine naît l'ur-

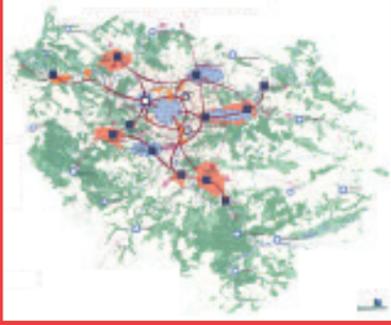
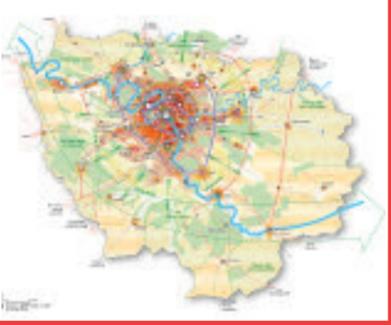
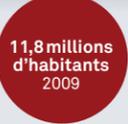
banisme moderne, qui s'incarne principalement dans deux outils : le permis de construire et la planification spatiale.

Progressivement, l'organisation de la région parisienne par la puissance publique passe du simple zoning à une véritable politique d'aménagement du territoire élaborée pour répondre aux défis posés par les mutations économiques, sociales et culturelles. La planification, qui a pour responsabilité la gestion du bien commun qu'est le territoire, prévoit la mise en œuvre d'un projet collectif

conçu dans une perspective de long terme. Pour autant, elle ne constitue pas un obstacle au projet local ; elle lui permet de se positionner par rapport à un contexte plus général en fixant de grandes orientations.

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

	1932-1941	1960	1965-1976
			
	PARP, dit Plan Prost : Plan d'aménagement de la région parisienne <i>Création de l'agglomération parisienne.</i>	PADOG : Plan d'aménagement et d'organisation de la région <i>Organisation de l'agglomération avec des grandes infrastructures.</i>	SDAURP/SDAURIF : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris/de la région Île-de-France <i>Structuration polycentrique du territoire.</i>
CONTEXTE	 <ul style="list-style-type: none"> « Crise de 29 » Croissance désordonnée de la banlieue 	 <ul style="list-style-type: none"> Trente glorieuses Explosion démographique 	 <ul style="list-style-type: none"> Fin de la période d'expansion économique Urbanisation massive mais peu structurée
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'urbanisation aux zones déjà urbanisées • Equiper et « embellir » la banlieue 	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtriser « l'hypertrophie » parisienne • Limiter l'extension de l'agglomération parisienne en fixant un « périmètre d'urbanisation » 	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner le rôle moteur de l'agglomération parisienne • Organiser le desserrement et le polycentrisme
INNOVATIONS PROJETS	<ul style="list-style-type: none"> • Développement du réseau autoroutier (A13, A12, A1, A6, A4) et rocade à 30-45 km de Paris pour marquer la limite de la région urbaine (future francilienne) 	<ul style="list-style-type: none"> • Investissements routiers et ferroviaires • Structuration de la banlieue autour des centres de La Défense, Vélizy-Villacoublay, Le Bourget- La Courneuve, Créteil, Fontenay-sous-Bois • Grands ensembles 	<ul style="list-style-type: none"> • Création de 5 villes nouvelles (Cergy-Pontoise, Evry, Marne-la-Vallée, Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines) • Nouvelles infrastructures telles que les RER et l'aéroport de Roissy • Ceinture verte

	1994	2008	2013
			
	SDRIF 1994 : Schéma directeur de la Région Île-de-France <i>Polycentrisme actualisé et maîtrise de l'étalement urbain.</i>	SDRIF 2008 : Schéma directeur de la Région Île-de-France <i>Structuration du développement régional par les transports collectifs.</i>	SDRIF - projet Île-de-France 2030 <i>Mobilisation de tous les territoires pour un développement durable de la métropole régionale.</i>
CONTEXTE	 <ul style="list-style-type: none"> Décentralisation et libéralisation de l'économie Union européenne Emergence des enjeux environnementaux (conférence de Rio) 	 <ul style="list-style-type: none"> Changement climatique (protocole de Kyoto) Métropolisation, globalisation 	 <ul style="list-style-type: none"> Crise économique mondiale Organisation de la gouvernance métropolitaine
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir le rayonnement européen et international de la région • Corriger les disparités territoriales • Préserver les zones rurales et naturelles 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir le rayonnement de l'Île-de-France • Anticiper et répondre aux mutations et crises • Favoriser l'égalité sociale et territoriale 	<ul style="list-style-type: none"> • Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion économique et sociale • Anticiper les mutations environnementales • Agir pour une Île-de-France plus solidaire
INNOVATIONS PROJETS	<ul style="list-style-type: none"> • Affirmation du polycentrisme • Achèvement du réseau d'autoroutes • Introduction de rocade en transports collectifs (métro Orbital, tangentielle ferrées) 	<ul style="list-style-type: none"> • Densité • Investissement massif en transports collectifs • Protection des espaces naturels 	<ul style="list-style-type: none"> • Intensité, compacité • Confirmation des investissements en transports collectifs • Stratégie de mise en œuvre

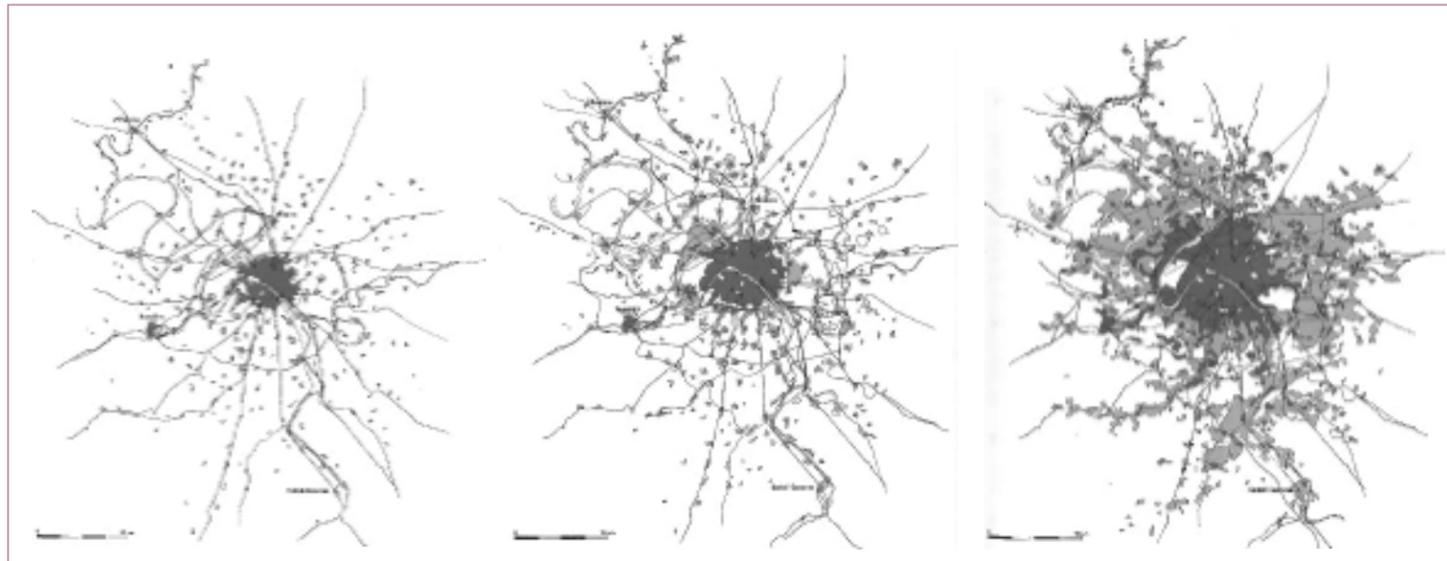
3.3 2008 – 2013 – 2030 : UNE NOUVELLE DONNE

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

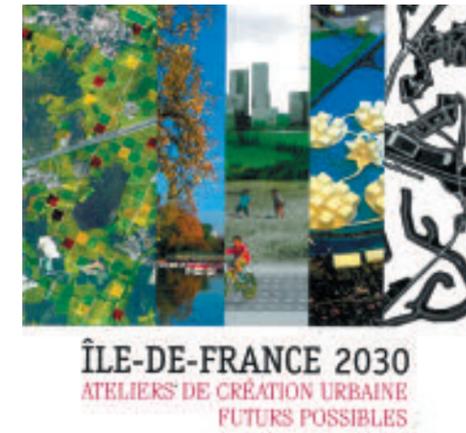
Depuis le plan Prost et le plan Delouvrier, conformément à l'esprit de la décentralisation et aux évolutions législatives, le territoire concerné par le SDRIF s'est élargi, depuis Paris, cœur de la métropole francilienne aux grands espaces ruraux constituant des campagnes métro-

politaines. L'extension de l'agglomération et la croissance démographique ont également comme conséquence une meilleure prise en compte de la ville existante. La politique d'aménagement ne cherche plus à créer ex nihilo, comme cela avait été le cas pour les villes nouvelles. Le contexte n'est plus le même : elle préconise d'intervenir sur l'existant pour l'améliorer et le rendre plus performant.

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



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



Ateliers de création urbaine (ACU)

11 600 000 FRANCILIENS

1 RÉGION

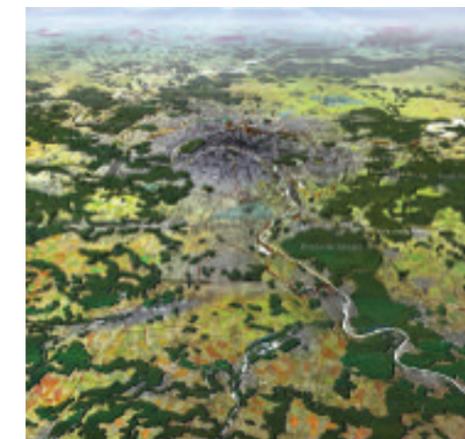
8 DÉPARTEMENTS



Conférence territoriale régionale, novembre 2011



Assemblée régionale



Perspective aérienne de la région francilienne en 2030



Plan de déplacements urbains (PDU)

1281 COMMUNES

105 INTERCOMMUNALITÉS



Tables rondes citoyennes, juin 2012

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

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

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

1791 création des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise • **1850** loi instituant les conseils municipaux d'hygiène et les premiers règlements d'expropriation pour insalubrité • **1858** vote d'une loi par le Parlement pour autoriser un nouveau programme d'aménagement de Paris, sur l'initiative de Napoléon II • **1859** loi prévoyant l'annexion des faubourgs de Paris situés entre l'ancienne enceinte (mur des Fermiers généraux) et l'enceinte de Thiers • **1890** première loi sur l'intercommunalité pour gérer les services techniques • **1899** création de la société française des HBM • **1902** première législation concernant l'urbanisme prescrivant une autorisation de bâtir dans les communes de plus de 20 000 habitants • **1912** loi portant création des offices publics communaux et départementaux d'HBM • **1919** loi sur le déclassement et la démolition des fortifications et sur l'annexion à Paris de la zone non aedificandi • **1919** loi Cornudet mettant en place les plans communaux d'aménagement, d'embellissement et d'extension pour toutes les communes du département de la Seine, et ailleurs pour celles de plus de 10 000 habitants (ou à partir de 5 000 habitants si leur croissance dépassait 2 % par an) • **1924** loi assortissant de sanctions les dispositions prises par la loi Cornudet • **1928** décret instituant le Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne • **1928** loi Sarraut sur le réaménagement des lotissements défectueux avec la réalisation des voiries et autres éléments de viabilité • **1928** loi Loucheur prévoyant la construction de 200 000 HBM et 80 000 logements à loyers moyens d'ici 1933, par les offices et sociétés d'HBM • **1932** loi proposée par le Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, prescrivant l'élaboration d'un « projet d'aménagement de la région parisienne » [celui-ci fut réalisé sous la direction d'Henri Prost] • **1934** approbation du plan Prost • **1936** rapport d'Henri Sellier et André Morizet sur la réorganisation administrative de la région parisienne • **1943** suppression définitive de l'octroi de la ville de Paris et de l'octroi intercommunal de la région parisienne • **1943** loi refondant durablement la législation de l'urbanisme validée à la Libération par l'ordonnance du 27 octobre 1945, stipulant la création d'une administration de l'urbanisme, avec un Comité national et des commissions départementales d'urbanisme, les prescriptions de projets d'aménagement à l'échelle communale et intercommunale et le principe fondamental selon lequel les dispositions d'urbanisme qui restreignent l'utilisation des sols n'ouvrent droit à aucune indemnité quand elles ne modifient pas l'état antérieur des lieux • **1953** loi facilitant l'expropriation pour construire des logements ou implanter des activités • **1955** décret relatif à l'établissement des programmes d'action régionale • **1958** décret créant l'Établissement public d'aménagement de La Défense; décrets relatifs aux lotissements, aux zones à urbaniser par priorité (ZUP) et à la rénovation urbaine; décrets substituant les plans d'urbanisme aux projets d'aménagement • **1960** approbation du Plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne (PADOG) • **1961** loi créant le District de la région parisienne • **1962** loi et décrets autorisant la préemption des terrains mis en vente dans les zones d'aménagement différé (ZAD) • **1960** approbation du Plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne (PADOG) • **1964** décret instituant les circonscriptions d'action régionale • **1964** loi portant réorganisation de la région parisienne (6 nouveaux départements issus d'un redécoupage des anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise: Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Essonne, Yvelines, Val-d'Oise) • **1965** publication du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) • **1966** création du groupe de travail interministériel des villes nouvelles et des missions d'étude et d'aménagement des villes nouvelles • **1967** loi d'orientation foncière dite loi Pisani qui remplace les plans d'urbanisme par les plans d'occupation

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



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

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

4

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

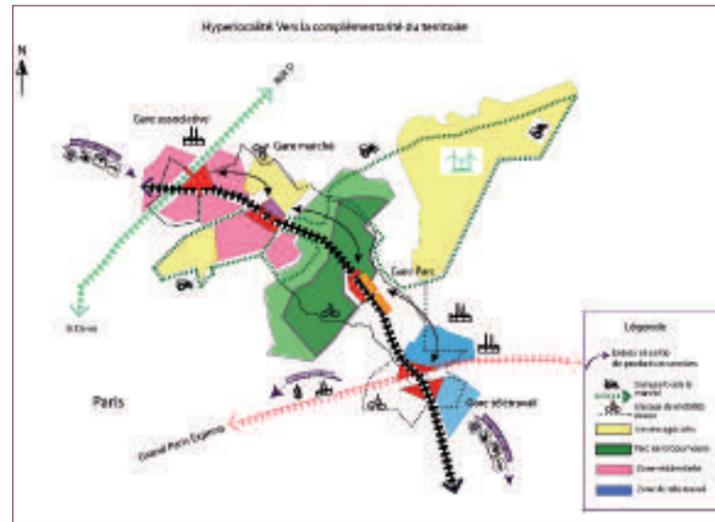
4.1 La proximité	52
4.2 La solidarité.....	54
4.3 L'attractivité et l'innovation.....	56
4.4 La soutenabilité et la robustesse.....	58
4.5 La souplesse et l'adaptabilité.....	60

4.1 LA PROXIMITÉ

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

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

la consommation d'espace. De nouveaux modes de conception environnementale et urbaine intégrée, de regroupement et de gestion sont à inventer, ils sont tout autant facteurs d'attractivité que les pôles d'excellence. Le développement de secteurs fondés sur les principes de l'économie circulaire ou de fonctionnalité doit être encouragé, à minima leurs expérimentations facilitées. ■



Hyperlocalité



Micromobilité



Eco-urbanisme dans le Parc naturel régional du Gâtinais français, Maisse (91)



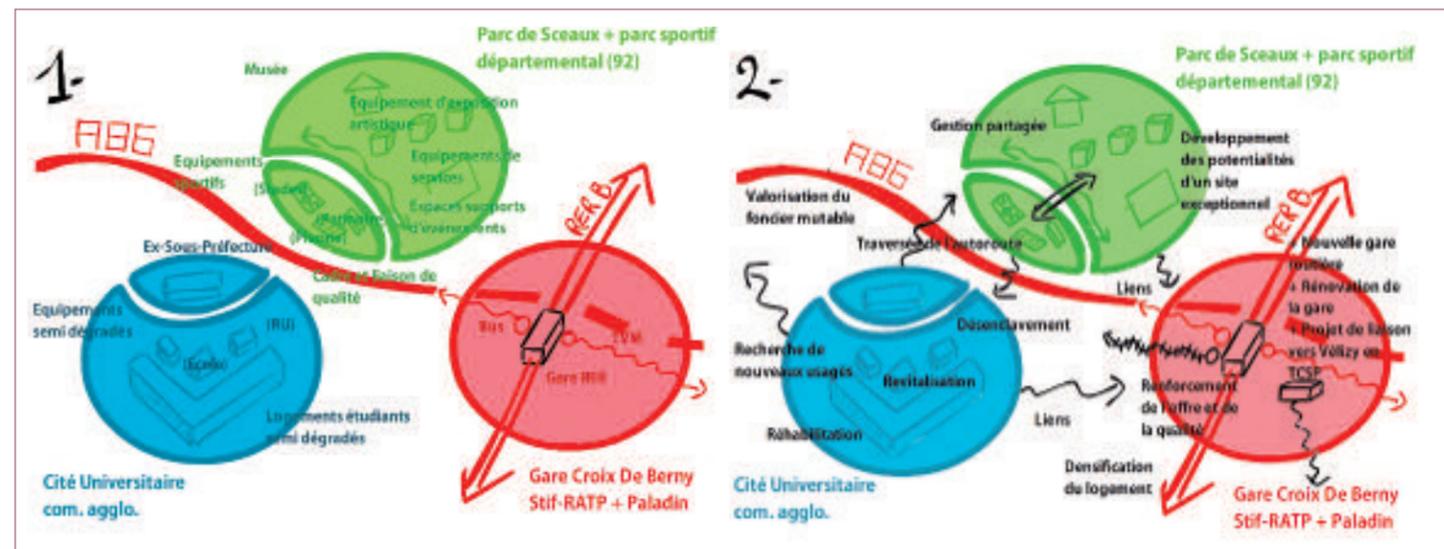
Mutation de la RN3, ENSAMLV

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

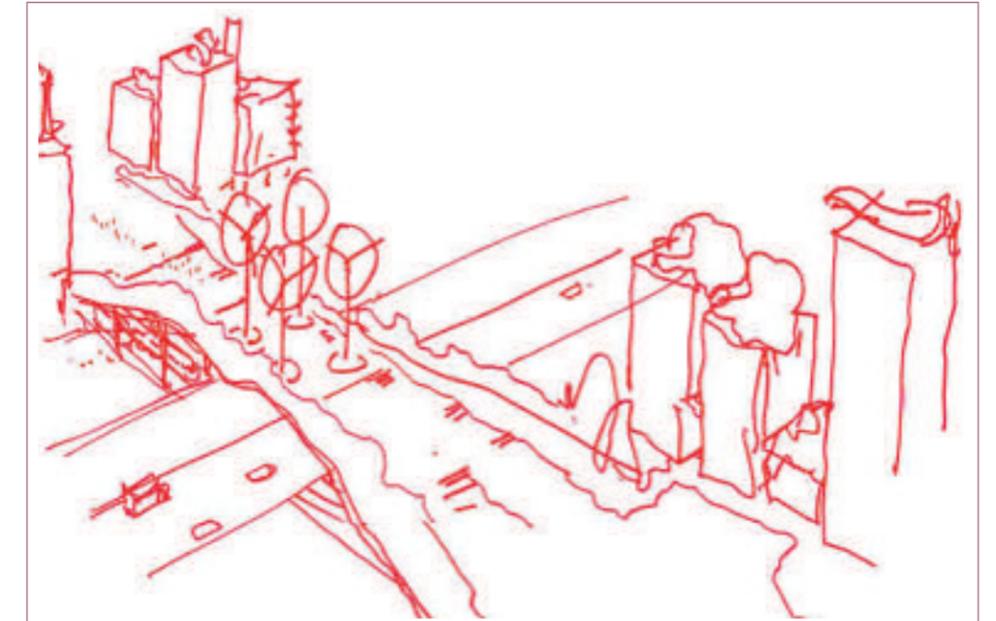
4.2 LA SOLIDARITÉ

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

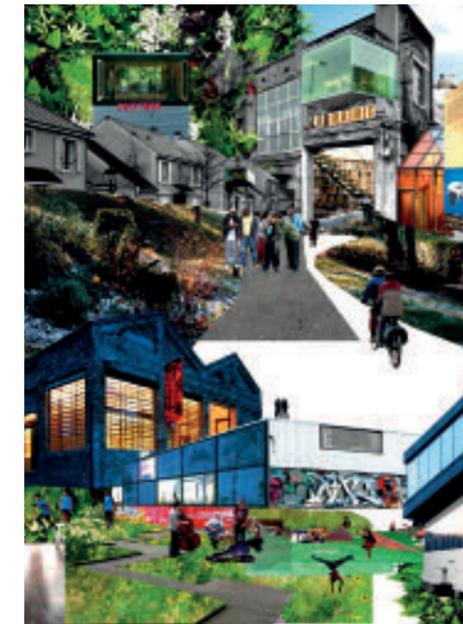
COHÉSION SOCIALE
SOLIDARITÉ TERRITORIALE
 COMPLÉMENTARITÉS TERRITOIRES
CONTRIBUTIFS ÉQUILIBRE TERRITORIAL



Site de la Croix-de-Berry et enjeux spécifiques



Pont terrestre



Lieux de rassemblement à l'échelle du quartier

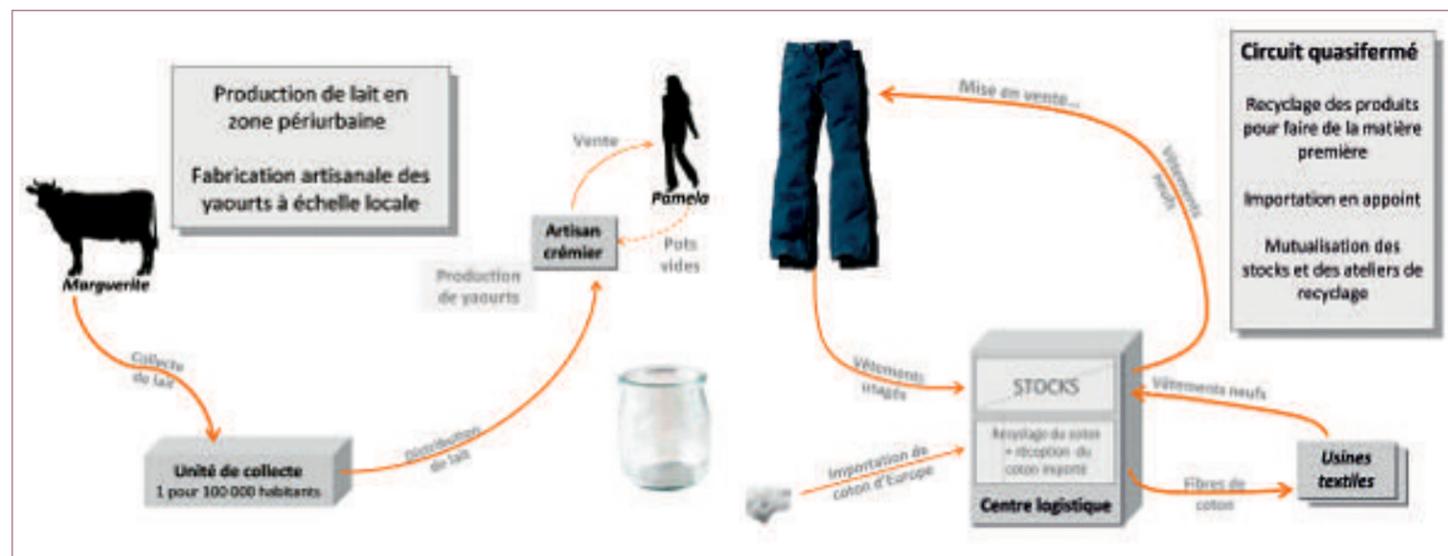


Création d'un parcours de santé

4.3 L'ATTRACTIVITÉ ET L'INNOVATION

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

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



La chaîne logistique du yaourt

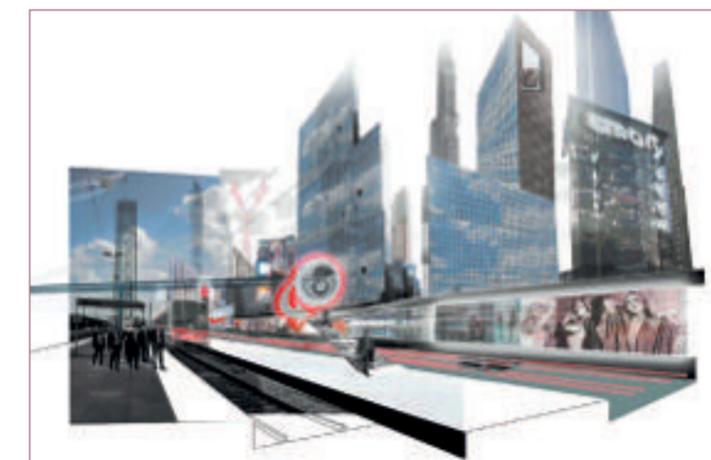


Totem interactif

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



La gare multimodale



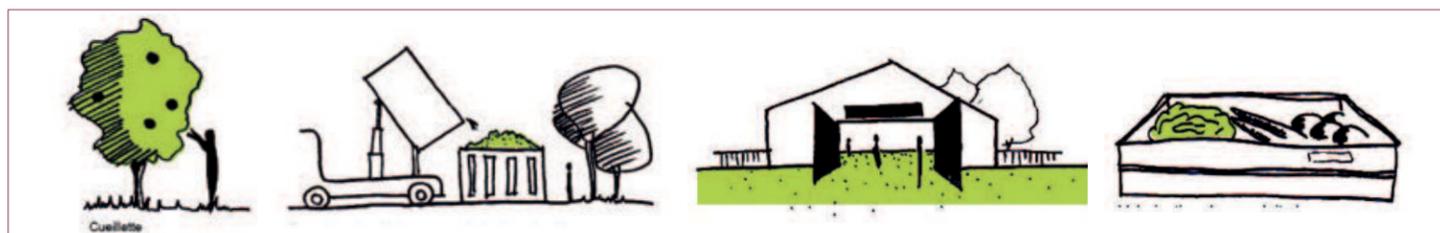
Quartier d'affaires

4.4 LA SOUTENABILITÉ ET LA ROBUSTESSE

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

incontournable pour permettre le développement d'une région métropolitaine résiliente, soutenable et qui s'adapte aux changements climatiques.

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

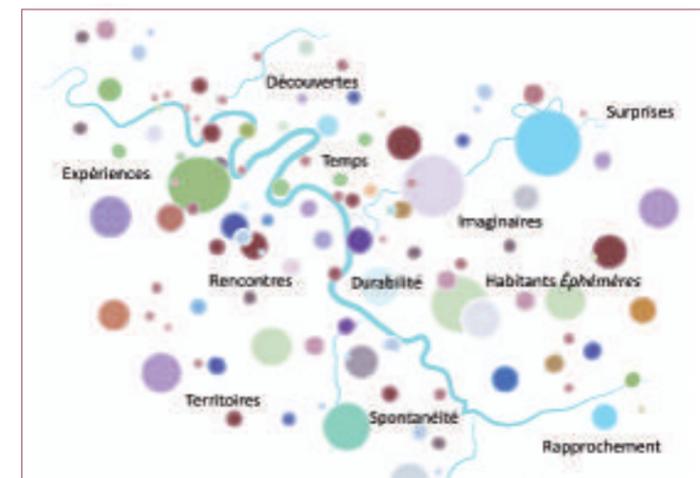


Zones d'activités agricoles et circuits courts

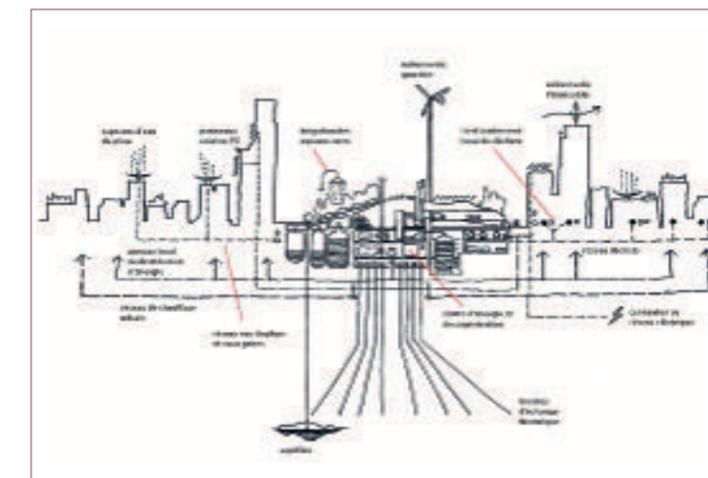


Agriculture urbaine

PATRIMOINE PAYSAGES
IDENTITÉ ENVIRONNEMENT
OPTIMISATION FONCIÈRE
SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE



Ephémères durables



Centres techniques de gestion d'énergie et de ressources

4.5 LA SOUPLESSE ET L'ADAPTABILITÉ

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

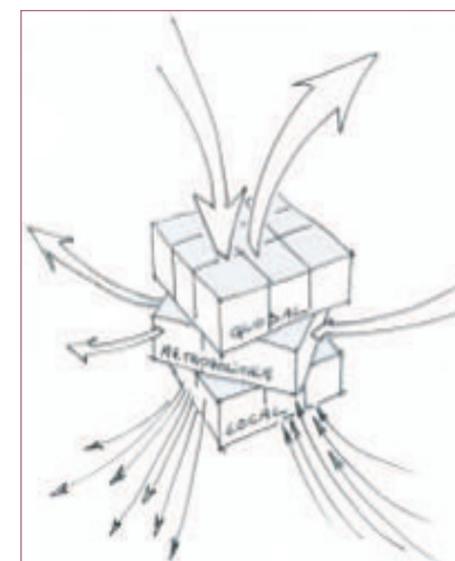
Le cours d'un projet, quelles que soient son échelle et son ambition, n'est pas linéaire. La réalisation n'est pas la finalité unique ; elle est

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



Vision planification et urbanisme de projets

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



Concept de « commutateur »



Opération de densification sur les toits

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

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

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

Jardin partagé, Paris (75) - © DR – Delphine Bonamy
Rurbanité en Île-de-France - © Herve Dez/le bar Floreal.photographie
Rurbanité en Île-de-France - © by Caplio GX100 User
Place du pas, Chanteloup-les-Vignes (78) - © Région Île-de-France ADAGP
Vauréal (95) - © Région Île-de-France ADAGP
Parc André Citroën (75) - © D. Lacombe/ IAU îdF
La Marne, Chelles (77) - © E. Bordes-Pages/ IAU îdF
La Seine à Paris (75) - © Marcel Vergnolle/ Région Île-de-France
Usine d'épuration (77) - © ARD/Gilles Coulon/Tendance Floue
Anciens entrepôts de la CCIP, Pantin (93) - © Région Île-de-France ADAGP
Brétigny-sur-Orge (91) - © J.-C. Pattacini/ Urba Images/ IAU îdF
Paris (75) - © DR – Delphine Bonamy
Boussole - © IAU îdF
Carte des Chasses du Roy (XVI^{ème}) - © IAU îdf
Extrait de la Table de Peutinger (XV^{ème}) - © BNF
Carte des Environs de Paris à trois lieues à la ronde (1790) - © IAU îdf
Avenue de l'Opéra, soleil, matinée d'hiver, Camille PISSARRO (1830-1903)
© RMN-Grand Palais / Gérard Blot
Napoléon III remettant au Baron Haussmann le décret d'annexion des communes
limitrophes le 16 février 1859, Adolphe YVON (1817-1893)
© Musée Carnavalet / Roger-Viollet
Le canal du Loing, Alfred SISLEY (1839-1899)
© RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay) / Hervé Lewandowski
« Actualités ». La ville de Paris cherchant à englober la banlieue, Charles VERNIER
(1831-1887) - © Musée Carnavalet / Roger-Viollet
Frise planification - © Région Île-de-France - conception Wedodata.....
Assemblée régionale - © Bertrand Guiton / Région Île-de-France.....
Ateliers de création urbaine, session 2008 - Futurs possibles © à définir
Plan de déplacement urbain - © Région Île-de-France
Plan de la région parisienne : 1857, 1906 et 1964 (extrait du SDAURP) - © IAU îdf...
Perspective aérienne de la région francilienne en 2030 - © Groupe Descartes
Tables rondes citoyennes, juin 2012 - © DR – Région Île-de-France
Conférence territoriale régionale, novembre 2011 - © DR – Région Île-de-France ..
Logo IDF 2030 - © Région Île-de-France – conception Anatome

Mutation de la RN3 - © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2009 – L'eau urbaine
Micromobilité - © LIN.....
Eco-urbanisme dans le Parc naturel régional du Gâtinais français, Maisse (91)
© PNR GF.....
Hyperlocalité - © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2012
Création d'un parcours de santé - © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 - Ville.commerce
Site de la Croix-de-Berny et enjeux spécifiques - © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2008 - Futurs possibles -
© Région Île-de-France
Pont terrestre - © Équipe Rogers Stirk Harbour
+ Partners / London School of Economics / Arup.....
Lieux de rassemblement à l'échelle du quartier -
© Jean Nouvel/Jean-Marie Duthilleul /Michel Cantal-Dupart
La gare multimodale - © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 - Ville.commerce
La chaîne logistique du yaourt - © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 - Ville.commerce
Totem interactif - © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 - Ville.commerce
Quartier d'affaires - © Groupe Descartes.....
Zones d'activités agricoles et circuits courts - © Groupe Descartes.....
Ephémères durables - © Région Île-de-France - Source : Ateliers de création
urbaine, session 2011 - Destination Île-de-France 2030
Agriculture urbaine - © Groupe Descartes.....
Centres techniques de gestion d'énergie et de ressources - © Équipe Rogers Stirk
Harbour + Partners / London School of Economics / Arup
Opération de densification sur les toits - © Jean Nouvel / Jean-Marie Duthilleul /
Michel Cantal-Dupart.....
Vision planification et urbanisme de projets - © l'AUC
Concept de « commutateur » - © Atelier Christian de Portzamparc

VISION
RÉGIONALE

VISION
RÉGIONALE

VISION
RÉGIONALE

VISION
RÉGIONALE

VISION
RÉGIONALE

