

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N° 712



« Mutation de la RN3 », région Île-de-France.
Source : Ateliers de création urbaine (gestion 2009 - Île de France 2030)

PLANIFICATION

ÎLE-DE-FRANCE 2030

Mars 2016 • www.lau-idf.fr

SCHÉMA DIRECTEUR ÎDF 2030 : UN PROJET DE SOCIÉTÉ À PARTAGER

En 2030...

- ~ 13 MILLIONS DE FRANCIILIENS
- + 77 GARES, + 240 KM DE MÉTRO,
+ 70 KM DE RER, + 75 KM
DE TRAMWAY
- + 1,5 MILLION DE LOGEMENTS
- + 2 300 HA DE PARCS ET JARDINS
- 930 QUARTIERS DE GARE DENSIFIÉS
- ~ 1 300 HA URBANISABLES/AN
- 140 KM DE FRONTS URBAINS
D'INTÉRÊT RÉGIONAL
- + 350 CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES
ET LIAISONS VERTES
- + 2 PARCS NATURELS RÉGIONAUX
- ~ 90 % DES ESPACES AGRICOLES
ET BOISÉS PRÉSERVÉS

LE SCHÉMA DIRECTEUR ÎLE-DE-FRANCE 2030¹ PORTE LE PROJET CONCERTÉ DE LA TRANSITION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL À CONDUIRE. AFIN DE RESTITUER ET DE PARTAGER SES VALEURS FONDATRICES ET SES PRINCIPAUX OBJECTIFS, UNE SÉRIE DE *NOTE RAPIDE* EN FAIT LA SYNTHÈSE.

Le schéma directeur Île-de-France 2030 (Sdrif 2030), approuvé le 27 décembre 2013, a été élaboré par la région Île-de-France en association avec l'État et avec la participation de nombreux acteurs de l'aménagement francilien. Il fixe les conditions de la construction d'une région agréable, attractive, solidaire et robuste. La richesse technique du document illustre la complexité des enjeux à l'heure des défis globaux, sociaux, économiques et environnementaux. Chacun étant concerné par ce projet qui dessine notre cadre de vie à l'horizon 2030, il est essentiel d'en favoriser l'appropriation et la compréhension. L'IAU îdF, maître d'œuvre de l'élaboration du Sdrif, s'est donc vu confier la tâche de participer à sa diffusion, d'aider à son appréhension et de suivre son application. À cet effet, il publie cette *Note rapide* consacrée à la présentation générale du schéma.

POURQUOI UN SCHÉMA DE PLANIFICATION DE L'ÎLE-DE-FRANCE ?

La volonté de maîtriser l'extension de l'agglomération et son organisation a conduit à la prescription d'un « projet d'aménagement de la région parisienne » par la loi du 14 mai 1932. Depuis lors, le développement de la région-capitale a toujours été régi par un plan régional. Si les objectifs initiaux restent d'actualité, les motivations et les réponses proposées ont profondément évolué. L'Île-de-France, qui contribue pour plus de 30 % au PIB national, est aujourd'hui l'une des plus grandes métropoles mondiales avec ses 12 millions d'habitants. Fortement attractive, elle est la deuxième région en Europe en matière d'accueil des investissements étrangers et la première destination touristique au monde. Maintenir cette dynamique, organiser les flux y afférant, tout en assurant la qualité de vie au quotidien et la préservation de l'environnement, implique de projeter une vision et des moyens pour concilier, prioriser et coordonner les politiques publiques concernées. La plupart des grandes métropoles dans le monde ont un système de planification ou y reviennent, et le Sdrif est un exemple reconnu.

Les plans et schémas directeurs de 1932 à nos jours

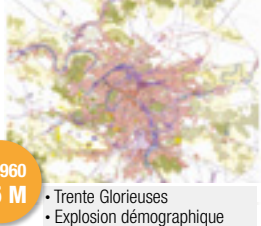
1932-1941 **PARP (plan Prost)***



1930
6,7 M

- Crise de 1929
- Croissance désordonnée de la banlieue

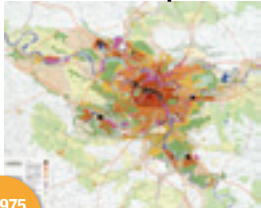
1960 **Padog***



1960
8,5 M

- Trente Glorieuses
- Explosion démographique

1965-1976 **Sdaurp-Sdaurif***



1975
9,7 M

- Fin de la période d'expansion économique
- Urbanisation massive mais peu structurée

1994 **Sdrif 1994***



1990
10,7 M

- Décentralisation et libéralisation de l'économie
- Union européenne
- Émergence des enjeux environnementaux

2008 **Sdrif 2008***



1999
11 M

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

2013 **Sdrif Île-de-France 2030***



2012
11,5 M

- Crise économique mondiale
- Organisation des intercommunalités © IAU îdF

* Cf. Lexique p. 4

COMMENT CE SCHÉMA DIRECTEUR ÎLE-DE-FRANCE 2030 A-T-IL ÉTÉ ÉLABORÉ ?

Le Sdrif 2030 est le premier schéma régional francilien décentralisé. La région Île-de-France en a assuré la maîtrise d'ouvrage. L'État, garant de la légalité et du respect des enjeux nationaux, était associé à son élaboration, ainsi que le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser).

De nombreux acteurs publics ont contribué à sa conception (départements, communes, regroupements de communes, chambres consulaires, etc.) dans le cadre de groupes de travail, de productions techniques, de comités de pilotage de nature plus politique, de débats publics et d'avis formels. Les partenaires du Bassin parisien ont également participé à la réflexion, notamment à l'occasion de la conférence interrégionale.

La nouveauté de cet exercice réside surtout dans la place donnée aux partenaires privés et aux citoyens, via l'enquête publique, certes, mais également tout au long de sa mise au point avec, par exemple, l'envoi de questionnaires à leur attention et la tenue d'une « conférence des citoyens » et de « tables rondes citoyennes ». Échanges et pédagogie ont donc marqué la constitution du Sdrif.

QUELS SONT SES OBJECTIFS ?

Au titre de l'amélioration de la vie quotidienne des Franciliens, le Sdrif prévoit de :

- construire 70 000 logements par an et rénover le parc existant pour résoudre la crise du logement ;
- créer 28 000 emplois par an et renforcer la mixité habitat/emploi ;
- garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité ;
- concevoir des transports pour une vie moins dépendante de l'automobile ;
- améliorer l'espace urbain et son environnement naturel.

Pour consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France, le Sdrif prévoit de :

- refonder le dynamisme économique francilien ;
- soutenir un système de transport porteur d'attractivité ;
- valoriser les équipements attractifs ;
- gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Île-de-France.

QUEL EST SON CONTENU ?

La planification est en constante évolution depuis plusieurs années. Elle évolue dans son contenu, qui ne se réduit plus à la stricte dimension de l'occupation du sol. Elle intègre des composantes très transversales dans la dynamique et la déclinaison du concept de développement durable, favorise l'approche qualitative à l'approche quantitative, justifie et explicite au moins autant qu'elle réglemente.

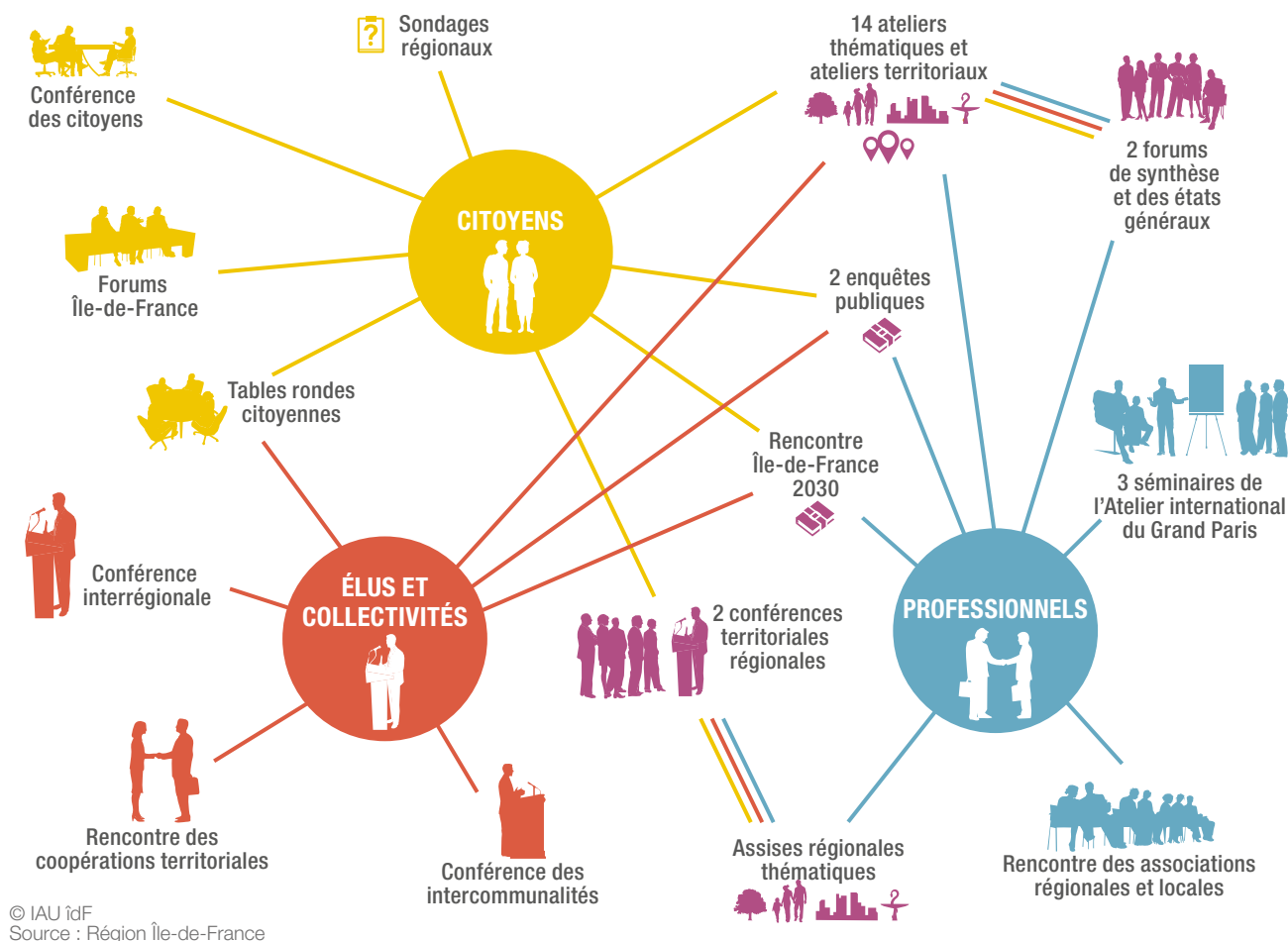
Le Sdrif 2030 illustre ce nouveau mode de planification qui agence les différentes échelles, spatiales mais aussi temporelles : de la vision à l'opération, de la norme à la programmation,

du diagnostic à l'évaluation. Le projet de développement, estimé au regard de ses effets sur l'environnement, est clairement identifié, et les différents éléments nécessaires à sa réalisation sont précisés, qu'il s'agisse de normes ou de politiques d'accompagnement.

Pour davantage de lisibilité, le Sdrif 2030 est divisé en six fascicules qui s'articulent et se complètent pour former un tout :

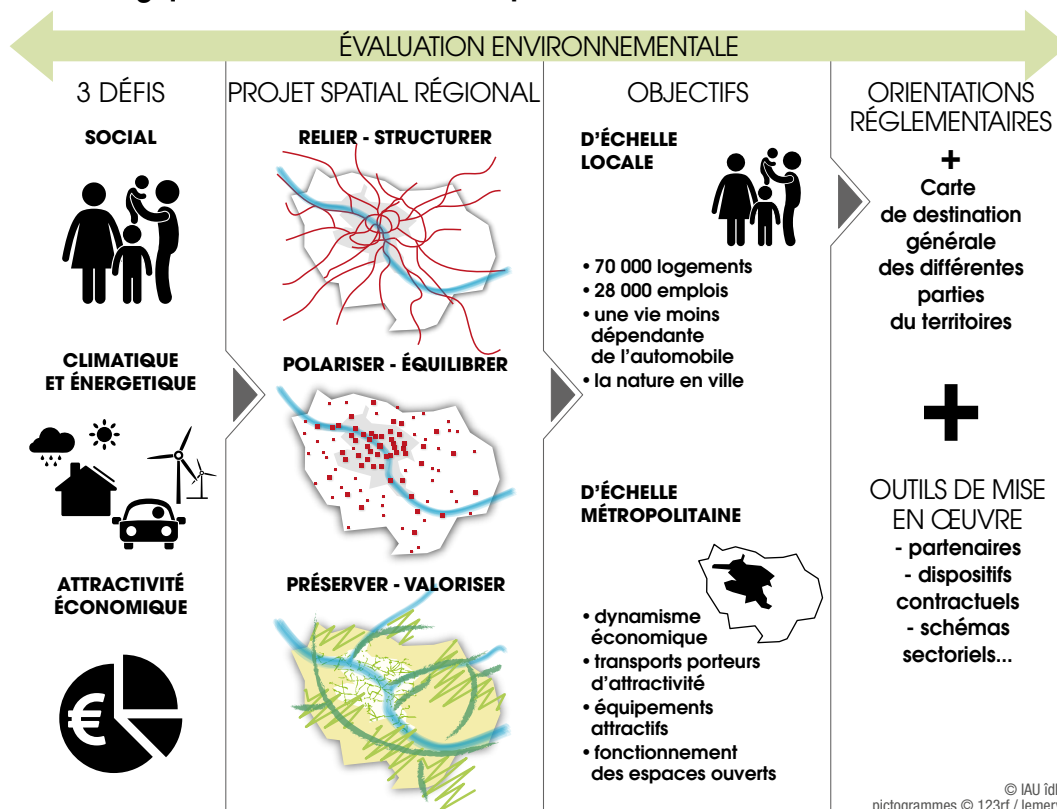
- la **Vision régionale** est un préambule très illustré qui donne à voir l'évolution du territoire francilien et des modes de vie de ses habitants, ainsi que la grande diversité paysagère et urbaine de la région ;
- les **Défis, projet spatial régional et objectifs** expriment les ambitions d'aménagement et de développement durables à mettre en œuvre à l'horizon 2030 pour répondre aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Ce fascicule fixe les grands principes de structuration du territoire : polycentrisme, lien urbanisme-transports collectifs pour limiter l'utilisation des véhicules individuels, intensification de la ville, mixité sociale et fonctionnelle, et maîtrise de la consommation d'espace pour préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers. Il détermine également les objectifs en faveur des Franciliens et de l'attractivité régionale ;
- les **Orientations réglementaires** constituent la traduction normative du projet d'aménagement, à décliner notamment dans les documents d'urbanisme locaux. Regroupées dans un seul fascicule, elles prennent la forme de dispositions écrites, ou cartographiées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire établie au 1/150 000. Ces orientations réglementaires sont conçues dans le respect des compétences d'urbanisme des communes et de leurs groupements ;
- l'**Évaluation environnementale** justifie et explicite les choix de développement retenus au regard de leur impact sur l'environnement. Cette évaluation irrigue le projet tout au long de sa définition afin de mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur de la stratégie régionale. Outil pédagogique, l'évaluation environnementale est également au service de la sensibilisation des citoyens et des acteurs de l'aménagement. Elle a été conçue pour être utile aux communes et aux intercommunalités, qui conduisent des exercices d'évaluation lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'urbanisme ;
- les **Propositions pour la mise en œuvre**, qui constituent une annexe, présentent les différentes politiques publiques partenariales et contractuelles, ainsi que les organismes et les institutions pouvant concourir à la mise en œuvre du projet d'aménagement et de ses objectifs. Elles donnent également une lecture du fonctionnement régional en définissant des « territoires d'intérêt métropolitain » ;
- la **Synthèse**, également en annexe, explique de façon simplifiée le schéma directeur Île-de-France 2030 en vue d'en faciliter la compréhension par les Franciliens.

Les acteurs franciliens impliqués dans le processus de concertation



© IAU îdF
Source : Région Île-de-France

Le Sdrif : logique d'élaboration et de composition



LES TROIS PILIERS : CLÉ DE LECTURE DU SDRIF

Le projet spatial régional est décliné en trois piliers, composantes essentielles de l'aménagement régional :

- « relier-structurer », pour organiser le réseau de transports et d'équipements ;
- « polariser-équilibrer », pour structurer le développement urbain ;
- « préserver-valoriser », pour appréhender l'environnement et intégrer le système des espaces ouverts.

Ces trois piliers structurent les « orientations réglementaires » (texte et légendes de la carte de destination générale des différentes parties du territoire/ CDGT) et, en partie, les « propositions pour la mise en œuvre ». Il s'agit d'un fil rouge qui guide le lecteur et permet de comprendre l'articulation entre stratégie, normes et politiques d'accompagnement.

Sur le site de l'IAU îdF : les orientations réglementaires et la CDGT.
<http://bit.ly/1nhMd7l>

QUELLE EST SA PORTÉE ?

Par un lien de compatibilité, le Sdrif s'impose au schéma de cohérence territoriale (Scot) et, en son absence, au plan local d'urbanisme (PLU) ou au document en tenant lieu. Il s'impose dans les mêmes termes au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), au schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) et au plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH). Il doit lui-même respecter ou prendre en compte différentes dispositions de rang supérieur comme, par exemple, les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Le lien de compatibilité est moins contraignant que l'obligation de conformité et permet d'articuler intérêt régional et contexte local. Il signifie que les documents ou décisions concernés doivent « permettre la réalisation des objectifs et options que le Sdrif a retenus pour la période d'application » desdits documents ou décisions et « ne pas compromettre la réalisation des objectifs et les options retenues pour une phase ultérieure ». Ce rapport de compatibilité « doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du Sdrif »².

Sauf disposition contraire, les Scot et, à défaut, les PLU existants à la date d'approbation du Sdrif ont jusqu'au 27 décembre 2016 pour se mettre en compatibilité avec ce dernier³.

Le schéma directeur Île-de-France 2030 est donc à la charnière de nombreuses politiques sectorielles (habitat, biodiversité, transports, etc.). Sa transversalité et son échelle régionale en font un outil de coordination de l'intervention et des investissements publics. Il a de ce fait été le cadre privilégié des négociations du contrat de plan 2015-2020, qui programme les actions d'aménagement et de développement financées par l'État et la région.

Le Sdrif s'inscrit dans un temps long, qui implique que les partenariats nés de l'élaboration du projet demeurent mobilisés pour sa mise en œuvre. Veiller à sa pérennité nécessite de faire montre de pédagogie et d'assurer le suivi de son application au travers de données spatiales, quantitatives et qualitatives. Ce travail, d'ores et déjà commencé (*Note rapide* n° 694 et 695), vise à préparer sa première évaluation qui aura lieu cinq ans après son approbation, soit en 2019.

Notre société est en évolution constante et d'importantes transitions sont en cours. L'objet de la planification n'est pas de figer le fonctionnement régional ni de le contraindre. Il est de garantir la durabilité des grands principes directeurs du développement, en soutenant l'adaptation des outils aux nouveaux comportements et aux nouveaux besoins. ■

Sandrine Barreiro

responsable du pôle planification

RESSOURCES

Sur le site de l'IAU îdF :

- Île-de-France 2030, analyses, débats, rencontres, études et publications
<http://bit.ly/1oOykP5>

- Référentiel territorial du Sdrif. Outil d'accompagnement pour la mise en œuvre du Sdrif.



d'accompagnement pour la mise en œuvre du Sdrif.

<http://refter.iau-idf.fr>

LEXIQUE

PARP (plan Prost) : plan d'aménagement de la région parisienne.

Padog : plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne.

Sdaurp-Sdaurif : schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris/Île-de-France.

Sdrif 1994 : schéma directeur de la région Île-de-France.

Sdrif 2008 : schéma directeur de la région Île-de-France.

Sdrif Île-de-France 2030 : schéma directeur de la région Île-de-France et projet Île-de-France 2030.

1. Dont l'appellation juridique est « schéma directeur de la région Île-de-France » (Sdrif). Article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

2. Source : avis du Conseil d'État, 5 mars 1991.

3. Le code de l'urbanisme prévoit, en effet, un délai de mise en compatibilité de trois ans à compter de l'approbation du Sdrif.

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION

Valérie Mancret-Taylor

RÉDACTION EN CHEF

Isabelle Barazza

CORRECTION

Laurence Girard

MAQUETTE

Élodie Beaugendre

INFOGRAPHIE - CARTOGRAPHIE

Dorothee Palayan

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Claire Galopin, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki
sandrine.kocki@iau-idf.fr

IAU Île-de-France

15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144

ISSN ressource en ligne
2267-4071



www.iau-idf.fr



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

