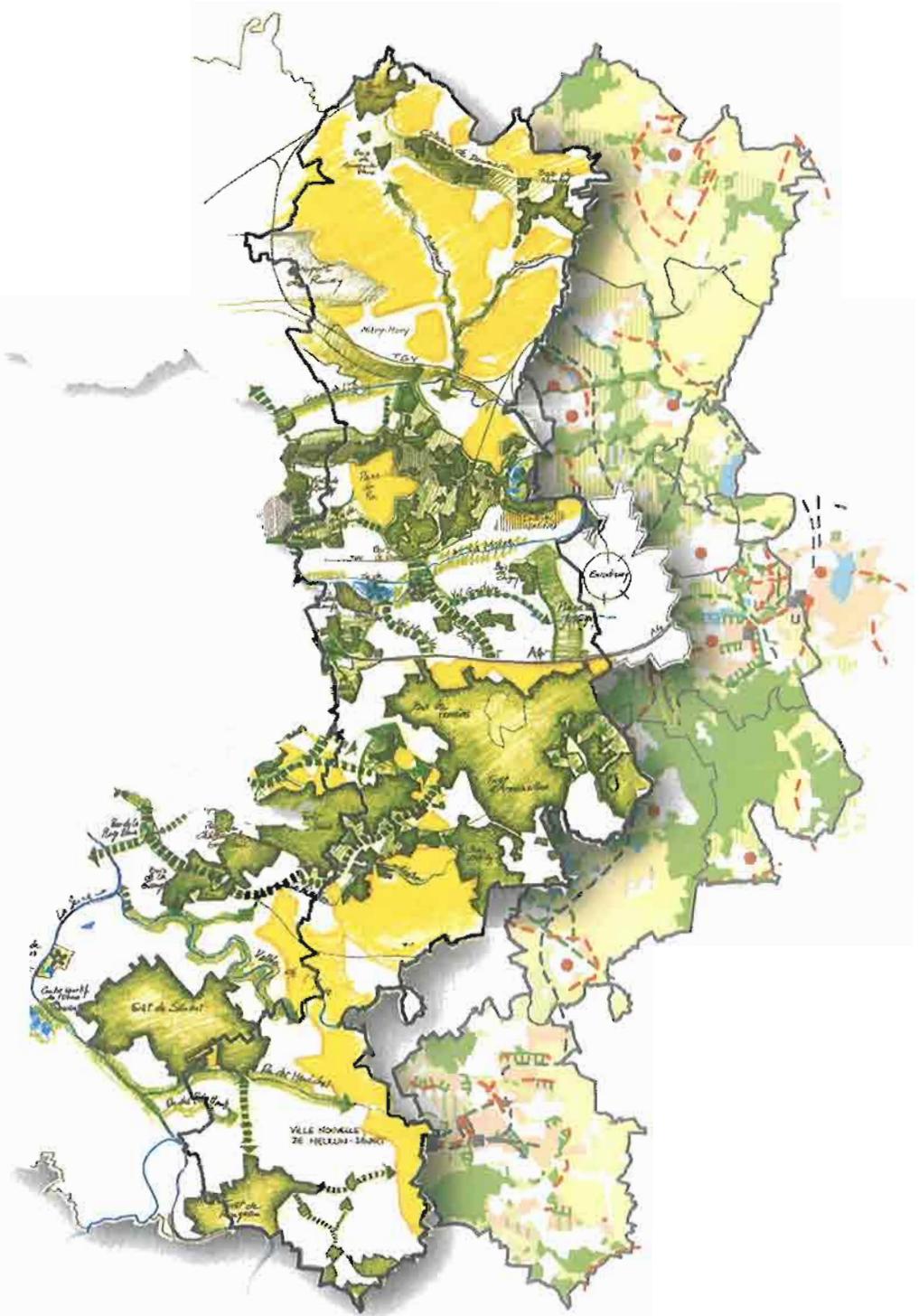


Schémas directeurs et ceinture verte d'Île-de-France

Note de synthèse



SCHÉMAS DIRECTEURS ET CEINTURE VERTE D'ILE-DE-FRANCE

note de synthèse

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France
15 rue Falguière – 75015 Paris
téléphone : 01-53-85-53-85
Directeur général : François Dugény
Directeur du Département Urbanisme, Aménagement, Territoires (DUAT) : Jean-Pierre Palisse

SCHÉMAS DIRECTEURS ET CEINTURE VERTE D'ILE-DE-FRANCE

Etude réalisée par : Elisabeth Faguer, Hervé Lerolle, Jean-François Vivien (DUAT),
Cartographie : Laurie Cransac (DUAT), Didier Prince (Studio),

Comité de pilotage :

- IAURIF : Jean-Pierre Palisse (Directeur général adjoint, directeur du DADT), François Dugény (directeur du DAE), Christian Thibault (directeur du DEUR), Nicolas Laruelle et Corinne Legenne (DEUR),
- AEV : Pierre Clavel (Directeur prospective et interventions foncières) et Françoise Vandeputte (chef de service action foncière et gestion du patrimoine)

7.01.007 phase II
©IAURIF – décembre 2005

Dans le cadre de l'étude Schémas directeurs et Ceinture verte, de nombreux documents d'analyse et un rapport d'étape ont été produits mais non publiés. Ils seront rassemblés dans un dossier de travail actualisé remis aux membres du comité de pilotage de l'étude. Cette note de synthèse en présente les points et conclusions essentiels.

Le Plan vert régional d'Ile-de-France¹ présentait ainsi la Ceinture verte : « Le projet de Ceinture verte vise à pérenniser les espaces naturels situés en limite de l'agglomération dans un triple objectif :

- limiter l'extension en tache d'huile de l'agglomération ;
- ouvrir de nombreux espaces verts aux habitants, en particulier pour leurs loisirs de fin de semaine ;
- maintenir l'agriculture aux portes de la ville ».

Ce projet ambitieux est mis en œuvre depuis près de trente ans par l'Agence des espaces verts de la Région (AEV). Cependant il n'a pas été formalisé comme une politique spécifique globale et cohérente du Conseil régional. Il ne relève pas non plus d'un document d'urbanisme, puisqu'il n'a été réellement intégré ni au SDAURIF de 1976, ni au SDRIF de 1994. Depuis quelques années, l'AURIF a engagé avec l'AEV de nouvelles réflexions sur ce projet dans le cadre d'un atelier consacré à la Ceinture verte : on parle à présent d'une nécessaire « refondation² » de la Ceinture verte. Il s'en dégage des pistes « pour un nouveau partage de l'espace périurbain francilien », qui alimentent les travaux sur la révision du SDRIF³.

Cet atelier a en effet abordé la question de la **mise en œuvre du projet de Ceinture verte via les outils de planification spatiale de niveau infrarégional** : les Schémas directeurs⁴ « locaux », échelon essentiel entre les Schémas directeurs régionaux et les POS/PLU. L'étude « Schémas directeurs et Ceinture verte » a donc été menée pour éclairer cette réflexion. Elle a porté sur les Schémas directeurs « locaux » approuvés en Ceinture verte dans la période 1983/2002, au regard des Schémas directeurs régionaux (1976 et 1994). Elle prend en compte aussi des évolutions récentes du contexte : la loi SRU⁵ qui réforme cette planification (SCOT/PLU), et le paysage de l'intercommunalité en profonde évolution.

Cette note présente les principaux résultats de cette étude. Elle résume d'abord les cadrages et problématiques, qu'elle éclaire ensuite par les enseignements des Schémas directeurs de Ceinture

verte en Seine-et-Marne. Elle explicite enfin la contribution possible des SCoT à la mise en œuvre du projet de Ceinture verte dans les conditions offertes par le nouveau contexte.

I - Les Schémas directeurs de la Ceinture verte : cadrages et problématiques

Après la décentralisation de 1983, ce sont de nouveaux EPCI (SIEP et SAN)⁶ qui ont élaboré ou révisé la plupart des Schémas directeurs locaux d'Ile-de-France. Mais les périmètres concernés n'ont guère été modifiés : c'est un « pavage » régional défini par l'Etat en 1975 qui persiste. Quant à l'outil « Schéma directeur » lui-même, il n'avait pas été modifié par la loi de décentralisation⁷. Dès 1990, suite à la mise en révision du SDAURIF, les EPCI ont repris les travaux sur ces Schémas directeurs locaux. Mais ceux-ci ont été quelque peu absorbés par la mécanique de la révision du Schéma directeur régional, qui a abouti au SDRIF de 1994.

Carte n°13

Un espace sous pression mais incomplètement couvert par les Schémas directeurs

Trente de ces périmètres de Schémas directeurs concernent l'espace de la Ceinture verte ; mais ils ne la couvrent pas en totalité, et une dizaine d'entre eux s'étendent au-delà. De 1983 à 2002, **24 Schémas directeurs concernant la Ceinture verte sont progressivement approuvés**, dont 20 après la révision du SDRIF. Mais pour 6 autres périmètres définis en Ceinture verte, ces procédures n'ont pas abouti ou n'ont pas même été engagées.

Carte n°1

Cette couverture progressive et incomplète donne donc une image « en peau de léopard » des espaces relevant simultanément de la Ceinture verte et d'un Schéma directeur en vigueur en 2002.

Carte n°2

¹ Publié en octobre 1995 par le président du Conseil régional.

² « La Ceinture verte d'Ile-de-France, un espace de vie à réinventer » décembre 2005 (C.Legenne et N. Laruelle).

³ Engagé par une délibération de l'assemblée régionale le 24 juin 2004, le processus de cette révision a débuté par une phase de concertation en ateliers thématiques et territoriaux.

⁴ Nouveau nom des SDAU (Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme) depuis 1983. En Ile-de-France, ceux-ci sont parfois dits « locaux » pour les distinguer du Schéma directeur régional.

⁵ Solidarité et renouvellement urbains, de décembre 2000.

⁶ Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, Syndicats Intercommunaux d'Etudes et de Programmation, Syndicats d'Agglomération Nouvelle.

⁷ Il s'agit toujours de l'outil « SDAU », qui avait été institué en 1967 pour organiser l'extension urbaine des agglomérations.

Dans l'ensemble de la Ceinture verte, les espaces ruraux ont diminué de 12% entre 1982 et 1999. La poursuite des villes nouvelles l'explique en grande partie, mais de fortes pressions urbaines se font sentir ailleurs. Depuis le milieu des années 80 elles ont un impact croissant sur les « espaces constitutifs de la Ceinture verte ».

Cartes n°3 et n°3bis

Une planification spatiale insuffisamment cohérente avec le projet et les enjeux de la Ceinture verte

Le projet de Ceinture verte est explicité par le Plan vert

Le projet de Ceinture verte a été élaboré et mis en œuvre à partir de 1976 par la Région et l'Agence des espaces verts d'Ile-de-France (AEV).

A l'origine, la politique régionale de zones naturelles d'équilibre (ZNE) était cohérente avec l'articulation entre espaces urbanisables et espaces ouverts préconisée par le SDAURIF de 1976. De plus, en complément de l'option stratégique constante des villes nouvelles, les espaces ouverts des villes nouvelles sont intégrés au projet de Ceinture verte. Mais dès les modifications du SDAURIF au milieu des années 80, c'est une logique de consommation d'espaces naturels par les « espaces urbanisables » qui l'a emporté.

Le Plan vert régional de 1995 cherche à préserver les espaces ouverts de la Ceinture verte (143.000 ha) par une politique contractuelle, articulée avec les Schémas directeurs locaux. Il formule ainsi les grands objectifs de la Ceinture verte :

Les grands objectifs de la Ceinture verte :

- 1 maîtriser le front urbain
- 2 protéger et étendre le domaine forestier
- 3 créer de nouveaux équipements récréatifs
- 4 favoriser le maintien d'une agriculture périurbaine
- 5 éviter le morcellement des espaces par les nouvelles infrastructures
- 6 améliorer la lisibilité des grands sites et paysager les entrées de ville
- 7 protéger le patrimoine naturel, faune et flore

Document de référence de la politique de Ceinture verte, le Plan vert n'est cependant pas opposable. Les principales orientations spatiales du projet de Ceinture verte y sont décrites par des cartes d'intention au 1/100.000 qui identifient les espaces clés et leurs liaisons exigeant une vigilance particulière.

Cartes n°4 et n°10

La faible prise en compte de la Ceinture verte par le SDRIF et les Schémas directeurs

Le SDRIF de 1994 est le seul document réglementaire d'échelle régionale faisant référence à la Ceinture verte. Il introduit la notion d'« espaces paysagers » comme une nouvelle forme de protection des espaces naturels non constructibles, en particulier en Ceinture verte. Cependant, il ne prend pas réellement en compte le projet de Ceinture verte : le SDRIF y localise en effet 62% des espaces ouverts à l'urbanisation (villes nouvelles comprises).

Cartes n°5 et n°6

En 1990-1994, l'État a créé d'importantes ZAD sur les espaces naturels proches des pôles d'extension urbaine, soit près de 29.000 ha en Ceinture verte. Ces ZAD ont soulevé de multiples contestations locales vu leur ampleur, la discrétion des procédures, et surtout l'ambiguïté de leurs objectifs : s'agissait-il de préserver des espaces agricoles ? ou de geler des terrains au prix agricole en vue d'un « aménagement différé » ? Cet épisode a, d'une part, perturbé les anticipations des acteurs locaux, et, d'autre part, fortement influé sur l'élaboration des Schémas directeurs concernés.

Carte n°7

Les périmètres les plus contestés ont été supprimés dès avant le SDRIF ; puis, à partir de 1998, l'Etat s'est engagé dans un « dézadage » progressif sur les espaces naturels qui semblaient suffisamment protégés soit par le SDRIF soit par les Schémas directeurs révisés. Fin 2003, les périmètres de ces ZAD en Ceinture verte couvraient encore⁸ près de 20.000 ha.

La plupart des Schémas directeurs de Ceinture verte ont été adoptés après le SDRIF. Ils devaient respecter ses perspectives de population et d'emploi, ses projets d'équipements et d'infrastructures de transports, ses règles d'ouverture à l'urbanisation. Les Schémas directeurs sont rarement allés au-delà, comme si le SDRIF avait constitué un « super POS » et avait « accaparé » le débat. Ils ont peu avancé dans le sens du projet de Ceinture verte, alors qu'ils disposaient de quelques « marges de manœuvre » pour soutenir ses options : recherche d'une organisation urbaine économe en espace et en déplacements, définition d'orientations sur le devenir des espaces naturels maintenus.

Cartes n°5 et n°11

La Région a été « personne publique associée » à l'élaboration des Schémas directeurs. Cependant la procédure de consultation définie en 1983 n'était guère adaptée à une sensibilisation des EPCI au projet régional de Ceinture verte, pour lequel la Région privilégiait une démarche plus partenariale. Dans les faits, ce sont les

⁸ Instituées pour 14 ans, ces ZAD ne pourront pas être renouvelées. En janvier 2006, elles deviendront caduques sur près de 16.000 ha en Ceinture verte.

interventions de l'Agence des espaces verts, ou les études de PNR⁹, qui ont sensibilisé les EPCI.

Dans ces conditions, les objectifs de la Ceinture verte ne pouvaient qu'être faiblement intégrés par les Schémas directeurs approuvés après le SDRIF de 1994.

Les politiques régionales contractuelles relaient inégalement le projet de Ceinture verte

Depuis 1976, la Région a mis en place **plusieurs démarches contractuelles et partenariales** de « planification verte » (Agence des espaces verts, contrats régionaux, PNR), mais leur lien initial avec le projet de Ceinture verte s'est beaucoup affaibli.

Sur le plan foncier, l'Agence des espaces verts a progressivement mis en place l'actuel dispositif des Périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF). La Ceinture verte compte 45 des 56 PRIF de l'Île-de-France, ce qui représente 69% de la surface des PRIF franciliens. Carte n°7

L'AEV négocie ces périmètres d'intervention avec les communes, sur des espaces ouverts que les POS préservent de l'urbanisation dans la mesure où les documents de planification spatiale (Schémas directeurs et SDRIF) le leur permettent.

Le PRIF ne crée pas de nouvelles règles ou servitudes opposables aux tiers ou aux collectivités locales. Mais il fournit un cadre spécifique et non limité dans le temps, clairement défini sur le plan spatial et quant à ses objectifs, avec l'accord des collectivités territoriales concernées, pour la mise en œuvre coordonnée d'actions foncières relevant de plusieurs partenaires¹⁰.

Les politiques contractuelles régionales (contrats régionaux et ruraux) auraient pu constituer un levier pour la mise en œuvre du projet de Ceinture verte si celui-ci avait été intégré dans les principes énoncés dans le règlement régissant ces contrats : une mention explicite de ce projet aurait pu figurer au titre des clauses de conditionnalité.

La Ceinture verte et les contrats de plan Etat-Région conclus depuis le SDRIF.

Depuis 1994, les CPER conclus en Ile-de-France ont esquissé une approche territoriale, en lien avec le SDRIF :

- l'accent y est mis sur les villes nouvelles de Seine-et-Marne, puis sur divers autres « sites prioritaires » (y compris en Ceinture verte), mais aucune prise en compte du projet régional de Ceinture verte n'est affichée ;
- avec l'actuel CPER (2000/2006) émergent les « projets de territoires » (art. 21) qui peuvent soutenir des

démarches cohérentes¹¹ avec le projet de Ceinture verte ;

- en revanche, les sites prioritaires (art. 20) et les contrats Région-Départements, qui viennent en complément du CPER en cours, sont discrets sur la Ceinture verte.

Les grands pôles de développement régional et leur impact sur les déplacements en Ceinture verte : le difficile rôle des Schémas directeurs

Le projet de Ceinture verte, en Ile-de-France, ne vise pas à réaliser une ceinture verte « à l'anglaise » excluant l'urbanisation. Dès lors, le développement de grands pôles pose la question de la structuration de cet « espace ceinture verte ».

Les grandes options de structuration spatiale

Dès la fin des années 50, l'espace de la future Ceinture verte a accueilli d'importants équipements. Le SDAURP de 1965 a défini la stratégie de l'extension en villes nouvelles, qui a structuré le développement francilien, puis le pôle d'emploi de Roissy-CDG s'est affirmé. Le SDRIF de 1994 a confirmé le développement des villes nouvelles, mais selon un rythme ralenti. Il promet en outre cinq « centres d'envergure européenne » dont trois (Marne-la-Vallée/Val d'Europe, Roissy, Massy-Saclay) se trouvent en Ceinture verte. En 1990/99, l'ensemble de ces pôles de développement a accueilli environ la moitié de l'urbanisation nouvelle en Ceinture verte.

Carte n° 8

Une des caractéristiques des **villes nouvelles** était une extension urbaine relativement économe d'espace. Mais leur développement a conduit le plus souvent à une urbanisation continue sur les plateaux (soutenue par les grandes infrastructures routières), faute de coupures entre l'agglomération parisienne et les villes nouvelles, et faute de fortes liaisons vertes transversales. Les Schémas directeurs jouent difficilement leur rôle dans ce contexte particulier¹² où l'Etat détient d'importants leviers, et le processus d'élaboration et de révision de ces Schémas directeurs n'a pas permis d'y dégager une vision cohérente à l'échelle de la Ceinture verte.

Hors villes nouvelles, autour de l'aéroport de Roissy comme sur les sites de Massy-Saclay-Orly, l'élaboration des Schémas directeurs locaux ne parvient pas à une cohérence suffisante, tant sur l'organisation urbaine que sur la mise en valeur des espaces ouverts, d'autant que de nombreux secteurs ne sont pas couverts par des Schémas directeurs.

¹¹ Par exemple la « trame verte et bleue » du projet Centre Essonne Seine-Orge.

¹² En outre, l'aménagement du « Val d'Europe » relève d'un dispositif exceptionnel (Projet d'Intérêt Général, et Convention Eurodisney associant la Région).

⁹ Parcs Naturels Régionaux.

¹⁰ Y compris départements (Espaces naturels sensibles), SAFER, PNR, etc.

La fin programmée des villes nouvelles [voir partie III] pose en des termes nouveaux la place à donner à tous ces pôles de développement dans l'organisation urbaine en Ceinture verte. Le projet de Ceinture verte peut s'intégrer dans une stratégie régionale de renforcement de l'attractivité internationale de ces pôles. Quant à l'organisation du développement urbain de ces pôles et leur articulation avec les territoires voisins, elles relèvent bien des Schémas directeurs locaux.

La politique de Ceinture verte sur ces pôles

Sur la base des études Ceinture verte, l'Agence des espaces verts a pu répondre aux demandes d'acteurs locaux en leur proposant des interventions cohérentes d'un point de vue régional, formalisées ensuite par la création d'un PRIF. Ces projets n'ont pu généralement aboutir qu'à partir du moment où les Schémas directeurs concernés avaient statué sur le projet d'aménagement et la place des espaces ouverts. Toutefois, même en l'absence de Schéma Directeur local, des PRIF ont pu être créés sur des espaces agricoles protégés au SDRIF ou sur des espaces naturels relevant d'un PNR. Les PRIF situés dans ces pôles ou à leur proximité immédiate représentent le tiers des PRIF créés en Ceinture verte, mais leur superficie en représente plus des deux-tiers.

Carte n°7

En villes nouvelles, les principes d'aménagement donnaient dès l'origine une place importante aux espaces ouverts. Les constats confirment que l'urbanisation y a été plus forte, mais aussi plus riche en espaces ouverts urbains que dans les autres communes de la Ceinture verte. Cependant, pour le projet de Ceinture verte, la question pertinente porte sur **l'usage et la localisation des espaces ouverts par rapport aux espaces bâtis** : les espaces de respiration offerts par des espaces naturels bien mis en valeur et participant à la vie urbaine ont une importance plus stratégique que des espaces naturels en périphérie d'urbanisation, ou des espaces ouverts urbains privatisés.

Les grandes infrastructures de transports terrestres en Ceinture verte.

Comme ses prédécesseurs¹³, le SDRIF de 1994 dessine de grands schémas régionaux d'infrastructures de transports terrestres, eux-mêmes articulés à des schémas nationaux ou interrégionaux. Ces orientations du SDRIF, structurantes pour l'espace régional, risquent cependant de déstructurer l'espace de la Ceinture verte par le **passage des grandes infrastructures et par les**

¹³ Deux grandes infrastructures, en pleine Ceinture verte, ont cependant été réalisées sans avoir été envisagées au SDAURIF de 1976 : la Francilienne et l'interconnexion des TGV en Ile-de-France. Les décisions les concernant ont été prises à la fin des années 80 : décisions départementales et régionales par tronçons successifs pour la première, décision nationale et régionale pour la deuxième. Leur achèvement est constaté (interconnexion des TGV) ou prévu (Francilienne) au SDRIF de 1994.

effets induits de flux et d'urbanisation. Le SDRIF inscrit notamment de nombreux « espaces partiellement urbanisables » aux points d'échange des réseaux (par exemple entre Francilienne et routes nationales ou départementales). Les Schémas directeurs concernés sont ainsi encouragés à y implanter des zones d'activités ou commerciales elles-mêmes génératrices de trafic, au risque de redoubler les pressions.

Carte n°5

Le Plan vert ne se prononçait pas sur le bien fondé de ces nouvelles infrastructures de transports, mais souhaitait limiter leur impact sur les espaces ouverts de la Ceinture verte et leurs liaisons. Les Schémas directeurs ne pouvaient guère influencer sur les tronçons d'infrastructures régionales ou nationales, sous peine d'incompatibilité. Tout au plus pouvaient-ils pousser à l'étude de tracés mieux adaptés, et préconiser des conditions d'insertion environnementale.

Ces Schémas directeurs gardaient l'initiative dans les orientations de desserte locale et leur articulation avec l'urbanisation, mais les logiques implicites du SDRIF ont fortement pesé sur leurs choix. De nouvelles logiques n'ont été préconisées qu'avec le PDUIF¹⁴ et la loi SRU, alors que la plupart des Schémas directeurs de Ceinture verte étaient approuvés ou sur le point de l'être. Bien peu d'entre eux ont pu engager des réflexions sur des modes de déplacements alternatifs à la route.

Que ce soit en matière de pôles de développement, ou en matière de grandes infrastructures de transport, **le dispositif SDRIF / Schémas directeurs n'a pas permis d'organiser de manière cohérente une structuration de l'espace régional tenant compte des objectifs de la Ceinture verte.**

¹⁴ Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.

II - Les Schémas directeurs et la Ceinture verte en Seine-et-Marne : quels enseignements ?

Les problématiques dessinées dans la partie précédente ont été testées et enrichies sur un ensemble de Schémas directeurs de Seine-et-Marne, qui couvre la frange orientale de la Ceinture verte, irriguée par la Francilienne¹⁵. Ces Schémas directeurs ont été étudiés en tenant compte des circonstances de leur élaboration (contexte régional et local, enjeux d'aménagement et/ou de protection, acteurs du territoire).

Carte n° 9

Neuf périmètres de Schémas directeurs (dont quatre en villes nouvelles) y ont été définis en 1988/1991 ; il s'étendent aussi plus à l'est sur 33 communes hors Ceinture verte. Ces périmètres étaient déjà couverts par des SDAU précédemment approuvés, sauf sur les secteurs III et IV de Marne-la-Vallée. Ces périmètres résultent plus de l'ancien « pavage » régional que d'une forte identité locale (l'intercommunalité à fiscalité propre était peu développée sur ce territoire avant 2000).

En 2002, ce territoire était couvert par **huit Schémas directeurs validés comme SCoT**, approuvés entre 1996 et 2000. Il s'y ajoute le périmètre du Schéma Directeur des Portes de la Brie, soumis à un PIG, sur lequel aucun projet de Schéma Directeur n'a été arrêté.

L'analyse de ces Schémas directeurs permet de saisir plus concrètement les marges de manœuvre des EPCI chargés de leur élaboration, et les options des Schémas directeurs concernant le projet de Ceinture verte.

Carte n°10

Un territoire à enjeux pour la Ceinture verte

Ce territoire comprend tous les espaces périurbains des franges est de l'agglomération parisienne, ainsi que des espaces plus ruraux en limite nord. Il comptait 520.000 habitants et 180.000 emplois en 1999.

Situé entre plusieurs pôles urbains (l'agglomération parisienne à l'ouest, mais aussi celles de Meaux au nord-est et de Melun au sud), ce territoire a vu émerger depuis une trentaine d'années **plusieurs pôles de développement majeurs, reliés par la Francilienne** :

- les abords de Roissy CDG à son extrémité nord-ouest
- la ville nouvelle de Marne-la-Vallée en son centre, s'allongeant vers l'est
- et celle de Sénart à son extrémité sud.

¹⁵ Soit 79 communes (dont 33 en villes nouvelles), depuis la limite régionale avec l'Oise jusqu'au nord de l'agglomération melunaise.

Les polarités urbaines traditionnelles de grande couronne (Lagny, Melun) ont été confrontées à la construction progressive des nouvelles centralités de villes nouvelles. De nouveaux centres secondaires sont apparus à leurs abords et à proximité d'échangeurs entre la Francilienne et les grandes radiales routières.

En 1999, ce territoire était plus rural (en termes d'occupation du sol) que l'ensemble de la Ceinture verte. La consommation d'espaces naturels par l'urbanisation en 1982/1999 a concerné principalement les pôles de développement de Roissy CDG, Marne-la-Vallée et Sénart. Mais elle n'a pas épargné des espaces ouverts de la Ceinture verte identifiés à l'origine du projet. De nombreuses extensions urbaines se sont en effet réalisées aux franges de l'agglomération parisienne, aux points d'échanges d'axes de transports radiaux, mais aussi sur des pôles isolés, et en communes rurales à proximité de forêts ou de bases de loisirs.

Avec la révision du SDAURIF, les Schémas directeurs concernés ont été confrontés à des enjeux de niveau régional : développement des villes nouvelles et de l'agglomération centrale, Ceinture verte, grandes infrastructures de transports, grands équipements divers. Mais la définition des périmètres de Schémas directeurs n'a pas pris en compte les grandes structurations induites par les nouveaux pôles de développement et la Francilienne.

Carte n°11

Quel apport au projet régional de Ceinture verte ?

Carte n°12

En l'absence d'une sensibilisation à la cohérence spatiale du projet régional de Ceinture verte, les SIEP et SAN ne pouvaient guère définir cette cohérence à leur échelle.

Sur la question des espaces ouverts, les arbitrages de ces EPCI ont donc le plus souvent composé entre les projets des communes et les prescriptions du SDRIF (espaces d'extension urbaine, grandes voies nouvelles). Plusieurs zones de pressions sur des espaces ouverts de la Ceinture verte ont pu ainsi être repérées. De plus, en ville nouvelle les Schémas directeurs ont été élaborés sur des périmètres restreints, souvent trop soumis aux exigences opérationnelles portées par les Etablissements publics d'aménagement.

A l'inverse, plusieurs EPCI ont pu s'appuyer sur diverses indications qui allaient dans le sens des orientations régionales sur les espaces ouverts de la Ceinture verte et leurs liaisons.

Il en va ainsi d'une innovation du SDRIF, la notion d'« espaces paysagers ». Cette notion a pu être prise en compte ou enrichie par les Schémas directeurs concernés par le projet de Parc naturel régional des Boucles de la Marne et de l'Ourcq, et par certains Schémas directeurs de ville nouvelle où l'intervention de la Région et/ou de l'Agence des espaces verts (AEV) a été forte. Quelques Schémas directeurs ont tenu compte des continuités avec l'espace environnant, notamment pour la définition de liaisons vertes.

Les orientations des Schémas directeurs de cette partie de Seine-et-Marne convergent partiellement avec les objectifs du projet de Ceinture verte (numérotés ici selon l'encadré page 4) :

- il y a un consensus fort pour « protéger et étendre le domaine forestier »(2) et « créer de nouveaux équipements récréatifs » (3) ;
- mais les arbitrages sur les extensions urbaines sont souvent contradictoires avec « protéger le patrimoine naturel, faune, flore » (7) et « améliorer la lisibilité des grands sites » (6) ;
- « maîtriser le front urbain » (1) et « favoriser le maintien de l'agriculture périurbaine » (4) sont des objectifs encore défendus par près de la moitié de ces Schémas directeurs (dont certains en ville nouvelle) ; mais les trois Schémas directeurs les plus soumis à pressions urbaines, hors ville nouvelle, n'y résistent guère.
- « éviter le morcellement par de nouvelles infrastructures » (5) est manifestement l'objectif le plus difficile à atteindre

Des actions complémentaires sur les espaces ouverts

La mise en œuvre du projet de Ceinture verte sur ce territoire a été renouvelée à partir des années 90 par des interventions de l'Agence des espaces verts. Celles-ci ont pu être ciblées sur des priorités repérées lors de l'élaboration des Schémas directeurs ou lors de l'étude d'impact de grandes infrastructures (TGV Est). En 2002, les PRIF de ce territoire couvrent ainsi plus de 8.600 ha, et plusieurs extensions sont prévues.

Plus généralement, les travaux autour de certains Schémas directeurs (Marne-Nord, secteur III de Marne-la-Vallée) ont favorisé l'émergence de démarches innovantes (plans verts, écharpe verte) articulant ce niveau de planification spatiale et des projets communaux et intercommunaux sur les liaisons vertes et les espaces ouverts.

III – Schémas de cohérence territoriale et Ceinture verte : évolutions en cours et questions pour l'avenir

Le contexte récent depuis 2002 : les tendances à l'œuvre

Les tendances sur le contexte juridique et institutionnel

La modification du paysage des intercommunalités est à double tranchant. On assiste actuellement au retour d'une force de proposition « partant du local ». C'est une richesse et un atout. Le SDRIF a bénéficié d'un mouvement semblable dans les années 90 avec les Schémas directeurs locaux. Il n'a pas su pleinement en capitaliser les apports. Aujourd'hui les faiblesses sont autres : foisonnement des intercommunalités, inégale répartition dans l'aire de la Ceinture verte, rétrécissement des périmètres, concurrence entre territoires, faible prise en compte de la Ceinture verte dans les politiques locales.

Les rapports entre villes nouvelles et Ceinture verte évoluent. Le risque d'une pression périurbaine relayée par les villes nouvelles n'est pas à exclure. Face à cela, il est positif qu'une dynamique se manifeste aujourd'hui pour gérer la suite des villes nouvelles dans leur environnement : identité, trame verte, maîtrise de la périurbanisation ...

Les modifications introduites par les lois SRU (13 décembre 2000) et Urbanisme et habitat (UH, 2 juillet 2003) remettent la démarche de projet et la cohérence au centre de la planification réglementaire. Le respect de la subsidiarité et la gestion de proximité en sont le corollaire. En revanche, l'inconnue est le portage de la cohérence. On assiste en outre à un affaiblissement du réglementaire cartographié du SCOT par rapport à celui du Schéma directeur. Enfin, certains Schémas directeurs sans EPCI valide n'ont pas survécu à l'entrée en vigueur des lois SRU et UH. Cet affaiblissement de la couverture de la Ceinture verte pose problème sur certains sites-clés comme la Plaine de Versailles. De plus la couverture par les SCOT est en fait constituée de Schémas directeurs « valant SCOT » dont la validité ne saurait aller au delà de 2011. Les SCOT devront s'y substituer progressivement.

Carte n°14

La décentralisation et la loi du 13 août 2004 ont un impact indirect sur la Ceinture verte.

Dans ce cadre, on assiste notamment aujourd'hui à un transfert de responsabilité vers la Région concernant le STIF, à un transfert aux départements d'infrastructures routières nationales, à une obligation d'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF). Ces modifications dans le domaine des infrastructures et des transports constituent aussi une évolution du contexte dans lequel se négocie la mise en oeuvre de la Ceinture verte.

La loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux renforce le rôle des départements dans l'espace de la Ceinture verte.

Pour mener une politique de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, les départements peuvent délimiter des « Périmètres d'intervention » (acquisitions foncières, aménagement). Définis avec l'accord des communes concernées, ces périmètres doivent se situer hors espaces urbanisables (selon PLU, ZAD, etc) et être compatibles avec les SCOT. En Ile-de-France, l'Agence des espaces verts peut être associée aux acquisitions amiables.

Le fond, la forme et l'expression de la cohérence des documents d'urbanisme vont évoluer avec l'ordonnance 2004-489 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. La transposition de la directive européenne du 27 janvier 2001 (effectuée le 3 juin 2004) a été inscrite dans le Code de l'urbanisme (décret du 27 mai 2005). Elle concernera notamment les DTA, le SDRIF, les SCOT, les PLU, etc. Il s'agit systématiquement de justifier les choix au regard de l'environnement.

Pour les documents qui intéressent cette étude : SCOT et PLU, la loi SRU a anticipé cette directive.

Dispositions du Code de l'urbanisme concernant l'évaluation de l'impact environnemental dans le rapport de présentation des SCOT

(article R. 122-2 du Code de l'urbanisme)

Le rapport de présentation du SCOT doit présenter les principales caractéristiques du territoire et ses enjeux en matière d'environnement en une partie spécifique de son diagnostic, intitulée « l'état initial de l'environnement ». Il doit ensuite, après le diagnostic et la présentation du PADD, comporter une troisième partie intitulée « Les incidences prévisibles sur l'environnement ».

Pour ce qui concerne le SDRIF, le décret du 27 mai 2005 explicite la notion de rapport environnemental en définissant le rapport de présentation du SDRIF (voir encadré page suivante).

Dispositions du Code de l'urbanisme concernant l'évaluation de l'impact environnemental dans le rapport de présentation du SDRIF

(article R. 141-1 du Code de l'urbanisme)

Le rapport de présentation du SDRIF doit :

- présenter les objectifs du schéma et son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes...
- analyser l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution...
- analyser les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement...
- exposer les motifs pour lesquels le schéma a été retenu...
- présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible compenser ...
- comprendre un résumé non technique ...

De plus, la transposition de cette directive impose au SDRIF une évaluation de sa mise en œuvre, notamment du point de vue de l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de son approbation.

L'évaluation des dispositions des plans d'urbanisme au regard de la Ceinture verte ne peut qu'en être renforcée. L'effort devrait être poursuivi pour conduire à une intégration effective du projet de Ceinture verte dans les documents d'urbanisme, en premier lieu dans le SDRIF et les SCOT. Le Schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux va aussi dans ce sens.

Le Schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux constitue un instrument de pilotage pour l'État. Il devra être pris en compte par le SDRIF et mis en œuvre par les contrats de plan. Dans ce schéma de services, l'Île-de-France est concernée par quatre des sept enjeux à base territoriale : la maîtrise de la péri-urbanisation, la nécessité de corridors biologiques entre espaces d'intérêt écologique important, la gestion durable des forêts et la multifonctionnalité.

La réforme en cours des contrats de plan Etat-Région peut être une opportunité pour introduire une politique cohérente de Ceinture verte, à condition que la Ceinture verte soit considérée à la fois par l'État et la Région comme un enjeu partagé et du ressort d'un CPER.

La révision du SDRIF devrait permettre de réintroduire une politique renouvelée de la Ceinture verte, de mieux l'intégrer à la planification réglementaire et spatiale, de revisiter sa déclinaison locale. La cartographie du SDRIF de 1994 est précise et omniprésente, elle a pourtant des avantages pour garantir la pérennité des espaces ouverts. Qu'en sera-t-il de la cartographie du SDRIF révisé ?

Les tendances sur l'espace

La disparition d'espaces naturels dans la couronne péri-urbaine de l'agglomération centrale se poursuit à un rythme important¹⁶. Mais la consommation d'espaces ouverts est particulièrement préoccupante lorsqu'il s'agit d'espaces clés au regard de la structure et la pérennité de la Ceinture verte. Les études sur la Ceinture verte apportent d'ores et déjà les éléments qui permettraient d'évaluer cette perte.

L'étalement urbain est reconnu comme un problème régional, mais l'économie d'espace n'est pas un objectif suffisamment mis en avant¹⁷. Les propos sur le renouvellement urbain comme alternative à l'étalement oublient trop souvent de promouvoir un panachage adéquat entre réhabilitation, restructuration et extension. À chaque site devrait correspondre une réponse spécifique à l'objectif régional d'économie d'espace. Il s'agit de trouver les voies et moyens pour la construire entre les différents niveaux d'acteurs, de la Région à la commune, dans le respect de la Ceinture verte.

La maîtrise des franges d'agglomération revient au premier plan des préoccupations, mais sans lien avec la démarche de la Ceinture verte. Ces franges sont à aborder comme une zone de contact entre deux milieux en évolution. Une zone où l'on prône un équilibre, mais non figé, avec des arbitrages à partager entre tous les acteurs si l'on veut inscrire les actions dans la durée. La difficulté pour cela est d'associer deux mondes différents (urbain aggloméré et rural périurbain) difficiles à fédérer en intercommunalités.

La multi-fonctionnalité des espaces ouverts est mieux reconnue. Elle ouvre la voie à une approche plus globale de la gestion des espaces périurbains. Les objectifs d'un aménagement équilibré entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles peuvent être mutualisés : reconnaissance de la valeur de ces derniers, préservation contre ouverture à une fréquentation citadine, etc.

Les tendances sur le projet de Ceinture verte : une progression dans l'application des concepts

La mise en réseau des espaces ouverts est un aspect fondamental de la Ceinture verte qui vient progressivement au premier rang des préoccupations, comme en témoigne par exemple l'évolution des politiques des Espaces naturels sensibles des départements.

¹⁶ De l'ordre de 800 à 900 ha/an entre 1982 et 1999, selon l'Atlas rural et agricole de l'Île-de-France (2004).

¹⁷ Voir les ateliers thématiques de la concertation sur la révision du SDRIF (2005).

Des approches plus globales entre espaces urbains et espaces ouverts se multiplient : Schéma directeur du Nord Centre Essonne, Charte de Vernouillet (78), secteur III de Marne-la-Vallée, etc. Elles visent à un aménagement équilibré et conduisent à des engagements réciproques et des garanties de pérennité. Mais la tendance à la fragmentation des aires de SCOT en Ile-de-France joue en défaveur d'une approche sur une aire pertinente : au 1^{er} janvier 2004, la taille moyenne des Schémas directeurs en Ceinture verte était de 13 communes, celle des intercommunalités de 7 communes, alors que la moyenne des 12 secteurs de la Ceinture verte est de 30 communes.

Trois suggestions pour y remédier :

- développer la concertation entre SCOT, en s'inspirant par exemple de dispositifs inter-SCOT comme ceux de Rhône Alpes ou de Nancy,
- à défaut de SCOT voisins, susciter des chartes de cohérence en périphérie du SCOT (exemple du SCOT du Val d'Europe),
- enfin encourager à des intercommunalités de type « ville et hinterland ».

Le retour du qualitatif avec le renouveau de la démarche de projet dans la planification locale (absente de nombreux Schémas directeurs) est un atout. C'est autour de l'élaboration du projet territorial qu'il est possible de fédérer les différents acteurs de l'aménagement. L'argumentaire qualitatif de la Ceinture verte est à mettre au point. Le risque est celui de la juxtaposition de projets locaux et de projets « chacun pour soi ».

Rôle et place des SCOT pour porter la Ceinture verte dans le futur cadre de planification : questions pour l'avenir.

L'intérêt régional de la Ceinture verte, une notion essentielle dans le dialogue avec les EPCI des SCOT

L'espace de la Ceinture verte est la première aire du développement régional et demeure un secteur de hautes pressions foncières, économiques, sociales. Leur impact met en jeu des équilibres régionaux et supra régionaux. De nombreux arbitrages sont nécessaires. La définition de l'intérêt régional est indispensable aux orientations et aux arbitrages : sur quels critères ? comment le faire partager ? qui doit le porter ? qui peut en être le garant ?

L'appui des SCOT pour le projet, la politique, les outils de la Ceinture verte

Le projet de Ceinture verte doit être porté par une subsidiarité qui fonctionne. Une hiérarchie claire des niveaux d'enjeux est nécessaire (enjeux supra régionaux, régionaux, départementaux, intercommunaux, communaux) portée par des partenaires identifiés.

L'information, le diagnostic, les concepts, le projet, le suivi doivent être partagés sinon partenariaux. Pour cela l'échelon intercommunal joue un rôle central, de même que les dispositifs de concertation et de publicité.

À l'application, le SDRIF de 1994 s'est révélé peu respectueux de la subsidiarité. Le SDRIF révisé devrait retrouver un usage équilibré de trois formes d'encadrement (qualitative, quantitative, spatiale) laissant toutes trois une marge de liberté dans l'application par subsidiarité. À l'avenir, dans la déclinaison SDRIF / SCOT / PLU, les SCOT doivent retrouver en Ceinture verte le rôle central qu'ont progressivement perdu les Schémas directeurs comme relais verticaux et horizontaux des politiques d'aménagement. Avec une question clé : qui veillera aux interfaces entre SCOT et aux continuités des options d'aménagement d'un territoire à l'autre ?

cartes n°14 et n°15

Les politiques peuvent être mieux coordonnées. Plus que les Schémas directeurs, les SCOT ont vocation à être un référentiel pour la coordination et la cohérence des différentes politiques d'aménagement d'un territoire. Or la Ceinture verte doit être une référence dans l'organisation de la cohérence. La Région a une entrée légitime à ce titre dans la planification intercommunale.

De plus les SCOT ont l'obligation d'être des documents suivis et actualisés au moins tous les dix ans, avec un EPCI permanent pour les gérer. Ainsi les politiques existantes mais aussi les politiques nouvelles pourront être prises en compte, mieux que ne l'ont fait les Schémas directeurs.

L'outil de planification réglementaire évolue avec les SCOT.

La nécessaire expression d'un projet à tous niveaux : la Région doit faire partager son projet de Ceinture verte et veiller à sa traduction locale. D'où le double positionnement de la Région : comme porteuse d'un « projet » d'intérêt régional via les lettres d'information régionale et via la voie réglementaire appuyée sur le SDRIF, et comme interlocuteur pour sa traduction locale en termes de réalisation. Encore faut-il que les SCOT aient une réelle démarche de projet (Plan d'aménagement et de développement durable - PADD), offrant une plate-forme de dialogue, ce qui n'était pas le cas général dans les Schémas directeurs. La Région comme personne publique associée y a pleinement un rôle à jouer.

Une exigence forte d'articulation entre déplacements et aménagement. Le SCOT peut canaliser l'extension urbaine et limiter le recours à de nouvelles infrastructures routières en privilégiant la desserte des pôles urbains par transports collectifs et en renforçant la place des modes de déplacements « doux ». Autant de dispositions qui concourent à la préservation des espaces ouverts de la Ceinture verte, mais aussi à leur meilleure accessibilité.

Un outil pour diverses formes de cohérence. Le SCOT vise à la cohérence des politiques appliquées à un territoire. Qu'en sera-t-il de la gestion de la cohérence spatiale, alors que le « réglementaire spatialisé » est nettement délégué au PLU ?

La maîtrise de l'évolution du foncier est fondamentale pour la Ceinture verte. Les Schémas directeurs ont été des outils efficaces pour maîtriser la pression urbaine. Les SCOT en feront-ils autant ou bien délégueront-ils une partie de ce rôle aux PLU, avec les risques d'incohérence que cela comporte au niveau supra communal? Parallèlement, au moment où les ZAD des années 90 disparaissent¹⁸ et où le SDRIF est mis en révision, la Région se donnera-t-elle des objectifs de « maîtrise foncière » en Ceinture verte ? Si oui, selon quelles modalités ? Comment exercer une veille foncière ?.

De nouvelles expressions du prescriptif seront à appliquer : dépasser la dichotomie interdit/autorisé, motiver davantage les orientations (qui sont prescriptives dans les SCOT), laisser une marge d'appréciation aux échelons inférieurs.

La spatialisation, talon d'Achille des SCOT en Ceinture verte. Comparées aux dispositions des Schémas directeurs locaux en Ile-de-France, les orientations d'aménagement des SCOT devront être plus argumentées et différemment cartographiées. Il conviendra de cibler les orientations d'aménagement spatial d'intérêt régional, à développer localement dans les domaines fixés par la loi SRU au document d'orientation des SCOT. La volonté de protection devra recourir à une expression graduée de la prescription, allant de l'obligation de compatibilité à celle de conformité (selon les domaines du document d'orientation d'un SCOT : voir encadré ci-contre).

La place de la Ceinture verte dans l'élaboration de la stratégie du SDRIF et l'instauration d'un suivi et d'une évaluation

La démarche stratégique a des implications nouvelles sur le fond, la structure et la mise en œuvre des différents documents de planification réglementaire. Ces aspects sont à prendre en compte dès les premiers travaux du SDRIF, notamment pour la Ceinture verte, et à faire passer au niveau des SCOT. La Ceinture verte relève beaucoup d'orientations stratégiques à moyen et long terme. Il est souhaitable de les faire prévaloir face au risque d'une dérive des actions vers le seul court terme, inspirée par la préoccupation légitime d'une programmation opérationnelle.

Les SCOT ont l'obligation d'être des documents suivis, évalués et actualisés au moins tous les dix ans, avec un EPCI permanent pour les gérer. Des

observatoires sont indispensables. La notion d'évaluation ex-ante est à promouvoir dès le projet. La Ceinture verte doit être présente dans le champ de ces travaux.

Il est à noter que les périodes de modification ou de révision des documents d'urbanisme sont des moments délicats. L'enjeu, notamment pour la Ceinture verte, est de maintenir le cap des grandes orientations et la cohérence du dispositif, face aux multiples demandes d'adaptation.

Les domaines du document d'orientation d'un SCOT (Le document d'orientation du SCOT rassemble les prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD du SCOT)

Extraits de l'article R 122-3 du CU

Le document d'orientation (...) précise :

1° les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;

2° les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;

3° les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;

4° les objectifs relatifs notamment :

a) à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;

b) à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;

c) à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;

d) à la protection des paysages à la mise en valeur des entrées de ville ;

e) à la prévention des risques

5° les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L.421.

Il peut en outre définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transports, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger, en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

En zone de montagne (...).

¹⁸ L'État s'est engagé dans un « dézadage » progressif à partir de 1998.

LISTE DES CARTES

0. Les cartes : mode d'emploi
1. Schémas directeurs approuvés
2. Validité des Schémas directeurs en 2002
3. Disparition des espaces ruraux, et 3 bis. idem, « zoom » sur les villes nouvelles
4. Plan vert régional (1995) : carte de synthèse
5. Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (extrait)
6. Urbanisation nouvelle selon le SDRIF
7. Dispositifs de veille foncière
8. SDRIF : les lignes de force du projet
9. Schémas directeurs de Ceinture verte (partie Seine-et-Marne) : présentation
10. Schémas directeurs de Ceinture verte (partie Seine-et-Marne) : orientations du Plan vert 1995
11. Schémas directeurs de Ceinture verte (partie Seine-et-Marne) : extrait du SDRIF
12. Schémas directeurs de Ceinture verte (partie Seine-et-Marne) : principales orientations spatiales des Schémas directeurs
13. Schémas directeurs locaux d'Ile-de-France en 1994
14. SCoT en vigueur et intercommunalités en Ceinture verte (fin 2004)
15. Etat d'avancement des Schémas de Cohérence Territoriale d'Ile-de-France en 2005

Les cartes : mode d'emploi

Les cartes qui sont présentées ci-après ont été réalisées (ou remaniées, dans le cas de cartes préexistantes) en fonction des caractéristiques des Schémas Directeurs retenus pour cette étude.

Pour faciliter leur lecture, deux cartouches rappellent :

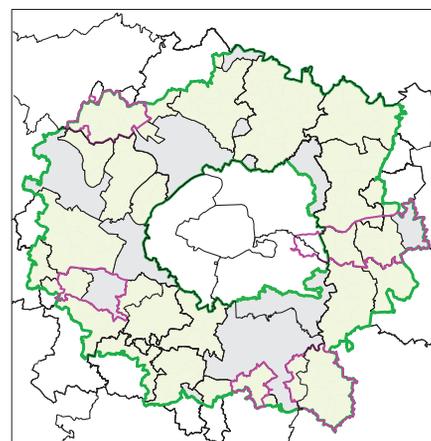
- les périmètres des Schémas Directeurs en Ceinture verte, au regard des limites de la Ceinture verte, des Départements et des Villes Nouvelles
- la partie " Seine-et-Marne " de ces Schémas Directeurs

Les périmètres des Schémas Directeurs divergent parfois des limites communales (exemple : Plateau de Saclay). De même les limites de Villes Nouvelles et des Schémas Directeurs associés (exemple : Marne-la-Vallée secteur III).

La cartographie courante de cette étude ne considère que des " communes entières ". Seules les cartes propres aux Schémas Directeurs de Seine-et-Marne tiendront compte de leurs périmètres exacts.

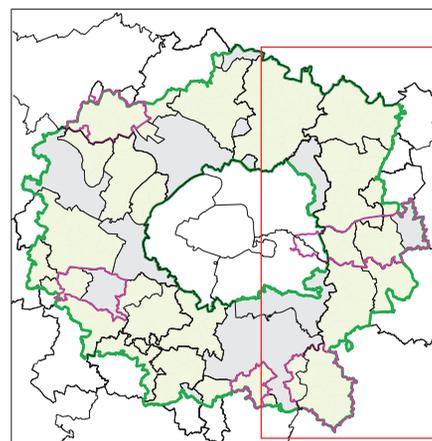
Schémas Directeurs en Ceinture verte

[Titre de la carte]



Schémas Directeurs en Ceinture verte (Seine-et-Marne)

[Titre de la carte]



□ Périmètre des schémas directeurs concernés

Situation 2002 (partie en Ceinture verte)

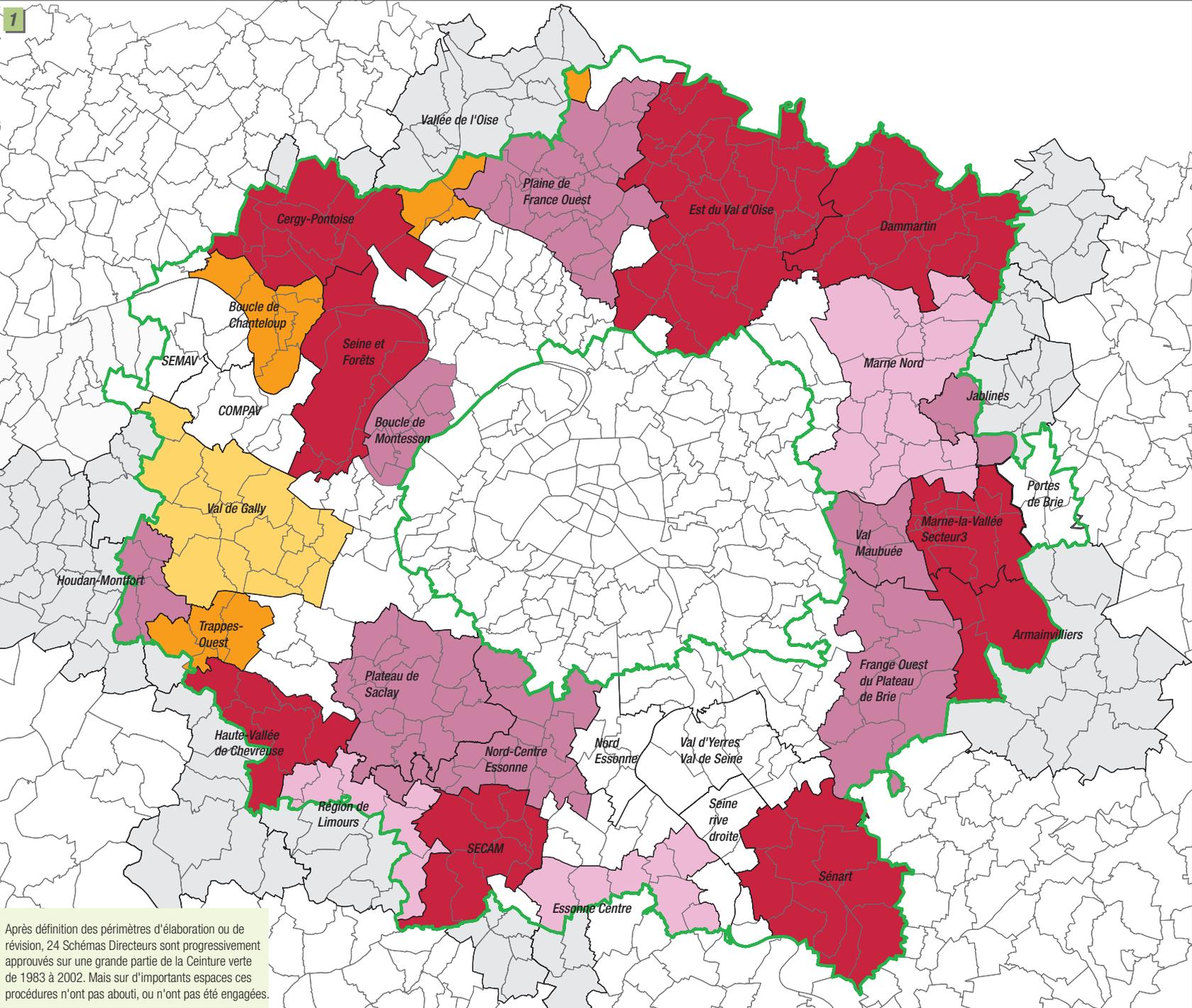
■ Schéma directeur approuvé

■ Pas de schéma directeur

□ Périmètre de ceinture verte

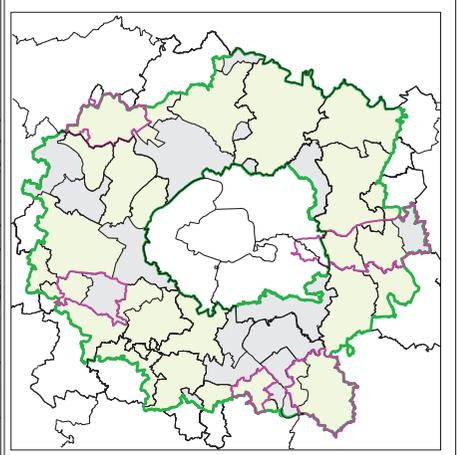
□ Périmètre de ville nouvelle

□ Périmètre de département



Après définition des périmètres d'élaboration ou de révision, 24 Schémas Directeurs sont progressivement approuvés sur une grande partie de la Ceinture verte de 1983 à 2002. Mais sur d'importants espaces ces procédures n'ont pas abouti, ou n'ont pas été engagées.

Schémas Directeurs en Ceinture verte
Schémas Directeurs approuvés

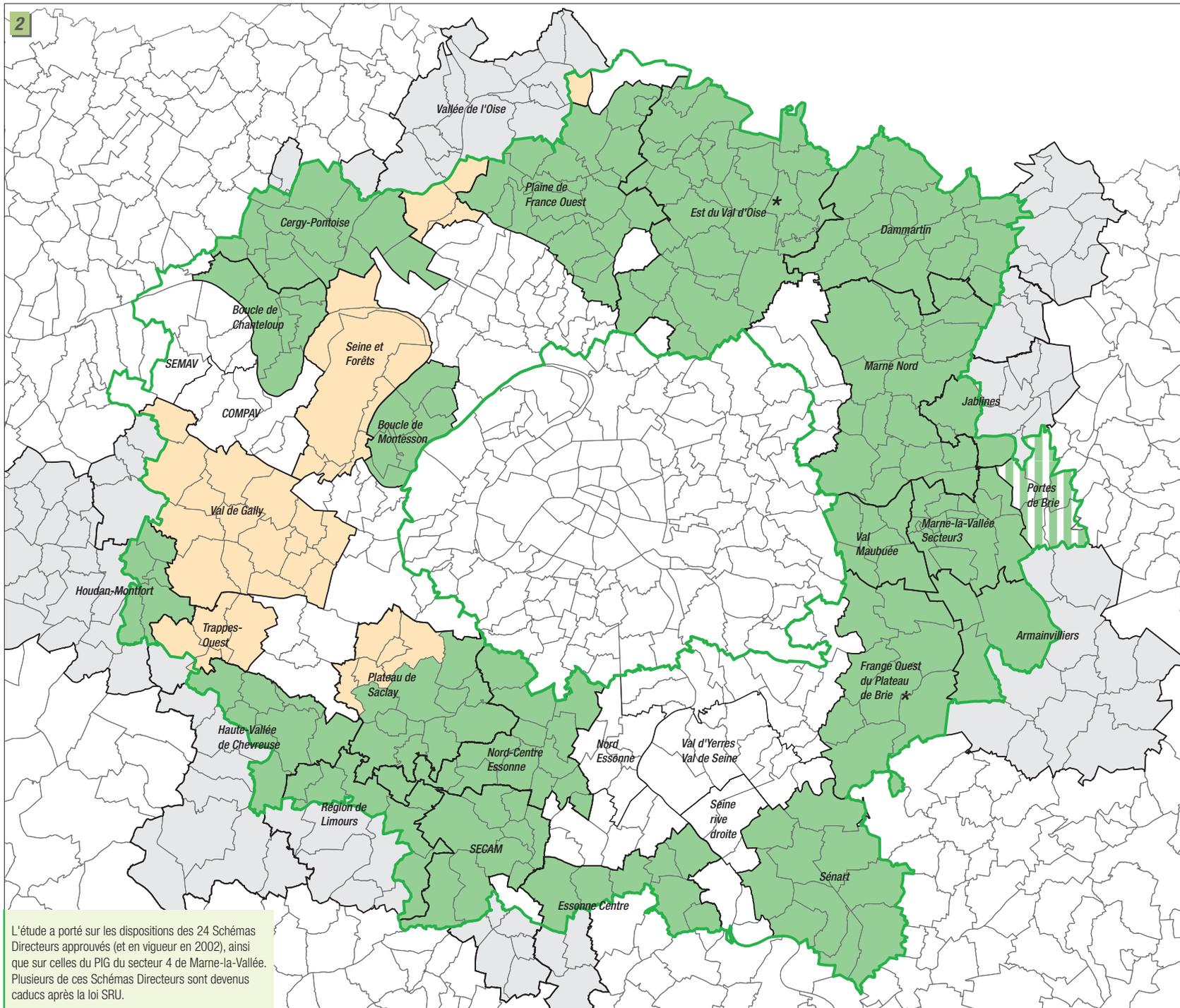


Date d'approbation :

Avant le SDRIF	en 1983
	entre 1987 et 1993
Après le SDRIF	entre 1995 et 1996
	entre 1998 et 1999
	entre 2000 et 2002

Périmètre de ceinture verte
 Périmètre de schéma directeur
 Partie de schéma directeur hors ceinture verte

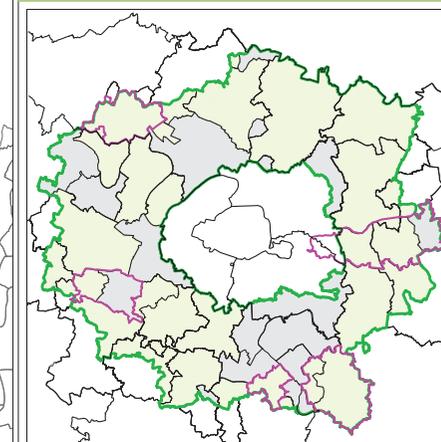
Note explicative
 Les limites des Schémas Directeurs divergent parfois des limites communales (exemple : Plateau de Saclay). De même les limites de Villes Nouvelles et des Schémas Directeurs associés (exemple : Marne-la-Vallée secteur III). La cartographie courante de cette étude ne considère que des "communes entières". Seules les cartes propres aux Schémas Directeurs de Seine-et-Marne tiendront compte de leurs limites exactes.



L'étude a porté sur les dispositions des 24 Schémas Directeurs approuvés (et en vigueur en 2002), ainsi que sur celles du PIG du secteur 4 de Marne-la-Vallée. Plusieurs de ces Schémas Directeurs sont devenus caducs après la loi SRU.

Schémas Directeurs en Ceinture verte

Validité des Schémas Directeurs en 2002



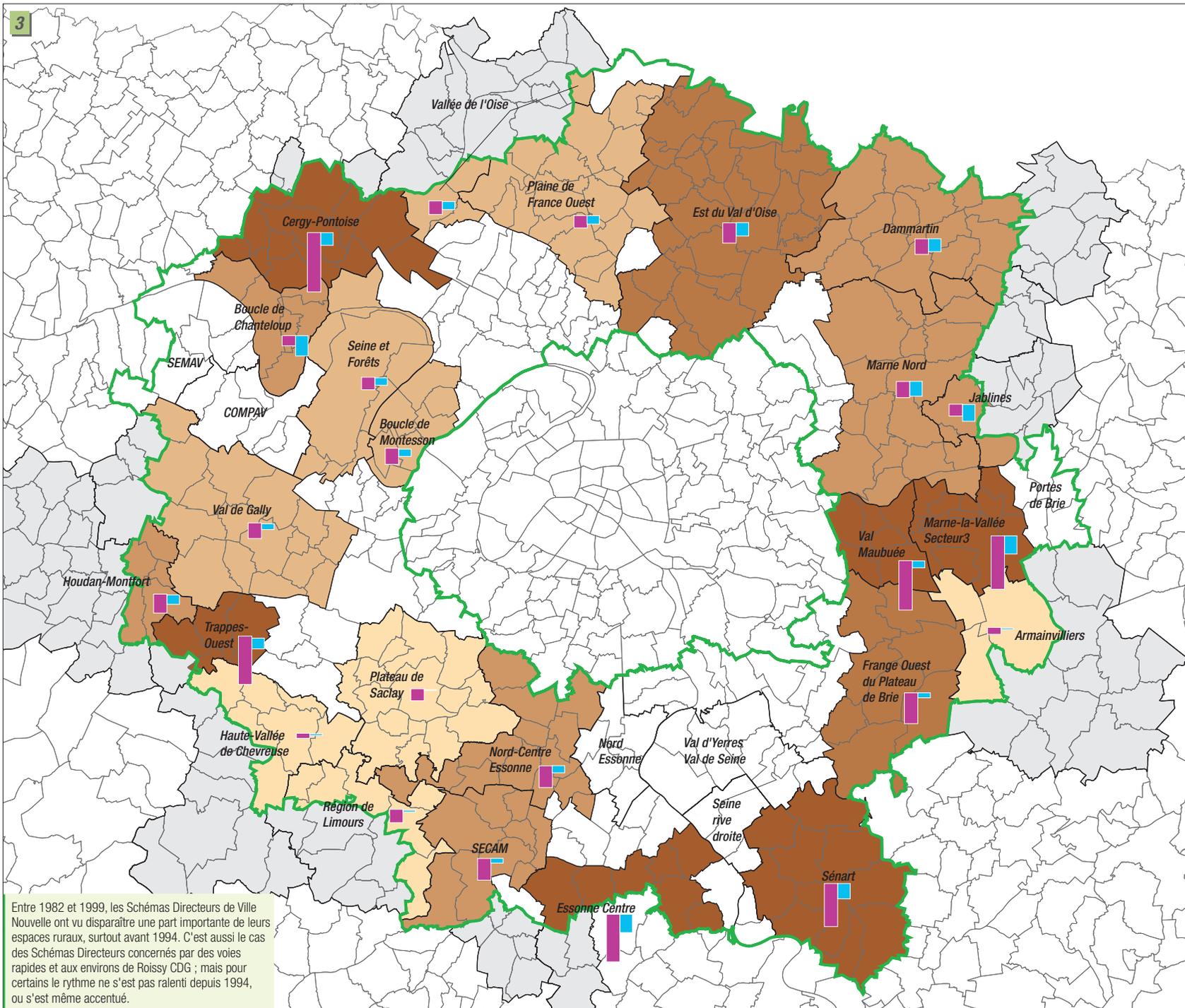
- Approuvé, validé SRU
- Approuvé, non validé SRU
- ★ Annulé depuis
- Marne-la-Vallée, secteur IV (PIG)
- Périmètre de ceinture verte
- Périmètre de schéma directeur
- Partie de schéma directeur hors ceinture verte

Note explicative

Les limites des Schémas Directeurs divergent parfois des limites communales (exemple : Plateau de Saclay). De même les limites de Villes Nouvelles et des Schémas Directeurs associés (exemple : Marne-la-Vallée secteur III). La cartographie courante de cette étude ne considère que des "communes entières". Seules les cartes propres aux Schémas Directeurs de Seine-et-Marne tiendront compte de leurs limites exactes.

0 5 10 km

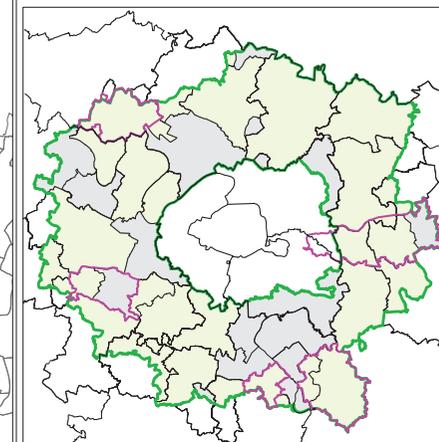
I.AURIF - fév 2005



Entre 1982 et 1999, les Schémas Directeurs de Ville Nouvelle ont vu disparaître une part importante de leurs espaces ruraux, surtout avant 1994. C'est aussi le cas des Schémas Directeurs concernés par des voies rapides et aux environs de Roissy CDG ; mais pour certains le rythme ne s'est pas ralenti depuis 1994, ou s'est même accentué.

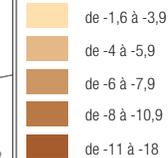
Schémas Directeurs en Ceinture verte

Disparition des espaces ruraux



Part des espaces ruraux ayant disparu (solde), en % de la surface du Schéma Directeur comprise en ceinture verte.

Evolution entre 1982 et 1999



Evolution par période



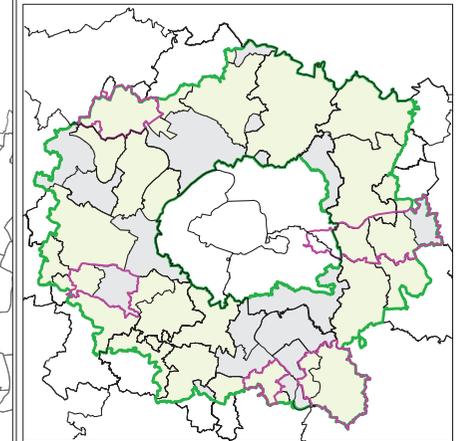
- Périmètre de Ceinture verte
- Périmètre de Schéma Directeur
- Partie de Schéma Directeur hors Ceinture verte

Note explicative

Les limites des Schémas Directeurs divergent parfois des limites communales (exemple : Plateau de Saclay). De même les limites de Villes Nouvelles et des Schémas Directeurs associés (exemple : Marne-la-Vallée secteur III). La cartographie courante de cette étude ne considère que des "communes entières". Seules les cartes propres aux Schémas Directeurs de Seine-et-Marne tiendront compte de leurs limites exactes.

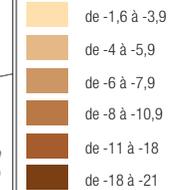


Schémas Directeurs en Ceinture verte
Disparition des espaces ruraux en Ville Nouvelle

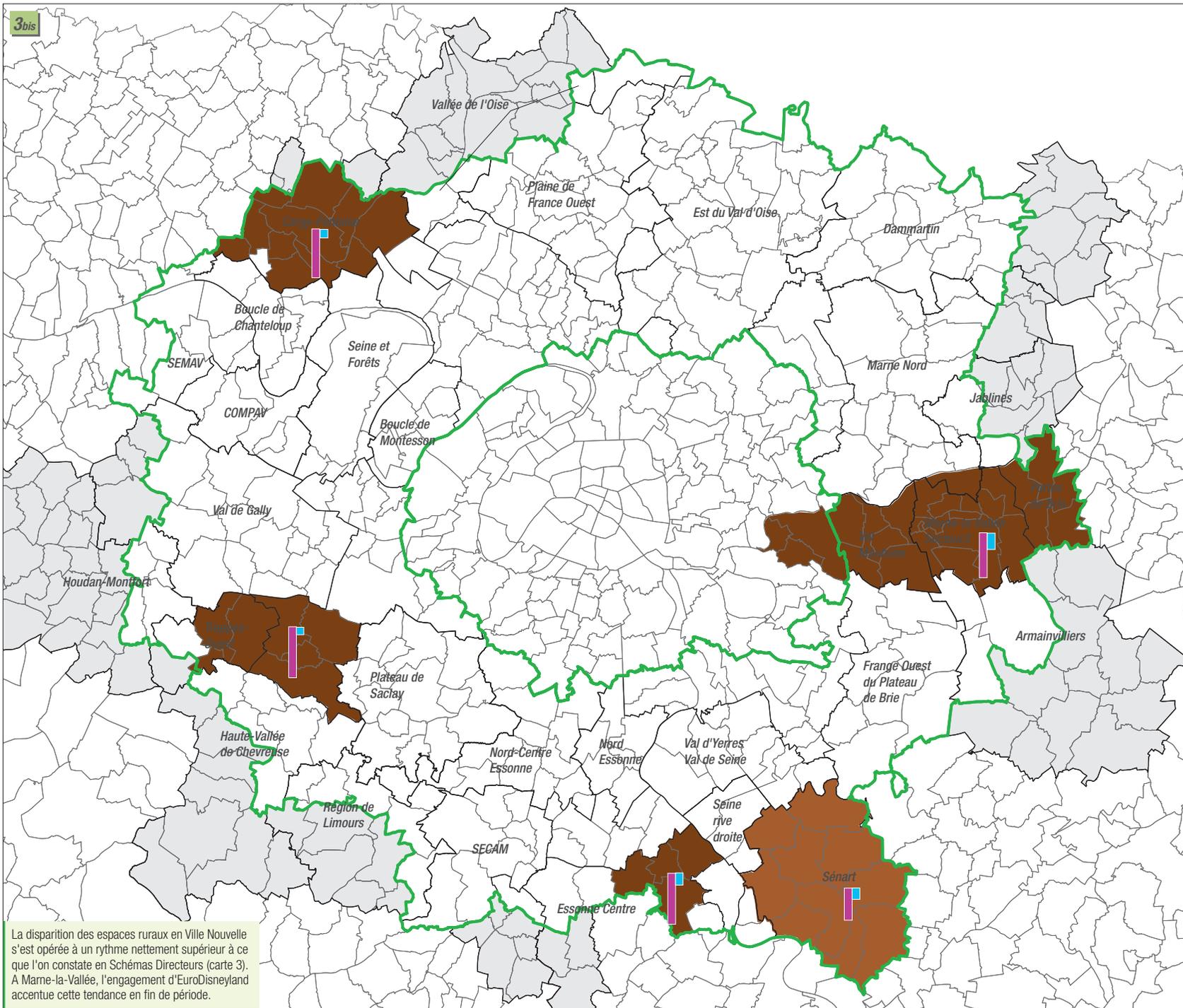
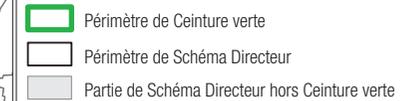


Part des espaces ruraux ayant disparu (solde), en % de la surface de la Ville Nouvelle

Evolution entre 1982 et 1999



Evolution par période



La disparition des espaces ruraux en Ville Nouvelle s'est opérée à un rythme nettement supérieur à ce que l'on constate en Schémas Directeurs (carte 3). A Marne-la-Vallée, l'engagement d'EuroDisneyland accentue cette tendance en fin de période.



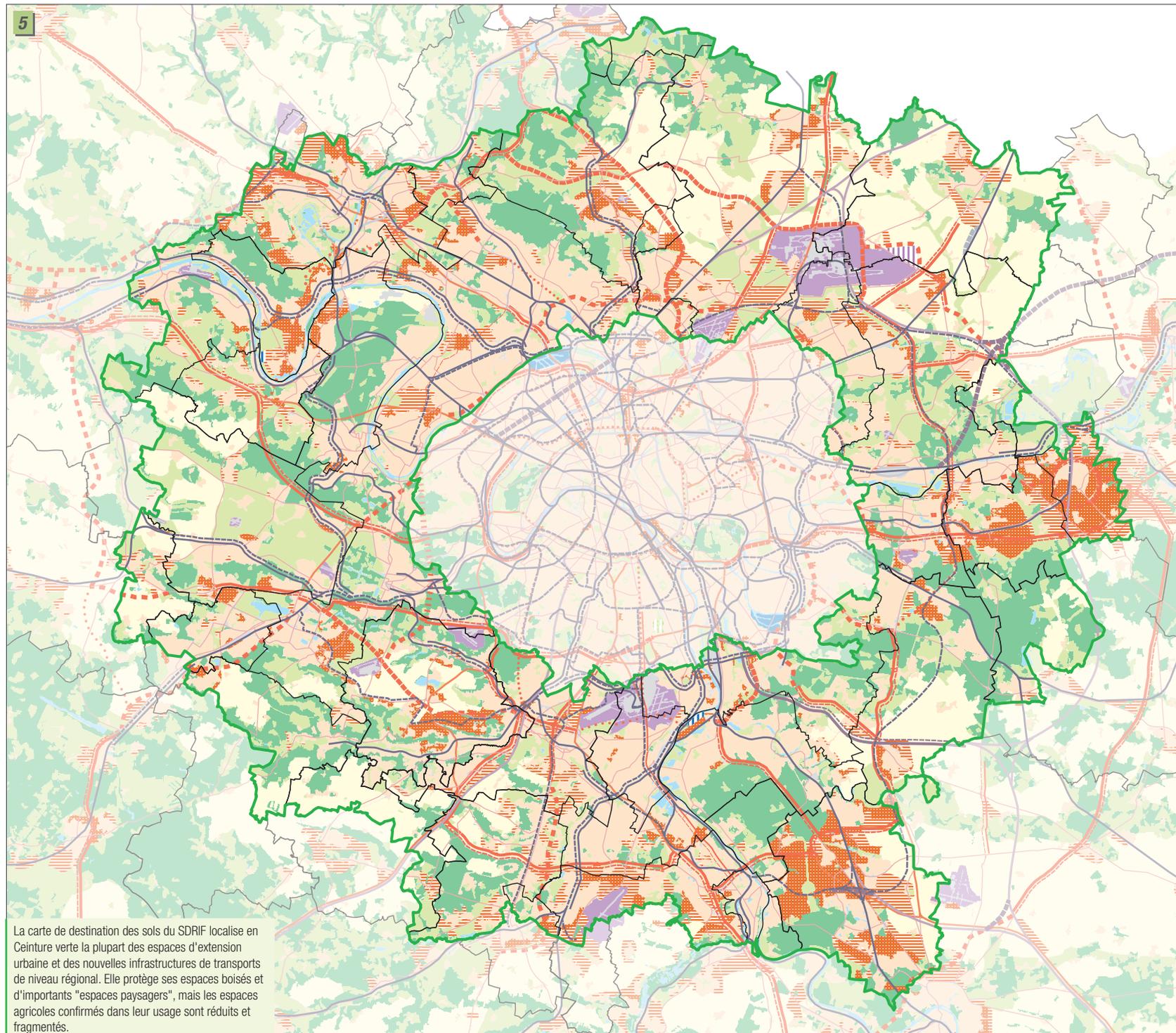
- Périmètre de Ceinture verte
- Périmètre de Schéma Directeur

- Espace boisé ou parc public existant
- Espace boisé à ouvrir au public
- Parc ou espace de loisirs à créer
- Espace agricole nécessitant une protection foncière
- Espace agricole
- Espace ouvert à mettre en valeur
- Liaison verte
- Site de fleuve ou de canal à embellir
- Limite de parc naturel régional existant ou en projet

0 5 10 km

© IAURIF - DADT & Studio création édition

Le Plan Vert propose une vision cohérente des espaces ouverts de la Ceinture Verte et de leurs liaisons, "projet structurant pour le développement de l'agglomération".

**Infrastructures de transport**

Voie rapide principale :



Voie rapide :



Voie de désenclavement :



Réseau ferré :

**Destination du sol**

Espace partiellement urbanisable

Espace urbanisable

 Extension plate-forme
aéroportuaire

 Extension plate-forme
portuaire

Espace vert à créer

Bois ou forêt

Espace urbanisé

Emprise technique

Espace agricole

Réseau hydrographique

Espace paysager ou espace vert

Plate-forme portuaire

Plate-forme aéroportuaire

Source : DRE, SDRIF 1994

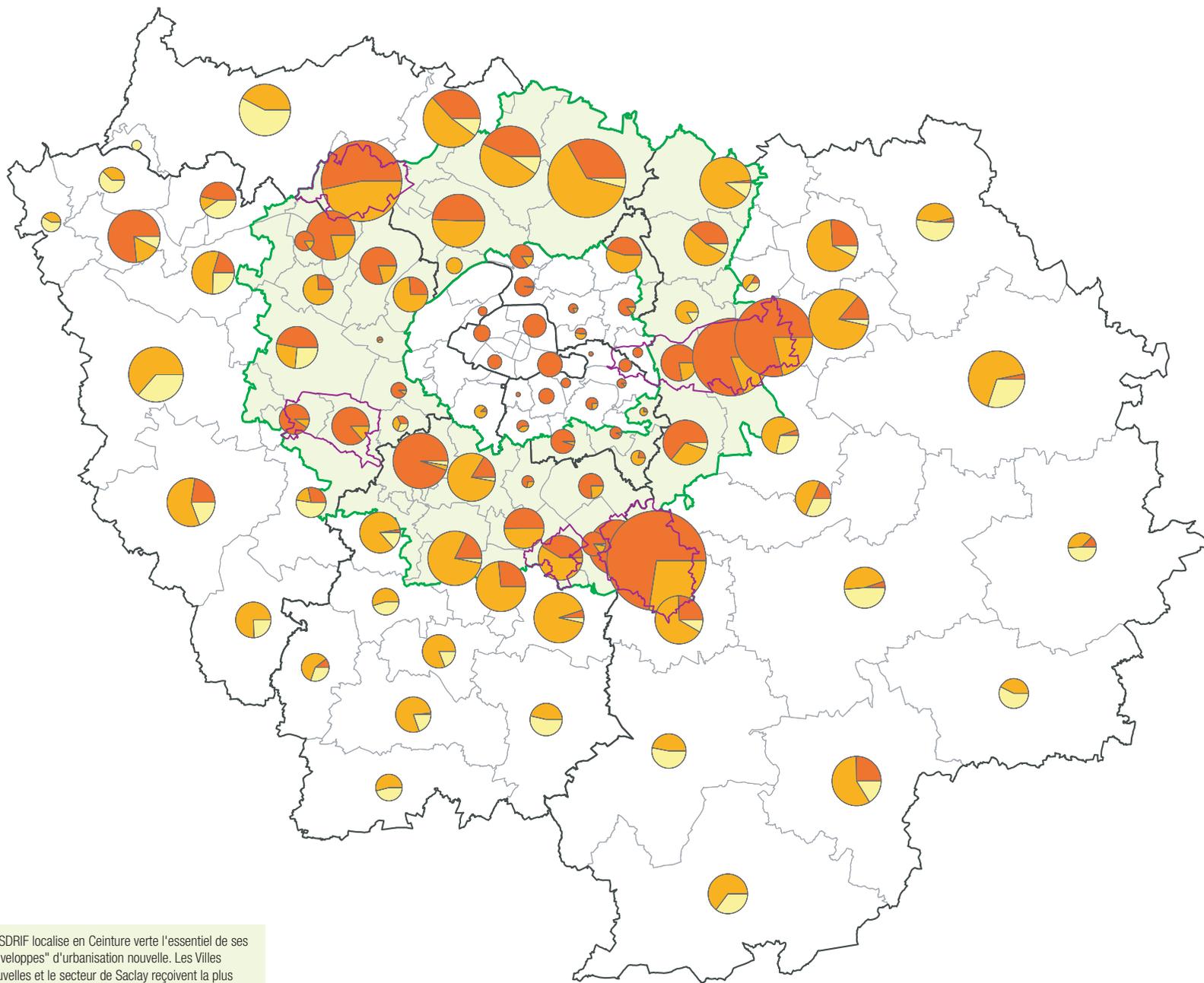
Périmètre de ceinture verte

Périmètre de schéma directeur

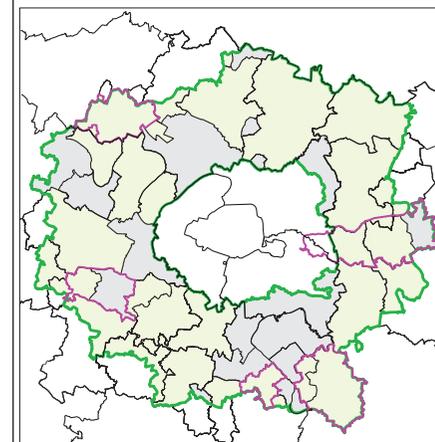
La carte de destination des sols du SDRIF localise en Ceinture verte la plupart des espaces d'extension urbaine et des nouvelles infrastructures de transports de niveau régional. Elle protège ses espaces boisés et d'importants "espaces paysagers", mais les espaces agricoles confirmés dans leur usage sont réduits et fragmentés.

0 5 10 km

IAURIF - fév. 2005



Le SDRIF localise en Ceinture verte l'essentiel de ses "enveloppes" d'urbanisation nouvelle. Les Villes Nouvelles et le secteur de Saclay reçoivent la plus grande part des "espaces totalement urbanisables". D'importantes capacités en "espaces partiellement urbanisables" sont localisées à leurs abords et aux environs de Roissy CDG.



- Espace urbanisable
- Espace partiellement urbanisable
- Développement modéré

- Périmètre de ceinture verte
- Périmètre de schéma directeur
- Périmètre de Ville Nouvelle

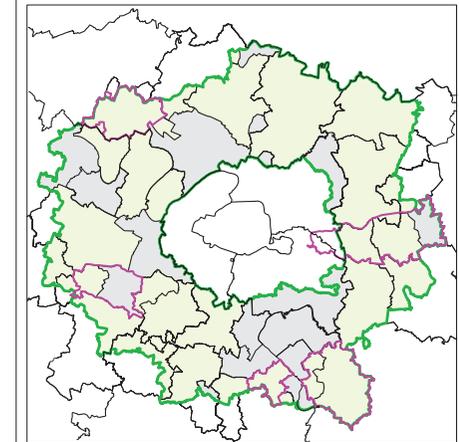
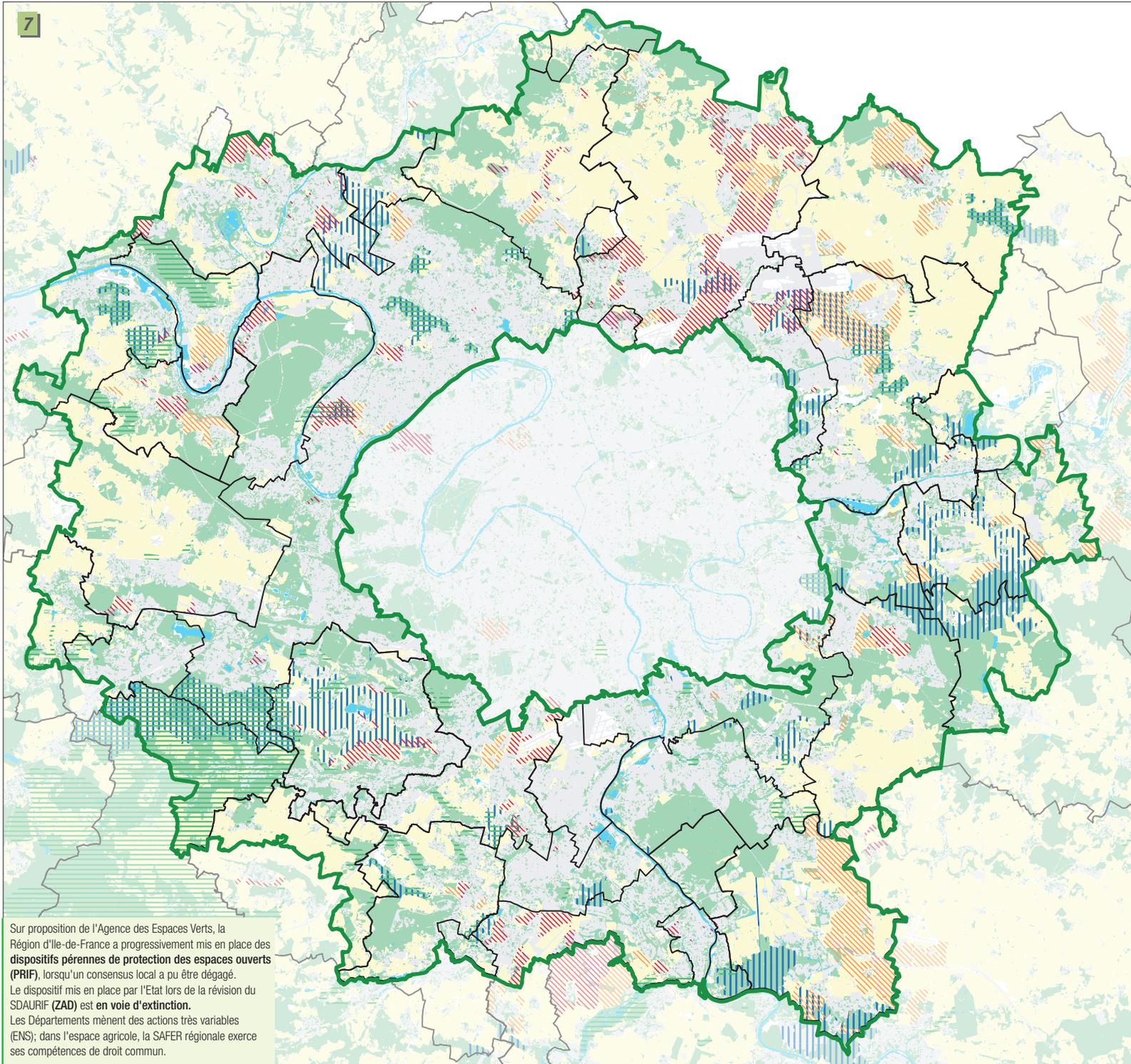
Note explicative

Ces "enveloppes" ont été calculées à partir des définitions et chiffres du SDRIF pour aboutir aux quantités nettes d'urbanisation nouvelle. Elles ont été cartographiées selon un découpage fondé pour l'essentiel sur les périmètres des Schémas Directeurs.

Les périmètres des villes nouvelles et de la Ceinture Verte ont été ajoutés sur cette carte pour faciliter le repérage.

0 10 20 km

Dispositifs de veille foncière



Protection des espaces ouverts

-  Périmètre Régional d'Intervention Foncière
-  Espace Naturel Sensible (Départements)

Veille temporaire (ZAD d'Etat) *

-  Compétence AFTRP
-  Autres

* Avertissement : Cette carte est réalisée à partir de plans de ZAD. C'est un document de travail qui n'a pas vocation à se substituer aux procédures de ZAD pour leur application.

Source : ZAD DREIF novembre 2003

Occupation du sol

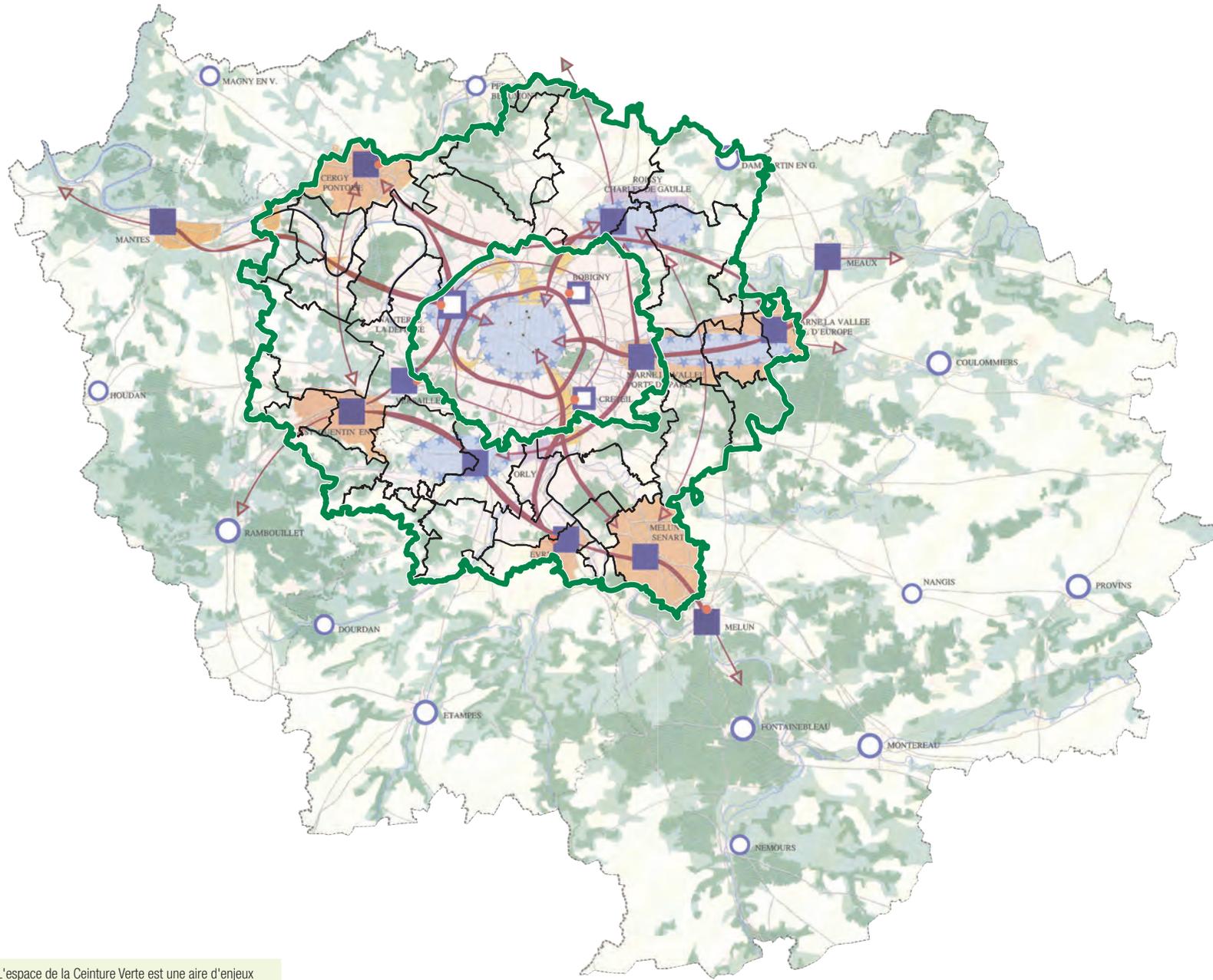
-  Espace agricole
-  Espace urbain
-  Espace boisé

Source : IAURIF, MOS 1999

-  Périmètre de ceinture verte
-  Périmètre de schéma directeur

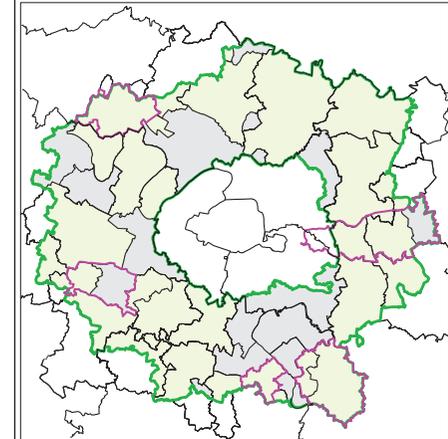


Sur proposition de l'Agence des Espaces Verts, la Région d'Ile-de-France a progressivement mis en place des **dispositifs pérennes de protection des espaces ouverts (PRIF)**, lorsqu'un consensus local a pu être dégagé. Le dispositif mis en place par l'Etat lors de la révision du SDAURIF (ZAD) est **en voie d'extinction**. Les Départements mènent des actions très variables (ENS); dans l'espace agricole, la SAFER régionale exerce ses compétences de droit commun.



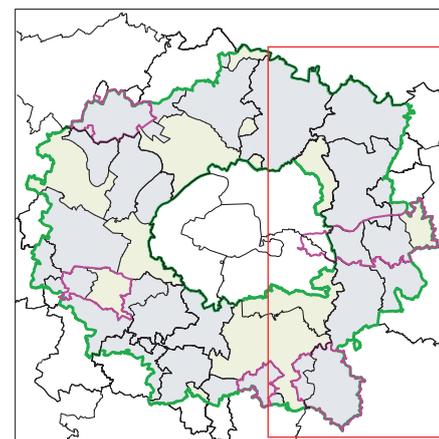
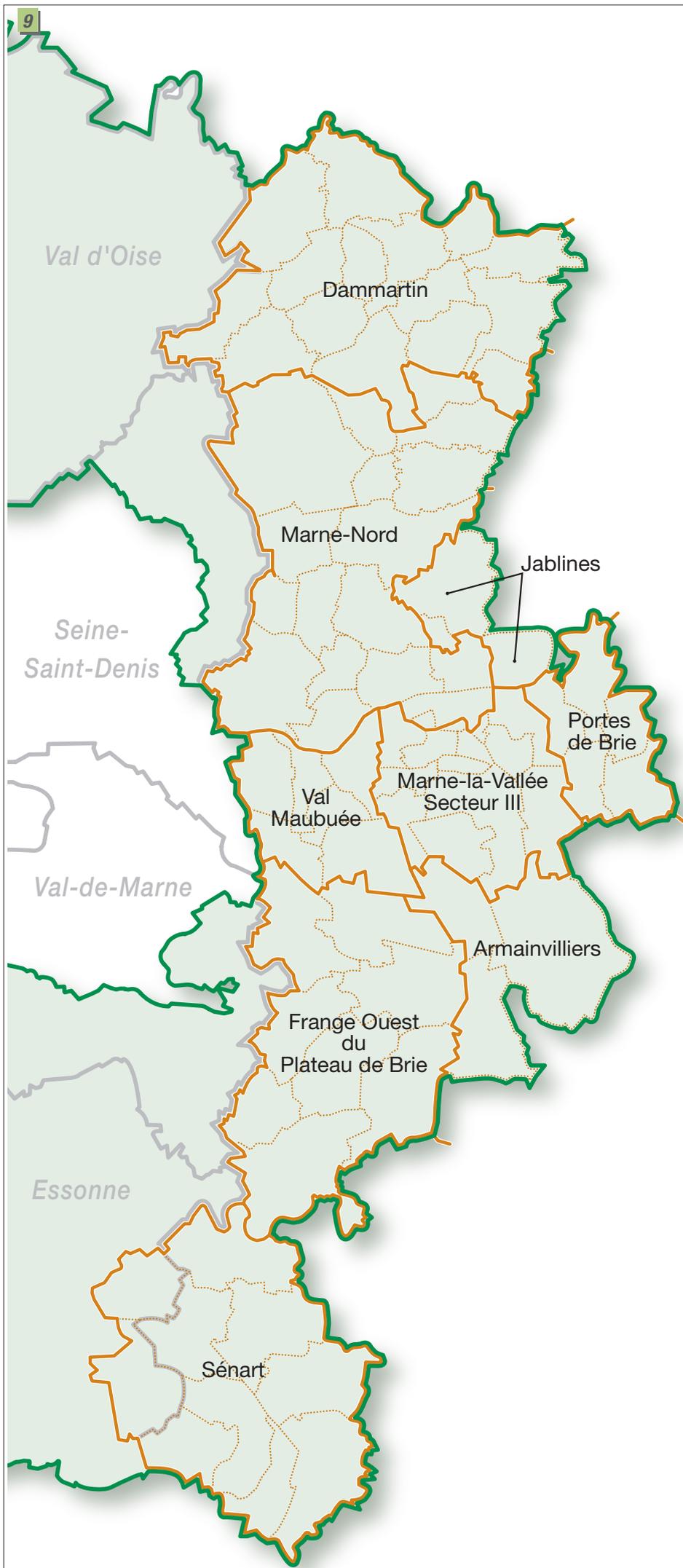
L'espace de la Ceinture Verte est une aire d'enjeux majeurs pour l'organisation de la région. Les "lignes de force" du projet affirmé par le SDRIF y structurent le développement urbain, en liaison avec les pôles du cœur de l'agglomération parisienne et ceux des agglomérations secondaires.

SDRIF : Les lignes de forces du projet



-  Centres d'envergure européenne
-  Secteurs de redéveloppement économique et urbain de proche couronne
-  Secteurs de redéveloppement économique et urbain de grande couronne
-  Villes nouvelles
-  Espaces urbanisés
-  Pôles régionaux
-  Pôles de proche couronne
-  Villes trait d'union
-  Schématisation des principales liaisons
-  Bois et forêts
-  Espaces naturels
-  Entités agricoles
-  Périmètre de la Ceinture verte
-  Périmètre des Schémas Directeurs en Ceinture verte

0 5 10 km

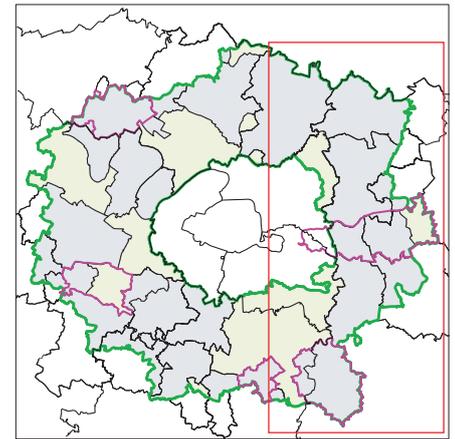
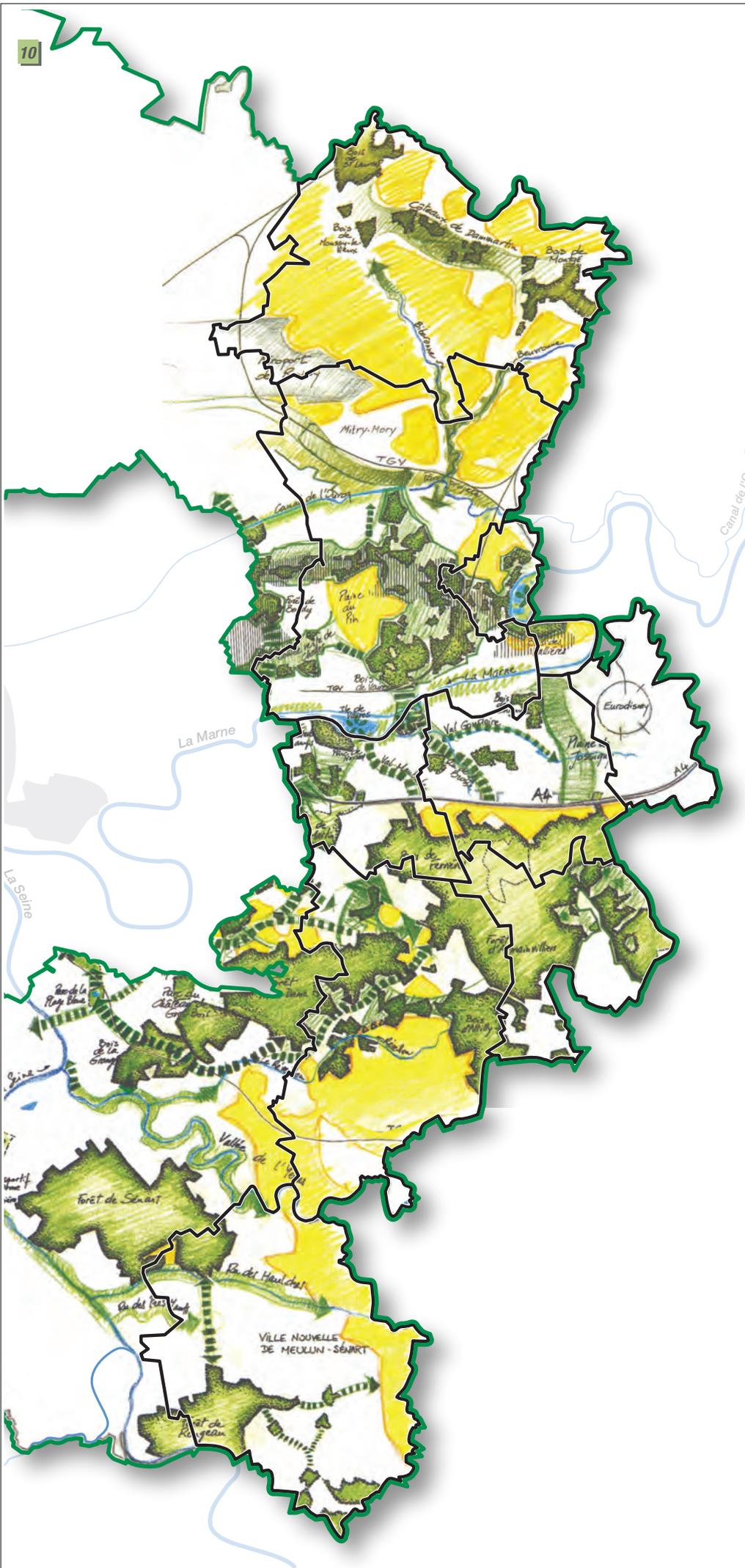


-  Périmètre de Schéma Directeur (partie en ceinture verte)
-  Périmètre de Ceinture verte
-  Limite de département
-  Limite de commune

Note explicative

La cartographie propre aux Schémas Directeurs de Seine-et-Marne tient compte de leurs limites exactes, y compris lorsqu'elles se distinguent des limites communales (Marne-Nord / Marne-la-Vallée secteur III).

0 5 10 km

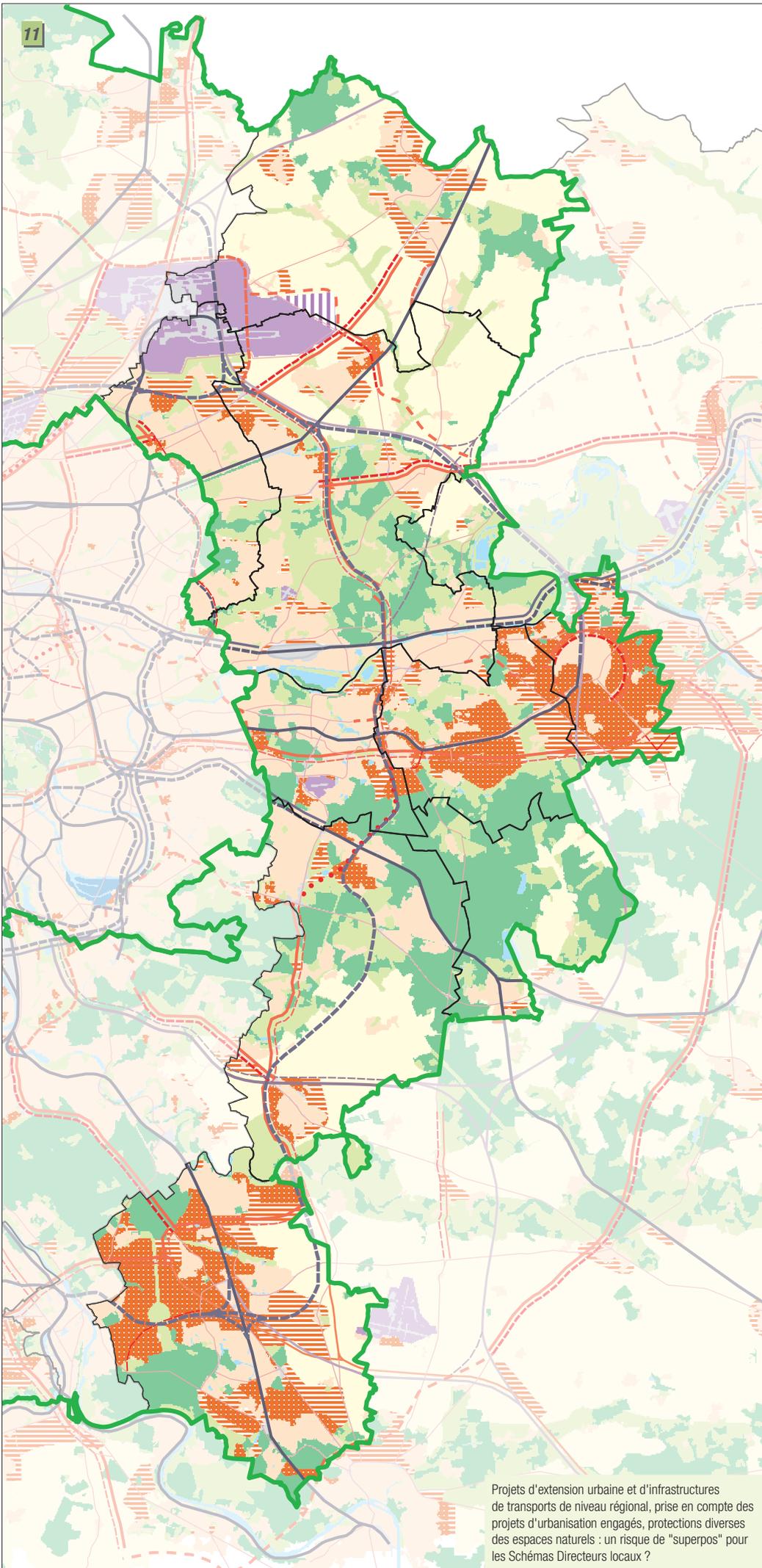
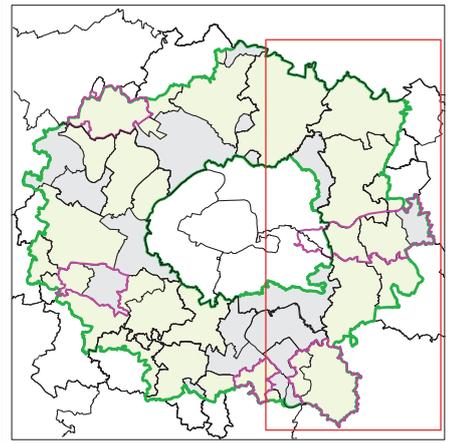


-  Périimètre de Schéma Directeur (partie en ceinture verte)
-  Périimètre de Ceinture verte

Note explicative

En Ceinture Verte, le Plan Vert décrit selon douze "entités géographiques" ses principales orientations sur les "espaces-clés (qui exigent une vigilance particulière)", et les illustre par des cartes d'intention au 1/100 000ème. Cette carte en est un simple assemblage sur le territoire couvert par les Schémas Directeurs de Seine-et-Marne concernés.

Extrait du SDRIF



Infrastructures de transport

Voie rapide principale :



Voie rapide :



Voie de désenclavement :



Réseau ferré :



Destination du sol

— Espace partiellement urbanisable

— Espace urbanisable

— Extension plate-forme aéroportuaire

— Extension plate-forme portuaire

— Espace vert à créer

— Bois ou forêt

— Espace urbanisé

— Emprise technique

— Espace agricole

— Réseau hydrographique

— Espace paysager ou espace vert

— Plate-forme portuaire

— Plate-forme aéroportuaire

Source : SDRIF 1994

— Périmètre de ceinture verte

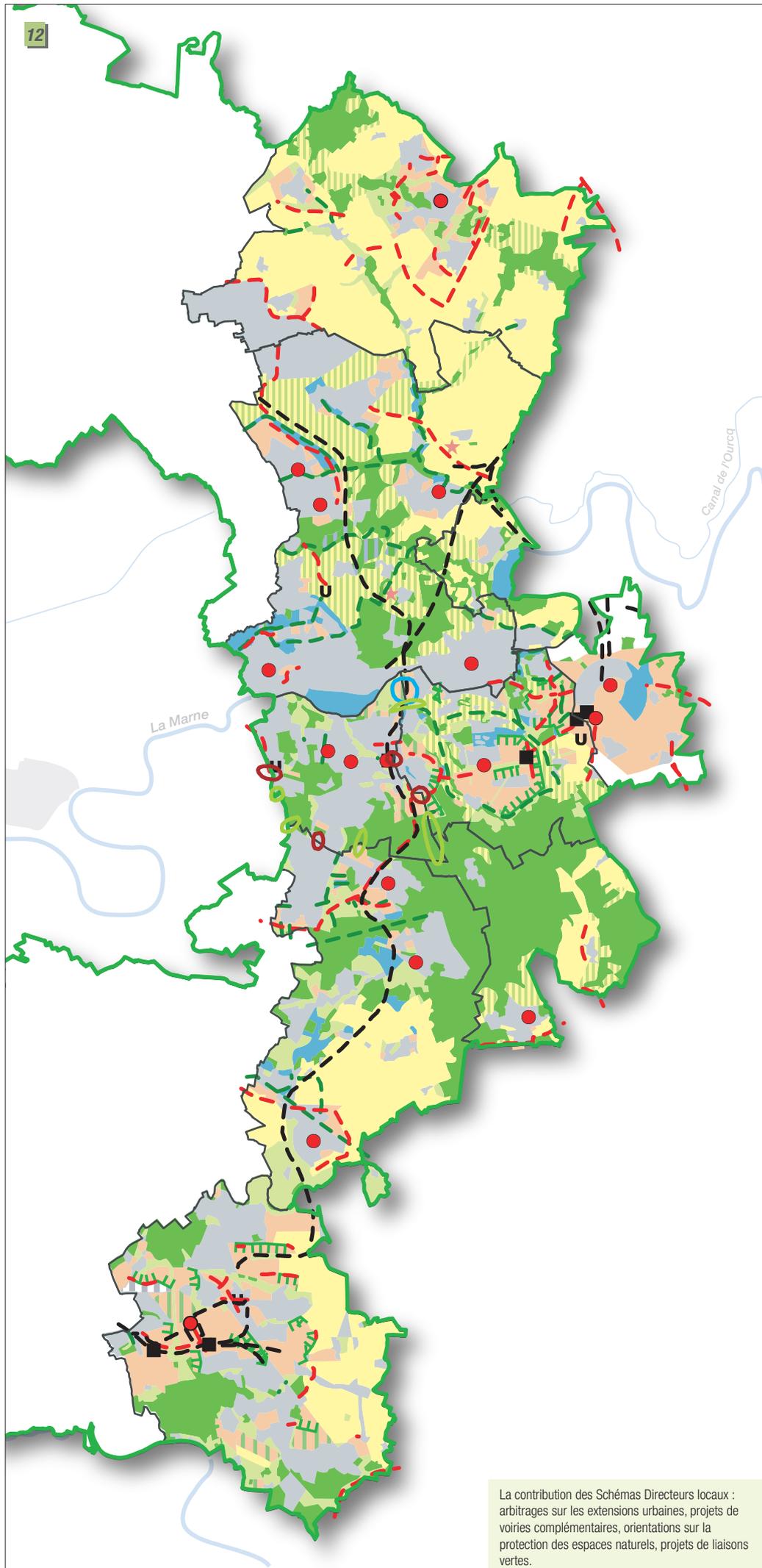
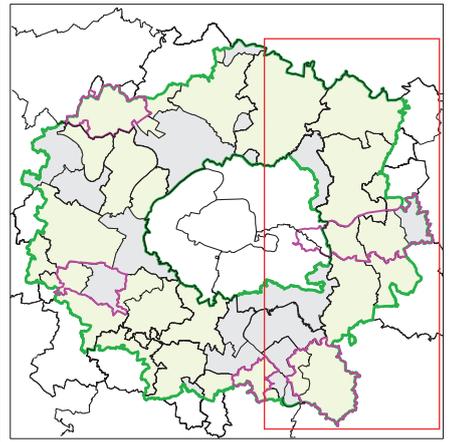
— Périmètre de schéma directeur (partie en ceinture verte)

Projets d'extension urbaine et d'infrastructures de transports de niveau régional, prise en compte des projets d'urbanisation engagés, protections diverses des espaces naturels : un risque de "superpos" pour les Schémas Directeurs locaux ?

0 5 10 km

IAURIF - fév. 2005

Principales orientations spatiales des Schémas Directeurs



- Espace urbanisé
- Espace d'extension urbaine anticipée
- Extension urbaine
- Extension urbaine paysagée
- Extension urbaine sous conditions paysagères
- Espaces de loisirs de plein air et/ou tourisme identifiés ou projetés
- Espaces naturels protégés :
 - à dominante boisement, reboisement
 - à dominante agricole
 - à dominante paysagère
 - mixtes
 - Exploitations de carrières à réaménager
- Recherche de continuité au-delà du périmètre
- Principaux centres urbains signalés
- Principaux équipements projetés
- Nouvelles infrastructures de transports :
 - Voies ferrées et gares
 - Routes
 - Liaisons vertes

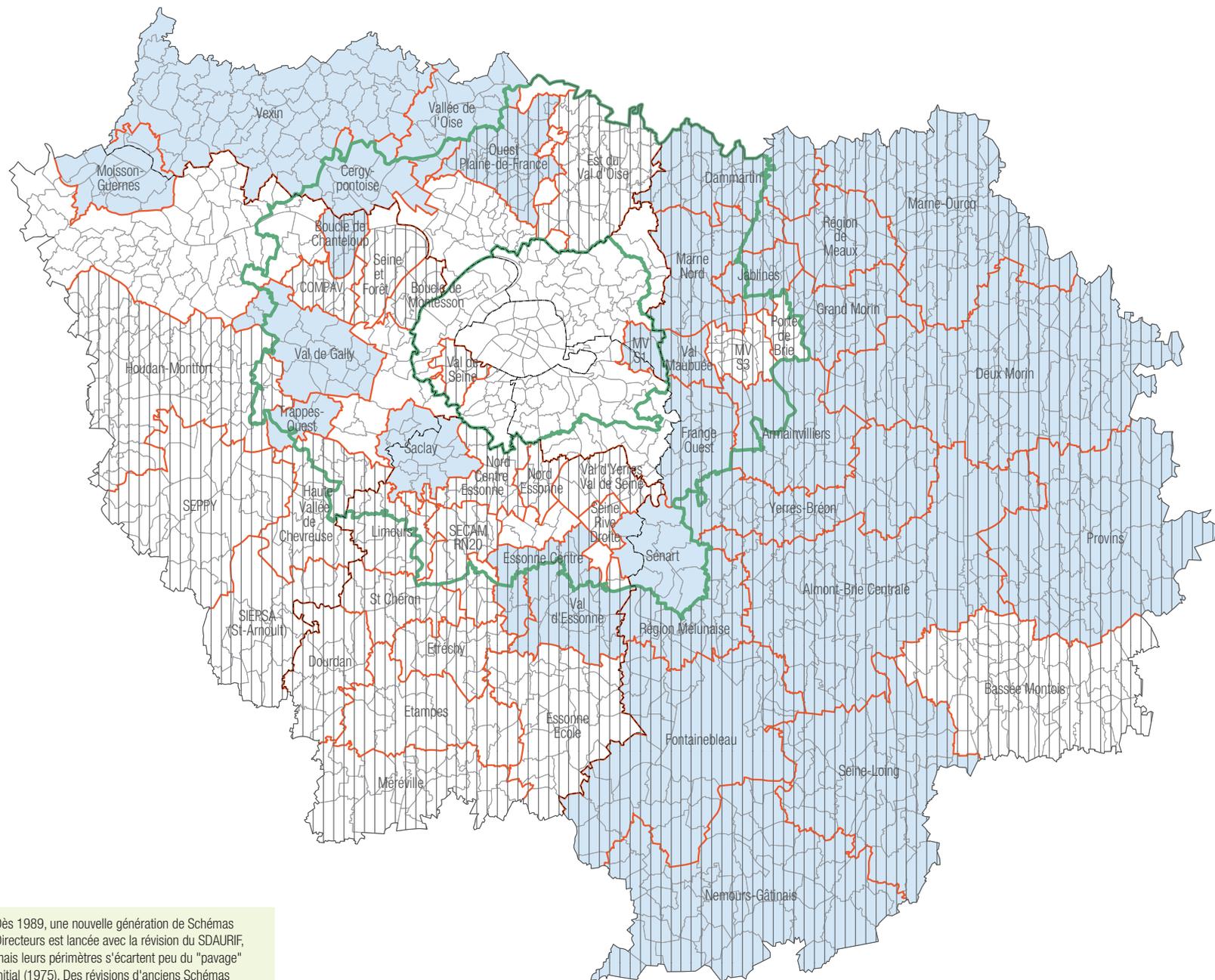
Note explicative

Cette carte présente sous une nomenclature homogène, spécifique à cette étude, les principales orientations spatiales définies par les Schémas Directeurs concernés (ainsi que par le PIG du secteur IV de Marne-la-Vallée). Elle peut faire l'objet d'exploitations complémentaires SIGR.

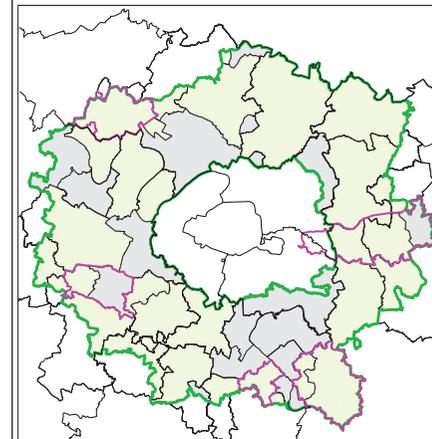
- Périmètre de ceinture verte
- Périmètre de schéma directeur (partie en Ceinture Verte)

La contribution des Schémas Directeurs locaux : arbitrages sur les extensions urbaines, projets de voiries complémentaires, orientations sur la protection des espaces naturels, projets de liaisons vertes.

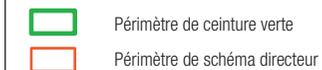
0 5 10 km



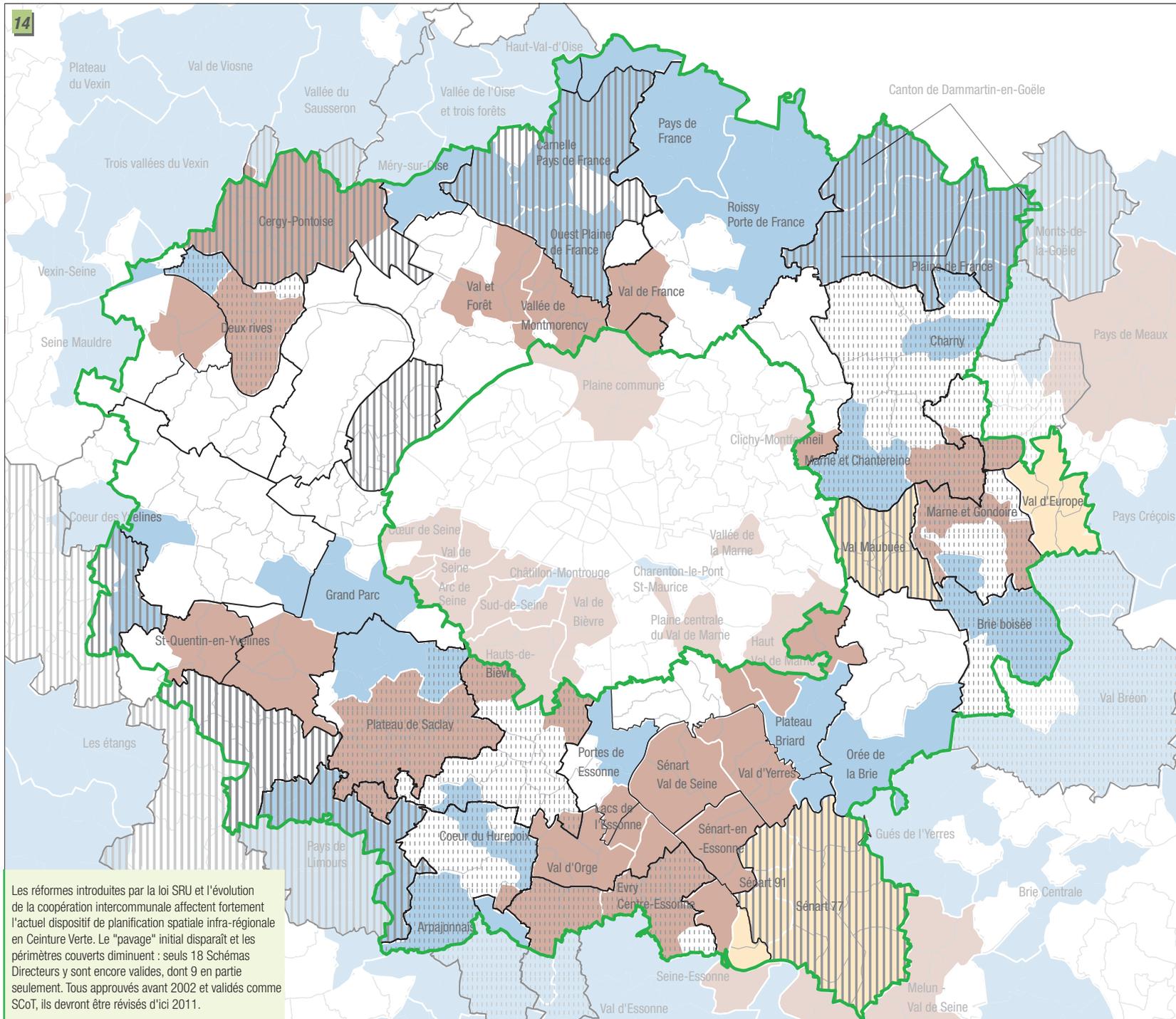
Dès 1989, une nouvelle génération de Schémas Directeurs est lancée avec la révision du SDAURIF, mais leurs périmètres s'écartent peu du "pavage" initial (1975). Des révisions d'anciens Schémas Directeurs et l'élaboration de nouveaux sont engagées sur la plus grande partie de la Ceinture Verte par les organismes de coopération intercommunale (SIEP et SAN).

Schémas Directeurs Locaux
d'Ile-de-France en 1994

Etat d'avancement des Schémas Directeurs locaux

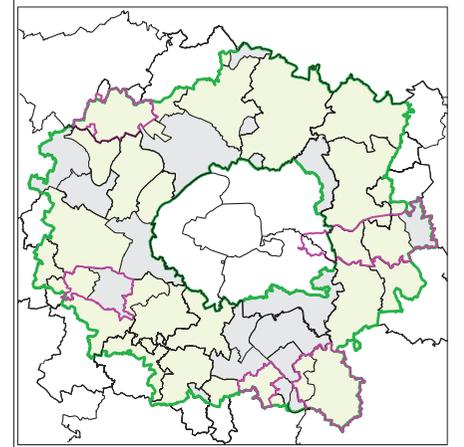


0 10 20 km



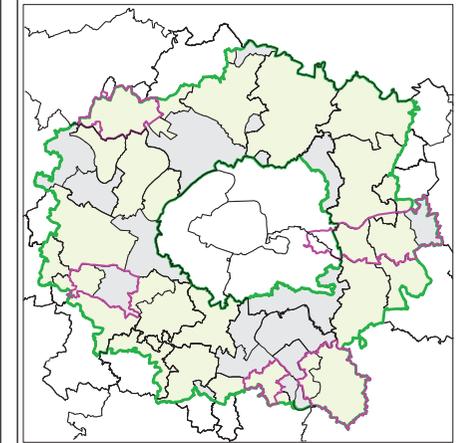
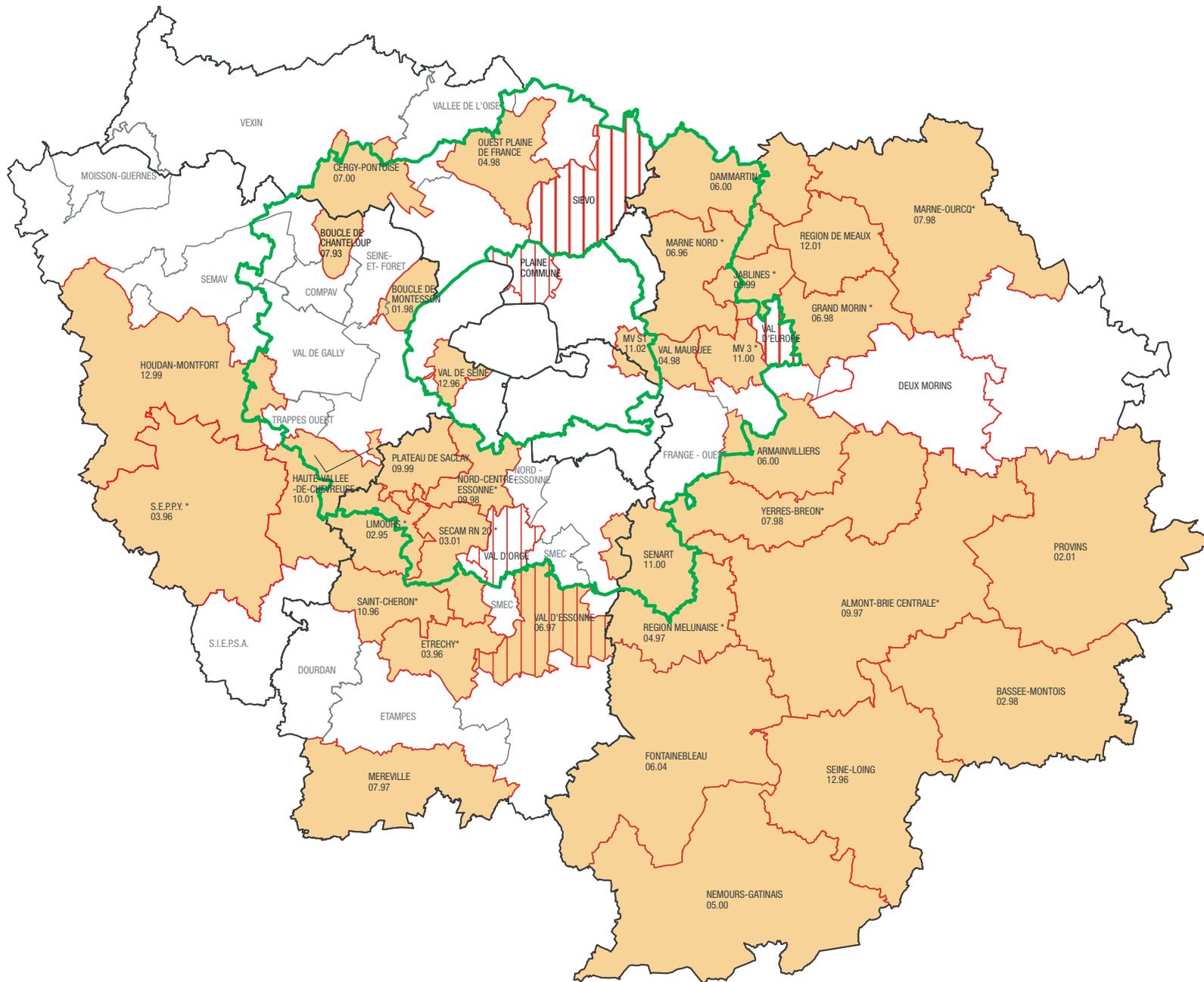
Les réformes introduites par la loi SRU et l'évolution de la coopération intercommunale affectent fortement l'actuel dispositif de planification spatiale infra-régionale en Ceinture Verte. Le "pavage" initial disparaît et les périmètres couverts diminuent : seuls 18 Schémas Directeurs y sont encore valides, dont 9 en partie seulement. Tous approuvés avant 2002 et validés comme SCoT, ils devront être révisés d'ici 2011.

Schémas Directeurs en Ceinture verte
SCoT en vigueur et intercommunalités fin 2004



-  SCoT en vigueur
-  Situation en cours d'évolution du fait de la création d'intercommunalités (problèmes de périmètres et de compétences)
-  Communauté de communes
-  Syndicat d'Agglomération Nouvelle
-  Communauté d'agglomération
- Source : Préfecture d'Ile-de-France*
-  Périmètre de ceinture verte
-  Périmètre de schéma directeur

Note explicative
Les limites des Schémas Directeurs divergent parfois des limites communales (exemple : Plateau de Saclay). De même les limites de Villes Nouvelles et des Schémas Directeurs associés (exemple : Marne-la-Vallée secteur III). La cartographie courante de cette étude ne considère que des "communes entières". Seules les cartes propres aux Schémas Directeurs de Seine-et-Marne tiendront compte de leurs limites exactes.



Etat d'avancement au 01.02.05

-  Périmètre
-  Projet engagé
-  Approuvé

Note explicative

Les seuls SCoT approuvés sont des Schémas Directeurs validés et en vigueur. Leurs dates d'approbation sont rappelées. Pour certains la situation est en cours d'évolution du fait de la création d'intercommunalités (problèmes de périmètres et de compétences). Ils sont signalés par un astérisque.

 Périmètre de ceinture verte