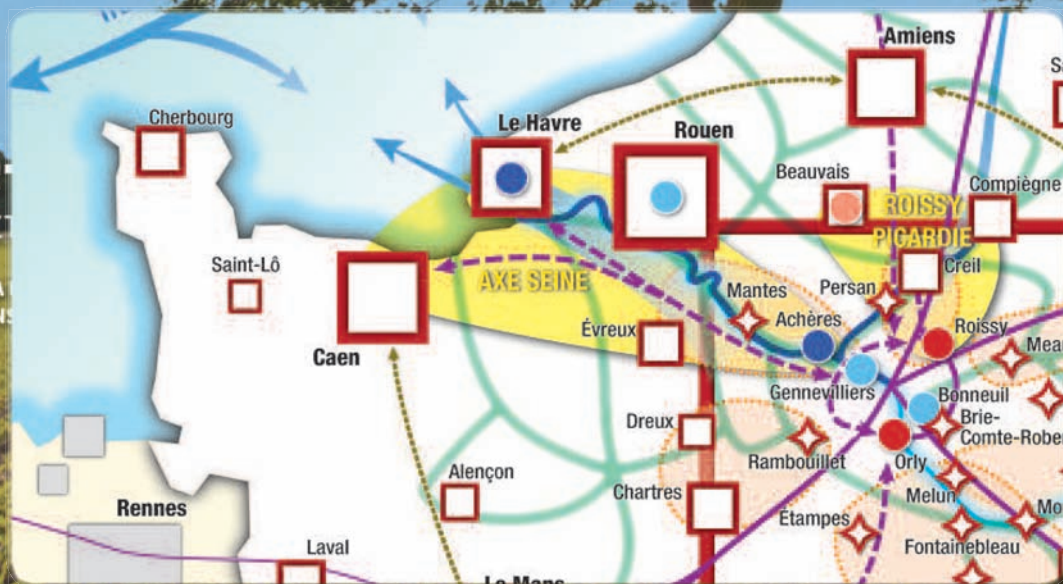




L'Axe Seine dans le SDRIF



Sommaire

PRÉAMBULE	3
L'ÉLABORATION DU SDRIF	4
Qu'est-ce-que le SDRIF ? Comment est-il élaboré ?	4
Comment le dossier de SDRIF arrêté est-il constitué ?	4
PRINCIPES ET OBJECTIFS DU SDRIF	6
La dimension interrégionale et l'Axe Seine dans le SDRIF	8
Les cinq enjeux à échelle territoriale large	9
Quelle gouvernance pour une mise en œuvre des actions interrégionales ?	15
CE QU'IL FAUT RETENIR	16

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation & Mise en page : AUCAME 2013

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol
14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr



« Grand Paris », « Axe Seine », « Paris Seine Normandie », « Ligne Nouvelle Paris-Normandie » sont autant de concepts ou de projets novateurs et stratégiques qui obligent les acteurs du développement territorial de la grande agglomération caennaise à se projeter dans un espace de réflexion géographique inhabituel et, pour tout dire, relativement méconnu.

Certes, dès avant la publication des travaux d'Antoine Grumbach sur « Seine-Métropole » dans le cadre de la consultation internationale sur le « Grand Pari(s) », existaient, tant en Île-de-France qu'en Normandie, des travaux à la fois comparatifs et prospectifs qui exposaient les effets de la mondialisation de l'économie en termes de croissance des échanges mondiaux, particulièrement maritimes, mais également en termes de nouvelle division internationale de la production industrielle.

Ces études montraient également que les effets spatiaux de la mondialisation de l'économie se traduisaient par l'émergence de quelques « villes-monde », dont Paris et Londres, concentrant les activités économiques, culturelles et décisionnelles du plus haut niveau. Elles exposaient également la manière dont les territoires urbains les plus proches de ces cœurs économiques mondiaux se reconfiguraient en réseaux métropolitains afin de tirer profit de la forte croissance économique induite.

C'est bien toutefois l'élargissement des réflexions sur le Grand Paris à la vallée de la Seine qui a déclenché la mobilisation des acteurs politiques et économiques normands et franciliens sur ce sujet stratégique.

Ils ont en effet été rapidement convaincus que, prolongement naturel de Paris « ville-monde » vers la mer la plus fréquentée du monde par la marine marchande, structuré autour de son littoral et du corridor naturel que constitue la vallée de la Seine, l'Axe Seine occupe une position géographique stratégique, tant au plan national qu'europpéen.

C'est dans ce cadre que, depuis le mois de mai 2010, l'Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole (AUCAME) coopère avec cinq autres agences d'urbanisme de Normandie et d'Île-de-France. Ce travail de coopération s'attache à produire de la connaissance sur cet espace constitué des trois régions Île-de-France, Haute et Basse-Normandie, désormais dénommé « Axe Seine » ou « Paris Seine Normandie ». Il s'agit également d'y proposer des principes généraux d'aménagement visant

à valoriser le potentiel de développement humain, économique et culturel de ce territoire stratégique.

Le partenariat des agences d'urbanisme a notamment pu montrer combien le fonctionnement des grandes agglomérations de l'Axe Seine est désormais intrinsèquement lié à celui de l'Île-de-France, tant au plan économique qu'au plan humain.

C'est pourquoi il est de la responsabilité de l'agence d'urbanisme d'informer les acteurs caennais sur les décisions stratégiques prises en région parisienne, car celles-ci ont ou auront des effets sur leur propre avenir.

Arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 25 octobre 2012, à l'issue d'une longue et difficile procédure de révision, le projet de Schéma Directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est entré dans la phase administrative qui doit conduire à son approbation définitive.

Parce qu'il traite de l'avenir de la Région-capitale, les objectifs, principes et actions qui y sont développés auront inmanquablement des effets sur l'ensemble des régions voisines, voire sur la nation toute entière.

Dès lors qu'il indique clairement que l'échelle pertinente d'action est celle du Bassin parisien pour les sujets des continuités écologiques ou de l'organisation logistique, mais également en termes d'armature urbaine, d'organisation des mobilités et de coopérations en matière de recherche-innovation, le SDRIF pourra avoir aussi des répercussions sur le fonctionnement de la grande agglomération caennaise.

Cette information est d'autant plus importante que le Schéma Directeur de la Région Île-de-France fait, à plusieurs reprises, explicitement référence à « l'Axe Seine » ou à la « Ligne Nouvelle Paris-Normandie » pour illustrer l'organisation souhaitable à terme, des relations entre Paris, Ville-monde, et les espaces qui lui sont proches.

L'ÉLABORATION DU SDRIF



Qu'est-ce que le SDRIF ? Comment est-il élaboré ?

Le Schéma Directeur Île-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme au sens de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme. Son élaboration est obligatoire, sur l'ensemble du territoire de la région Île-de-France en vertu de l'article L. 141-1 du même code. Il a notamment valeur de SCoT.

Le SDRIF est ainsi 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.

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 Île-de-France, en association avec l'État. Elle est approuvée par décret en Conseil d'État.

À l'intérieur des limites de la Région Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale et, en l'absence d'un tel document, 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.

Comment le dossier de SDRIF arrêté est-il constitué ?

Le dossier de SDRIF arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France et soumis à enquête publique au printemps 2013, est constitué d'une « carte de destination des différentes parties du territoire », complétée par une carte indicative et sans portée normative, déclinant la précédente « selon les 3 piliers du projet spatial régional », et de pièces écrites regroupées dans les documents suivants :

- « Vision régionale » : il s'agit d'un fascicule, largement illustré de paroles d'habitants et d'une abondante iconographie, qui constitue un outil de présentation simplifié du SDRIF et du projet d'aménagement et de vie collective qu'il sous-tend.
- « Défis, projet spatial régional et objectifs » : ce document constitue le cœur du SDRIF puisqu'il expose des éléments qui relèvent du rapport de présentation d'un SCoT « classique »

(diagnostic, état initial de l'environnement, articulation avec les documents qu'il doit prendre en compte ou avec lesquels il doit être compatible), et les grands objectifs d'aménagement et développement durables inscrits dans le PADD d'un SCoT.

- « Orientations réglementaires » : il s'agit de la partie normative du SDRIF qui correspond sensiblement au document d'orientations et d'objectifs d'un SCoT.
- « Évaluation environnementale » : cette partie évalue, comme dans un SCoT, les effets du projet sur l'environnement et expose, le cas échéant, les mesures prises pour éviter, minimiser ou compenser ces effets.
- « Propositions de mise en œuvre » : il s'agit d'un document annexe qui décrit les principales politiques partenariales et contractuelles que nécessite la mise en œuvre du SDRIF. Il en prévoit également les modalités de suivi et d'évaluation.

La longue marche de la révision du SDRIF de 1994

Le précédent SDRIF avait été élaboré par l'État et approuvé par décret du 26 avril 1994. Depuis lors, en vertu de la loi du 4 février 1995, le SDRIF est élaboré par le Conseil régional d'Île-de-France en association étroite avec l'État.

La révision du SDRIF de 1994 a été prescrite par délibération du Conseil régional d'Île-de-France en date du 24 juin 2004. Il a été adopté par l'Assemblée régionale en date du 25 septembre 2008.

En raison des évolutions législatives importantes votées à la même époque, notamment la loi Grenelle I (3 août 2009), la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (LMA, 27 juillet 2010) et surtout la loi sur le Grand Paris (3 juin 2010), et malgré une commission d'enquête publique unanimement favorable, le Conseil d'État n'a pas validé le projet de décret approuvant le SDRIF.

Même si des mesures transitoires ont été mises en œuvre en application de la loi du 15 juin 2011, la Région Île-de-France a dû modifier substantiellement son projet de SDRIF, en particulier pour intégrer les projets de transports en commun issus de la réflexion sur le Grand Paris, et procéder à un nouvel arrêt de projet.

C'est chose faite depuis le 25 octobre 2012 et le SDRIF révisé devrait être adopté une nouvelle fois par le Conseil régional, puis approuvé par décret en Conseil d'État d'ici fin 2013.



PRINCIPES ET OBJECTIFS DU SDRIF

Le document « Défis, projet spatial régional et objectifs » présente les principes et objectifs de la vision régionale d'aménagement portée par le SDRIF. Il est organisé en cinq chapitres :

1. Les défis : favoriser la transition sociale, économique et environnementale de l'Île-de-France
2. Le projet spatial régional : Île-de-France 2030
3. Améliorer la vie quotidienne des Français
4. Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France
5. Les territoires d'intérêt métropolitain.

C'est seulement dans le troisième chapitre du document qu'apparaissent les objectifs quantitatifs du SDRIF, en particulier en matière de constructions de logements et de créations d'emplois. Ceux-ci sont particulièrement ambitieux.

Le SDRIF table en effet sur un rythme annuel de construction de logements neufs de 70 000 unités par an à horizon 2030. Il faut

savoir qu'au cours des 30 dernières années, le chiffre maximal de 60 000 logements par an n'a été atteint qu'une seule fois en 1989. Sur la période récente (2000-2009), la moyenne annuelle s'établit aux alentours de 37 000 logements par an. L'objectif d'un quasi doublement de la production, de manière pérenne sur plus de 20 ans, est particulièrement ambitieux lorsqu'on connaît les problèmes de mobilisation du foncier et de son coût en Île-de-France.

Le rythme de création nette d'emplois de + 28 000 par an est tout aussi volontariste. En effet, sur la période 1990-2004, le nombre annuel d'emplois nets créés était d'environ 18 500. Certes les années 2005 à 2007 ont été particulièrement dynamiques, nettement au-dessus de l'objectif. Toutefois, la crise a brisé cet élan et le rythme actuel est inférieur à 15 000 emplois par an. Ainsi sur la longue période, l'Île-de-France peut raisonnablement tabler une fourchette comprise entre 15 000 et 18 000 emplois créés par an. Le chiffre de 28 000 emplois, qui constitue là aussi presque un doublement du rythme actuel, paraît très ambitieux. Encore reste-t-il dans le domaine

Carte de destination générale des différentes parties du territoire (extrait ouest)



Source SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » - extrait ouest

du crédible, comparé au chiffre de + 40 000 emplois nouveaux par an prévu entre 2005 et 2030 par l'ancien secrétariat d'État au Grand Paris.

Ces chiffres traduisent la difficulté pour la seule région Île-de-France d'offrir le cadre spatial nécessaire aux dynamiques souhaitables pour la ville-monde qu'est désormais Paris.

Les promoteurs de l'Axe Seine ou de Paris Seine Normandie ne disent pas autre chose : il faut désormais concevoir le développement de la métropole parisienne à une échelle plus large, en y intégrant, dans une politique de polycentrisme maillé, les espaces du Bassin parisien que Paris polarise déjà, au premier rang desquels on trouve l'Axe Seine, lien physique, industriel et urbain vers la mer.

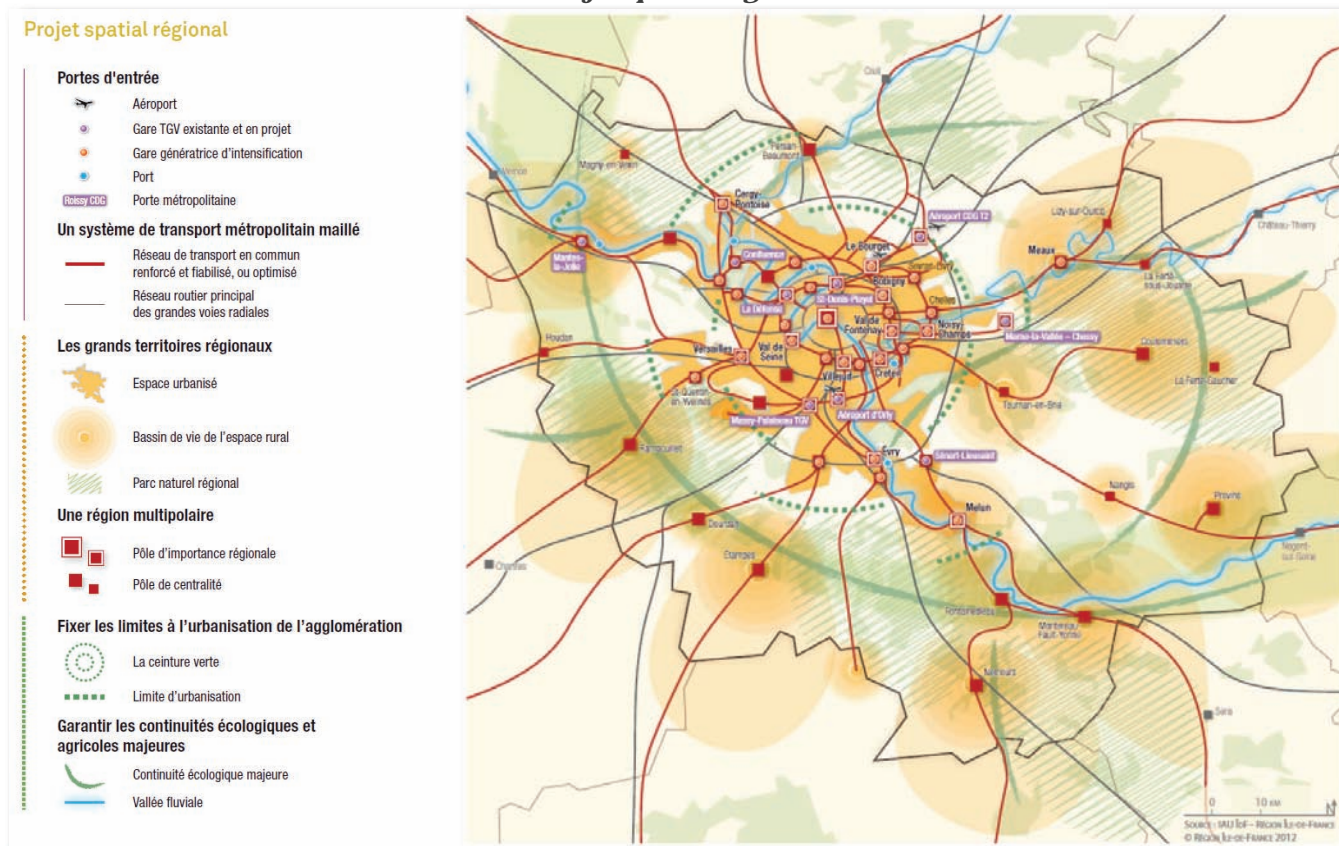
La vision régionale d'aménagement de l'Île-de-France

La traduction de la vision régionale d'aménagement de l'Île-de-France à horizon 2030 se décline dans le projet spatial régional décrit dans le deuxième point du deuxième chapitre du document. Ce projet spatial est articulé autour de trois piliers :

- relier et structurer, pour permettre une région plus connectée et plus durable ;
- polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive ;
- préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte.

Le troisième point de ce chapitre traite avant tout de l'organisation spatiale interne à la Région Île-de-France. Il met d'abord en exergue l'objectif visant à structurer le cœur de métropole comme pièce maîtresse du développement régional. Il décrit ensuite la manière dont il conviendra de conforter les grandes polarités situées à l'interface du cœur de métropole et de l'espace rural, en s'appuyant sur le réseau de cours d'eau, afin notamment de révéler les atouts métropolitains des territoires ruraux.

Projet spatial régional



Source SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, « Défis, projet spatial régional et objectifs », pp. 48 et 49

La dimension interrégionale et l'Axe Seine dans le SDRIF

La dimension interrégionale qui comprend la référence explicite à « l'Axe Seine » est abordée dans le troisième point du deuxième chapitre qui traite des grands enjeux du projet spatial régional.

Aux pages 76 à 80 du document, est développée une partie intitulée « **promouvoir une nouvelle cohérence interrégionale** ». Partant du constat que « *l'Île-de-France rencontre un certain nombre d'enjeux communs avec les Régions voisines. Les effets de la métropolisation francilienne se font sentir au-delà des limites régionales.* » (p. 76).

Cette vision est notamment fondée sur une analyse conduite au début des années 2000 par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU-IdF), maître d'œuvre du SDRIF. Ce travail a contribué à démontrer que le fonctionnement métropolitain de l'agglomération de Paris obéit à une logique de faisceau (grandes vallées fluviales, axes urbanisés,

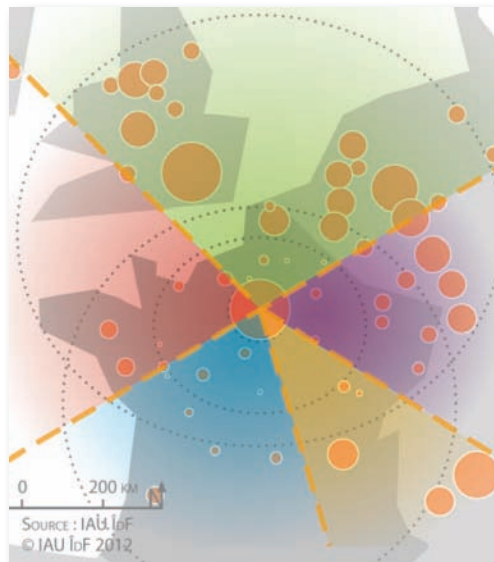
couloirs de mobilité — autoroutes, voies ferrées structurantes ou RER — larges pénétrantes rurales, etc.) : « *dessinée par des **mouvements ou échanges, quotidiens ou plus occasionnels** : migrations alternantes vers les pôles d'emplois ou les équipements universitaires, déplacements pour les achats et les loisirs, convergence et traitement des flux logistiques ou, à un autre rythme, trajectoires résidentielles, desserrement des activités dans la fidélité géographique à leur environnement économique. À l'intérieur de ces faisceaux s'articule toute une chaîne de bassins de vie, dessinant un **système métropolitain en réseau.** (...) **L'axe Seine, de Paris au Havre, est un exemple emblématique de la logique des faisceaux.*** » (p. 80).-

Les principes et objectifs développés dans cette partie écrite du SDRIF sont parfois complétés et précisés par des dispositions qui apparaissent au chapitre 4 du document « Défis, projet spatial régional et objectifs ».

À l'aune des objectifs quantitatifs présentés au chapitre 3, on pressent que les rédacteurs du SDRIF admettent désormais presque explicitement que la croissance de la métropole parisienne doit être conçue à une échelle qui dépasse celle de la Région Île-de-France, du moins pour certaines de ses fonctions.

Sont ainsi développés cinq enjeux qui paraissent, aux yeux des rédacteurs du SDRIF, devoir être traités à une échelle qui dépasse celle des frontières de l'Île-de-France.

Fonctionnement de la région métropolitaine par faisceaux



Source SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, « Défis, projet spatial régional et objectifs », p. 80

Les cinq enjeux à échelle territoriale large

Les paragraphes suivants empruntent au texte du rapport du SDRIF des citations littérales qui permettent de bien percevoir ce qu'est désormais la vision francilienne de la dimension Bassin parisien en général et Axe Seine en particulier.

L'enjeu des grandes continuités écologiques porteuses de biodiversité

Par essence, les grands corridors écologiques ignorent les frontières administratives. Il est donc logique et cohérent que le SDRIF considère les grandes continuités naturelles porteuses de biodiversité comme devant relever d'une approche interterritoriale. Le paragraphe du rapport sur ce sujet est assez peu contestable :



Vertheuil (Photo AUDAS)

« Les continuités écologiques de la plaine du Bassin parisien s'appuient sur les axes des grands cours d'eau, sur les massifs boisés et sur la bordure orientale du Bassin (les cuestas). Ces continuités écologiques appellent une planification prudente et cohérente en Île-de-France pour la préservation de la biodiversité. Le Bassin parisien se trouve en effet au croisement de continuités écologiques importantes. ».

Dans le cadre des travaux conduits par le partenariat des agences d'urbanisme, cette dimension avait été identifiée dès 2010, en

particulier dans le cadre de l'élaboration du document diffusé lors du colloque de Rouen, en mai 2011. Dans le chapitre « tourisme, culture, paysage et patrimoine », il était clairement indiqué que la vallée de la Seine et la baie de Seine, notamment, constituent l'une des plus grandes continuités paysagères, naturelles et écologiques de France. En ce domaine, la convergence de vues entre les promoteurs de Paris Seine Normandie et les rédacteurs du SDRIF est totale.

Penser une organisation logistique globale

D'une manière tout aussi cohérente et logique, le SDRIF constate que la question de l'organisation des fonctions logistiques ne peut pas être traitée sans y intégrer complètement la Normandie, façade maritime du Bassin parisien au centre de laquelle se situe le Grand Port Maritime du Havre, véritable porte d'entrée maritime de la métropole de Paris, donnant sur la mer la plus fréquentée du monde par la marine marchande.

Le diagnostic prospectif qu'en tire le SDRIF est parfaitement compatible avec celui qui a conduit à l'émergence du concept de « Seine Gateway® » : « **L'échelle du Bassin parisien, compte tenu de son positionnement dans l'Europe du Nord-Ouest et de la présence sur son territoire du Grand Port Maritime du Havre, apparaît pertinente pour répondre aux saturations des grands corridors historiques de transport de fret (axe nord-sud, Europe centrale). L'émergence de l'axe multimodal ouest-est au départ du port du Havre s'imposera progressivement comme une alternative aux axes historiques nord-sud qui desservent Anvers, Rotterdam et Hambourg, en ce qui concerne la circulation des marchandises à l'échelle de l'Union européenne. (...) L'Île-de-France dispose aujourd'hui, avec la Seine, de la seule connexion au port du Havre, à grand gabarit et non saturée. Cela lui permet**

d'anticiper la croissance, modérée mais continue, du trafic fret. D'ici 2030, la région métropolitaine bénéficiera d'un **canal à grand gabarit** qui la connectera aussi aux **ports de la mer du Nord**. » (p. 80).

Dans la partie du chapitre 5 du document qui traite en détail des « territoires d'intérêt métropolitain » (TIM), le SDRIF écrit, s'agissant du secteur de la confluence Seine-Oise, qu'il convient de confirmer son positionnement au sein de l'Axe Seine : « Avec le projet Port 2000 du Havre et le projet du Port d'Achères-Seine-Métropole, la Confluence Seine-Oise a l'opportunité de se développer, et de **contribuer à l'ouverture de la région sur sa façade maritime** pour renforcer sa place dans les échanges internationaux. (...) La Confluence Seine/Oise a ainsi vocation à s'affirmer comme un des grands carrefours de fret fluvial européen, qui pourra encore être renforcé par la réalisation du projet de canal Seine Nord Europe. » (p. 214)

La logistique à l'échelle du Bassin parisien



Source : SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, « Défis, projet spatial régional et objectifs », p. 138



Grand Port Maritime du Havre

De même, les principes d'organisation logistique qui sous-tendent le projet de Gateway sont également explicitement décrits dans le SDRIF : « Pour accompagner cette dynamique, certains **sites multimodaux à vocation nationale et européenne**, devront être aménagés à l'échelle du **Bassin parisien, en lien avec les grandes portes d'entrée maritimes**, et positionnés sur les **grands corridors de fret** existants ou en projet. »

Il est également intéressant de souligner que le SDRIF reprend à son compte certains des arguments développés par les promoteurs de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), s'agissant des conflits d'usage des voies ferrées existantes entre trafic fret et trafic voyageur : « Le **fret ferroviaire se heurte aux fortes rivalités d'attribution de sillons** entre trains de **fret** et trains de **voyageurs** (notamment sur l'axe Le Havre-Paris). » (p. 138).

Le SDRIF développe le concept plus en avant et préconise la création d'une véritable rocade de fret ferroviaire autour de la région parisienne au sein de laquelle est intégrée l'Axe Seine : « L'objectif majeur de l'Île-de-France est de **réaliser un contournement ferroviaire de la région au sein du Bassin parisien** pour les flux fret n'ayant pas d'origine ou de destination en Île-de-France. Pour l'Axe Seine, il s'agira de préserver des sillons fret et de constituer un itinéraire alternatif Le Havre-Paris via

Serqueux-Gisors en attendant la réalisation d'un itinéraire Mantes-Paris fluide et performant » (p. 138).

Il convient de souligner que, dans l'esprit des rédacteurs du SDRIF, la ligne Caen–Le Mans–Tours constitue un segment de cette rocade ferroviaire. Cette option confirme l'intérêt stratégique du site de Mézidon-Canon dans l'organisation logistique de l'Axe Seine.

Polariser le développement des territoires interrégionaux.

Si, au plan des activités humaines, l'organisation de la logistique à l'échelle du Bassin parisien et en particulier sur l'Axe Seine apparaît comme une évidence géographique et fonctionnelle, elle n'est fort heureusement pas le seul enjeu identifié comme devant être appréhendé à une échelle plus large que celle de la seule Île-de-France. Le SDRIF est en effet porteur d'une vision de l'organisation urbaine et territoriale particulièrement intéressante sur laquelle il convient de s'attarder.

En la matière, le rapport du SDRIF précise : « *Les villes-centres des territoires interrégionaux et, prioritairement, celles bénéficiant d'une liaison ferrée vers l'Île-de-France, devront servir de points d'appui à la polarisation de logements, d'activités*

Bassin parisien

RELIER - STRUCTURER

- Réseau ferré grande vitesse existant
- Réseau ferré grande vitesse en projet
- Contournement fret ferroviaire à développer
- Voie naviguable structurante

Porte d'entrée

- Aéroportuaire principale
- Aéroportuaire secondaire
- Maritime ou fluviale principale
- Maritime ou fluviale secondaire

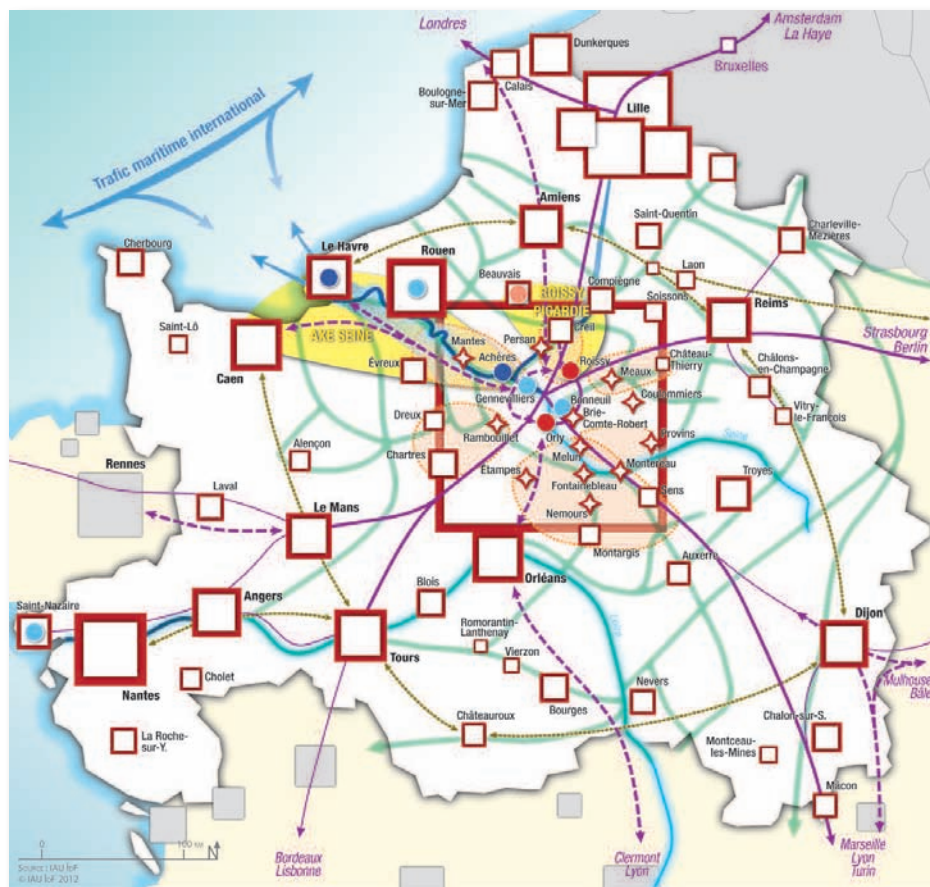
POLARISER - EQUILIBRER

Système urbain du Bassin parisien

- Population des aires urbaines en 2008
- 400 000
- 150 000
- 50 000
- Principal pôle de centralité francilien à conforter
- Axe interrégional principal
- Cohérence territoriale à renforcer

PRÉSERVER - VALORISER

- Trame verte et bleue
- Littoral à valoriser



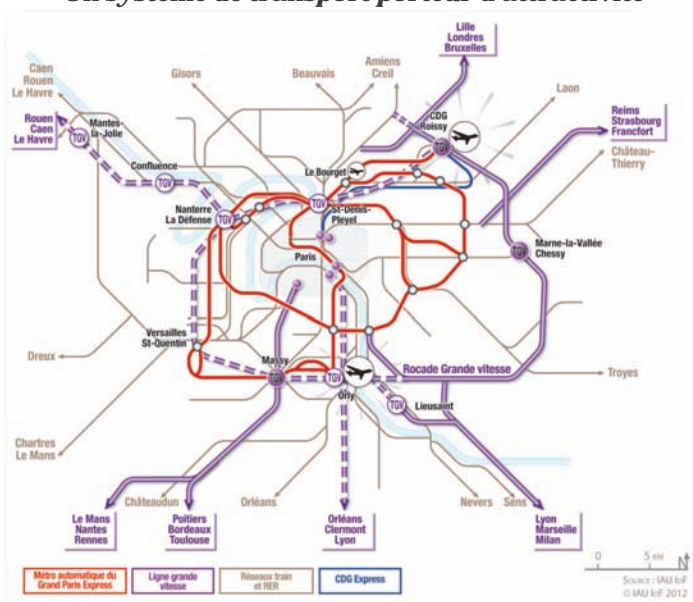
Source : SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, « Défis, projet spatial régional et objectifs », pp. 78 et 79

économiques et d'équipements structurants. La structuration polycentrique du Bassin parisien basée sur une offre de transports collectifs adaptée sera davantage affirmée. **Autour de ces villes se formeront de véritables bassins de vie,** remparts nécessaires à l'étalement urbain et aux longs déplacements domicile-travail, pour offrir une ville de la proximité de part et d'autre des limites administratives. » (p. 76).

Le SDRIF demande explicitement à ces bassins de vie structurés du Bassin parisien de participer à l'effort de production de logements neufs à échelle métropolitaine : « Ce **processus de polarisation et de relance de la construction** de logements initié à l'échelle de l'Île-de-France gagnera à **trouver son prolongement au-delà des limites régionales** pour garantir une cohésion territoriale, solidaire et durable à plus grande échelle. » (p. 77).

Offrir une meilleure connexion au réseau ferré francilien, notamment pour garantir l'accessibilité aux hubs franciliens (aéroports/TGV).

Un système de transport porteur d'attractivité



Source SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, « Défis, projet spatial régional et objectifs », p. 133

Afin de permettre un fonctionnement optimal de ce système métropolitain à grande échelle, le SDRIF propose de l'organiser autour d'un réseau ferré interrégional renouvelé, distinct du système ferré francilien, mais mieux connecté à celui-ci : « Une **meilleure complémentarité des offres de transport interrégional** sera recherchée afin d'améliorer la qualité du service offert aux usagers (tarification, cadence). L'amélioration du réseau existant ainsi que la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express permettront de **renforcer l'accessibilité à la région métropolitaine depuis le Bassin parisien**, notamment en amplifiant le développement de liaisons de rocade en Île-de-France, ce qui permettra la formation de **pôles d'échanges**. **L'accessibilité aux pôles d'emplois franciliens et aux plateformes aéroportuaires sans passer par le centre de Paris devrait s'en trouver facilitée.** À terme, une nouvelle vision d'ensemble de l'exploitation du réseau ferroviaire francilien verra le jour, qui pourra **bénéficier aux usagers du Bassin parisien en cherchant à séparer les voies pour les dessertes omnibus fréquentes et pour les dessertes rapides**, induisant plus de capacités de transport et de fiabilité de tous les services. » (p. 77).

L'objectif premier mis en exergue, également le plus séduisant pour les habitants de Paris Seine Normandie, réside dans un accès facilité aux hubs aériens et ferroviaires franciliens : « **Véritables portes d'entrée métropolitaines**, les aéroports de **Roissy et d'Orly** assurent aujourd'hui 94 % du trafic passagers aérien et 97 % du trafic fret aérien des huit régions du Bassin parisien, et constituent ainsi un **outil important au service de l'attractivité et du développement économique** des régions limitrophes. (...) Pour ce faire, les liaisons interrégionales structurantes seront repensées à l'échelle du Bassin parisien pour accéder de manière plus efficace au **hub aéroport-**

tuair francilien ainsi qu'à l'ensemble des gares du réseau TGV européen. Cette évolution se fera à travers le développement des voies de contournement et des **futures lignes telles que la liaison nouvelle Paris-Normandie ... »** (p. 77)



Dans la partie du chapitre 5 traitant du secteur de la Défense, le SDRIF ajoute : « Une gare de la **Ligne Nouvelle Paris Normandie** confèrera au pôle de **La Défense** une desserte intermodale de haut niveau et une **liaison privilégiée avec la Normandie**, notamment Rouen, Caen et Le Havre. » (p. 211)

De plus, à l'intérêt manifeste d'une meilleure accessibilité pour les habitants, est ajouté l'argument du développement économique et de sa composante recherche-innovation : « Cette accessibilité renforcée au hub aéroportuaire offrira par ailleurs de meilleures **opportunités de diversification économique par l'implantation d'entreprises et d'unités de recherches**, nécessitant une **connexion européenne ou mondiale**, dans des territoires limitrophes aux fonctions productives parfois fragilisées par la crise. » (p. 77).

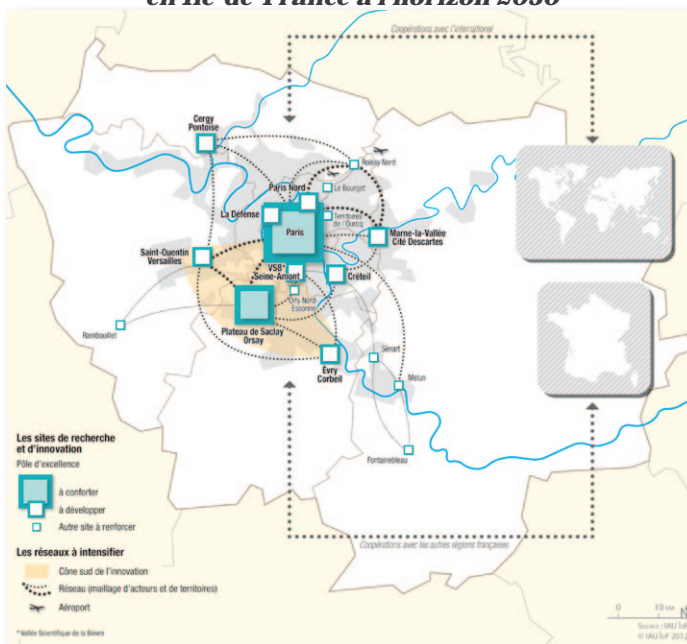
Cette évolution du discours francilien mérite d'être souligné car, si l'Île-de-France était prête à mutualiser les logements, il n'avait, jusqu'à présent, jamais été question de partager les fonctions économiques et notamment les fonctions métropolitaines supérieures.

Des polarités de recherche et d'innovation de haut niveau, à structurer

Ce discours sur la nécessaire mise en réseau des fonctions de recherche-innovation d'Île-de-France, tant en interne qu'en externe, notamment au sein du Bassin parisien, est repris dans la partie consacrée à ce sujet dans le quatrième chapitre du document.

Les principes généraux qui y sont exposés font écho aux objectifs développés par les promoteurs de l'Axe Seine : « **L'innovation est au cœur du renouveau de production de biens et de services. Elle naît, pour beaucoup, d'échanges et de transferts entre chercheurs et acteurs économiques dont il faut favoriser la mise en réseau. Pour valoriser cet atout et se placer aux avant-postes de l'économie de la connaissance, l'aménagement de grands sites dédiés qui associent une concentration d'unités et de laboratoires de recherche, des espaces d'accueil pour les entreprises, dont des incubateurs, et des lieux d'interface pour intensifier les collaborations sera favorisée. »**. (p. 124)

La recherche et l'innovation en Île-de-France à l'horizon 2030



Source SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, « Défis, projet spatial régional et objectifs », p. 123

Esplanade de la Paix, Université de Caen



De même, les moyens à mettre en œuvre préconisés par le SDRIF apparaissent peu contestables : « Pour atteindre une **masse critique** et un **rayonnement international** performants en termes de recherche et d'innovation, la structuration d'une armature de pôles de haut niveau est visée. L'objectif est à la fois de renforcer l'envergure des polarités majeures déjà identifiées et d'élargir l'armature des pôles pour faire monter en puissance d'autres territoires d'appui, dans une volonté de rééquilibrage territorial. (...) **La mise en réseau de ces pôles entre eux, avec les pôles des autres régions et en lien avec l'international, via les gares d'interconnexion et les aéroports, devra être assurée.** » (p. 122)

Il convient d'attirer l'attention sur la conviction désormais affichée par les décideurs politiques franciliens du fait qu'il convient de favoriser le travail en réseaux pour accroître les synergies, à partir de pôles renforcés et structurés dans leur composante locale, tant en région parisienne qu'avec les pôles économiques et universitaires des autres régions du Bassin parisien : « L'objectif est ainsi de **constituer des cités scientifiques, renforçant l'attractivité et le rayonnement des universités et établissements de recherche.** (...) Si l'échelle de collaboration bénéficie de la proximité, elle se

démultiplie en articulation avec tout le potentiel **régional**, et s'étend au niveau **national** et se déploie à **l'international**. Ces regroupements s'accompagneront donc d'un **maillage des différents territoires** de la recherche francilienne entre eux ainsi qu'avec les principaux pôles économiques, **y compris ceux situés dans les autres régions** du Bassin parisien afin de renforcer les synergies » (p. 124).

La part accordée aux questions de recherche et d'innovation dans le SDRIF, ainsi que la prise en compte de la notion de réseau et de circulation facilitée vers l'Île-de-France, mais également à travers celle-ci pour desservir les villes pôles économiques et universitaires du Bassin parisien, constitue une véritable nouveauté dans la planification spatiale portée par le SDRIF. La référence explicite à l'Axe Seine et à la Normandie dans ces paragraphes constitue des avancées significatives qui valident a posteriori tout l'intérêt du travail partenarial interterritorial mené dans le cadre de Paris Seine Normandie, notamment par les agences d'urbanisme du territoire.

*Campus 2,
Université des sciences de Caen*



Quelle gouvernance pour une mise en œuvre des actions interrégionales ?

Dans le document « Proposition pour la mise en œuvre » du dossier de SDRIF, la partie consacrée aux modalités de mise en œuvre des politiques identifiées comme devant être mise en œuvre à une échelle plus vaste que celle de l'Île-de-France est relativement limitée. Les rédacteurs du SDRIF en appellent à la remobilisation de la Conférence des Présidents des Régions du Bassin parisien (la C8).

Il apparaît toutefois que cette coordination régionale, pour utile qu'elle soit, ne permettrait pas de traiter toutes les questions soulevées.

C'est pourquoi, dans le paragraphe « Soutenir les dynamiques interrégionales », il est écrit : « *La mise en œuvre de ces projets, identifiés dans le SDRIF, nécessiterait une réflexion interrégionale ouverte aux partenaires publics et privés pour affirmer le Bassin parisien comme un véritable espace de dialogue et de projets, en lien avec l'association des villes du Bassin parisien et les coopérations menées dans le cadre des débats sur la vallée de la Seine.* » (p.57).

Il convient cependant de remarquer que si le terme « Axe Seine » est cité à plusieurs reprises dans le dossier du SDRIF, il a disparu de la partie qui traite spécifiquement de gouvernance, pour être remplacé par une locution allusive : « coopérations menées dans le cadre des débats sur la vallée de la Seine ».

Toutefois, le SDRIF fait une proposition qui paraît devoir être examinée avec attention : « *Affirmer la solidarité entre régions nécessiterait également d'encourager, d'un commun accord, la définition de projets interrégionaux inscrits dans les documents de planification régionale. L'espace interrégional représente en effet un espace de coopération indispensable pour la réa-*

*lisation de projets essentiels à un meilleur fonctionnement de l'ensemble de régions impactées. Cela pourrait conduire pour certaines opérations à un **contrat interrégional entre les régions et l'État.*** » (pp.57-58).

Colloque Axe Seine du 22 novembre 2012



CE QU'IL FAUT RETENIR

Le projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France en octobre 2012, après une longue élaboration en association étroite avec l'État, a pour vocation d'organiser le développement de la Région-capitale à horizon 2030.

Au-delà de la prise en compte de problématiques spécifiquement internes à la Région Île de France, ce document identifie cinq enjeux dont ses rédacteurs estiment qu'ils doivent être traités à une échelle inter-régionale.

Si les enjeux de gestion des grandes continuités écologiques et d'organisation des fonctions logistiques paraissent assez évidents, il est intéressant de noter que le SDRIF y ajoute les questions de structuration polycentrique des villes du Bassin parisien autour de la Capitale, et les questions d'organisation des transports ferrés et de coopérations interrégionales en matière de recherche et d'innovation.

La définition de ces enjeux par le SDRIF rejoint les réflexions développées depuis 2010 dans le cadre partenarial de Paris Seine Normandie ou de l'Axe Seine. Car au-delà de l'utilisation même de ce dernier terme dans le texte du SDRIF et de l'inscription effective du projet de LNPN dans les cartes du document, sont évoqués des thématiques et des enjeux communs :

- Ouvrir, via la Seine, la capitale sur sa façade maritime, en faisant de la LNPN la « colonne » vertébrale d'une mobilité, notamment ferroviaire, renouvelée,
- Développer le concept de « Seine Gateway® » pour relancer l'industrie en l'appuyant sur un système d'échanges logistiques très performant,
- Promouvoir une organisation urbaine polycentrique centrée sur les grandes villes,
- Renforcer l'économie de la connaissance en dynamisant et en coordonnant les activités de recherche-innovation.

Réalisation :

AUCAME

Références :

- www.iau-idf.fr
- www.iledefrance.fr
- SDRIF, arrêté le 25 oct. 2012, « *Défis, projet spatial et objectifs* », Conseil Régional d'Île-de-France

Photos et cartes :

- SDRIF, arrêté le 25 oct. 2012, « *Défis, projet spatial et objectifs* », Conseil Régional d'Île-de-France
- AUDAS
- Ville de Paris
- AUCAME

Retrouvez les Act'Urba déjà parus en flashant ce QR code à l'aide de votre smartphone :



ou à l'adresse :

www.aucame.fr/web/publications/acturba/acturba.php

Dépôt Légal : 2^{ème} trimestre 2013
ISSN : 2260-3840



Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol - 14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE



Pour + d'info sur l'Open Data, flashez ce QR Code