



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Note d'enjeux de l'État

**Schéma directeur
de la région d'Île-de-France**

Rédacteurs

Eric GALMOT (DRIEAT)

Rellecteurs

Emma DOUSSET (DRIEAT)

Sarah LIMMACHER (DRIEAT)

Sommaire

Introduction	5
1 Perspectives	7
1.1 Des repères pour les transitions	8
1.2 Des grands enjeux à prendre en compte	9
2 Enjeux thématiques	15
2.1 Une région polycentrique, inclusive et productive	16
2.1.1 Une région polycentrique / organiser les grands bassins de vie et d'emploi	16
2.1.1.a Promouvoir l'organisation des bassins de vie de la région	20
2.1.1.b Valoriser le potentiel de développement de territoires prioritaires	22
2.1.1.c Assurer une répartition plus équilibrée des emplois, des commerces et des services	25
2.1.1.d Conforter les centralités existantes et en faire émerger de nouvelles	29
2.1.1.e Donner un nouvel élan aux coopérations inter-régionales	32
2.1.2 Une région inclusive / assurer la cohésion sociale et territoriale, répondre à la crise du logement	33
2.1.2.a Réduire les fractures sociales et territoriales	33
2.1.2.b Enrayer la crise du logement abordable et faciliter les parcours résidentiels	35
2.1.2.c Lutter contre le mal-logement	37
2.1.3 Une région productive / accompagner le renouveau économique	38
2.1.3.a Promouvoir des stratégies d'aménagement et développement économique à l'échelle des bassins de vie et d'emploi	40
2.1.3.b Conforter la vitalité et la diversité économique et commerciale des centres urbains	41
2.1.3.c Moderniser les zones d'activités économiques (y compris commerciales et logistiques)	41
2.1.3.d Orienter le développement spatial des nouvelles filières	43
2.2 Une région sobre et résiliente engager les grandes transitions	44
2.2.1 La transition écologique	45
2.2.1.a Installer la sobriété foncière	45
2.2.1.b Restaurer les écosystèmes franciliens	49
2.2.1.c Maîtriser les risques	55
2.2.2 La transition énergétique	57
2.2.2.a Rénovation thermique et adaptation des bâtiments au changement climatique	58
2.2.2.b Sécurité d'approvisionnement, d'alimentation et de distribution électrique	59
2.2.2.c Limiter les déplacements carbonés et développer les infrastructures nécessaires aux mobilités propres	60
2.2.2.d Valoriser et récupérer l'énergie	60
2.2.2.e Développer les énergies renouvelables, électriques et gazières	61

2.2.3 La transition agro-écologique et la gestion forestière durable	63
2.2.3.a Mieux préserver les sols agricoles et compenser les espaces soustraits à l'agriculture	64
2.2.3.b Mieux protéger les forêts franciliennes et valoriser leur multi-fonctionnalité	64
2.2.3.c Promouvoir l'adaptation au changement climatique et garantir la sécurité alimentaire	65
2.2.3.d Contribuer à la restauration des éco-systèmes franciliens et à la protection de la ressource en eau	66
2.2.3.e Créer une « ceinture paysagère/nourricière » dans les lisières de l'agglomération parisienne	66
2.2.3.f Accompagner les territoires ruraux vers la transition écologique/énergétique	66
2.2.4 Le métabolisme régional et l'économie circulaire	67
2.3 Une région au cadre de vie restauré	
améliorer la qualité de vie pour tous, un enjeu à la fois central et transversal	69
2.3.1 Restaurer les grands paysages franciliens	69
2.3.2 Requalifier l'agglomération parisienne	71
2.3.3 Promouvoir les approches favorables à la santé	72
2.4 Une région maillée et interconnectée	74
2.4.1 Optimiser les systèmes de mobilité des personnes et des marchandises	74
2.4.1.a Interconnecter le « hub » francilien	74
2.4.1.b Conforter et mailler le réseau structurant de transports collectifs métropolitain/régional	77
2.4.1.c Accompagner l'évolution des mobilités	78
2.4.2 Structurer l'armature de la logistique multimodale	80
2.4.2.a Préserver et développer les plateformes multimodales, sites, ports et infrastructures nécessaires à la logistique multimodale	81
2.4.2.b Articuler les stratégies logistiques à toutes les échelles	83
2.4.2.c Encourager la logistique multimodale dans des filières-clés	84
3 Enjeux territoriaux	85
3.1 La métropole et le cœur de métropole	86
3.2 Les territoires péri-métropolitains	88
3.3 Les territoires ruraux	89
Projection	91

Introduction

L'objet de la présente note d'enjeux

Le 17 novembre 2021, le Conseil régional d'Île-de-France a prescrit la révision du SDRIF approuvé par décret en Conseil d'État le 27 décembre 2013. Le code de l'urbanisme prévoit que : « La région d'Île-de-France élabore le schéma directeur d'Île-de-France en association avec l'État » (art. L123-5).

La présente note expose donc les enjeux que l'État estime devoir être pris en compte lors de la révision du SDRIF, en regard des politiques publiques qui ont un lien avec l'aménagement du territoire régional. La note sera un support pour le dialogue entre la Région et les services de l'État associés à l'élaboration du document, en complément du porter-à-connaissance réglementaire. L'avis de l'État qui sera rendu sur le SDRIF arrêté se fondera en particulier sur les réponses qu'apportera le document aux différents enjeux exposés dans cette note.

Le SDRIF, un document original à la double vocation, stratégique et prescriptive

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est un document original, dont la vocation est double. C'est en premier lieu un document de stratégie d'aménagement du territoire, qui assure la cohérence des choix entre organisation urbaine, armature des transports et enjeux environnementaux. C'est aussi un document de planification et d'urbanisme à caractère prescriptif, qui traite de la destination des sols, et qui doit notamment déterminer (art. L123-2 du code de l'urbanisme) :

- « la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements » ;
- « la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ».

Une période-charnière et de multiples défis à relever

Le SDRIF révisé devra contribuer à relever les grands défis de la période 2020-2040.

Encore plus que par le passé, la cohésion sociale apparaît comme un défi critique, avec des enjeux d'éducation, d'intégration, de qualité de vie, de logement, de sécurité et de santé qui perdurent dans les quartiers en difficulté. Le SDRIF doit contribuer à résorber les multiples fractures existantes, réduire les inégalités sociales, territoriales, et de santé, et répondre en parallèle à l'aggravation de la crise du logement. Dans ce contexte, la crise sanitaire a mis à l'épreuve le fonctionnement de la région-capitale, en révélant à la fois ses vulnérabilités et son potentiel de résilience (notamment grâce à son système de santé).

Les transitions écologique et énergétique, avec notamment les objectifs de « zéro perte nette de biodiversité », de neutralité carbone et de « zéro artificialisation nette » à horizon 2050, impliquent de nouvelles trajectoires pour la région. Alors que le dérèglement climatique et l'érosion de la biodiversité s'amplifient, il est nécessaire d'accélérer ces transitions, de définir des trajectoires lisibles, d'accroître les efforts d'adaptation, et d'assurer la résilience des grands systèmes (énergie, eau, alimentation). La transformation de filières économiques fortement représentées dans la région (automobile, aéronautique, tourisme, bâtiment, grande distribution, agriculture) et l'importance croissante de la logistique des marchandises impliquent aussi une mobilisation inédite de capacités de rebond. Ces changements interviennent dans un monde plus incertain et plus tumultueux.

En toile de fond, le défi de la qualité du cadre de vie est devenu un enjeu majeur, alors que s'envisagent des départs (ou des souhaits de départ) de l'Île-de-France. Les imaginaires évoluent, de nouvelles attentes sociétales se font jour : la quête de desserrement, d'espace et de proximité ne pourra être ignorée. Dans ce contexte, le télétravail peut devenir un puissant levier de réaménagement du territoire régional.

L'un des objectifs majeurs pour le SDRIF révisé sera donc de proposer une vision de l'aménagement régional qui articule étroitement système territorial, transition écologique et énergétique, logement et développement économique, mobilités, cohésion sociale et territoriale. Cette vision devra être mise en cohérence avec celle des autres grands schémas régionaux ou supra-régionaux.

Le SDRIF, clé de voûte de la planification régionale

Il revient au SDRIF d'assurer la synthèse des grandes problématiques de transformation de la période 2020-2040. Il doit assurer une cohérence d'ensemble avec les principaux schémas et plans sectoriels régionaux, dont certains sont à actualiser ou à réviser :

- schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adopté en octobre 2013 (évaluation terminée) ;
- schéma régional climat air énergie (SRCAE) adopté en décembre 2012 (en cours d'évaluation) ;
- schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH), adopté en décembre 2017 et amené à être révisé pour 2023 ;
- plan de protection de l'atmosphère (PPA) approuvé en janvier 2018 ;
- projet régional de santé (PRS) 2018-2022 et plan régional santé-environnement (PRSE 3) pour 2017-2021 ;
- schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) adopté en décembre 2016 et en cours de révision.

En matière de déplacements, le plan des mobilités d'Ile-de-France (PMIF), qui doit succéder au plan des déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé en juin 2014, devra être compatible avec le SDRIF.

Il est donc recommandé de coordonner la révision du SDRIF et celle des autres grands documents régionaux.

S'agissant de l'eau, le SDRIF devra décliner sur le territoire francilien les orientations du plan de gestion des risques inondation (PGRI) 2022-2027 et du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027.

La note présente :

- en partie 1, des perspectives pour structurer le dialogue à venir avec la Région ;
- en partie 2, les principaux enjeux thématiques identifiés par l'État ;
- en partie 3, les principaux enjeux territoriaux.

1

Perspectives

1.1 Des repères pour les transitions

Au vu de l'ampleur des défis à relever, **un exercice de prospective** pourrait être utile, à l'image de celui effectué pour le SDRIF de 1994. Toutefois, les délais contraints de révision du SDRIF plaident plutôt pour des exercices légers et rapides.

A ce stade, plusieurs démarches ont permis d'alimenter la note d'enjeux de l'État et pourront enrichir les travaux de révision du SDRIF :

- les études menées par la DRIEAT, l'ORF et l'ORIE ;
- les travaux de l'Atelier international du Grand Paris menés entre 2010 et 2017, faisant suite à la consultation internationale sur le Grand Paris de 2008-2009 ;
- les travaux de France Stratégie et des organismes d'études des ministères chargés de l'écologie et de la cohésion des territoires (CEREMA, PUCA, CGDD etc) ;
- l'exercice « Seine Visions 2040 », coordonné au cours de l'année 2020 par la Délégation interministérielle à la vallée de la Seine, pour dessiner un avenir à l'Axe Seine ;
- l'étude ADEME-Région Île-de-France sur l'adaptation au changement climatique de la région ;
- les travaux issus du plan régional de santé environnement 2017-2021 (PRSE 3) ;
- la consultation d'experts « Bien vivre en Île-de-France (Île-de-France 2040) » organisée par le Conseil régional et l'Institut Paris Région en avril 2021 ;
- la conduite du recensement agricole en 2020 par la DRIAAF.

L'actualisation des projections démographiques et économiques paraît être un préalable nécessaire. En effet, les projections démographiques et économiques qui ont fondé le SDRIF de 2013 ayant été faites dans les années 2010, les perspectives démographiques et les projections de création d'emplois sont à ajuster. Pour éclairer la période de mutation qui s'ouvre, il convient de construire plusieurs scénarios lisibles, qui constitueront une aide à la décision.

Au cours du deuxième semestre 2021, l'INSEE a prévu d'engager un nouvel exercice de projection démographique national basé sur Omphale¹. En Île-de-France, une nouvelle projection régionale et départementale, intégrant les effets des politiques publiques et deux scénarios, pourrait être disponible au cours de l'été 2022.

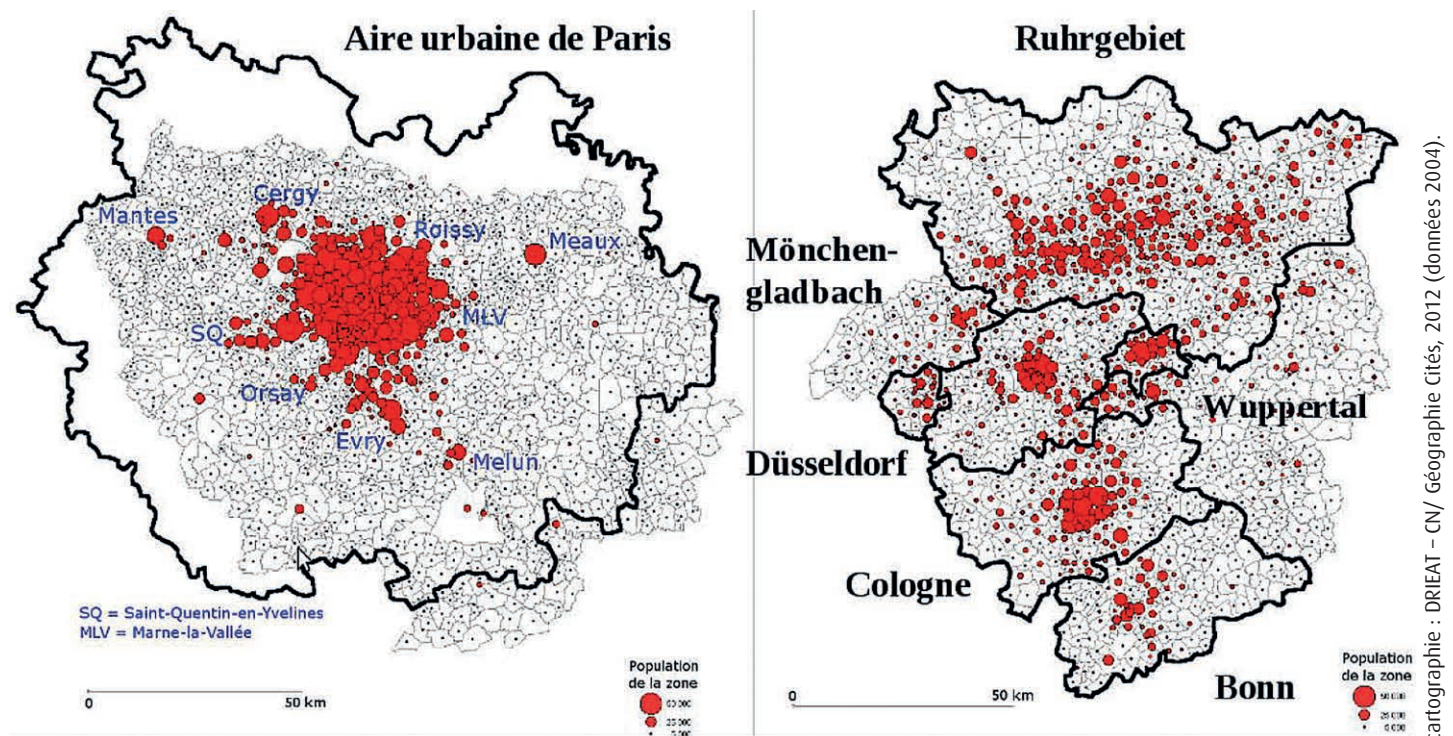
¹ Omphale (outil méthodologique de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves) est une application qui comprend un modèle théorique de projection de la population, des bases de données démographiques, des techniques d'analyse démographique et des outils de construction de scénarios pour le futur.

1.2 Des grands enjeux à prendre en compte

L'attractivité de la région-capitale, entre fragilités, incertitudes et capacités de rebond

Pour la France, la puissance productive et créatrice de l'Île-de-France, seule région-capitale de l'Union européenne dépassant 10 millions d'habitants, est un atout. Cependant, assurer le bon fonctionnement d'une mégapole de cette dimension est un défi, et si la région-capitale assure 30 % du PIB national, les performances relatives du Grand Paris en matière de création d'emplois restent inférieures à certaines régions françaises¹. Ailleurs en Europe, des modèles alternatifs existent, tels les « réseaux de villes », qui affichent de bonnes performances économiques.

Schéma comparatif à la même échelle. Compacité du système territorial francilien et décentralisation du modèle rhénan



Aujourd'hui, l'attractivité résidentielle de la région-capitale est mise à l'épreuve par de nouvelles attentes sociétales, qui annoncent peut-être, après la crise sanitaire, un basculement des modes de vie : la quête d'espace, de nature et de proximité vient questionner la poursuite de l'hyper-métropolisation².

Dans le contexte post-crise, la région doit également faire face à la déstabilisation de son socle industriel (automobile, aéronautique et transport aérien) et serviciel (hôtellerie et restauration, tourisme, commerces et loisirs, etc.). Par ailleurs, elle reste marquée par la persistance de graves fractures sociales et territoriales et par une crise du logement, notamment abordable, qui perdure.

Dans un monde plus tourmenté, des incertitudes concernent aussi le devenir de la mondialisation : la prudence invite à miser sur une plus grande autonomie régionale, visant à réduire/maîtriser la dépendance de la région vis-à-vis des approvisionnements extérieurs. Il s'agit de renforcer la robustesse des systèmes essentiels, de faciliter la relocalisation et la réindustrialisation, de promouvoir l'économie circulaire et les circuits courts. La préservation des activités agricoles et forestières (et donc du foncier), qui doit s'articuler avec les autres enjeux du territoire, sera également un défi majeur pour la période 2020-2040.

¹ Entre 2007 et 2019, le taux de création annuel d'emploi est supérieur à la moyenne nationale, mais inférieur à celui de l'Occitanie et de Provence Alpes Côte d'Azur.

² Le « Rapport sur la cohésion des territoires » du CGET de juillet 2018 indique (page 23) : « La menace la plus pressante pour le dynamisme économique de la métropole parisienne tient d'abord au grippage progressif de la machine métropolitaine dans son fonctionnement ordinaire, grippage dont atteste en particulier sa faible attractivité résidentielle. ».

Le défi du cadre de vie

Les départs (ou les souhaits de départ) de la région incitent à rendre prioritaire l'amélioration du cadre de vie des franciliens, en conjuguant les politiques d'aménagement, d'environnement, de mobilité et d'adaptation au changement climatique. Dès 2017, les enquêtes d'opinion confirment le désir marqué de certains cadres franciliens de quitter l'Île-de-France¹.

Nombre de secteurs de l'agglomération parisienne, marqués par l'urbanisme des années 70, sont confrontés à un déficit d'urbanité et fragilisés par des processus de paupérisation. La faible qualité des espaces publics, la congestion routière, la pollution de l'air et le bruit contribuent à cette perte d'attractivité, qui a un impact négatif sur la santé des Franciliens, et notamment des plus modestes. La crise sanitaire a mis en évidence la nécessité de disposer d'îlots « de respiration » à proximité de son domicile, pour rendre les villes plus « vivables ». Les paysages péri-métropolitains et ruraux sont bousculés par une urbanisation peu qualitative (ex. installation de maxi-entrepôts) et par l'effacement des trames plantées, induit par l'agriculture intensive.

La crise du logement et la cohésion sociale / territoriale

Douze ans après la « loi Grand Paris » de 2010, qui mentionne « l'objectif de construire chaque année 70 000 logements socialement et géographiquement adaptés en Île-de-France », la crise du logement, multi-dimensionnelle, reste critique.

Le manque de logements abordables et la hausse continue des prix immobiliers repoussent les classes moyennes et les familles hors du cœur de l'agglomération, les populations plus modestes s'installant jusqu'aux franges de la région et en « troisième couronne ». Le parc social est très sollicité, et son développement ne permet pas de répondre aux besoins des Franciliens. En outre, il est inégalement réparti entre les territoires, ce qui souligne le fort enjeu de rééquilibrage territorial. La situation du parc d'hébergement, qui représente plus de la moitié du parc national, est particulièrement critique. Face à cette situation, une part des ménages fragiles trouve refuge dans un habitat indigne, lequel s'enracine en Île-de-France : sa concentration sur des territoires déjà fragilisés fait de la lutte contre ce fléau une priorité urbaine et sociale.

S'agissant de la politique de la ville, la moitié du total des 105 quartiers dits d'« intérêt national », qui sont les plus prioritaires et qui nécessitent une intervention renforcée de l'ANRU, se trouve en Île-de-France. L'enjeu est d'assurer une transformation profonde de ces quartiers dévalorisés, et d'identifier les territoires régionaux en situation de grande fragilité sociale, pour mieux y coordonner les interventions publiques.

Le changement climatique et l'érosion de la biodiversité

Le respect de l'Accord de Paris de 2015 sur le climat et l'objectif de neutralité carbone en 2050 impliquent des efforts majeurs pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans la région. En outre, les conséquences du changement climatique sont déjà visibles et vont s'accroître dans les années à venir : augmentation en fréquence et en intensité des fortes précipitations, des vagues de chaleur et autres événements climatiques extrêmes ; accentuation des pressions sur la ressource en eau ; altération de la production agricole et forestière ; prolifération des espèces invasives et porteuses de maladies vectorielles. L'érosion de la biodiversité s'accélère (l'Île-de-France a perdu un quart de ses oiseaux ces quinze dernières années²).

Un nouveau cadre mondial pour la biodiversité devrait être adopté en Chine au printemps 2022. Comme pour le climat, ce cadre impliquera des efforts majeurs pour mettre un terme à l'érosion de la biodiversité et la mettre sur la voie de la régénération d'ici 2030.

L'adaptation au changement climatique et l'arrêt de l'érosion de la biodiversité impliquent notamment de promouvoir un urbanisme bioclimatique dans le cœur d'agglomération, de protéger et de restaurer les espaces ouverts, naturels, agricoles et forestiers, la biodiversité et les espaces en eau, et de faciliter l'évolution du modèle agricole francilien.

¹ Selon une enquête publiée par Cadremploi à l'été 2018 (avant la crise sanitaire), plus de huit cadres franciliens sur dix (84 %) envisageaient de quitter la région parisienne pour s'installer ailleurs en France, dont 70 % dans les trois années suivantes. Plus récemment, l'IPR a publié les résultats d'une enquête menée en 2021 indiquant que 36 % des franciliens envisagent de changer de logement, dont « seulement » 17 % des actifs qui envisagent de quitter l'IdF (19 % pour les cadres et 24 % pour les ouvriers) (www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/conditions-de-vie-et-aspirations-des-franciliens-en-2021/).

² Source Agence régionale de la biodiversité (ARB)

Il convient aussi de renforcer la robustesse des réseaux et systèmes « vitaux » (énergie, eau, alimentation, services de santé, logistique des biens de première nécessité...), pour qu'ils soient en mesure de faire face à des chocs majeurs (pandémie, inondation majeure, canicules prolongées, etc.). La résilience de la région devra aussi s'appuyer sur des solidarités internes entre territoires franciliens et, plus largement, à l'échelle du grand Bassin parisien, avec les régions voisines.

Le SDRIF devra définir des trajectoires lisibles, avec des jalons intermédiaires couvrant la période allant jusqu'à 2040, pour atteindre les objectifs nationaux et internationaux fixés à horizon 2050.

Un système territorial à ré-interroger

Le modèle territorial francilien est à questionner, dans l'hypothèse possible d'un changement de modèle spatial à l'échelle nationale¹. Si le principe d'une région polycentrique a été réaffirmé dans les schémas directeurs successifs, force est de constater que le processus avance peu, alternant avancées et reculs.

Pourtant, le modèle polycentrique semble être celui qui correspond le mieux aux attentes sociétales actuelles (recherche de la ville et du quartier « à taille humaine », quête de proximité, accès à la nature) et qui permet la mise en place de réponses aux défis croisés de la cohésion sociale, de la transition écologique et du rebond économique. L'objectif de neutralité carbone plaide également pour un rapprochement entre lieux de travail, lieux de résidence et de loisirs, et pour la mise en place de circuits courts (alimentation...). Le desserrement de la population et le développement du télétravail peuvent contribuer à revitaliser les villes, bourgs et villages des territoires ruraux.

Dès lors, ne faut-il pas accélérer la transition d'un modèle de région-capitale concentrique et dense, toujours organisée autour de l'hyper-centralité parisienne, dont il convient cependant de conforter le rayonnement, vers une région véritablement polycentrique, formée d'un ensemble de bassins de vie et d'emploi actifs et interconnectés ? Dans ce système territorial, la région-capitale aurait vocation à être animée par des coopérations renforcées entre territoires urbains, péri-urbains et ruraux².

¹ Voir entretien de Jean Viard, La Gazette des communes, « La France est entrée dans un nouveau modèle spatial » 4 août 2021

² Voir le rapport du CGET-ANCT de janvier 2021 sur les coopérations inter-territoriales :

<https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/cooperations-entre-metropoles-et-territoires-environnants-quels-facteurs-de-reussite-383>

Vers un nouveau système territorial : une région polycentrique de bassins de vie

L'époque actuelle invite à explorer le champ des possibles.

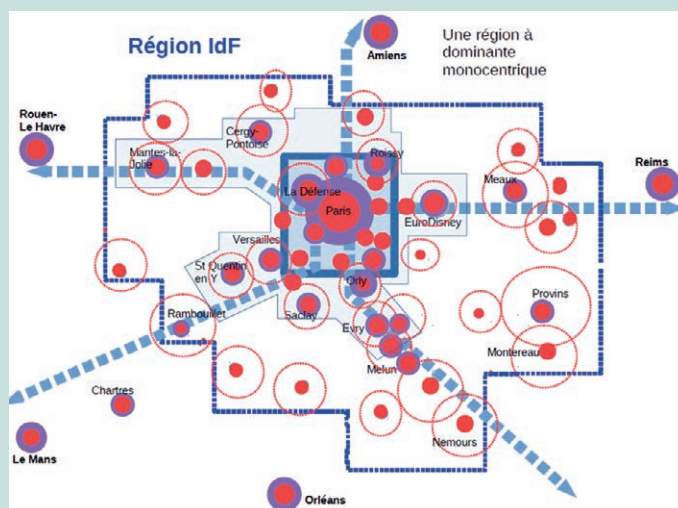
Un dialogue renforcé entre l'État et la Région permettrait de débattre des modèles de développement territorial, des changements en cours, de scénarios possibles et de récits prospectifs. Plusieurs repères sont proposés ci-après.

Il est possible de distinguer schématiquement trois modèles de développement territorial (qui peuvent correspondre à des phases historiques successives) :

Modèle 1 : le « Grand Paris monocentrique »

poursuite du modèle de développement concentrique et dense, centré sur Paris et la Métropole du Grand Paris :

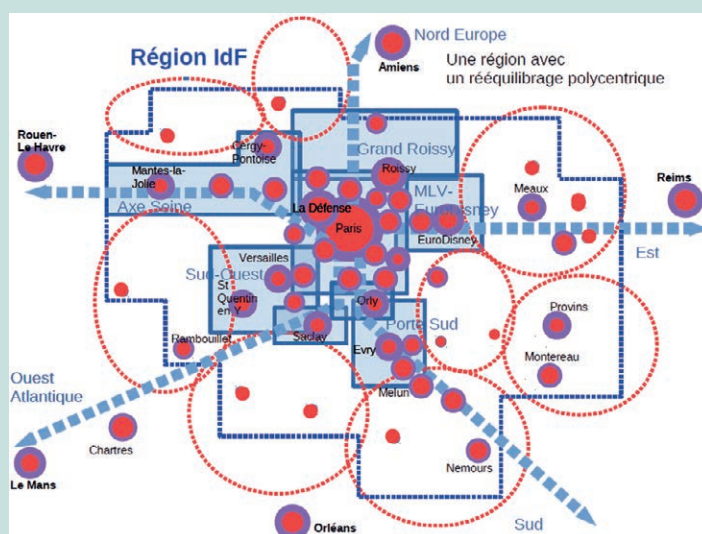
- forte concentration des investissements et des projets à Paris et dans le cœur de métropole ;
- avec quelques rééquilibrages infra-métropolitains ;
- le Grand Paris Express est au service de la desserte des principaux pôles d'emploi centraux (Paris, La Défense, Boulogne-Issy, Plaine commune).



Modèle 2 : le « Grand Paris polycentrique »

déconcentration / limitation de la densification de l'hyper-centre métropolitain :

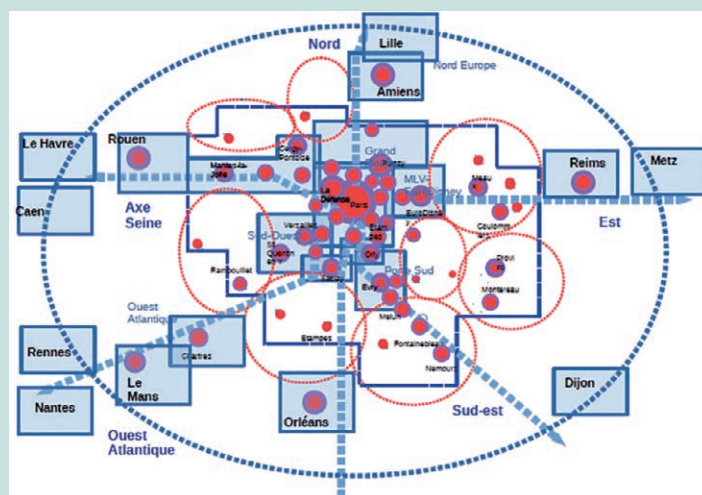
- déconcentration au sein de l'agglomération
- le Grand Paris Express, « réseau de réseaux », conforte les centralités secondaires et facilite l'émergence de nouvelles, notamment autour des principales gares ;
- structuration plus forte des cinq cadrans péri-métropolitains, en s'appuyant sur les ex-villes nouvelles ;
- rééquilibrage des investissements entre petite et grande couronne (50/50) ;
- relations plus fortes avec des territoires ruraux plus actifs.



Modèle 3 : la « région-métropole en réseau »

fort parti de déconcentration et de décentralisation à l'échelle du grand Bassin parisien :

- contractualisation renforcée avec les régions voisines (« troisième couronne ») et les métropoles à 1h/1h30 de Paris (Rouen, Amiens, Reims, Orléans, Le Mans, Tours, Lille, Rennes etc.) ;
- affirmation de l'axe Seine comme principal corridor de développement du Grand Paris ;
- les territoires ruraux deviennent des acteurs majeurs de la transition écologique/énergétique.



De puissants facteurs de changement devraient amener la région-capitale à s'engager dans une transition plus affirmée vers un système véritablement polycentrique, fondé sur l'organisation de grands bassins de vie, structurés par des polarités et des proximités interconnectées.

Une région à dominante monocentrique

les facteurs de changement

- crise sanitaire / refus de la congestion
- quête de nature, d'espace et de proximité
- développement du télétravail et de la connectivité
- recherche de logements à prix abordable
- émergence de la Métropole et des grandes intercommunalités
- efficacité globale du système de transports collectifs (notamment avec un Grand Paris Express « décentralisateur »)

Vers une région polycentrique en réseau

- structuration de grands territoires métropolitains, péri-métropolitains et ruraux
- revitalisation des centralités secondaires (pôles métropolitains, ex-villes nouvelles, villes petites et moyennes)
- promotion des proximités et des courtes distances
- organisation d'un modèle péri-urbain qualitatif
- coopérations entre territoires, mobilités optimisées et connectivité renforcée
- organisation de bassins locaux de mobilité dans les territoires péri-métropolitains et ruraux

Perspectives

Si aujourd'hui, la région-capitale s'organise selon un système à dominante mono-centrique, qui comporte néanmoins des éléments de polycentrisme (situation intermédiaire entre les modèles 1 et 2), **une perspective souhaitable est d'accélérer la transition vers le modèle polycentrique (modèle 2)**, tout en préparant la mise en place de la « région-métropole en réseau » (modèle 3).

Un nouveau modèle d'aménagement

L'exigence renforcée de sobriété foncière entraîne la limitation progressive de l'aménagement extensif, fondé sur la croissance continue des périphéries urbaines. La transition est engagée vers un modèle d'aménagement à la fois plus intensif et plus qualitatif, fondé sur la réparation urbaine et le « ménagement » du territoire, tout en continuant à répondre aux besoins de logements pour les Franciliens. Une attention particulière devra être portée en Île-de-France à la performance foncière des activités économiques, qui ont consommé une part croissante de foncier agricole, naturel ou forestier, dépassant ainsi la part dédiée aux extensions résidentielles.

L'enjeu de «refaire la ville sur la ville », énoncé depuis deux décennies, devient un impératif pour concilier les différents objectifs énoncés. Il implique notamment de restaurer l'urbanité et la qualité de vie dans de nombreux secteurs dégradés de l'agglomération parisienne. De nouveaux modèles économiques sont donc à inventer pour accompagner ces logiques complexes et coûteuses de réinvestissement ; de nouvelles expertises (financières, juridiques, techniques et environnementales) devront également être mobilisées par les collectivités locales et les acteurs de l'aménagement.

Vers un modèle d'aménagement qualitatif et intensif, centré sur la réparation urbaine, le recyclage foncier et l'optimisation

L'exigence de sobriété foncière et la nécessité de restaurer les écosystèmes franciliens accélèrent la nécessaire transition du modèle d'aménagement extensif vers un modèle intensif, fondé sur la réparation urbaine, la requalification et le recyclage foncier, l'optimisation des infrastructures et la mutualisation des équipements, un accès plus aisé aux espaces verts et à la nature.

Le modèle d'aménagement extensif

les facteurs de changement

- trajectoire « zéro artificialisation nette »
- confortement de la trame verte et bleue
- préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers
- préservation de la ressource en eau
- exigence de qualité urbaine et quête d'un cadre de vie agréable, favorable à la santé de ses habitants
- exigence d'adaptation au changement climatique de la métropole dense
- exigence de réparation des quartiers et espaces dégradés

Vers un modèle d'aménagement intensif

priorité à la réparation / régénération urbaine

- revitalisation des centres-villes
- lutte contre les spirales de dégradation (copropriétés dégradées, habitat indigne etc)
- rénovation urbaine des quartiers en politique de la ville (QPV)
- requalification des ex-villes nouvelles
- modernisation des zones d'activités économiques
- performance foncière des activités économiques
- requalification des voiries et espaces publics structurants
- recyclage des friches
- renaturation et aménagement d'une « métropole respirante et résiliente »
- adaptation des grands réseaux et systèmes (énergie, eau, alimentation)

L'évolution des mobilités urbaines et de la logistique des marchandises

Dans la période 2010-2018, la stabilité apparente des mobilités (18 km et 1h30 de déplacement par jour en moyenne) masquait déjà des évolutions modales fortes : augmentation significative de la marche, des transports en commun et surtout du vélo, baisse légère de la part de la voiture, plus prononcée pour les deux-roues motorisés.

Aujourd'hui, la crise sanitaire accentue certaines tendances et en fait apparaître de nouvelles : recours accru au télétravail, baisse globale des mobilités (concernant surtout le tourisme et les seniors), développement rapide des modes actifs et en particulier des déplacements à vélo, recul de la fréquentation des transports collectifs et retour à un certain auto-solisme. En grande couronne, en revanche, la place de la voiture ne diminue pas, les distances s'allongent et le poids sur le revenu des ménages s'alourdit. Par ailleurs, la croissance du commerce à distance et les perspectives de réindustrialisation invitent à accélérer la mise en place d'une armature régionale de logistique multimodale.

Ces évolutions récentes, peut-être pour certaines de long terme, qui affectent notamment le transport public urbain et la logistique des marchandises, appellent une réflexion prospective, à mener en relation avec le modèle territorial. La prospective 2040-2060 des transports et des mobilités réalisée par le CGEDD et France Stratégie¹ souligne que la neutralité carbone complète ne peut être atteinte qu'en associant une plus grande « sobriété des mobilités » (voyageurs et marchandises) aux progrès technologiques.

En Île-de-France, l'enjeu est notamment de promouvoir la proximité (et la logistique de proximité) dans les différents bassins de vie en déployant partout les aménités, les commerces, les services et les emplois : ce changement de paradigme est souhaitable pour mettre fin à la course entre un aménagement qui crée des besoins de déplacements et des politiques de transport visant à répondre à ces besoins.

La résilience de la région

Dans un monde en pleine mutation, renforcer la capacité de l'Île-de-France à se relever le plus vite possible des crises apparaît comme un enjeu majeur, dans un système territorial marqué par la multiplicité des acteurs. Nombre d'experts plaident pour une plus grande agilité, une plus grande fluidité, des coopérations inter-institutionnelles et inter-territoriales plus nombreuses, de nouvelles synergies public-privé-monde associatif et une plus grande reconnaissance des acteurs de terrain.

¹ Voir :

www.strategie.gouv.fr/publications/prospective-2040-2060-transports-mobilites-20-ans-reussir-collectivement-deplacements

2

Enjeux thématiques

2.1 Une région polycentrique, inclusive et productive

2.1.1 Une région polycentrique / organiser les grands bassins de vie et d'emploi

Le modèle polycentrique, un levier pour répondre aux défis de notre époque. Si le cœur de métropole a vocation à garder un rôle éminent dans le fonctionnement de la région-capitale, l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050 incite à promouvoir des bassins de vie¹ interconnectés et plus autonomes, où peut se déployer la « ville des polarités et des proximités ». L'enjeu est ainsi d'optimiser proximités et mobilités en s'appuyant sur un maillage renforcé en emplois, commerces et services, et en tirant parti du développement du télétravail.

Ce modèle de région polycentrique peut répondre aux attentes sociétales en termes de cadre de vie : quête du quartier et de la ville « à échelle humaine », refus de la congestion, désir de nature et de proximité, télétravail, recherche de logements à prix abordable (notamment pour les familles). En outre, la modernisation de la gouvernance francilienne (création de la Métropole du Grand Paris avec des EPT de plus de 300 000 habitants et des intercommunalités de plus de 200 000 habitants dans l'unité urbaine) constitue une étape vers l'affirmation de projets de territoires à l'échelle de grands bassins de vie infra-régionaux.

En parallèle, le métro circulaire du Grand Paris Express, véritable « réseau de réseaux », va garantir une meilleure connexion de banlieue à banlieue, et facilitera ainsi un fonctionnement plus solidaire des différents bassins de vie de la région-capitale.

Le modèle polycentrique, un objectif des schémas directeurs successifs. Dans la lignée des schémas directeurs ayant succédé au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) de 1965, le SDRIF de 2013 fait le pari d'un modèle polycentrique hiérarchisé : si Paris demeure le centre de la région métropolitaine, « de nouveaux quartiers et de nouvelles centralités émergeront ou se renforceront autour de plusieurs bassins de vie ». De son côté, l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) a mis en évidence, entre 2010 et 2016, que la structuration des grands territoires infra-régionaux était une priorité stratégique.

L'évaluation du SDRIF réalisée en 2019 a cependant montré que le polycentrisme reste un objectif lointain : le mono-centrisme pèse toujours lourdement sur l'organisation de la région-capitale².

¹ Un « bassin de vie » est entendu ici comme l'espace dans lequel se déroule la majorité des activités et des déplacements des habitants : habitat, emploi, équipements, services, commerces et loisirs. Il s'agit d'une notion plus large que celle des bassins de vie de l'Insee qui désigne « le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants » mais n'est pas adaptée aux espaces fortement urbanisés comme l'unité urbaine de Paris : ainsi, selon la définition de l'Insee, le bassin de vie parisien s'étend sur 33 % du territoire et abrite 91 % de la population régionale. Plusieurs études de la DRIEAT ont permis d'identifier, à l'intérieur de ce bassin parisien, des bassins secondaires organisés autour de pôles d'emploi multi-communaux.

² Dans son avis de février 2019, le CESER note que, dans la réalité, le polycentrisme progresse lentement. Extraits : « en matière de rééquilibrage du territoire francilien, la construction du polycentrisme hiérarchisé n'avance pas réellement » (...) « même s'il faut noter positivement l'affirmation des grandes polarités structurantes autour de Paris (Saclay, Versailles-St Quentin, St-Denis-Pleyel Roissy, Marne-la-Vallée), la concentration des bureaux, y compris par renouvellement du parc, s'effectue toujours au profit du quartier central des affaires autour de l'ouest parisien et de La Défense, les créations d'emplois se concentrent dans le cœur de métropole et les agglomérations des pôles de centralité qui structurent l'espace rural s'affaiblissent (...) »

Depuis les années 2000, le polycentrisme francilien a tendance à reculer

Le polycentrisme repose sur la structuration de bassins de vie où peut notamment se développer une certaine proximité entre lieux de résidence et lieux de travail.

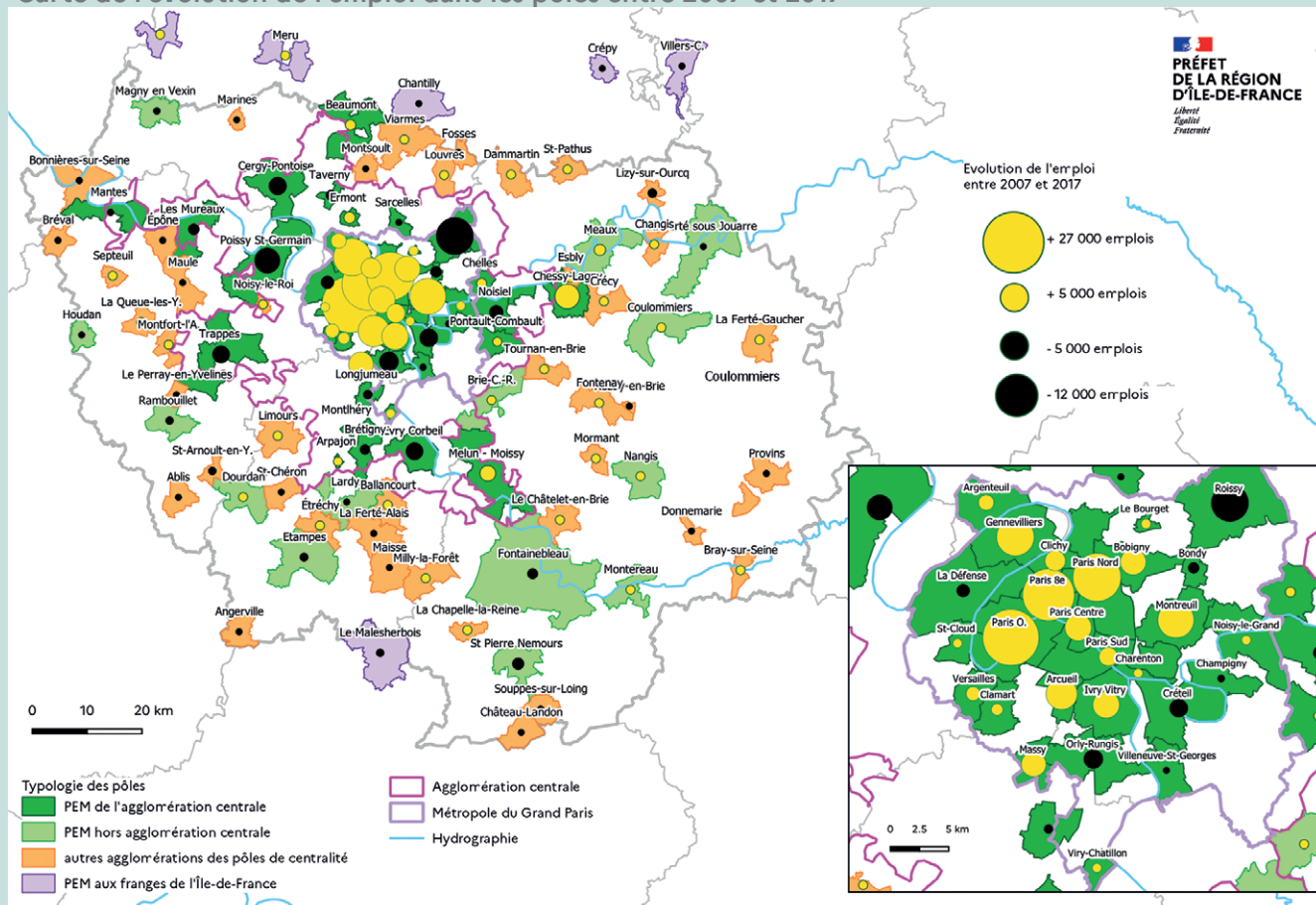
Or, après avoir progressé dans les années 1960-2000, avec la création des villes nouvelles et l'émergence de plusieurs polarités urbaines (Saint-Denis-Pleyel, Versailles-Saint Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée, Massy, Boulogne-Isly etc.), l'organisation polycentrique de l'Île-de-France s'est plutôt affaiblie au cours des deux dernières décennies. Les données analysées par la DRIEAT¹ montrent en effet une tendance à la concentration de l'emploi dans le cœur de métropole, tandis que la population se disperse (en tache d'huile) dans l'ensemble de la région.

L'emploi se concentre

Depuis le début des années 2000, qui marque une rupture de tendance, l'emploi régional a tendance à se concentrer dans les pôles parisiens et les pôles limitrophes (cf. carte ci-dessous).

Ces pôles centraux² (à l'exception notable du pôle de La Défense) ont capté l'essentiel (86 %) de la croissance de l'emploi depuis 2007 et augmenté ainsi leur part dans l'emploi francilien.

Carte de l'évolution de l'emploi dans les pôles entre 2007 et 2017



Hors Paris et pôles limitrophes, la plupart des pôles franciliens ont perdu des emplois entre 2007 et 2017. Le recul de l'emploi est particulièrement marqué dans les pôles de Cergy-Pontoise (- 2 700 emplois), Créteil (- 2 900), Orly-Rungis (- 3 200), Poissy-Saint-Germain (- 5 500) et surtout Roissy (- 12 000).

A l'opposé, les principales hausses d'emploi ont eu lieu dans les pôles de Massy-Les Ulis (+ 5 500) et Chessy-Lagny (+ 5 300).

¹ Voir notamment une étude de la DRIEAT (à paraître) sur l'évolution de l'emploi et de la population dans les pôles d'Île-de-France entre 1999 et 2017.

² Les analyses de la DRIEAT sont fondées sur le découpage en pôles d'emploi multicommunaux (défini en 2004 par le laboratoire Géographie-cités du CNRS pour le compte du PUCA, et actualisé en 2012 et en 2017 pour le compte de la DRIEAT) croisé avec le zonage du SDRIF (agglomération centrale, pôles de centralité, bourgs, villages et hameaux).

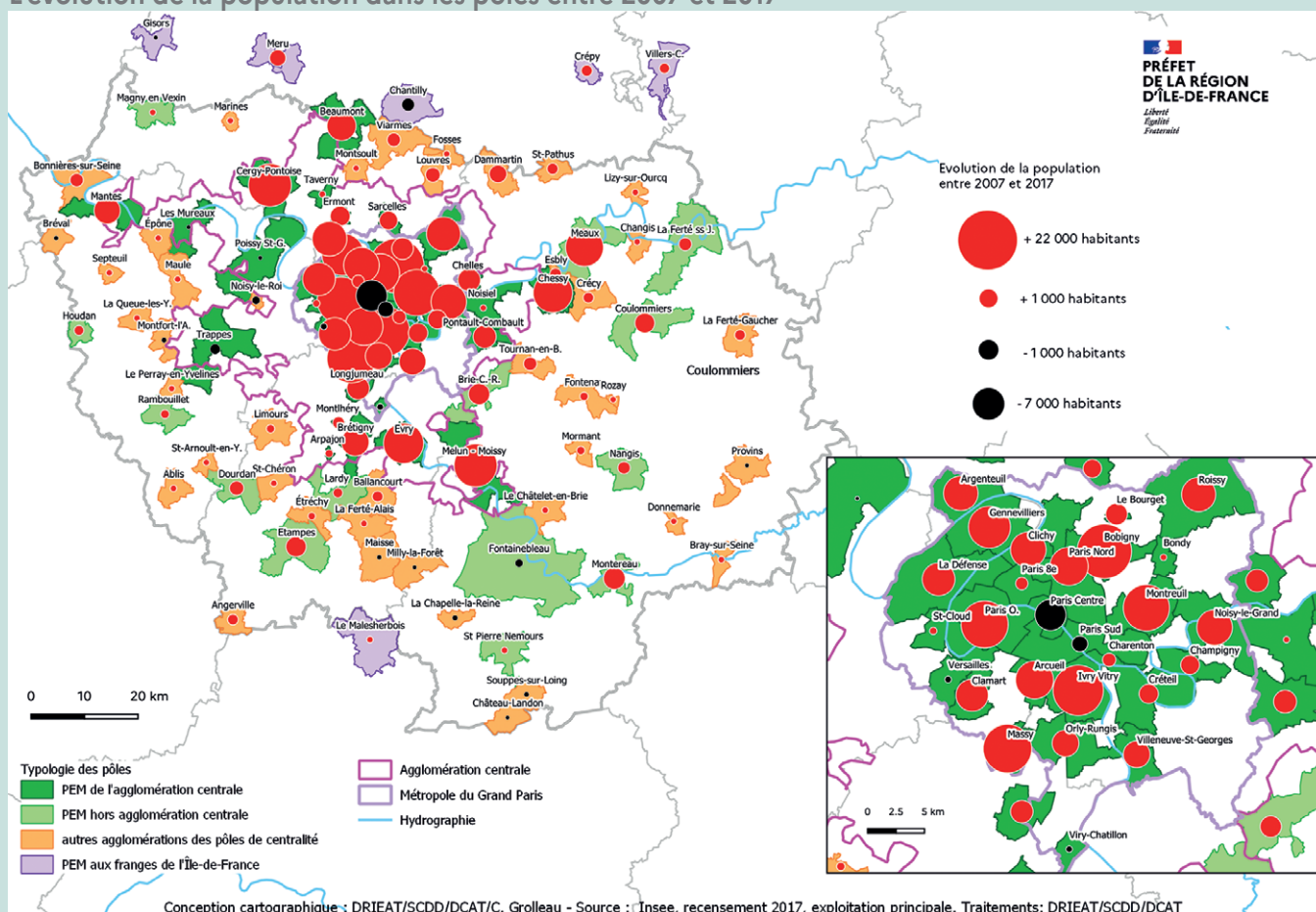
La population se disperse

A l'inverse de l'emploi, la population a poursuivi sa relative dispersion en tache d'huile, dans l'ensemble de la région, entre 2007 et 2017 (cf. carte ci-dessous). Tandis que Paris voyait son nombre d'habitants diminuer, les pôles limitrophes de Paris, en particulier ceux de Bobigny (+ 22 300 habitants), d'Ivry-Vitry (+ 19 200), et de Montreuil-Vincennes (+ 16 000), et plus largement ceux de la Métropole du Grand Paris, ont été les principaux bénéficiaires de la croissance démographique.

En dehors de la Métropole du Grand Paris, la plupart des pôles ont pu également bénéficier de cette croissance démographique. Les plus fortes croissances en volume de la population ont eu lieu dans les pôles de Cergy-Pontoise (+ 13 900 habitants), Melun-Moissy (+ 13 800), Evry-Corbeil (+ 12 000), Chessy-Lagny-sur-Marne (+ 11 600) et Meaux (+ 10 800).

Par ailleurs, il est à noter que la grande couronne a régulièrement accru son poids dans la population régionale entre 1990 et 2017 (progressant de 42 % en 1990 à 43,6 % en 2007, puis 44,1 % en 2017).

L'évolution de la population dans les pôles entre 2007 et 2017



Une tendance au découplage habitat-emploi

Entre 2007 et 2017, les dynamiques spatiales opposées de l'emploi et de la population ont entraîné un éloignement relatif croissant entre lieux de résidence et lieux de travail, qui va a priori à rebours des attentes des Franciliens. Ce découplage habitat-emploi affaiblit la structuration des bassins de vie de grande couronne, qui accentuent leur profil résidentiel et voient reculer leur base économique.

L'affirmation du modèle de région polycentrique appelle donc la définition, à l'échelle de ces bassins, de stratégies de revitalisation économique et de requalification urbaine.

Vers une région organisée en grands bassins de vie

L'enjeu est d'accélérer la transition d'un modèle de région-capitale concentrique et dense, toujours organisé autour de l'hyper-centralité parisienne, dont il convient de conforter le rayonnement en prenant en compte les nouvelles réalités climatiques et sociétales, vers une région véritablement polycentrique, formée d'un ensemble de bassins de vie et d'emploi dynamiques, structurés par des polarités internes et bien interconnectés entre eux.

Dans cette organisation, les grands territoires péri-métropolitains (Evry-Corbeil-Sénart ; Marne-la-Vallée ; Versailles-St Quentin-en-Yvelines-Massy-Saclay ; Cergy-Confluence/ Mantois-Seine aval ; Grand Roissy) seraient amenés à jouer un rôle-clé aux portes de la métropole.

De leur côté, les territoires ruraux peuvent devenir des vecteurs de la transition agro-écologique, écologique et énergétique, tout en proposant un cadre de vie agréable, grâce au réseau de villes moyennes et petites structurant des armatures territoriales à une échelle pertinente. Les parcs naturels régionaux sont autant de points d'appui solides.

Schéma de principe des grands bassins de vie de la région

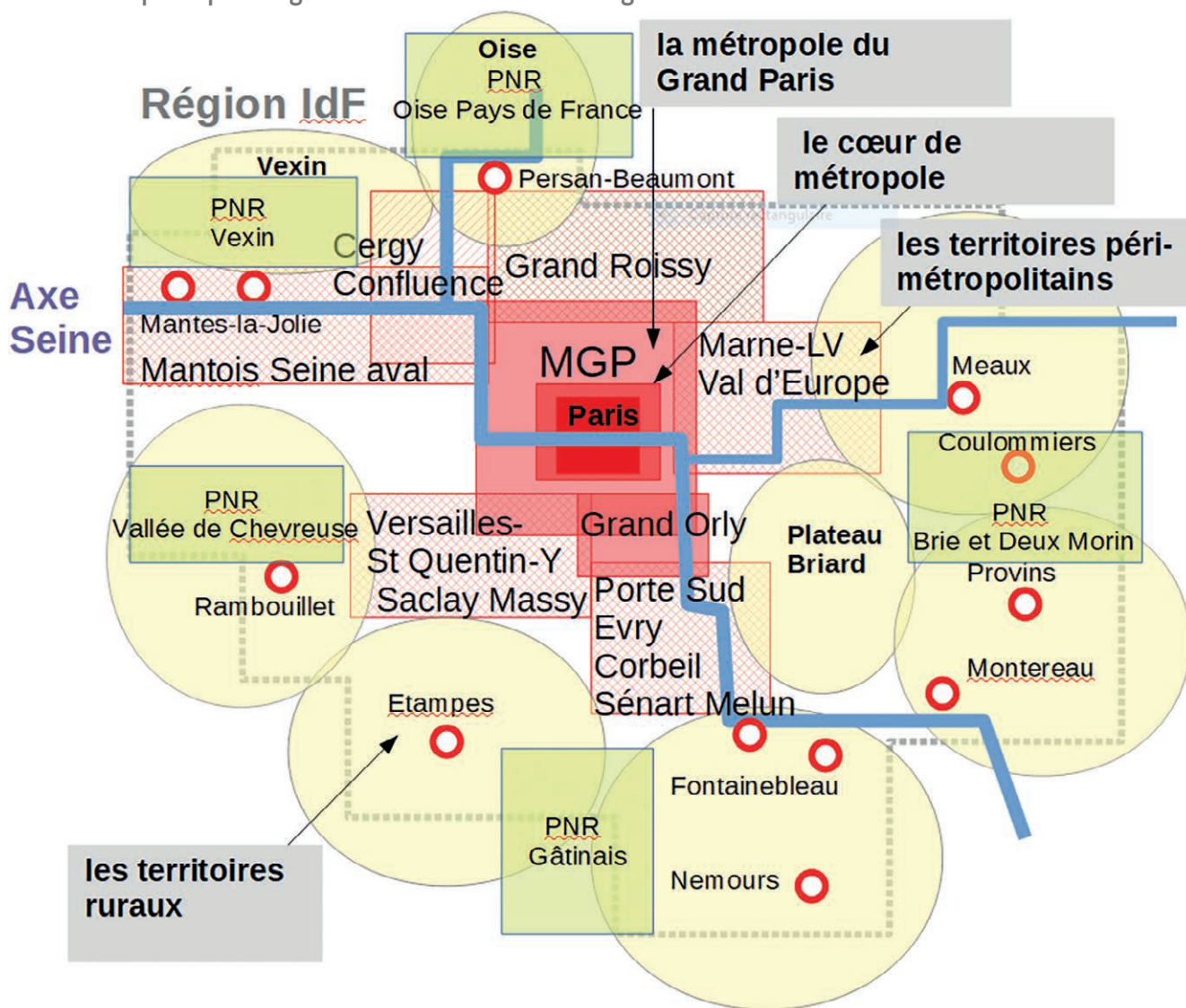


schéma : DRIEAT / SAD 2020

Dans la consolidation de cette organisation territoriale, le rôle-clé des intercommunalités, renforcé par les lois de décentralisation successives (dont la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration, dite loi « 3 DS ») doit être souligné. Les intercommunalités assurent notamment le pilotage des documents de planification d'échelle intercommunale, et la maîtrise de multiples outils d'aménagement.

Des grands territoires avec des enjeux spécifiques

(voir 3 Enjeux territoriaux)

Une typologie de grands territoires franciliens, auxquels s'appliquent des enjeux souvent différents, est proposée :

1 la métropole du Grand Paris est la pièce centrale du système polycentrique. Elle recouvre grosso modo l'agglomération dense, c'est-à-dire Paris et l'ensemble de la petite couronne, et rassemble environ 7 millions d'habitants.

En son sein, **le cœur de métropole** correspond grosso modo à la zone hyper-dense occupée par Paris et les communes limitrophes. Cette hyper-centralité régionale regroupe près de 3 millions d'habitants en 2017.

2 les territoires péri-métropolitains forment cinq « cadrans » qui structurent les parties moins denses de l'agglomération. Ils sont constitués des espaces urbains et péri-urbains situés entre la zone dense et les limites de la conurbation parisienne. Cette agglomération « légère », plus diffuse, accueille notamment les ex-villes nouvelles et plusieurs opérations d'intérêt national (OIN) : Marne-la-Vallée, Sénart, Paris-Saclay, Mantes-Seine Aval.

Chaque cadran rassemble de 500 000 à 700 000 habitants (soit l'équivalent d'une grande métropole de province¹). L'ensemble de ces territoires regroupe près de 4 millions d'habitants. La métropole du Grand Paris et les territoires péri-métropolitains constituent l'agglomération parisienne (ou l'unité urbaine de Paris au sens INSEE).

3 Les territoires ruraux s'étendent entre les territoires péri-métropolitains et les limites de la région et sont structurés par des villes moyennes de référence (Meaux, Coulommiers, Provins, Fontainebleau, Nemours, Montereau, Etampes, Rambouillet etc.). Bien que couvrant les trois quarts (76 %) de l'espace régional, ces territoires ne rassemblent que 10 % de la population francilienne (soit 1,2 millions d'habitants).

Le projet polycentrique régional a vocation à s'appuyer sur plusieurs axes.

2.1.1.a Promouvoir l'organisation des bassins de vie de la région

Relancer les projets de territoire à l'échelle des bassins de vie

Lors du processus de révision du SDRIF, le dialogue stratégique entre la Région et les différents grands territoires infra-régionaux (« grands territoires de dialogue » ou « grands territoires de projet ») doit permettre de relancer ou d'accélérer l'élaboration de projets de territoire à l'échelle des bassins de vie.

Dans ces grands territoires, les thématiques d'intérêt commun justifient des coopérations inter-territoriales renforcées : stratégies concertées d'aménagement et de développement économique, organisation des armatures commerciales et logistiques, élaboration de plans de paysage, organisation des bassins locaux de déplacements, mutualisation des grands équipements, développement des trames vertes et bleues, gestion de l'eau et du risque inondation, promotion des énergies renouvelables et de leur valorisation locale etc.

Une grande diversité de structures de gouvernance (pôle métropolitain, pôle d'équilibre territorial et rural, parc naturel régional etc.) et de documents de planification (SCoT, PLUI, PLH, PCAET, SAGE, plans de mobilité, schémas d'accueil des entreprises etc.) peut être mobilisée à cet effet.

Renforcer la planification stratégique et les coopérations inter-territoriales

La planification stratégique, en particulier les SCoT, permet d'installer des projets de territoire à l'échelle des bassins de vie. En outre, c'est en associant l'échelle régionale du SDRIF et celle de SCoT ayant vocation à couvrir, selon les termes de l'ordonnance du 17 juin 2020, l'échelle des bassins d'emploi et de mobilité, que peuvent se définir les réponses aux défis majeurs de la cohésion sociale, de la transition écologique et du renouveau économique.

¹ Certaines équipes de l'Atelier international du Grand Paris ont ainsi suggéré de créer des « métropoles aux portes de la métropole ».

Il convient en particulier d'**assurer une couverture complète de l'agglomération parisienne par les SCoT (à l'échelle de plusieurs intercommunalités)**, en particulier dans les territoires péri-métropolitains, où les enjeux sont particulièrement forts. C'est l'une des conditions pour qu'un dialogue équilibré puisse s'engager avec la Métropole du Grand Paris, qui s'organise autour de son propre SCoT. Sachant que le Grand Roissy dispose déjà d'un SCoT, l'accent est à mettre sur l'élaboration de SCoT à l'échelle des cadrans est (Marne-la-Vallée-EuroDisney), sud-est (Evry-Corbeil-Sénart-Melun-Juvisy), sud-ouest (Versailles-St Quentin-en-Yvelines-Saclay-Massy), et nord-ouest (Cergy-confluence-vallée de l'Oise-Paris).

Il conviendra aussi de promouvoir la **structuration des territoires ruraux autour de villes moyennes** jouant le rôle de pôle de référence (Fontainebleau, Provins, Meaux, Nemours, Rambouillet etc.).

Cet effort en faveur de la planification stratégique ne prendra tout son sens que si se généralise en parallèle l'élaboration de documents de planification intercommunaux, avec en premier lieu un rattrapage à effectuer pour les **Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi)**, encore trop peu nombreux.

Dans ce contexte de déploiement partiel des SCoT et des PLUi, qu'il convient de renforcer, le futur SDRIF devra pouvoir se décliner à des échelles et dans des documents de planification très divers : dans des SCoT, qu'il doit aider à promouvoir, et des documents d'urbanisme d'échelle communale, pour lesquels il doit fournir un cadre suffisamment fort. En tout état de cause, en l'absence de ces documents, le SDRIF joue un rôle de régulateur majeur.

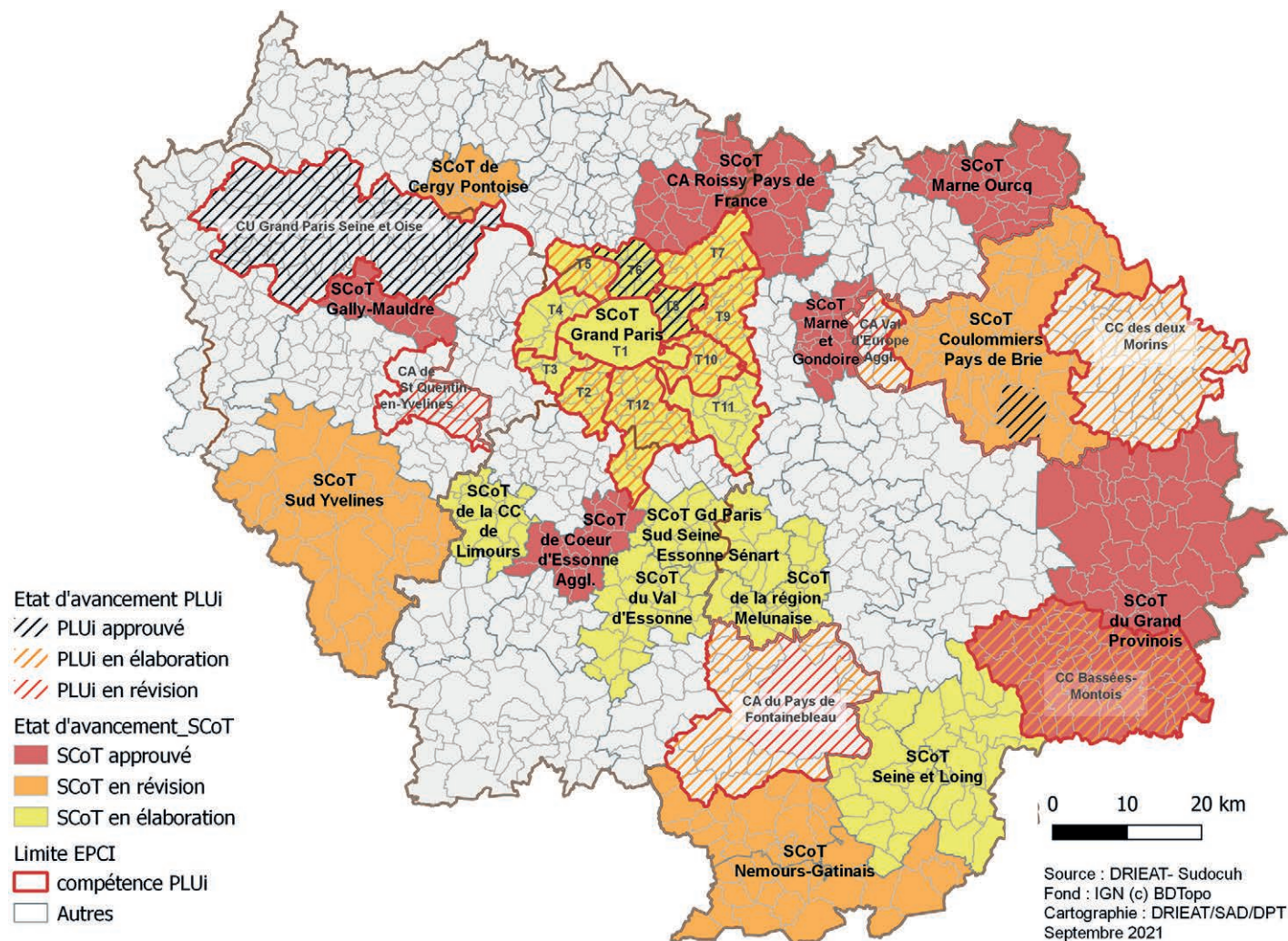
En Île-de-France, la planification stratégique progresse lentement

La couverture du territoire régional par des documents de planification stratégique (en particulier par les SCoT) reste très partielle. Si le SCoT de la Métropole du Grand Paris sera particulièrement structurant pour l'agglomération parisienne, les seize autres SCoTs opposables ou en élaboration couvrent moins de la moitié du territoire régional restant, et la majorité d'entre eux sont élaborés à l'échelle d'un seul EPCI. Il existe ainsi de nombreuses zones blanches, y compris sur certains territoires péri-métropolitains, où les enjeux sont très forts.

De même, l'élaboration des PLU intercommunaux (PLUi) ne progresse que lentement. Si la loi a attribué aux établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris la compétence PLUi, la planification à l'échelle communale reste la norme sur une grande partie de l'Île-de-France. Dans la plupart des intercommunalités, une minorité de blocage s'est exprimée contre la prise de compétence. La dynamique d'élaboration des PLUi est récente et il existe donc peu de PLUi opposables : 7 dont 4 infra-EPCI (suite à des évolutions des périmètres des intercommunalités). 8 sont en élaboration, dont 6 au sein de la Métropole du Grand Paris.

Pourtant, l'échelle supra-communale est la plus pertinente pour définir un projet de territoire puis le mettre en œuvre au travers d'un document de planification. A l'échelle intercommunale, le PLUi permet ainsi d'articuler de façon cohérente différentes politiques publiques (urbanisme, habitat, mobilité, environnement, paysages, activités économiques, équipements...) et de renforcer leur durabilité. Le SCoT permet quant à lui de développer et définir une vision stratégique à l'échelle plus large des bassins d'emploi et de mobilité. Ainsi, les grands défis à relever lors de la période 2020-2040 appellent une relance des dispositifs de planification intercommunale et inter-territoriale.

État des schémas de cohérence territoriales et PLUi en Île-de-France



2.1.1.b Valoriser le potentiel de développement de territoires prioritaires

Les opérations d'intérêt national (OIN) valorisent le potentiel de plusieurs territoires prioritaires d'intervention, en recherchant un équilibre entre orientations nationales et enjeux locaux.

Chaque OIN porte des enjeux spécifiques, mais toutes contribuent à la structuration ou à la revitalisation de territoires prioritaires. Les OIN franciliennes¹ sont présentes à la fois dans la métropole et dans les territoires péri-métropolitains, là où les enjeux économiques, urbains et sociaux sont très forts : les établissements publics d'aménagement (EPA) y mettent en œuvre des projets d'aménagement qualitatifs et innovants.

L'enjeu des prochaines années sera, dans ces territoires, de définir des stratégies de développement s'inscrivant dans des projets de territoire partagés. L'aménagement de quartiers multi-fonctionnels desservis par les transports en commun, ainsi que les stratégies de développement économique devront s'articuler avec des objectifs de sobriété foncière et de restauration des écosystèmes.

¹ L'Île-de-France compte 20 opérations d'intérêt national de différente nature (OIN « aménagement », OIN associées aux aéroports, OIN dédiées aux JO 2024). Citons par exemple : La Défense-Seine-Arche, Orly-Rungis-Seine-amont, Jeux Olympiques et Paralympiques, Saclay, Marne-la-Vallée, Sénart, Mantois Seine-Aval.

Les opérations d'intérêt national sont des leviers de développement au sein de secteurs d'aménagement prioritaires pour l'État. Selon les territoires, les OIN ont pour objet, grâce à l'action des EPA et de l'Etablissement public foncier d'Île-de-France, soit de promouvoir le renouvellement urbain à l'échelle de grands territoires, soit d'organiser des développements urbains en extension à proximité des réseaux de transports structurants, avec des objectifs de sobriété foncière, de développement de l'agriculture péri-urbaine et d'accès à des espaces naturels et forestiers.

Orly-Rungis-Seine-Amont

Situé le long de la Seine en amont de Paris, sur de vastes emprises industrielles et techniques souvent en déshérence, Orly-Rungis-Seine Amont vise à révéler le paysage et créer une nouvelle qualité urbaine, en s'appuyant sur les fortes potentialités de développement du territoire (et notamment un foncier potentiellement mutable parmi les plus étendus de la petite couronne).

Les principaux secteurs d'intervention sont actuellement :

- les Ardoines, où les nouveaux quartiers représentent un potentiel de 8 000 logements et 20 000 emplois, et où se mêlent des enjeux d'innovation pour l'industrie et la logistique de demain, ainsi que de résilience du territoire face au risque inondation ;
- le nord de l'aéroport d'Orly, où, dans un territoire caractérisé par la juxtaposition de grandes plaques mono-fonctionnelles d'activités, l'enjeu est de réussir la transformation de l'armature urbaine afin de permettre des évolutions plus qualitatives, comportant une nouvelle vocation résidentielle (secteur du Sénia) ;
- le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges, objet d'une stratégie globale de requalification urbaine.

La Défense Seine Arche

La Défense Seine Arche est le quatrième quartier d'affaire mondial avec la première concentration tertiaire d'Europe continentale et la deuxième concentration d'emploi tertiaire régional derrière Paris. Dans le nouveau contexte né de la crise sanitaire et économique, qui oblige à repenser l'immobilier de bureaux, ce quartier doit se renouveler en profondeur pour conserver son attractivité. Ainsi, Paris La Défense souhaite en faire le « premier quartier d'affaire post-carbone » au monde. Pour l'État, il s'agit de réussir la transformation du quartier sur lui-même. D'un ensemble hors-sol, construit sur dalle dans les années 60, il faut le faire évoluer en centralité urbaine, créer un lieu de vie, en reconnexion avec les communes avoisinantes.

A cet effet, il sera nécessaire de trouver un nouvel équilibre programmatique entre les bureaux et les logements sur les nouvelles constructions, et de définir une stratégie de renouvellement urbain en améliorant la mixité sectorielle et fonctionnelle du quartier. Les quelques espaces naturels présents aux franges de La Défense (Seine, parcs, etc.) devront être valorisés. Enfin, les modes de transports alternatifs à la voiture devront être repensés, en particulier : utiliser le potentiel offert par les transports en commun, et développer l'utilisation des modes actifs et du vélo.

Porte sud du Grand Paris

Cette OIN de nouvelle génération marque l'accompagnement de l'État au sud-est de l'agglomération parisienne, le long de la Seine, où les enjeux de cohésion sociale, de requalification urbaine et de rebond économique sont très forts.

L'OIN s'étend sur le périmètre de cinq communes dans le cœur urbain dense, et se conjugue avec un contrat d'Intérêt National (CIN). L'objectif est d'accélérer le développement métropolitain du territoire, en prenant appui sur ses atouts, notamment les équipements structurants (université d'Évry Val d'Essonne, pôle génomique), les disponibilités foncières (dont celle de l'hippodrome), et la richesse des aménités paysagères. Aujourd'hui, le projet partenarial d'aménagement, en cours de finalisation, souhaite redynamiser le centre urbain d'Évry-Courcouronnes et de Corbeil-Essonnes.

D'importantes opérations de renouvellement urbain ont également été engagées à Grigny (OIN d'aménagement et OIN de requalification de copropriétés dégradées – ORCOD-IN - du quartier dit « Grigny 2 »). L'opération de la Grande Borne, qui s'étend sur 28 ha, a pour objectif de transformer le quartier, en s'appuyant notamment sur le désenclavement (arrivée du TZEN 4 et du tram-train T12).

Sénart

Depuis sa création, Sénart a permis d'accueillir une partie de la croissance démographique et économique régionale. Les 10 communes de l'OIN de Sénart appartiennent depuis le 1^{er} janvier 2016 à la communauté d'agglomération Grand Paris Sud.

Aujourd'hui, tandis que le Carré de Sénart s'affirme progressivement comme une nouvelle centralité urbaine, le territoire tend à équilibrer le développement résidentiel par un développement économique dynamique (de 800 à 1 000 emplois créés par an ces dix dernières années). La volonté de valoriser un pôle industriel autour de l'aérodrome de Villaroche en constitue l'un des marqueurs, tout comme la présence à Sénart de deux sites industriels franciliens « clés en main ». Sur le territoire de l'ancienne ville nouvelle, d'importantes réserves foncières constituent un levier qui doit être mis au service d'un nouveau projet urbain, paysager et agricole, à intégrer dans un projet de territoire à la grande échelle de la lisière sud-est de l'agglomération parisienne.

Marne-la-Vallée / Val d'Europe / VDO

Marne-la-Vallée / Val d'Europe est une agglomération de plus de 400 000 habitants au rôle-clé dans l'équilibre spatial et fonctionnel de l'Île-de-France. Dès l'origine de la ville nouvelle, EpaMarne, puis EpaFrance à partir de 1987, ont défini les grandes lignes de l'urbanisation du territoire, et s'appuient aujourd'hui sur quatre opérations d'intérêt national : Val Maubuée, Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Villages Nature.

Ce territoire de conception linéaire est-ouest, moteur pour la production de logements en Île-de-France, doté également de pôles économiques majeurs, va bénéficier grâce au Grand Paris express d'une desserte en rocade. En outre, deux périmètres de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) couvrent près de 5 830 hectares d'espaces naturels agricoles et forestiers protégés.

L'aménagement du Val d'Europe autour de Disneyland Paris fait l'objet d'une convention signée en 1987 entre l'État, la Walt Disney Company et d'autres acteurs (notamment la Région et le Département), complétée par un avenant d'octobre 2020, qui prévoit la prolongation de la convention jusqu'en 2040. La convention prévoit un fort développement urbain qui est aujourd'hui à mi-parcours : à l'avenir, la population devrait doubler dans ce secteur.

Au sud-est de la Métropole du Grand Paris, un projet urbain et paysager d'envergure (qui a fait l'objet d'un contrat d'intérêt national en 2018) se déploie sur la friche autoroutière de la « voie de desserte orientale » (VDO), une réserve foncière exceptionnelle (près de 200 hectares libres ou mutables sur 15 kilomètres et répartis sur cinq communes).

Paris-Saclay

La création d'un cluster scientifique et technologique innovant de rang mondial sur le plateau de Saclay est un événement majeur, qu'il convient d'accompagner en articulant les stratégies urbaines des différents territoires composant cet « archipel urbain » plus large, et très attractif, qui se déploie jusqu'à Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy.

Le projet d'aménagement de Paris-Saclay a pour objectif de développer des quartiers mixtes et attractifs, et de constituer un quartier-campus vivant et diversifié, accueillant un large réseau d'établissements d'enseignement supérieur. Une zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF) a été créée. La question de la mobilité est centrale, tant pour relier les pôles urbains proches entre eux, que pour rejoindre les grands hubs de transports (Massy émerge comme pôle majeur d'interconnexion, Orly, Roissy CDG) et se connecter à la métropole du Grand Paris.

S'agissant du plateau de Satory, les disponibilités foncières (120 hectares mutables) offrent d'importantes perspectives pour un aménagement associant habitat et activités économiques.

Seine Aval

Le territoire de Seine Aval, frappé par la désindustrialisation dès les années 70, s'étend sur 50 km le long de la vallée de la Seine, avec des centres urbains fortement dotés en logements sociaux, des quartiers pavillonnaires et une qualité de vie appréciée.

La mobilisation des acteurs locaux a conduit à la création d'une OIN en 2008, visant à améliorer l'attractivité du territoire et à accélérer le rebond économique, aussi bien dans les spécialités en transition (automobile, chimie, aéronautique) que dans les secteurs de pointe (espace, écoconstruction, logistique). La requalification des friches est un levier majeur d'intervention (environ 60 friches représentant une surface approximative de 800 ha). Les enjeux de rénovation urbaine, très présents dans certains secteurs urbains, comme au Val-Fourré à Mantes, font l'objet d'une attention particulière. L'OIN Seine Aval vise également à développer les projets portuaires suivants: aménagement du Port Seine Métropole Ouest (PSMO), extension du port de Limay et du port de Triel-sur-Seine.

A horizon 2024, le territoire sera relié à la métropole du Grand Paris par la future ligne EOLE. Elle desservira la ZAC Mantes Université, opération phare de l'EPA Mantois Seine Aval, pour aménager un nouveau quartier urbain actif et équilibré.

2.1.1.c Assurer une répartition plus équilibrée des emplois, des commerces et des services

Le polycentrisme repose sur la structuration de bassins de vie où peut se développer une certaine proximité entre lieux de résidence, lieux de travail, commerces et services, lieux de loisirs et de détente. Pour fonctionner de manière plus autonome et plus efficace, ces territoires doivent prévoir la mise en place des équipements urbains servants nécessaires (plateformes de tri et recyclage des déchets, collecte des bio-déchets, stations d'épuration et d'assainissement, etc.) ainsi que d'armatures de logistique durable. Il conviendra aussi de tendre vers une plus grande autonomie énergétique des différents bassins de vie.

Définir des trajectoires de réduction des déséquilibres habitat-emploi

Le SDRIF doit tout à la fois prendre en compte l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050, et répondre à la quête de proximité des habitants : il lui faut proposer des orientations permettant de rapprocher lieux d'habitat, de travail et de loisirs¹ dans les différents bassins de vie et d'emploi.

Le centralisme historique conserve son poids : en 2017, la Métropole du Grand Paris (MGP) concentre 58 % de la population et 69 % des emplois franciliens. S'agissant des équilibres habitat-emploi, le dernier recensement de la population de l'INSEE confirme que les écarts de taux d'emploi² entre les départements restent très importants : les taux d'emploi sont très élevés à Paris (1,48 emploi par actif) et dans les Hauts de Seine (1,15 emplois par actif), alors qu'ils sont inférieurs à 0,8 dans tous les autres départements d'Île-de-France. Or c'est dans les territoires qui ont les plus faibles taux d'emploi que les durées de transports sont les plus longues pour les résidents³

L'enjeu, outre la réduction des émissions de GES, est d'éviter la saturation des réseaux de transport : une étude de la DRIEA montre qu'un scénario qui amorcerait un début de rééquilibrage de la répartition d'emplois à l'horizon 2030, notamment en faveur de certains pôles de l'est de la métropole, améliorerait les conditions de déplacement des Franciliens⁴.

Si le SDRIF de 2013 a bien posé de grands principes de rééquilibrage, leur traduction reste imprécise, en termes d'objectifs et de mesures concrètes. On observe une tendance récente à l'aggravation des déséquilibres, perceptible depuis les années 2000, qui se traduit par une repolarisation des emplois tertiaires, déjà hyper-concentrés au centre et à l'ouest de l'agglomération parisienne, parallèlement à une poursuite de la dispersion de la population, en particulier vers l'est (voir ci-dessus). C'est ainsi que certains territoires, notamment à l'est et dans les territoires ruraux, voient leur base économique s'affaiblir et se résidentialiser de plus en plus.

¹ L'attente sociétale est forte : une enquête réalisée en avril 2021 par le Forum Vies mobiles et La Fabrique Ecologique montre que 93 % des sondés souhaitent, notamment pour éviter les mobilités contraintes, « une répartition plus équilibrée des emplois » dans la région.

² Le taux d'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois offerts sur un territoire et le nombre d'actifs qui y résident. Il permet de mesurer l'équilibre habitat-emploi.

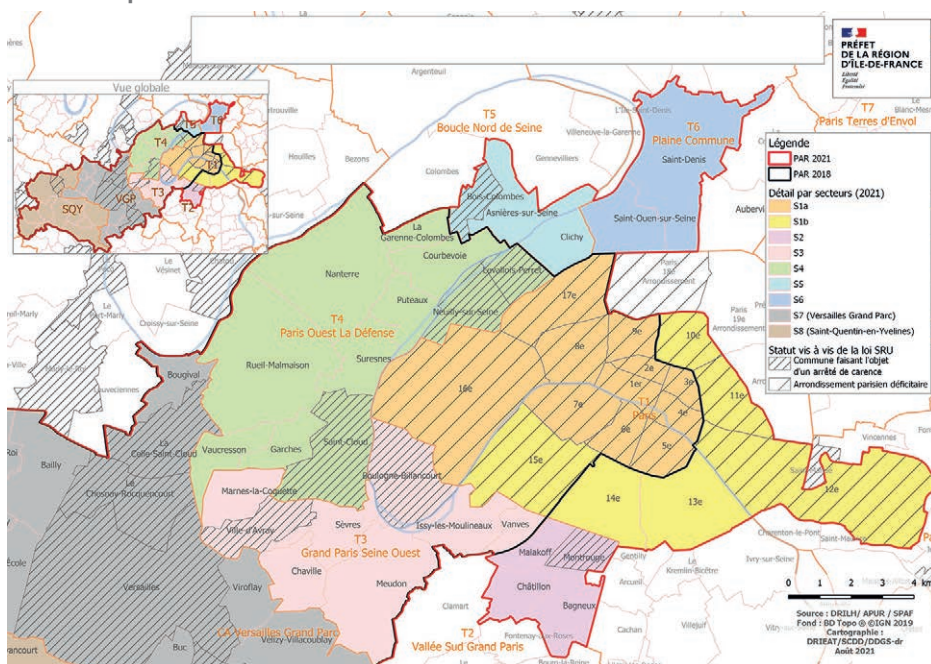
³ « Les navettes en Île-de-France et dans le Bassin Parisien » / étude DRIEA, janvier 2012
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/navettes-les-en-ile-de-france-et-dans-le-bassin-a3697.html?id_rubrique=67

⁴ Voir l'étude « La répartition des emplois en Île-de-France : un élément à prendre en compte pour améliorer les conditions de déplacement », DRIEA, 2017

Au travers de la **procédure de l'agrément de l'immobilier d'entreprise**¹, spécifique à l'Île-de-France (art. L510-1 du code de l'urbanisme), l'État s'efforce d'atténuer ces déséquilibres en définissant des orientations pour l'implantation des bureaux, entrepôts logistiques et locaux d'activités et centres de données :

- S'agissant des bureaux, un « périmètre d'attention renforcée » a été établi, où la création de surfaces nouvelles de bureaux doit s'accompagner d'un effort renforcé de création de surfaces de logements. A la suite d'une concertation avec les professionnels et les territoires concernés, des évolutions ont été adoptées en septembre 2021 :

Carte du périmètre d'attention renforcée de l'État



- révision du périmètre d'attention renforcée (PAR) ;
- renforcement du principe général de mixité logements-bureaux pour le recyclage des fonciers d'une certaine taille dans le tissu diffus mixte non contraint ;
- renforcement des compensations dans les communes carencées selon la loi SRU ;
- mise en place d'un comité de pilotage des équilibres bureaux/logements sur le secteur de La Défense ;
- attention particulière relative au bilan carbone des opérations tertiaires.
- S'agissant des entrepôts logistiques et des locaux d'activités, les orientations pour l'instruction des demandes d'agrément ont été actualisées, en ce qui concerne notamment :
 - le contexte lié à la loi climat-résilience et à la charte d'engagements réciproques de juillet 2021 entre l'État et les acteurs de l'immobilier logistique regroupés au sein de l'association Afilog ;
 - le rappel des objectifs liés au SDRIF en vigueur, à savoir polariser les développements autour des sites multimodaux, favoriser la densification des entrepôts et locaux d'activités déjà existants et apprécier les équilibres territoriaux au regard des objectifs de production de logements ;
 - l'explicitation des attendus en matière de sobriété foncière, renforcés par les dispositions de la loi climat-résilience.
- S'agissant des centres de données (data-centers), des orientations pour l'instruction des demandes d'agrément ont été récemment définies. Elles sont précisées au point 2.1.3.d de la présente note d'enjeux.

Il est préconisé :

- que la Région, en lien avec l'État, la Métropole du Grand Paris et les intercommunalités, assure un suivi régulier des équilibres habitat-emploi ;
- que la Région, en lien avec l'État, pose des principes, inspirés de la procédure d'agrément, de rééquilibrage par bassin de vie et d'emploi, ou par intercommunalité, devant être affinés et déclinés dans les documents d'urbanisme infra-régionaux.

La proximité doit être recherchée à toutes les échelles territoriales, y compris à l'échelle plus locale des quartiers.

Le zonage et la séparation rigide des fonctions ne sont plus adaptés à la ville moderne. Il convient donc que soit promue la mixité et la diversité de ces fonctions (lieux de résidence, lieux de travail, commerces, activités, équipements et services urbains, espaces de nature) dans les quartiers existants, ainsi que dans ceux à construire dans les opérations d'aménagement, et en particulier dans les futurs quartiers de gares.

¹ Voir : www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/orientations-de-la-prefecture-de-region-pour-l-a5540.html

Il convient notamment de veiller à réserver les fonciers et les sites nécessaires à la réalisation de l'ensemble des équipements et services urbains nécessaires au bon fonctionnement des bassins de vie : plateformes de tri et de recyclage des déchets, stations d'épuration et d'assainissement de l'eau, stations électriques, hôtels logistiques etc.

Il est **préconisé** :

- d'éviter l'hyper-concentration des emplois tertiaires au centre et à l'ouest de l'agglomération et de préserver le logement dans ces territoires :
 - d'identifier, en lien avec l'État, des périmètres de vigilance régionaux pour les équilibres habitat-emploi, en appliquant des critères à l'échelle communale (taux d'emploi supérieur à 1 + évolution défavorable du ratio surfaces de logements/surfaces de bureaux) ;
 - de mettre en place des dispositifs de rééquilibrage au sein de ces périmètres ;
- de renforcer l'offre d'emplois dans les territoires dont la base économique est fragilisée, notamment en régénérant les grandes centralités secondaires (voir parties ci-dessous) ;
- de promouvoir des stratégies de développement et d'aménagement économique à l'échelle des bassins de vie et d'emploi (voir partie dédiée « Une région productive » ci-dessous) ;
- d'organiser les armatures commerciales et logistiques à l'échelle des bassins de vie (voir partie ci-dessous) ;
- de promouvoir la diversité des fonctions urbaines à l'échelle des quartiers, qu'ils soient déjà existants ou à construire (en particulier les quartiers de gares), et de limiter les logiques de zonage dans les documents d'urbanisme locaux ;
- de réserver les fonciers et les sites nécessaires aux équipements et services urbains ;
- de promouvoir des stratégies de rééquilibrage de l'offre de logements.

Organiser les armatures commerciales et logistiques

Le commerce (et la logistique associée) est un facteur d'attractivité et de dynamisme essentiel pour les territoires : il donne accès aux services du quotidien ; il permet la proximité, l'animation urbaine et la convivialité ; il a aussi des impacts sur l'emploi et les mobilités.

Un paysage commercial fragmenté et en pleine évolution. Plusieurs évolutions sont notables :

- les commerces de proximité de centres-villes connaissent un certain regain, mais dans le même temps la fragilisation de nombreux centres-villes se poursuit, avec des commerces traditionnels qui périclitent ;
- le grand commerce périphérique des hypermarchés représente encore une part significative de l'ensemble du commerce de détail, avec des surfaces d'hyper-discount qui se maintiennent ; les nouveaux projets, souvent de très grande dimension, cherchent à associer commerce, restauration, loisirs et culture ;
- le développement du e-commerce et des achats sur internet, avec l'arrivée de nouveaux opérateurs issus de la grande logistique, bouleverse l'organisation du système commercial et inaugure de nouveaux modèles. Pendant la crise sanitaire, un type de commerce nouveau, connu sous le nom de « dark store », s'est rapidement développé dans la ville dense.

Tout comme le SDRIF en vigueur, le SDRIF révisé a vocation à définir de grands cadrages, afin d'orienter les activités commerciales vers davantage de durabilité : il s'agit de renforcer le polycentrisme, la sobriété foncière et l'optimisation des mobilités et de la logistique. Ces grands cadrages ont vocation à être déclinés plus finement à l'échelle des bassins de vie dans les SCoT, afin d'organiser des armatures commerciales et logistiques durables¹.

La nouvelle donne induite par la loi « Climat et résilience » d'août 2021. La loi « Climat et résilience »² pose un principe général d'interdiction des implantations commerciales qui entraîneraient de l'artificialisation des sols, en particulier dans les périphéries urbaines. L'artificialisation est ainsi interdite pour les projets commerciaux de plus de 10 000 m² de surface de vente³.

La loi crée également un volet logistique dans les documents d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) des SCoT, qui doit devenir **un instrument privilégié d'organisation des armatures logistiques locales** (voir [partie 2.4 « Une région maillée et interconnectée »](#))

¹ Les documents d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) des SCoT déterminent les conditions d'implantation des constructions commerciales.

² Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

³ avec des dérogations possibles. Voir Art. L752-6 CU issu de l'article 215

Le SDRIF en vigueur a déjà posé plusieurs principes utiles. La préférence est donnée à la réhabilitation des polarités commerciales existantes. La localisation des commerces et équipements structurants doit avoir un effet de dynamisation et de rééquilibrage sur les territoires, y compris pour résorber les inégalités sociales et territoriales. Par ailleurs, ces équipements ne doivent pas déstabiliser l'offre commerciale existante. Enfin, ils doivent être desservis par les transports en commun. Il convient de conforter et compléter ces orientations.

Il est **préconisé**, dans la continuité du SDRIF actuel :

- d'inciter à organiser des armatures commerciales et logistiques finement maillées et hiérarchisées à l'échelle des bassins de vie ;
- de favoriser la revitalisation des centres-villes, en renforçant les complémentarités entre l'offre qui y est développée et celle des implantations périphériques ;
- de créer, maintenir ou développer les emplacements dédiés aux commerces de proximité dans les espaces urbains, notamment en pied d'immeuble (« rez-de-chaussée actifs »), y compris dans les quartiers défavorisés, et dans les opérations d'aménagement, et notamment dans les quartiers de gares ;
- de maîtriser le développement des « dark stores » en milieu urbain dense, lorsqu'il est susceptible de déstabiliser le commerce de proximité ;
- de privilégier, en application de la loi « Climat et résilience », la restructuration et la densification des zones commerciales existantes, et interdire (sauf dérogation) les implantations commerciales diffuses de plus de 10 000 m² de surface de vente ;
- de favoriser la transformation des grandes zones commerciales en déprise, pour créer des quartiers pluri-fonctionnels, lorsque les conditions s'y prêtent (localisation urbaine, desserte en transports en commun etc.) ; pour installer des activités logistiques, en vue d'accompagner l'essor du commerce de vente à distance, lorsque les conditions s'y prêtent ;
- d'optimiser/mutualiser les surfaces consacrées au stationnement dans les zones commerciales ;
- de localiser prioritairement les nouvelles implantations commerciales sur des sites bien desservis en transports collectifs et déjà urbanisés ;
- de promouvoir ou conforter l'implantation, dans le cadre de l'aménagement des quartiers de gares du Grand Paris Express, de centralités commerciales associées à des programmes et des espaces publics de qualité ;
- d'inciter à organiser des chaînes logistiques complètes à l'échelle des bassins de vie, articulées avec les plateformes multimodales régionales ;
- de réserver des emplacements dédiés à la logistique au plus près des lieux de consommation, en dehors des espaces naturels, agricoles et forestiers ; et de favoriser la logistique urbaine « légère » et non-polluante (VAE, cycles, barges flottantes...).

Assurer aux habitants une égalité d'accès aux services essentiels

La proximité et l'accessibilité doivent être recherchées à toutes les échelles du territoire régional, et pour tous les types d'équipements : santé, culture, équipements sportifs, espaces verts et de loisirs. La Région a un rôle particulier à jouer dans la localisation et la rationalisation des grands équipements structurants, mais aussi dans le maillage du territoire en équipements et services de proximité.

L'offre de soins de proximité (médecins généralistes, infirmiers, santé mentale, etc.), indispensable notamment pour répondre aux besoins de santé des groupes sociaux moins favorisés, est répartie de manière très inégalitaire sur le territoire. Le SDRIF devra s'attacher à définir des principes permettant de rééquilibrer l'offre, en favorisant notamment la présence d'offre de soins de premiers secours (maisons et centres de santé, centres médico-psychologiques, cabinets infirmiers...) et d'accompagnement médico-social (établissements ou services), en particulier dans les territoires prioritaires d'intervention publique (OIN, quartiers NPNRU, pôles de centralité etc.).

2.1.1.d Conforter les centralités existantes et en faire émerger de nouvelles

La vigueur du polycentrisme régional dépend largement de l'attractivité des grandes centralités secondaires de l'agglomération et des villes des territoires ruraux.

Donner un nouvel élan aux grandes centralités secondaires de l'agglomération. Dans la lignée du schéma directeur Delouvrier de 1965, plusieurs « pôles restructurateurs » de proche banlieue ont été créés dans les années 1970 (dont La Défense¹), ainsi que les villes-préfectures de Bobigny, Créteil et Nanterre, et huit (puis finalement cinq) villes nouvelles en seconde couronne. L'objectif était d'installer des centralités puissantes proposant commerces, équipements et services de haut niveau pour compléter l'hyper-centralité parisienne.

Il est à noter que l'ex-« pôle restructurateur » de La Défense, devenu le premier quartier d'affaires d'Europe continentale, a engagé récemment une réflexion prospective pour redéfinir son projet stratégique.

Certaines de ces centralités, marquées par l'héritage urbain des années 70, se trouvent aujourd'hui dans des situations urbaines et sociales difficiles, qu'il s'agisse de villes-préfecture (Bobigny, Créteil) ou d'ex-villes nouvelles (Cergy-Pontoise, Evry, secteurs I et II de Marne-la-Vallée). Elles sont confrontées à des phénomènes de vieillissement simultané des bâtiments, des infrastructures et des espaces publics (dalles, zonings, parkings, centres commerciaux etc), et leurs formes urbaines peinent à évoluer pour répondre aux attentes actuelles.

Elles doivent retrouver les qualités d'agrément de lieux du vivre-ensemble proposant cafés, commerces, restaurants, autour d'espaces publics soignés, afin de former les nouvelles « places du Grand Paris », susceptibles de redevenir des lieux de référence pour les bassins de vie environnants. Ce chantier de grande ampleur, engagé à Cergy-Pontoise (opération Grand Centre) ou amorcé à Evry, mérite un soutien affirmé.

Promouvoir les nouvelles centralités associées aux gares. Le SDRIF a vocation à accompagner l'émergence de centralités nouvelles (« hubs ») associées aux principaux quartiers de gares des lignes de transport collectif, et notamment du réseau du Grand Paris Express.

Ces objectifs font l'objet d'une « Charte de la démarche de vitalisation des 68 quartiers de gare du Grand Paris Express », qui a pour but de fédérer les collectivités concernées autour d'orientations cohérentes et partagées à propos de la conception des quartiers de gare. Elle vise aussi à promouvoir un aménagement capable de répondre à cinq grandes orientations stratégiques : le rééquilibrage territorial, la vitalité des quartiers de gare, la transition écologique, le renforcement de l'attractivité des territoires desservis et l'intégration dans un projet urbain. Il convient en particulier de créer autour des gares du Grand Paris Express, des quartiers vivants et agréables, en préparant en amont des projets urbains à la hauteur des ambitions, avec une intensité urbaine adaptée.

La production d'une offre importante de logements, notamment de logements sociaux et financièrement abordables, ainsi que le développement d'une offre d'hébergement diversifiée, constituent des objectifs prioritaires pour ces quartiers, lesquels veilleront également à promouvoir la mixité sociale et fonctionnelle et la réduction des inégalités, l'engagement environnemental et l'innovation au service de la ville zéro carbone, ainsi que l'accessibilité et l'embellissement des espaces publics.

Soutenir les villes moyennes et petites des territoires ruraux. Le SDRIF doit inciter à engager et/ou poursuivre la requalification et la revitalisation des villes moyennes (Meaux, Melun, Nemours, Montereau, Provins etc.) et petites des territoires ruraux, en s'appuyant notamment sur les programmes « Petites villes de demain » et « Action cœur de villes ».

Certains **axes routiers** jouent également un rôle de centralité urbaine en agrégeant divers commerces, services et activités sur leurs rives. Il paraît pertinent de poursuivre la requalification des voies routières à caractère « urbain », qui desservent de manière inter-locale les territoires péri-métropolitains. Il convient en revanche de ne pas engendrer de reports de trafic vers le réseau de voirie structurant (réseau routier et autoroutier national), déjà très chargé, qui doit pouvoir continuer à écouler le trafic d'intérêt régional et national, voire international.

Souvent associées à une urbanisation multiforme, dans un paysage hétéroclite juxtaposant centres commerciaux, constructions, signalétiques et services divers, les voiries inter-locales méritent de puissants programmes de requalification.

¹ Ainsi que Saint-Denis, Rungis, Vélizy, Rosny-sous-Bois.

Requalifier les grandes centralités secondaires de l'agglomération

Créer les places du Grand Paris

L'agglomération parisienne doit pouvoir s'appuyer sur un système de grandes centralités secondaires, agréables et vivantes, dotées d'un pouvoir d'attraction qui complète et renforce l'animation des centres-villes communaux.

L'enjeu est, en particulier, de requalifier les grandes centralités marquées par l'héritage de l'urbanisme des années 1970, et qui sont confrontées à des difficultés sociales et urbaines, et en particulier :

- les villes-préfectures de Bobigny et Créteil ;
- les ex-villes nouvelles de Evry, Cergy-Pontoise et certaines parties de Marne-la-Vallée (secteur I et II) ;
- des centralités telles que Saint-Denis, Rosny-sous-Bois, Pont-de-Bondy etc.

En engageant, poursuivant ou amplifiant la restructuration de ces grandes centralités, il sera possible de créer les nouvelles « places du Grand Paris », accueillantes et animées, ayant vocation à offrir des espaces publics soignés, des cafés, des commerces, des restaurants, de lieux de culture et de loisirs etc.

Bobigny-préfecture



crédit : Jean-Marie GOBRY (DRIEA)

Créteil-préfecture



crédit : Jean-Marie GOBRY (DRIEA)

Evry-préfecture



crédit : Bruno GAUTHIER (DRIEA)

Cergy-préfecture



crédit : Jean-Marie GOBRY (DRIEA)

Une « place du Grand Paris » : la place du Grand Ouest récemment créée à Massy



crédit : DRIEA

Requalifier les voiries routières à caractère urbain de l'agglomération

Créer les avenues urbaines du Grand Paris

Sur les voiries inter-locales à caractère urbain de l'agglomération parisienne, l'enjeu est de créer les « boulevards/avenues urbaines » du Grand Paris, en transformant l'espace public, en recréant des trottoirs plantés, en insérant des transports en site propre et des pistes cyclables, en recomposant l'urbanisation le long des voies.

La réaffectation de l'espace public permet de réduire la place dédiée aux véhicules individuels, ce qui contribue à l'objectif de réduction du trafic automobile. L'objectif est également de modifier positivement l'image de l'agglomération et de la préparer au changement climatique.

Plan-guide de requalification de la RD14 à hauteur de Montigny-lès-Cormeilles (Val d'Oise)



Les programmes de requalification routière déjà engagés visent à améliorer l'image et l'attractivité des territoires urbains traversés par ces voiries inter-locales. Plusieurs chantiers de requalification urbaine sont en cours ou en projet, et notamment :

- la requalification de la RD14 entre Franconville et Saint-Ouen l'Aumône (Val d'Oise), avec une première phase à hauteur de Montigny-lès-Cormeilles ;
- la requalification de la RD932 (ex-RN2) entre Paris (porte de la Villette) et Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) ;
- la requalification de l'ex-RN20 entre Arpajon et Massy (Essonne) ;
- la requalification de l'ex-RN7 entre Orly et Evry-Corbeil (Essonne) ;
- l'aménagement de la RD190 dans la traversée de Carrières-sous-Poissy ;
- la requalification de la RD113 dans la traversée de la zone commerciale des 40 sous à Orgeval.

Deux opérations de requalification de routes nationales, avant transfert aux collectivités locales, sont en cours d'étude :

- la RN1 à Maffliers et Montsoult, suite au prolongement de l'A16 dans le Val d'Oise ;
- la RN19 à Boissy, suite à la mise en service du tunnel de déviation dans le Val-de-Marne.

A Trappes-en-Yvelines, l'enfouissement de la RN10 en centre-ville permettra aux collectivités locales de réaménager les espaces libérés pour relier le nord et le sud de la ville.

L'intégration urbaine de la RN184 à Eragny-sur-Oise est à l'étude.

2.1.1.e Donner un nouvel élan aux coopérations inter-régionales

La coopération entre la région Île-de-France et les régions voisines appelle des développements structurants dans le futur SDRIF.

Réaffirmer le rôle structurant de l'axe Seine, de l'amont jusqu'à l'aval

Il est attendu du SDRIF qu'il intègre et décline les enjeux du grand projet de l'axe Seine, corridor structurant de développement du Grand Paris.

L'axe Seine porte des enjeux majeurs : il est tout à la fois une armature paysagère structurante associant la Seine, l'Oise, la Marne et les canaux, un couloir de biodiversité, un corridor économique et logistique, et un territoire soumis à un important risque inondation. Il doit concilier les impératifs de la requalification urbaine et paysagère, du renouveau économique et de la logistique intermodale, tout en se préparant aux défis du changement climatique.

Au sein de la région, les territoires de la Seine aval, avec le territoire du Mantois Seine-aval, la confluence de Cergy-Pontoise et le pôle industrialo-portuaire de Gennevilliers-Argenteuil, constituent la première séquence de l'axe Seine vers l'Atlantique.

L'axe Seine à l'amont de Paris rappelle l'importance de la recomposition urbaine et économique en cours sur l'axe Paris-Ivry-Evry-Melun. Plus en amont, les qualités paysagères et culturelles des pays de Melun et de Fontainebleau, ainsi que l'intérêt stratégique des projets de Bray-Nogent et de La Bassée, justifient la prise en compte des enjeux liés à la vallée de la Seine jusqu'aux limites de la région.

A l'instar de la démarche engagée autour de l'axe Seine, la construction de projets territoriaux et paysagers autour des principaux cours d'eau de la région (Oise, Marne, Loing, Orge, Yerres etc.) peut constituer un levier utile de structuration des territoires.

Relancer les coopérations à l'échelle du grand Bassin parisien

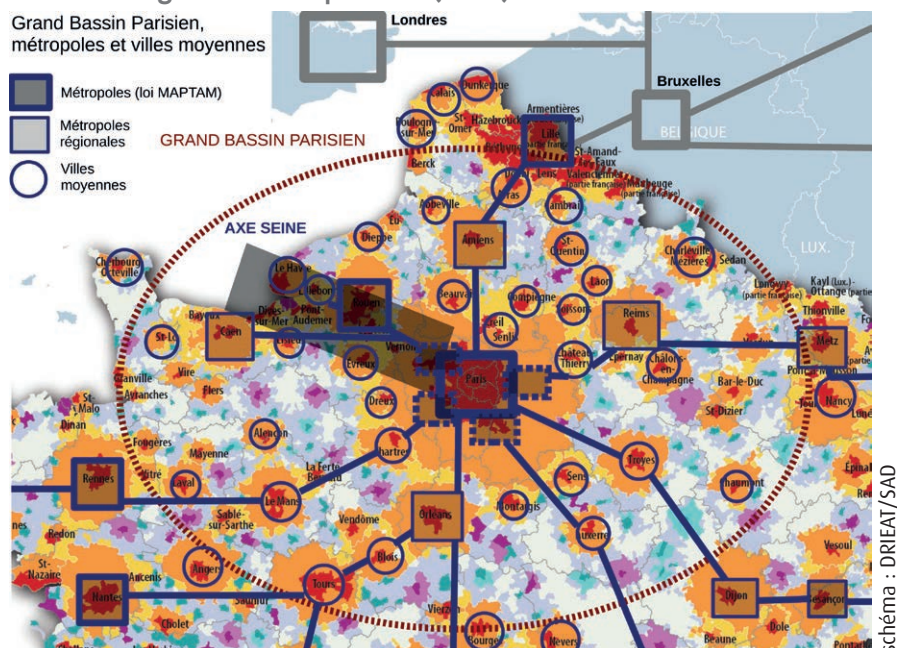
L'enjeu est de diffuser plus largement les effets d'entraînement positifs de la métropole parisienne, notamment avec le recours au télétravail, et de mieux en réguler les effets négatifs (gestion des déchets, approvisionnement en matériaux etc.). Le grand Bassin parisien peut être considéré comme un bassin de ressources, de solidarités et de réciprocity pouvant potentiellement bénéficier à des collectivités partenaires, selon des logiques « gagnant-gagnant ».

Des coopérations auraient vocation à renforcer les synergies sur les sujets d'échelle « grand Bassin parisien », et en particulier :

- l'organisation de l'armature logistique inter-régionale¹, avec notamment l'arrivée du canal Seine-nord Europe ;
- partenariats autour de la transition écologique et énergétique / eau-alimentation-énergie-matériaux² ;
- la mise en valeur des territoires « partagés » des franges franciliennes (pays de Valois et de l'Oise, pays de Provins, Gâtinais etc.).

Il est à noter que le développement du télétravail est un puissant levier de ré-aménagement du territoire, dans la perspective de l'organisation d'une région-métropole en réseau.

Schéma du grand Bassin parisien (2016)



¹ Voir l'appel à manifestation d'intérêt lancé par les villes de Paris, de Rouen et du Havre pour relancer la logistique fluviale (juin 2021) et la création d'une SEM dédiée aux énergies renouvelables (octobre 2021).

² A titre d'exemple, voir le contrat de réciprocity signé en juin 2021 entre la Ville de Paris et les pôles d'équilibre des territoires ruraux de Nord-Yonne et du Grand Auxerrois pour assurer un approvisionnement en denrées alimentaires et en matériaux de construction bio-sourcés

Cette dynamique invite à renforcer les coopérations avec les villes et métropoles à 1h de Paris et au-delà (Rouen, Orléans, Reims, Amiens, Chartres, Tours, Lille, Rennes etc.) : il s'agit d'optimiser les liaisons ferroviaires, de multiplier les partenariats dans la communauté universitaire et de recherche etc.

2.1.2 Une région inclusive / assurer la cohésion sociale et territoriale, répondre à la crise du logement

Le code de l'urbanisme (art. L123-1) prévoit que le SDRIF « précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région (...) ». Le SDRIF doit donc intégrer une réflexion sur les principes d'égalité et d'équité territoriales à développer dans la région-capitale.

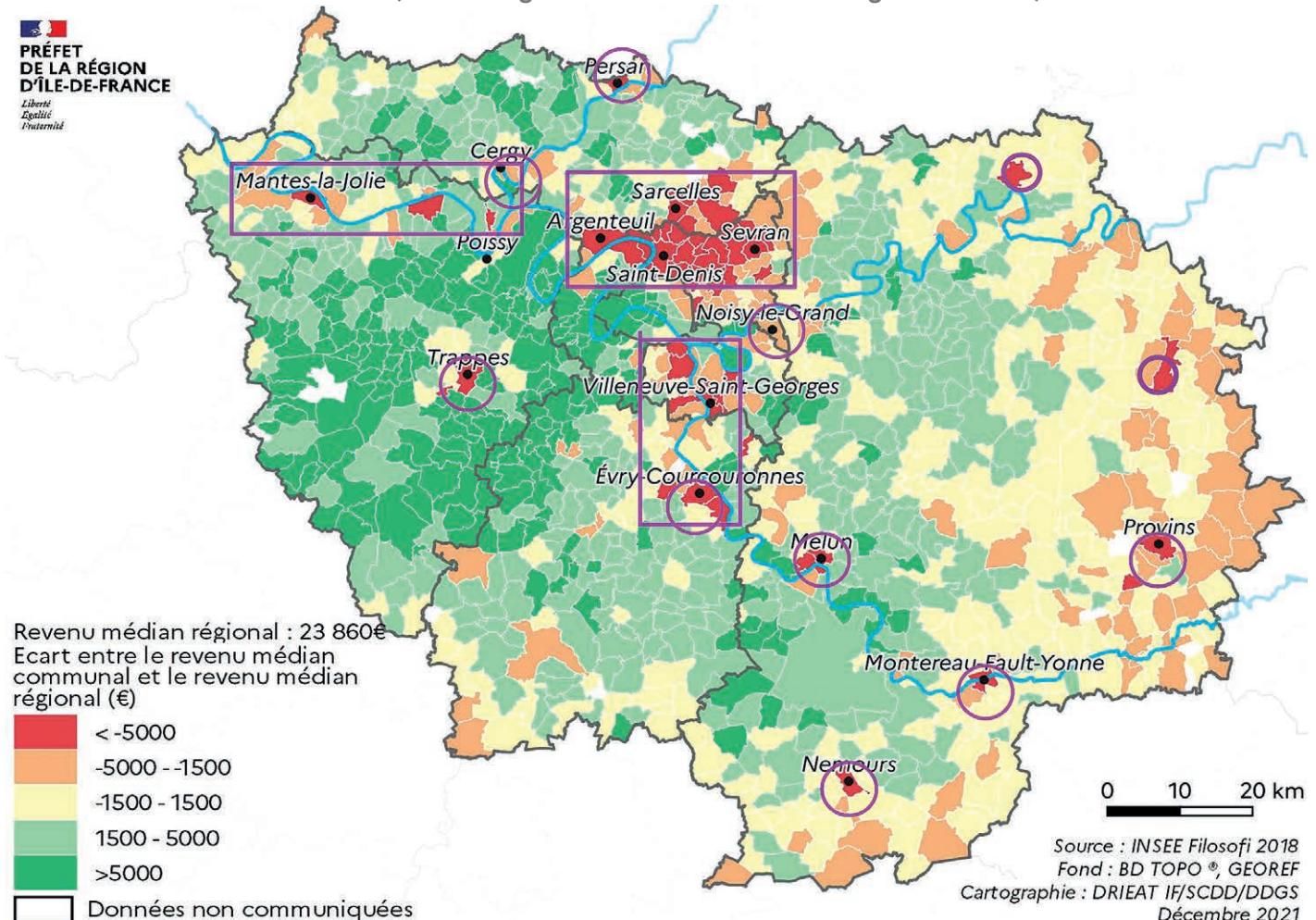
Il est attendu du SDRIF qu'il contribue à résoudre la crise du logement et les déséquilibres territoriaux, en explicitant la façon dont il permet d'atteindre les objectifs de construction neuve rappelés ci-après.

2.1.2.a Réduire les fractures sociales et territoriales

Les fractures sociales et territoriales perdurent

L'Ile-de-France est la région française la plus puissante sur le plan économique (environ 30 % du PIB national), mais aussi celle qui présente les plus fortes inégalités sociales et territoriales. Elle comprend les deux départements les plus riches de France (Paris et les Hauts-de-Seine) et le département le plus pauvre (Seine-Saint-Denis). La comparaison des taux de pauvreté (28 % en Seine-Saint-Denis contre 11 % dans les Hauts-de-Seine), des taux de chômage (17 % en Seine-Saint-Denis, dont environ 30 % pour les jeunes de 16 à 25 ans, contre 10 % dans les Hauts-de-Seine) ou des revenus annuels médians (17 740 € en Seine-Saint-Denis contre 28 270 € à Paris¹) illustre la profondeur de ces clivages.

Carte des territoires vulnérables (revenu largement inférieur au revenu régional médian)



¹ Source : www.insee.fr/fr/statistiques/5009218#consulter

La géographie des territoires vulnérables

Les difficultés sont particulièrement marquées dans certaines parties de la région-capitale :

- en Seine-Saint-Denis et à l'est du Val-d'Oise ;
- en amont de Paris, le long de la Seine, d'Ivry jusqu'à Evry-Corbeil-Essonnes (du Val-de-Marne au nord-Essonnes) ;
- en aval de Paris, de Cergy-Confluence jusqu'au Mantois.

On observe également que certains territoires ruraux, en particulier aux limites est de la région, bénéficient peu des dynamiques métropolitaines et régionales.

Aujourd'hui, la Seine-Saint-Denis et l'est du Val-d'Oise sont bien identifiés et font l'objet de plans d'action de l'État spécifiques (plans pour la Seine-Saint-Denis / octobre 2019 et pour le Val d'Oise / mai 2021).

Le cumul des difficultés

Dans les territoires en crise se concentrent les enjeux liés à la pauvreté, à l'éducation, à la formation, à l'intégration et à l'accès à l'emploi, à la sécurité et à la lutte contre la délinquance, ainsi qu'à la santé des populations. Sur le plan urbain, ces territoires sont aussi marqués par le cumul des difficultés : concentration des quartiers en politique de la ville, concentration du logement indigne et des copropriétés en difficulté, enclavement, maillage insuffisant des commerces, services et équipements (santé, culture, espaces verts et de loisirs, etc.), espaces publics déqualifiés et concentration des nuisances environnementales (pollutions, bruit, etc.)

Les quartiers en politique de la ville

En Île-de-France, on recense 105 quartiers en politique de la ville (QPV) visés par le Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), soit le quart du total national. Parmi ceux-ci, 59 sont dits d'« intérêt national » (soit la moitié du total national) car les plus prioritaires, et nécessitent une intervention renforcée de l'ANRU. L'enjeu est double :

- assurer la transformation de ces quartiers, en développant progressivement la diversité de l'habitat et en favorisant l'installation d'entreprises, de commerces et d'équipements, pour y améliorer le cadre de vie ;
- permettre le relogement des ménages dont les logements sont démolis, de préférence hors des quartiers en politique de la ville.

Le renforcement de la cohésion sociale passe par :

- **l'identification des territoires régionaux en situation de grande fragilité sociale**, qui appellent des stratégies coordonnées d'intervention publique ;
- **la requalification et le désenclavement des quartiers dévalorisés** : la desserte en transports collectifs, la conception des espaces publics, le maillage des commerces, des services, des activités économiques, de l'offre de soins de proximité¹, des espaces verts et jardins partagés², la réintroduction de l'eau et de la nature en ville, des offres culturelles ou sportives sont autant de leviers d'action.

La mise en place du Grand Paris Express et des autres projets structurants de transports collectifs va contribuer au désenclavement des territoires ; l'action doit être complétée par l'organisation des mobilités locales à l'échelle des bassins d'emploi structurants (ex. Grand Roissy, Evry-Corbeil-Essonnes, Cergy-Confluence etc.).

L'organisation des **Jeux olympiques et paralympiques de 2024** en Seine-Saint-Denis est aussi un vecteur de redynamisation et de transformation de plusieurs friches industrielles marquant le territoire : la dynamique a vocation à se poursuivre au-delà de l'horizon 2024.

¹ La collaboration existante entre l'ARS et l'ANRU (2^{ème} protocole de collaboration signé en juin 2021) a pour objet de coordonner l'intervention des deux agences sur certains quartiers en renouvellement urbain, en travaillant à la fois sur des enjeux d'urbanisme favorable à la santé et l'implantation de structures d'offre de soins et de médico-social.

² Voir l'appel à projets « Quartiers fertiles » engagé par l'ANRU.

- **l'accès à l'emploi** : la réduction des disparités territoriales passe par des stratégies intercommunales de renouveau économique et de rééquilibrage habitat-emploi, mais elle ne sera effective que si les nouveaux emplois créés bénéficient effectivement aux habitants. C'est pourquoi la coordination des politiques d'aménagement du territoire et des politiques locales d'éducation, de formation et d'insertion est déterminante¹. Les travaux en cours sur la révision du SRDEII et des réflexions sur les stratégies d'aménagement économique doivent également permettre des avancées sur ce plan.
- **l'accès aux services publics essentiels** : une bonne connexion entre les grands équipements hospitaliers et médico-sociaux en projet et les futures gares du Grand Paris devra être assurée.
- **la diversification sociale et urbaine** : la mise en œuvre des projets du NPNRU appelle une articulation entre stratégie régionale et stratégies communales/intercommunales pour :
 - porter des objectifs de mixité sociale au sein des quartiers réhabilités et accompagner activement la reconstitution de l'offre de logement hors quartiers en politique de la ville, en veillant à assurer des rééquilibres à toutes les échelles territoriales ;
 - promouvoir des interventions coordonnées de l'ensemble des acteurs de la politique de la ville, dans les champs de l'éducation, de la culture, de la sécurité, de la santé, de la nature en ville, etc.

2.1.2.b Enrayer la crise du logement abordable et faciliter les parcours résidentiels

Une crise du logement abordable et de qualité s'est durablement installée en Île-de-France. L'un des atouts de la région est pourtant de proposer une gamme complète de solutions résidentielles, qui correspond à la diversité des trajectoires de vie. Mais douze ans après la « loi Grand Paris » de 2010, qui mentionne « l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France », les tensions sur le logement restent critiques. Si l'objectif quantitatif a été ponctuellement atteint ces dernières années, l'offre nouvelle ne répond que trop peu aux besoins massifs de logements abordables des Franciliens, et ne permet toujours pas d'inverser la tendance à l'éloignement des habitants de leurs emplois.

Enrayer la crise du logement abordable

Ces dix dernières années, les tensions se sont même exacerbées, conduisant à une situation de blocage sur l'ensemble des segments de l'offre – structures d'hébergement et logements passerelles, logements sociaux, offre locative libre, accession à la propriété – et à une multiplication des situations de mal-logement (suroccupation, décohabitation impossible, habitat indigne).

Il est donc nécessaire de maintenir l'ambition d'un niveau élevé de production de logements, conformément à l'objectif de construction de 70 000 logements par an visé par la loi Grand Paris de 2010. Atteindre et dépasser cet objectif permettra de répondre aux besoins aujourd'hui non satisfaits en matière de logements.

Le manque de logements abordables accélère les logiques centrifuges. En raison de la hausse continue des prix immobiliers, les classes moyennes et modestes, ainsi que les familles, s'éloignent de plus en plus du cœur de l'agglomération. Le report des ménages intermédiaires en première et en seconde couronne provoque une hausse des prix, qui à son tour entraîne l'éviction des populations plus modestes jusqu'aux franges de la région. À cela viennent s'ajouter, suite à la crise sanitaire, des signaux qui évoquent une aspiration de plus en plus marquée des franciliens à un meilleur cadre de vie, un certain nombre de familles préférant s'éloigner du cœur d'agglomération, voire s'installer dans d'autres régions.

Conforter un parc social très sollicité, dont le développement ne permet pas de répondre aux besoins des Franciliens

Avec plus de 740 000 demandes de logement social fin 2021 pour un peu plus de 75 000 attributions sur la même année, la pression sur le parc social francilien est particulièrement forte. On comptait ainsi, en 2020, 12 demandes pour une attribution et un délai d'attente médian de près de 24 mois pour obtenir un logement. La région concentre 34,5 % des demandeurs à l'échelle nationale. Dans les prochaines années, un effort tout particulier devra par ailleurs être réalisé sur les petits logements sociaux, de type T1 et T2, pour lesquels la demande est particulièrement forte.

¹ Voir le rapport de l'Institut Montaigne « Seine-Saint-Denis, les batailles de l'insertion et de l'emploi » (2018) : www.institutmontaigne.org/publications/seine-saint-denis-les-batailles-de-lemploi-et-de-linsertion
Le rapport souligne que, au-delà de la bataille sur les budgets et les moyens engagés, « le manque de coopération des acteurs est constaté dans tous les domaines et à tous les échelons territoriaux ».

Cette situation est aggravée par la chute du nombre d'agréments de logement social depuis le pic de 2016, qui enregistrait 36 000 agréments. Il est à noter que la loi SRU joue un rôle particulièrement important puisque 60 % des logements agréés l'ont été sur le périmètre de communes déficitaires au regard des objectifs fixés par l'article 55 de cette loi.

Assurer le nécessaire rééquilibrage territorial du parc francilien

Le parc social francilien est inégalement réparti entre les territoires : à titre d'exemple, le nord de l'agglomération, très fortement doté en logements sociaux, aurait besoin d'une offre sociale nouvelle dans les territoires les moins dotés, et en particulier hors des quartiers en politique de la ville. À l'inverse, certains territoires de l'ouest et du sud-ouest parisien sont particulièrement peu dotés, et un effort particulier doit être demandé, notamment à leurs communes déficitaires. Il y a donc un fort enjeu de rééquilibrage territorial à toutes les échelles : départements, intercommunalités, communes et quartiers.

Renforcer l'offre de logements intermédiaires

L'observatoire régional de l'habitat et de l'hébergement (ORHH) indique dans son étude « Territoires stratégiques pour le développement du segment intermédiaire en Île-de-France »¹ qu'environ 281 000 ménages franciliens correspondent au cœur de cible du logement intermédiaire. Pour rappel, en 2020, on comptait 27 936 logements intermédiaires agréés et le parc de conventionnements intermédiaires de l'Anah s'élevait à 13 943 logements². Un effort de production sur ce segment intermédiaire serait donc de nature à favoriser les parcours résidentiels des Franciliens.

Répondre à l'augmentation des besoins d'hébergement

Le gouvernement a lancé un plan quinquennal pour « le logement d'abord », dont la logique est de proposer prioritairement un logement aux personnes pour lesquelles un passage par l'hébergement n'est pas nécessaire. Cette nouvelle logique implique un développement ambitieux du parc de logements adaptés et de logements sociaux. En effet, la situation du parc d'hébergement, particulièrement critique en Île-de-France, puisque celui-ci représente plus de la moitié du parc national, illustre également les besoins colossaux d'accès au logement des plus démunis. Au 31 décembre 2020 (année exceptionnelle), 110 000 personnes étaient hébergées en structures d'hébergement (hors logement adapté), dont 50 000 à l'hôtel. La priorité donnée au logement d'abord doit permettre un développement mesuré des places d'hébergement, ciblé en priorité sur les territoires les moins dotés.

Répondre aux besoins spécifiques

Toutes les populations doivent pouvoir trouver à se loger en Île-de-France. Il est en particulier nécessaire d'anticiper le vieillissement de la population francilienne et de répondre aux besoins de logement des jeunes, des étudiants et des travailleurs de « première ligne » (personnel soignant notamment).

Mobiliser le potentiel foncier et urbain

Il est à noter que la loi Climat et résilience d'août 2021 généralise les observatoires locaux du foncier et de l'habitat, en vue notamment d'identifier des friches constructibles, des locaux vacants, des secteurs où la densité de la construction reste inférieure au seuil résultant de l'application des règles des documents d'urbanisme, ou peut être optimisée en application de l'article L152-6 du code de l'urbanisme, des surfaces potentiellement réalisables par surélévation des constructions existantes etc.

¹ www.drihl.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/territoires-strategiques-pour-le-developpement-du-a815.html

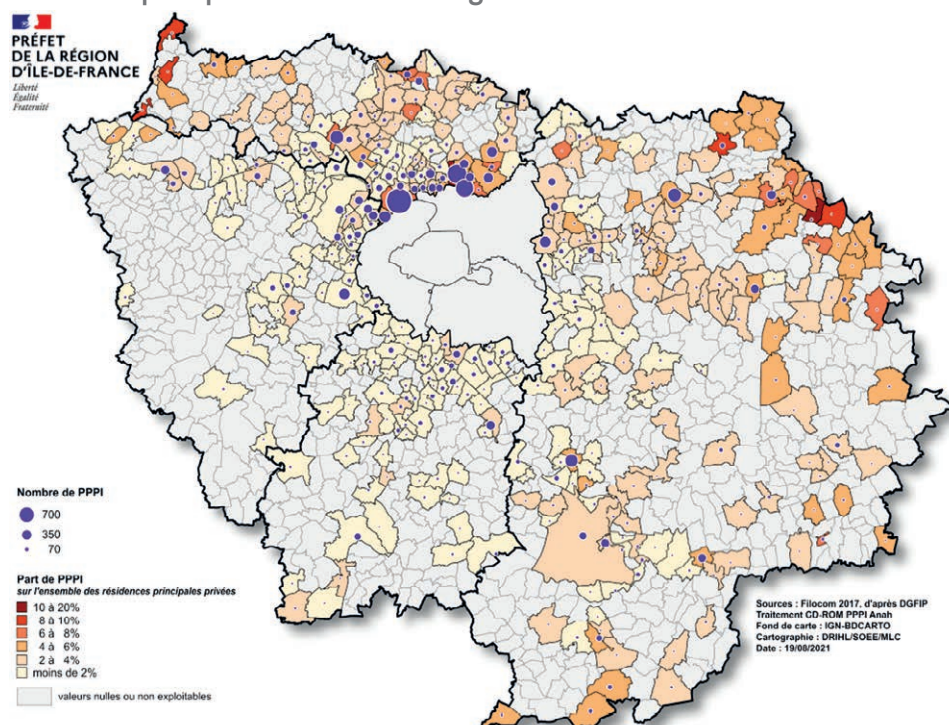
² Source : Situation de l'habitat et de l'hébergement au 31 décembre 2020 en Île-de-France – DRIHL (pages 75 et 76).

2.1.2.c Lutter contre le mal-logement

D'importants enjeux de rénovation et de lutte contre l'habitat indigne. Si le parc social accueille environ la moitié des ménages pauvres de la région, l'autre moitié est logée dans le parc privé, dont une partie, qui abrite des ménages précaires, est dégradée, de mauvaise qualité et engagée dans une spirale de déqualification.

Une part des ménages fragiles trouve ainsi refuge dans un « sous-marché » du logement, dans un habitat indigne, souvent difficilement repérable, avec des situations préoccupantes (suroccupation, précarité énergétique, marchands de sommeil...). Cet habitat se maintient en Île-de-France : sa concentration sur des territoires déjà fragilisés fait de la lutte contre ce fléau une priorité urbaine et sociale.

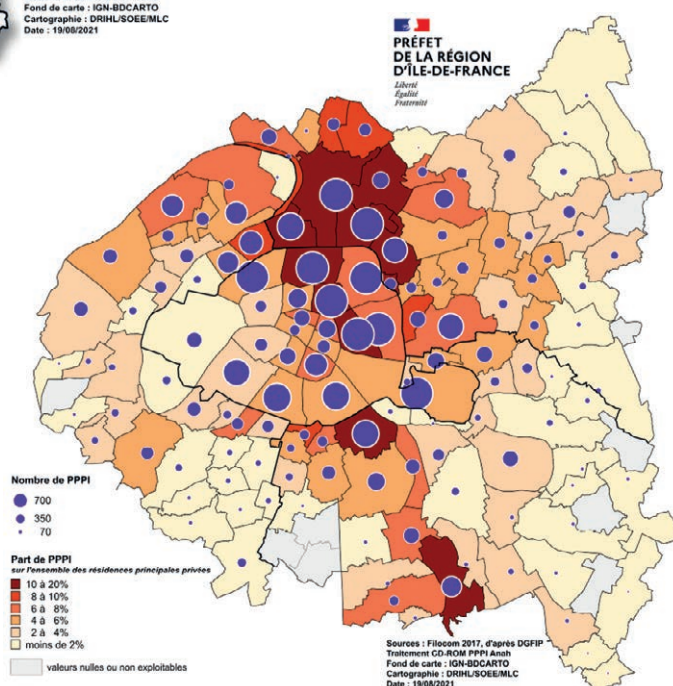
Cartes du parc potentiellement indigne



Les copropriétés franciliennes nécessitent également une attention particulière. En effet, environ 24 000 d'entre elles étaient identifiées en 2015 à fort potentiel de fragilité, soit 20 % de l'ensemble des copropriétés de la région. Les opérations de remise en bon état des copropriétés dégradées sont particulièrement lourdes et donnent lieu à des besoins en relogement qui viennent s'ajouter à ceux des opérations du NPNRU.

Plusieurs sites (Grigny, Clichy-sous-Bois, Mantes-la-Jolie, Villepinte) font l'objet d'interventions de grande ampleur (ORCOD-IN).

De la même manière, des **quartiers pavillonnaires** franciliens sont en proie aux mêmes formes de fragilité que le reste du parc, notamment à proximité des opérations de renouvellement urbain¹ : ancienneté des pavillons, précarité énergétique, vieillissement des résidents, division et prise de contrôle par les marchands de sommeil.



Enfin, l'Île-de-France présente un besoin de rénovation énergétique des logements particulièrement élevé, au vu de la part de son parc construite avant 1990. Au total, ce sont plus de 600 000 ménages qui seraient concernés par une situation de vulnérabilité énergétique en Île-de-France (voir « La transition énergétique »).

¹ Voir plus :

www.drihl.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/diagnostic-regional-sur-les-tissus-pavillonnaires-a808.html

En résumé, s'agissant de la politique de l'habitat, les enjeux sont multiples

L'enjeu principal est de faciliter les parcours résidentiels en Île-de-France, en tenant compte de la diversité des attentes et des besoins des Franciliens. Cela passe par une politique ambitieuse de **promotion du logement abordable**, un **niveau de construction et de réhabilitation des quartiers à la hauteur des enjeux**, et un nécessaire **rééquilibrage de l'ensemble de l'offre** (hébergement, logement social, logement intermédiaire, logement libre) entre les territoires.

Il est donc **préconisé** :

- de présenter, en lien avec les projections démographiques, des trajectoires en termes de production de logements, **des principes de répartition par grands territoires** intégrant l'exigence de sobriété foncière, ainsi que des objectifs ciblés pour les populations vulnérables ;
- de faire figurer la **production de logements à prix abordable au premier rang** des priorités, et de :
 - conforter l'objectif du SDRIF de 2013 d'atteindre un taux de 30 % de logements sociaux (au global) **à l'horizon 2030, grâce à un objectif adapté de production annuelle de logements sociaux, soit en logements neufs, soit en acquisition-amélioration** en cohérence avec le SRHH ;
 - tenir compte de la diversité des situations communales pour assurer l'adéquation entre les recommandations de productions de logements et la situation locale :
 - pour les communes SRU : atteindre **a minima** l'objectif de la loi SRU de 25 % de logements sociaux par commune **et tendre vers 30 %** ;
 - pour les communes ayant au moins 25 % de logements sociaux, tendre vers un objectif de 30 % ;
 - pour les communes ayant plus de 40 % de logements sociaux, donner la priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre) ;
 - promouvoir le **logement intermédiaire**, en particulier dans le cœur d'agglomération, où les difficultés à se loger sont exacerbées, et les écarts entre les loyers du secteur libre et du secteur conventionné sont les plus importants ;
 - promouvoir une offre d'hébergement et/ou de logement adaptée aux populations spécifiques (étudiants, personnes vulnérables, personnes dépendantes) en veillant au rééquilibrage territorial des offres et en tenant compte du vieillissement de la population ;
 - inviter les **collectivités locales et acteurs de l'aménagement à mobiliser tous les outils qui contribuent à abaisser le coût du logement** : mettre en place les observatoires locaux du foncier et de l'habitat généralisés par la loi « Climat et résilience » ; définir des stratégies foncières adaptées, intégrant l'exigence de sobriété foncière ; mettre en œuvre des actions foncières et d'aménagement volontaristes (ZAC, droit de préemption, conventionnement avec l'EPFIF) et mobiliser les dispositifs innovants, jusqu'à présent peu utilisés en Île-de-France (dispositifs de démembrement foncier/bâti, en particulier OFS/BRS, etc.) ;
 - encourager la production de logements, notamment sociaux, à travers l'acquisition-amélioration de logements vacants et la transformation de bureaux et de locaux d'activité en logements ;
- de faciliter la mise en place d'une **stratégie de réhabilitation des quartiers, des centres-villes et des tissus pavillonnaires dégradés** à l'échelle régionale (stratégies de repérage, de prévention et de traitement ; stratégie spécifique pour les copropriétés dégradées, etc.).

2.1.3 Une région productive / accompagner le renouveau économique

Dans un contexte de sobriété foncière, de relance de l'économie post-crise sanitaire et de mutations sociétales d'ampleur, le SDRIF devra, par ses orientations, accompagner le nouvel élan à donner à l'économie régionale, tout en confortant la diversité de son tissu productif.

Une économie régionale en mutation

Pleinement insérée dans les circuits de la mondialisation, l'économie francilienne connaît des transformations sociétales et technologiques d'ampleur, que la crise sanitaire est venue accélérer (la crise sanitaire a durement frappé de multiples secteurs économiques d'Île-de-France).

Automobile, aéronautique et transport aérien, hôtellerie et restauration, tourisme, culture et loisirs, grande distribution, systèmes agricoles etc. doivent s'adapter, se restructurer ou se réinventer. L'économie numérique s'est installée définitivement dans la société (avec notamment le développement du télétravail et de la livraison

à distance). Le commerce de vente à distance, la logistique et le stockage/traitement de données (data-centers) se développent à un rythme très soutenu. Cas unique pour les régions françaises, en 2019, la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers pour l'activité économique a devancé celle dédiée à la construction de logements¹.

En même temps, la crise sanitaire a renforcé les attentes en matière de lien social, de circuits courts et de relocalisation des chaînes de valeur stratégiques. L'accélération de la transition écologique/énergétique ouvre de nouvelles perspectives, au travers notamment de l'économie circulaire, tandis que la crise sociale appelle un renforcement de l'économie sociale et solidaire.

La collaboration de l'État et de la Région

L'État et la Région soutiennent conjointement plusieurs filières économiques et pôles de compétitivité régionaux. Plusieurs dispositifs témoignent de cette coopération :

- la démarche « Territoires d'industrie », avec l'instruction en commun des projets relevant du fonds d'accélération de la relance industrielle dans les territoires (FSIT) ;
- le volet régionalisé du quatrième programme d'investissements d'avenir (PIA4), dont 11 des 20 milliards d'euros seront mobilisés pour la relance ;
- l'animation des 25 bassins d'emplois franciliens, et, dans le cadre du Contrat de plan État-Région (CPER) et du pacte régional d'investissement dans les compétences (PRIC), la politique de lutte contre le chômage sur le territoire francilien ;
- le futur CPER 2021-2027, qui tire parti du plan de relance afin d'accélérer l'investissement dans l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation (notamment avec un milliard d'euros apportés, à parts égales par l'État et la Région, à un programme d'investissements ambitieux en matière d'immobilier universitaire, de vie étudiante et de recherche) ;
- Les « sites clés en main » : suite à l'appel à proposition lancé par le gouvernement en 2019, pour la localisation de sites « clés en main » dédiés à la réindustrialisation, neuf sites sont désormais éligibles en Île-de-France².

Agir sur la dimension spatiale/territoriale des mutations économiques en cours

Depuis le début des années 2000, on observe un mouvement de reconcentration de l'emploi (du tertiaire supérieur en particulier) au centre de la métropole, parallèlement à la poursuite de la dispersion de la population. Cette tendance à l'éloignement des lieux de travail et d'habitat fragilise la base économique de nombreux territoires de grande couronne, va à rebours des aspirations des Franciliens, et contrecarre les efforts collectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution.

Il est donc impératif de rapprocher les habitants et les emplois en renforçant la vitalité économique des différents bassins de vie et d'emploi, et en particulier de ceux qui voient leur base économique s'effriter.

Le SDRIF révisé devra pour cela inciter à soutenir la vitalité et la diversité économique et commerciale des centres urbains, qui concentrent la majorité des emplois, lesquels sont surtout liés à l'économie présentielle.

Il lui revient aussi de traduire le caractère désormais stratégique du foncier économique, en encourageant la rationalisation/modernisation des zones d'activités dans les périphéries, en introduisant des critères de performance foncière pour l'activité économique et en imposant une régulation plus ferme des extensions.

L'enjeu, à l'échelle régionale, est de favoriser ainsi la fluidité des parcours d'entreprises, en proposant une diversité d'offres adaptée à la richesse du tissu économique francilien. Il est donc recommandé de :

- promouvoir des stratégies territoriales de développement et d'aménagement économique à l'échelle des bassins de vie et d'emploi ;
- conforter la vitalité des centres urbains et leur vocation « active et productive » ;
- faciliter la modernisation des zones d'activités économiques, commerciales et logistiques ;
- orienter le développement spatial de filières émergentes (énergies renouvelables ; numérique et centres de données/data-centers ; logistique multimodale).

¹ En 2019, 56 % de la consommation des ENAF est imputable à l'activité économique
www.orf.asso.fr/wp-content/uploads/2021/10/orf_nc19_web.pdf

² Parc industriel du Levant Sénart Grand Paris sud / ZAC du Tertre de Montereau / Ecopôle Seine aval / Industrial Park Factory 4.0 / Alpha Park / ZAC NangisActipôle / ZAC Léonard de Vinci / ZAC de Lamirault / X-Fab Innovation campus

2.1.3.a Promouvoir des stratégies d'aménagement et développement économique à l'échelle des bassins de vie et d'emploi

C'est à l'échelle des grands bassins de vie et d'emploi que des politiques territorialisées de renouveau économique, de modernisation et de mutualisation des espaces d'activités, de formation et d'accès à l'emploi, prennent tout leur sens.

L'enjeu est de promouvoir, en lien avec le SRDEII en révision, des stratégies concertées d'aménagement et de renouveau économique, pour accompagner l'engagement croissant des intercommunalités, qui se sont vu reconnaître à partir de 2017 de nouvelles compétences en matière de développement économique. Les initiatives se multiplient ainsi à l'échelle intercommunale pour développer activités et emplois, et renforcer la base économique des territoires.

Les coopérations et synergies entre intercommunalités, les partenariats public-privé et la création d'éco-systèmes entrepreneuriaux doivent être encouragés pour que puissent se dessiner des « identités économiques », s'inspirant de l'exercice des « contrats de développement territorial » (CDT) mené entre 2010 et 2016.

Le SRDEII plaide dans le même sens pour le développement de « territoires de projet » identifiés internationalement¹. Son objectif est de « conforter et mettre en valeur des territoires leaders d'échelle internationale (...) comme vecteurs du rayonnement régional (Paris-Quartier central des affaires, La Défense, Grand Roissy-Le Bourget, Saclay, Vallée de la Seine) et renforcer les polarités économiques structurantes à l'échelle régionale (Plaine-St-Denis, Marne-La-Vallée, Orly-Rungis, Biotech Valley, Cergy Confluence, Grand Paris Sud- Evry – Génomopole...). »

Il s'agit d'accompagner les territoires dans cette voie, pour faire vivre les orientations qui seront fixées par les deux documents².

Vers des « signatures économiques » pour certains territoires ?

Créés par la loi sur le Grand Paris de 2010, les contrats de développement territorial (CDT) associant collectivités locales et État, ont constitué l'un des leviers pour organiser le développement économique à l'échelle inter-communale. Les CDT ont donné une lisibilité économique à certains grands territoires, et ont contribué à esquisser une cartographie des principaux pôles économiques de l'agglomération parisienne³.

A partir de 2016, la modernisation de la gouvernance francilienne a modifié les périmètres institutionnels, et certains territoires ont continué à collaborer pour élaborer des stratégies concertées de développement économique.

A titre d'exemple, dans le territoire métropolitain « Grand Orly Seine Bièvre », cinquante acteurs publics et privés se sont regroupés pour animer une démarche collective qui s'est traduite à l'été 2018 par un « Manifeste pour un territoire productif et industriel du Grand-Orly Seine Bièvre ».

Une démarche plus large a également réuni plusieurs territoires métropolitains pour élaborer un « Livre Blanc pour le développement et le maintien d'immobilier productif ».

¹ Extrait SRDEII page 28 : « La région bénéficie pourtant de la présence de territoires économiques en proche et grande couronnes qui, par une approche plus forte de spécialisation, peuvent renforcer la dynamique économique francilienne mais aussi créer un effet de gamme entre des sites complémentaires et attractifs. Une identification claire de sites à vocation mondiale ou structurants pour le développement régional est attendue par de nombreux acteurs. »

² L'État est prêt à s'investir auprès de la Région sur cette voie et a déjà initié, avec l'appui du CEREMA, l'organisation d'un cycle de séminaires sur les stratégies territoriales d'aménagement économique dans un contexte de sobriété foncière (les deux premiers séminaires ont eu lieu en mai et en octobre 2021) ; la Région pourrait être associée aux suites qui seront données

³ A titre d'exemple :

- le CDT Campus Sciences et Santé visait à favoriser le développement du « bio-cluster » santé francilien
- le CDT Grand Paris Seine Ouest (GPSO) souhaitait promouvoir le rayonnement de l'« innovation numérique » ;
- le CDT du Bourget s'est affiché logiquement comme un pôle d'excellence aéronautique ;
- le CDT Grand Paris Est Noisy-Champs se présentait comme le « cluster » de la ville durable etc.

2.1.3.b Conforter la vitalité et la diversité économique et commerciale des centres urbains

La vitalité économique des centralités urbaines, et leur capacité à accueillir une grande diversité d'activités économiques et commerciales, est l'une des garanties de la bonne santé du système économique francilien¹.

Il est préconisé de conforter la capacité des centres urbains à accueillir une grande diversité d'emplois, en promouvant :

- les politiques de revitalisation commerciale des centres-villes et, d'une manière générale, de réhabilitation des centres dégradés ;
- la multi-fonctionnalité des quartiers urbains, en facilitant notamment la création de locaux « actifs » (commerciaux, tertiaires, associatifs ou artisanaux) en pied d'immeuble ;
- le maintien des espaces artisanaux et de fabrication légère dans la ville dense, en prévoyant également la création de nouveaux espaces dédiés aux services urbains, à la logistique de proximité, au recyclage et au réemploi ;
- une programmation économique significative, et diversifiée, dans les ZAC ;
- des modalités innovantes de travail et de création d'emploi (pépinières d'entreprises, télétravail et co-working, hôtels technologiques pour start-ups, tiers-lieux, fab-labs, sites d'urbanisme transitoire, espaces dédiés à l'économie sociale et solidaire etc.).

En corollaire, il convient d'inviter à mieux organiser les armatures commerciales (notamment en régulant l'extension des périphéries commerciales) ainsi que les armatures logistiques, afin d'optimiser les systèmes de livraison jusqu'en coeur de ville (voir ci-dessus « Une région polycentrique / organiser les grands bassins de vie »).

2.1.3.c Moderniser les zones d'activités économiques (y compris commerciales et logistiques)

Le foncier économique, un actif stratégique

Le SDRIF a un rôle d'orientation et de cadrage à jouer pour préserver, moderniser et requalifier les ZAE. L'ampleur des transformations économiques en cours, les efforts de réindustrialisation et de relocalisation, le développement des nouvelles dynamiques (logistiques, économie circulaire, commerce en ligne etc.) et l'impératif de sobriété foncière donnent désormais au foncier économique la valeur d'un actif stratégique.

La loi « climat et résilience » d'août 2021 prévoit que les zones d'activité économique devront faire l'objet d'un inventaire (état parcellaire, occupants, taux de vacance) réalisé par les EPCI compétents avant août 2023, et qui sera actualisé tous les 6 ans. La loi prévoit aussi, dans certaines conditions, des possibilités d'intervention publique renforcée en cas de carence des propriétaires fonciers dans les ZAE faisant l'objet d'un contrat de partenariat public d'aménagement (PPA) ou situées dans le périmètre d'une opération de revitalisation des territoires (ORT).

Sur le terrain, les premiers retours d'expérience² montrent qu'il est souhaitable de créer des instances locales ad hoc (« comités de sites ») réunissant EPCI et acteurs économiques, pour partager une vision du devenir des ZAE et coordonner l'action de tous les intervenants. La création d'opérateurs spécialisés dans le foncier économique, tels que la SEM Île-de-France Investissements et territoires (en 2020), est aussi une condition de réussite de cette nouvelle politique.

Il convient de rappeler que les dynamiques sont opposées entre la zone dense et le reste du territoire régional : depuis 1982, le foncier d'activités économiques baisse continûment en petite couronne tandis qu'il s'accroît en grande couronne, laquelle concentre aujourd'hui 75 % de ce foncier (source ORF d'après le MOS³).

¹ A l'échelle nationale, les centres urbains concentrent près de 3/4 du total des emplois, lesquels sont directement liés aux services à la population : administrations et services publics (services municipaux, hôpital, poste etc.), commerces de proximité, cafés, hôtels et restaurants, professions libérales et emplois tertiaires, PME-PMI et « jeunes pousses », artisanat et logistique de proximité, emplois liés au tourisme, à la formation, à la culture et aux loisirs, à l'économie sociale et solidaire etc.

² Voir notamment le séminaire CEREMA/DRIEAT du 7 octobre 2021 sur « sobriété foncière et activités productives »

³ www.orf.asso.fr/wp-content/uploads/2018/05/orf_R2_ac_web.pdf

Il est préconisé :

- d'inciter à maintenir dans la métropole les espaces économiques et de services urbains (centres de tri et de recyclage des déchets, assainissement, géothermie, hôtels logistiques, plateformes logistiques, ports urbains etc.) indispensables à son bon fonctionnement ;
- dans le reste du territoire régional, d'inciter à requalifier et densifier les zones d'activités existantes, de fixer des critères de performance foncière et d'éviter ainsi de consommer des espaces naturels, agricoles et forestiers supplémentaires.

Construire une vision partagée État-Région pour accélérer la modernisation des ZAE

La modernisation des zones d'activités économiques, y compris commerciales et logistiques (parfois en voie d'obsolescence), et leur transformation en parcs d'activités attractifs, devrait être un axe majeur d'intervention en Île-de-France¹.

Il conviendra à cet égard que la Région joue un rôle de « chef de file » au travers de la définition d'une stratégie foncière et de requalification régionale.

De multiples leviers sont envisageables :

- identifier les ZAE d'intérêt régional (ou a minima identifier les principales ZAE) et préconiser une stratégie pour leur devenir économique² ;
- repérer des sites « clés en mains » pouvant notamment accueillir des projets de « méga-usines » (batteries, semi-conducteurs, voitures électriques, etc.) ;
- inciter à la maîtrise publique (partielle/totale) pour les plus stratégiques de ces ZAE ; capitaliser l'expertise de l'EPFIF et l'expérience des EPA en la matière ; créer des « comités de sites » ;
- définir une géographie prioritaire de la requalification et déterminer des priorités d'intervention, en lien avec les collectivités territoriales³ ;
- transformer les « zones d'activités économiques » en « quartiers d'activités », « villes/villages d'entreprises », en privilégiant des projets de requalification urbaine et économique d'ensemble (recomposition des trames viaires et des lots, paysagement, services partagés, desserte TC, énergie circulaire etc.) et en évitant l'écueil de projets immobiliers opportunistes ;
- inciter dans la zone dense à maintenir, requalifier et densifier les zones d'activités économiques, commerciales, logistiques et de services urbains⁴ ;
- mobiliser les friches adaptées au développement d'activités (un équilibre étant à rechercher avec les autres usages possibles / logements, équipements, renaturation).

Des zones d'activités aux abords de la Francilienne, près d'Evry



crédit : Jean-Marie GOBRY (DRIEA)

¹ Le groupe de travail de l'ORF de mai 2018 préconise de « construire une vision pour l'immobilier d'activités du niveau régional jusqu'au quartier » (en l'occurrence jusqu'aux territoires). « Le foncier pour les activités productives doit désormais faire pleinement partie d'une stratégie de développement urbain équilibré » et ne plus constituer - comme c'est le cas trop souvent - l'angle mort et la variable d'ajustement des projets d'aménagement.

² www.cci-paris-idf.fr/etudes/grand-paris/amenagement-territoire-urbanisme/zae-île-de-france-comment-conforter-role-essentielle-des-quartiers-activites-economie-francilienne-etudes

³ Le Club Ville Aménagement préconise, dans son « Manifeste pour le ZAN », un « Plan national de mutation des zones d'activités dégradées et obsolètes », avec une géographie prioritaire et des opérations programmées d'amélioration OPA-ZAE sur le modèle des OPAH, mises en œuvre conjointement par l'État, des opérateurs publics type EPA et les collectivités locales.

⁴ Dans un rapport publié en 2015, la CCI Île-de-France rappelle l'intérêt majeur des PLU (et de leurs OAP) pour préserver la vocation économique des ZAE : www.cci-paris-idf.fr/etudes/grand-paris/developpement-economique/comment-maintenir-un-tissu-economique-diversifie-en-zone-dense-etudes

2.1.3.d Orienter le développement spatial des nouvelles filières

Trois grands enjeux sont à aborder dans le futur SDRIF :

- **organiser l'implantation des centres de stockage de données** (data-centers).

Dans un contexte de digitalisation croissante de l'économie, le nombre de centres de stockage de données en Île-de-France croît rapidement (12 demandes d'agrément instruites entre 2018 et avril 2021). L'impact économique, spatial et énergétique des centres de données devient de plus en plus marquant pour les territoires. Pourtant, à l'heure actuelle, les projets sont mis en œuvre sans stratégie globale d'implantation, et le sujet est encore très peu pris en compte dans les documents de planification de la région.

Les services de l'État ont récemment défini, dans le cadre de la procédure d'agrément de l'immobilier d'entreprise (art. L510-1 du code de l'urbanisme), des critères qui sont examinés lors de l'implantation des centres de données en Île-de-France¹. Les deux critères d'instruction définis sont la sobriété foncière et la sobriété énergétique : les projets de centre de données doivent ainsi privilégier une implantation en site déjà urbanisé, des performances énergétiques ambitieuses et un dispositif de valorisation de la chaleur fatale émise.

Il est **préconisé** de définir dans le SDRIF des principes permettant d'organiser l'implantation des centres de données, en lien avec l'État, en particulier pour assurer :

- la sécurité d'alimentation énergétique/électrique régionale et la capacité des réseaux électriques et de télécommunication locaux ;
- la prise en compte des impératifs de la transition énergétique (maîtrise de la consommation d'énergie, récupération de chaleur, solutions passives) ;
- la sobriété foncière et le recyclage foncier ;
- l'intégration paysagère et urbaine ;
- l'intégration dans un éco-système économique/numérique local ;
- la dimension sociale (formation/inclusivité).

- **organiser l'armature de logistique multimodale** (voir ci-dessous « Une région maillée et interconnectée ») ;

- **accompagner le déploiement des énergies renouvelables** (solaire, éolien, biomasse/méthanisation etc.) (voir ci-dessous « Une région sobre et résiliente / la transition énergétique »).

¹ Voir : www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/orientations-de-la-prefecture-de-region-pour-l-a5540.html

2.2 Une région sobre et résiliente engager les grandes transitions

Le développement urbain de la région-capitale exerce une pression importante sur le foncier agricole, naturel et forestier, sur les écosystèmes, mais aussi sur les ressources en eau, en matériaux et en énergie, aussi bien sur le territoire francilien que sur celui des régions voisines. Le futur modèle de développement doit viser l'efficacité, la sobriété et la résilience, en accordant une place croissante aux solutions fondées sur la gestion de proximité, le recyclage et la renaturation.

Des objectifs majeurs sont fixés pour 2050 aux échelles nationale, européenne et internationale.

Les objectifs climatiques et la neutralité carbone. Les accords internationaux (Accords de Paris sur le climat 2015), les objectifs européens (Pacte vert pour le climat et directives) et nationaux (stratégie nationale bas carbone etc) imposent une réduction accélérée des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Le dérèglement climatique appelle aussi des efforts particuliers pour préparer la région Île-de-France et l'agglomération parisienne aux défis de l'adaptation.

La sobriété foncière et le « zéro artificialisation nette ». La loi « climat et résilience » du 22 août 2021 vise l'atteinte de l'objectif du « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050. Le SDRIF révisé devra ainsi fixer une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols à cet horizon et devra définir, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation. La recherche d'une trajectoire pour la réduction de l'artificialisation doit se faire en tenant compte des objectifs de production de logements fixés par la loi sur le Grand Paris de 2010, et de la spécificité francilienne concernant la forte consommation d'espace (qui devient majoritaire) pour l'activité économique.

La restauration de la biodiversité. La COP 15, 15e réunion de la Conférence des Parties à la convention sur la biodiversité, devrait adopter en 2022 un nouveau cadre mondial pour la biodiversité. En Europe, dans le cadre du Pacte Vert, la stratégie en faveur de la biodiversité est un plan ambitieux et à long terme visant à protéger la nature et à inverser la tendance à la dégradation des écosystèmes : elle vise au rétablissement de la biodiversité d'ici à 2030. En France, les objectifs fixés par la 3e stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) et par sa déclinaison francilienne (la stratégie régionale pour la biodiversité), ainsi que la stratégie nationale pour les aires protégées (SNAP), impliquent également des efforts importants pour la protection de la biodiversité.

Une cohérence globale à assurer

Le SDRIF révisé est donc appelé à jouer un rôle central dans la mise en place de la transition écologique et énergétique jusqu'en 2040, en gardant en perspective l'horizon 2050. Il porte une triple responsabilité.

Définir une trajectoire francilienne de transition aux horizons 2030 et 2040, pour atteindre, en particulier, la neutralité carbone et le « zéro artificialisation nette » en 2050. Les principaux objectifs chiffrés des transitions écologique et énergétique méritent d'être définis à l'échelle régionale et affichés de manière lisible, avec des objectifs intermédiaires à atteindre, dans le cadre de trajectoires crédibles.

Assurer une cohérence globale avec les grands documents de planification régionaux et supra-régionaux. Il serait donc logique de coordonner la révision du SDRIF et celle des principaux schémas qui devraient être révisés ou actualisés :

- schéma régional de cohérence écologique (SRCE), adopté en octobre 2013 ;
- schéma régional climat air énergie (SRCAE), adopté en décembre 2012 ;
- projet régional de santé (PRS) 2023-2027 et plan régional santé-environnement 4 prenant la suite du troisième plan santé-environnement (PRSE 3) 2017-2021 ;
- plan de protection de l'atmosphère (PPA) approuvé en janvier 2018 (révision lancée par le Préfet de région en mars 2022) ;
- plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé en juin 2014, en cours d'évaluation (devant devenir le plan de mobilité de la région Île-de-France PMIF).

En outre, le SDRIF devra tenir compte des grandes orientations et dispositions qui sont formulées notamment dans :

- les documents de planification dans le domaine de l'eau : le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) 2022-2027 et, à une échelle plus locale, les schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) ;
- le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) 2022-2027 ;
- le futur schéma régional des carrières ;
- le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) etc.

Préparer la région au changement climatique. La température mondiale devrait augmenter de 1,5 °C d'ici 2040 par rapport à l'ère pré-industrielle¹, avec de nombreuses conséquences pour l'Ile-de-France. Une préparation adéquate est nécessaire dès aujourd'hui, et les efforts d'adaptation de la région doivent viser :

- la limitation dans l'agglomération (et en particulier son cœur hyper-dense) du phénomène d'îlot de chaleur urbain, avec l'adaptation des espaces publics, des formes urbaines et du bâti, existant et futur, aux vagues de chaleur ;
- le renforcement du rôle de « tampon » des sols et le renforcement de la sobriété dans les usages de l'eau ;
- la préservation et la reconquête de la biodiversité et la végétalisation à toutes les échelles, tenant compte des risques de prolifération des espèces invasives ;
- l'adaptation des réseaux et infrastructures (énergie, transports, eau etc.).

Il convient de territorialiser les réponses en fonction des territoires franciliens, qu'il s'agisse de l'agglomération, de ses franges ou des territoires ruraux.

2.2.1 La transition écologique

2.2.1.a Installer la sobriété foncière

La loi du 22 août 2021, dite loi « Climat et résilience », prévoit que le SDRIF « fixe une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation » (L123-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi)².

La lutte contre l'artificialisation des sols, pourquoi ?

La lutte contre l'artificialisation des sols constitue un enjeu majeur :

- pour limiter le réchauffement climatique, en préservant les capacités de stockage de carbone des sols et des forêts ;
- pour préserver la biodiversité, par le maintien de sols vivants et fonctionnels et d'espaces ouverts, naturels, agricoles et forestiers ;
- pour améliorer la résilience des territoires et leur adaptation au dérèglement climatique, en limitant l'imperméabilisation et les inondations, en favorisant la recharge des nappes phréatiques, et en limitant les effets d'îlots de chaleur ;
- pour préserver le potentiel de production agricole et forestière, en particulier dans les zones périurbaines, valoriser les activités agricoles et forestières ;
- et plus généralement pour préserver le cadre de vie et le paysage, et ainsi améliorer la qualité de vie des franciliens.

Autre effet positif, un urbanisme compact et bien coordonné permet de limiter les transports et les réseaux, coûteux en investissement comme en exploitation, et ainsi de limiter les coûts pour les finances publiques comme pour les ménages, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Au final, il en va de l'attractivité et de la résilience de nos territoires.

Au-delà des éléments quantitatifs, la stratégie en matière de sobriété foncière doit être définie en optimisant l'atteinte des finalités rappelées ici, notamment dans le choix des espaces à préserver et de ceux à urbaniser.

¹ 6^e rapport d'évaluation du GIEC – groupe 1 – août 2021

² Voir aussi la circulaire n° 6323-SG du 7 janvier 2022.

Définir une trajectoire de sobriété foncière

Il revient donc au SDRIF, en se fondant sur la consommation effective observée pendant la période 2011-2021, de définir une trajectoire de sobriété foncière pour une première période décennale (2021-2031) ainsi que pour la période suivante, en visant l'atteinte de l'objectif du « zéro artificialisation nette » en 2050¹. Cette trajectoire devra également tenir compte du concept d'« artificialisation des sols » à partir de 2031. L'évaluation du SDRIF de 2019 a montré que, d'après le mode d'occupation du sol (MOS) piloté par l'Institut Paris Région, 820 ha bruts (soit 617 ha nets) ont été consommés par an en moyenne entre 2008 et 2017. Pour rappel, le plafond annuel fixé par le SDRIF était de 1 315 ha/an.

La construction d'une trajectoire de sobriété foncière au niveau régional passe par une bonne articulation des objectifs portés à l'échelle régionale, intercommunale et communale : une concertation poussée avec les territoires infra-régionaux devra être mise en place par la Région². Compte tenu des délais contraints de mise en application de cette trajectoire, le processus mis en place doit aussi permettre de préparer la déclinaison dans les SCOT/PLU(i) de la trajectoire fixée dans le SDRIF.

La consommation foncière en Île-de-France

L'Île-de-France fait partie des régions qui artificialisent le moins par rapport à la population et aux emplois accueillis³ : entre 2009 et 2017, elle a contribué à 4 % de la consommation nationale brute d'espaces NAF alors qu'elle a accueilli 20 % de l'accroissement de la population et 53 % de celui des emplois.

Ces données, et l'analyse qui en est faite, témoignent des résultats déjà acquis grâce à une politique et des outils de planification et d'aménagement structurés depuis plusieurs décennies (planification régionale, armature de transports collectifs puissante, choix de localisation concentrée et organisée des principaux développements urbains).

L'Île-de-France est la région la plus performante au regard du « taux de renouvellement urbain » (m² de surfaces de plancher mises en chantier dans la tache urbaine, au sens du MOS Île-de-France, par rapport au total régional de m² mis en chantier) qui atteint 90 % en moyenne sur 2009-2017, alors que la moyenne nationale est de 42 %.

Selon le MOS, la consommation brute d'espaces NAF a été de 820 ha/an entre 2008 et 2017 en Île-de-France, la consommation nette étant de 617 ha/an sur la même période. La tendance est en baisse depuis les années 1980 et est inférieure au plafond prévu par le SDRIF en vigueur (1 315 ha/an). Sur la même période, 44 000 logements ont été construits et environ 10 000 emplois créés chaque année.

Les données du recensement agricole de 2020 confirment le ralentissement de la consommation des terres agricoles, principalement par l'urbanisation. Ainsi, la surface agricole mise en valeur par les exploitations franciliennes a diminué de 4 900 ha entre les recensements agricoles de 2010 et de 2020, contre une diminution de 14 400 ha sur la décennie précédente.

L'artificialisation relève à 95 % de la grande couronne et est un phénomène concentré : les 20 % des communes les plus consommatrices représentent 73 % de la consommation entre 2013 et 2017, principalement aux franges de l'agglomération. Si l'Île-de-France n'est globalement pas en situation d'étalement urbain⁴, une dizaine d'intercommunalités le sont.

La part de la consommation francilienne brute d'espaces NAF à destination de l'habitat est de 47 % et celle à destination de l'activité de 44 %⁵ (alors qu'elles sont respectivement de 70 % et 24 % au niveau national). La consommation pour les activités économiques, commerciales et logistiques constitue donc un enjeu premier. Elle a principalement lieu dans les franges de l'agglomération, dans la « ceinture verte ». Il est à noter que les surfaces urbanisées à vocation économique ont augmenté de + 2,2 % entre 2012 et 2017, tandis que l'emploi a stagné (+ 0,5 %) - ce phénomène concerne particulièrement l'espace rural.

La densité des nouvelles constructions hors tâche urbaine est très variable selon les différents types de construction et leur implantation⁶.

¹ Pour la période 2021-2031, il s'agira d'un objectif de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestier ; pour les décennies suivantes, il conviendra d'inclure également la notion d'« artificialisation », avec une entrée centrée sur la fonctionnalité des sols, qu'il s'agira de préserver et de renforcer – cf. définitions introduites dans le L101-2-1 du code de l'urbanisme et les décrets d'application à venir.

² Dans les régions couvertes par des SRADDET, l'organisation d'une conférence des SCOT est prévue. Ce cadre n'est pas valable pour l'Île-de-France, qui peut donc adapter les modalités d'association du bloc local aux travaux sur le SDRIF.

³ DRIEAT, 2021, La consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers en Île-de-France - Une performance notable qui s'est régulièrement améliorée ces dernières années

⁴ Apprécié par l'indice d'étalement urbain, ratio du taux de croissance des surfaces urbanisées sur le taux de croissance de la population.

La loi « climat et résilience » d'août 2021 implique de « faire la ville sur la ville »

Le SDRIF de 2013 fait déjà le pari de la compacité de l'agglomération parisienne, des villes moyennes hors agglomération, ainsi que des « bourgs, villages et hameaux ». Le contrôle de l'extension urbaine est l'un des piliers du document, par le biais de règles précises et d'un cadrage étroit des documents de planification de rang inférieur. L'évaluation de 2019 a montré que le SDRIF a sans doute contribué à éviter une artificialisation trop prononcée du territoire, mais qu'il a ouvert une enveloppe potentielle d'artificialisation significative et que les dispositifs de régulation se sont révélés parfois trop complexes et/ou peu efficaces (projets logistiques notamment).

Aujourd'hui, la loi « climat et résilience » d'août 2021 oblige à aller plus loin. Elle implique un changement de modèle d'aménagement, avec de nouveaux modèles économiques à inventer et une ingénierie à renforcer (expertise foncière, juridique, financière, technique, écologique).

L'enjeu est désormais de privilégier fortement la requalification et l'intensification urbaine, le recyclage foncier, la mobilisation des friches de toute nature, la densification des zones d'activités, et de réduire au strict minimum les extensions résidentielles et économiques/logistiques sur les espaces agricoles, naturels et forestiers. La loi encourage également la désimperméabilisation⁷ et la renaturation. En outre, elle introduit un changement de paradigme, avec le passage d'un raisonnement aujourd'hui exclusivement centré sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, à un raisonnement tenant également compte de l'artificialisation des sols (et donc de leur fonctionnalité)⁸. Cela conduira notamment à s'appuyer sur des outils d'observation complémentaires au MOS régional, et notamment sur les données de l'OCSGE (Occupation du sol grande échelle) que l'État déploie d'ici à 2024.

Au niveau local, la mise en place des observatoires locaux du foncier et de l'habitat⁹, et des inventaires des zones d'activités économiques, qui sont généralisés par la loi Climat et Résilience (articles 205 et 220) est essentielle pour définir des stratégies foncières adaptées, alimenter l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme, et plus largement, accompagner le changement de modèle d'aménagement. La mise à disposition des données utiles à ces observatoires et inventaires, par l'État et la Région, est à amplifier. Les travaux partenariaux menés en ce sens dans le cadre de l'Observatoire Régional du Foncier sont à développer : ateliers à destination des collectivités pour faciliter la mise en place d'observatoires du foncier et de l'habitat, travaux d'expérimentation des données OCSGE -lorsqu'elles seront disponibles- et de comparaison au MOS etc.

Contextualiser l'intensification urbaine

Dans un contexte où la surdensification et la congestion semblent de plus en plus mal acceptés, l'enjeu est de réussir l'intensification urbaine de l'agglomération parisienne en conjuguant une densification acceptable et une amélioration de la qualité du cadre de vie. Il s'agit donc de concilier intensité urbaine, ville « respirante et aérée », ville « active et productive », et « ville résiliente ». Pour résoudre cette équation complexe, le futur SDRIF devra prendre en compte la diversité des contextes urbains (voir [chapitre 3. Enjeux territoriaux](#)).

Mobiliser les friches et assurer le recyclage foncier

En utilisant les moyens financiers dégagés par l'État et la Région dans les démarches en cours¹⁰, l'enjeu est de faire de la reconquête des friches un levier pour :

- atteindre les objectifs de production de logement en mobilisant prioritairement le foncier à recycler des cœurs de ville et de périphérie urbaine ;
- accueillir en priorité les activités économiques et à vocation productive dans les friches existantes ;
- et permettre le cas échéant la renaturation, en particulier lorsque les friches sont situées dans des espaces carencés en espaces verts ou en corridors écologiques.

⁵ A partir des fichiers fonciers 2017. Le solde est composé d'espaces artificialisés pour des usages mixtes habitat/activité ou pour des usages non identifiés dans les fichiers fonciers.

⁶ Étude DRIEAT, 2021. « Quels sont les principaux déterminants de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers en IDF ? Analyse rétrospective 2009 – 2017 »

⁷ La cohérence entre le futur SDRIF et le SDAGE, qui comporte des dispositions relatives à la limitation de l'imperméabilisation, devra être recherchée, les deux documents s'imposant dans un rapport de compatibilité aux SCoT, et en leur absence aux PLU.

⁸ Pour mémoire, la trajectoire à définir s'exprimera en consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la période 2021-2031, puis en artificialisation pour les tranches suivantes ; ce changement est à anticiper dès la révision.

⁹ avec notamment l'identification des friches constructibles, des locaux vacants, des secteurs où la densité de la construction reste inférieure au seuil résultant de l'application des règles des documents d'urbanisme ou peut être optimisée en application de l'article L152-6 du code de l'urbanisme, des surfaces potentiellement réalisables par surélévation des constructions existantes

¹⁰ Dans le cadre du Plan de Relance, une enveloppe nationale dédiée au « fonds friches » de 650 M€ a été attribuée sur 2021 et 2022, dont 108,5 M€ affectés aux 2 appels à projets (AAP) « recyclage foncier des friches pour l'aménagement en Île-de-France ». En parallèle, la Région a conforté les moyens affectés à son appel à manifestation d'intérêt (AMI) « reconquérir les friches franciliennes ». Ces démarches ont vocation à s'inscrire dans le prochain CPER.

Un dispositif de recensement des friches de grande taille, pouvant faire l'objet d'opérations d'aménagement mixte et/ou d'accueil d'activités, dans l'objectif d'une réindustrialisation de la région, gagnerait à être ouvert à tous les acteurs. Une stratégie de mobilisation des friches, permettant d'orienter les types de projets¹ à y développer, pourrait également être établie en concertation entre l'État et la Région.

Identifier des limites à l'agglomération parisienne

L'impératif de sobriété foncière invite également à identifier des limites à l'agglomération parisienne, en ayant éventuellement recours à la localisation des pastilles d'urbanisation et/ou à des tracés plus continus de « fronts urbains d'intérêt régional » (FUIR).

La définition des limites de l'agglomération devra prévoir, dans les secteurs d'aménagement prioritaires, des développements urbains en extension, en tenant compte de la desserte en transports collectifs, des besoins de logements et de développement économique, ainsi que des enjeux de protection des espaces naturels agricoles et forestiers. En parallèle, l'exigence de sobriété foncière rend possible une recomposition paysagère des lisières de l'agglomération.

Il est attendu du SDRIF qu'il définisse, conformément à l'article 194 de la loi Climat et résilience, une trajectoire de sobriété foncière à l'échelle régionale, par périodes décennales, en visant l'atteinte de l'objectif du « zéro artificialisation nette » en 2050.

Pour assurer une traduction qualitative de cet objectif en fonction des caractéristiques de chaque espace au regard des enjeux rappelés ci-dessus (biodiversité, résilience...), il est préconisé de :

- profiter de la concertation avec les territoires autour de la révision du SDRIF pour promouvoir la planification supra-communale (SCoT, PLH et leurs volets dédiés au foncier, et PLUi), et la mise en place des observatoires locaux du foncier et de l'habitat, en particulier dans les territoires péri-métropolitains et ruraux ;
- encourager la mutualisation des capacités d'extension urbaine à l'échelle intercommunale et mettre en place les moyens permettant d'en assurer le suivi dans le temps ;
- promouvoir en priorité la transformation et l'intensification des tissus urbains existants et la mobilisation des friches, ainsi que la reconversion/réhabilitation des constructions existantes, en retravaillant les principes de densification pour plus de clarté ;
- dans l'agglomération parisienne, veiller à requalifier les friches en vue de concilier intensification urbaine, création d'espaces verts/ de respiration, et restauration des corridors écologiques ;
- encadrer plus fortement les possibilités d'extension de l'urbanisation ; moduler les capacités d'extension en fonction des typologies des territoires ; conditionner leur mobilisation à certains critères qualitatifs, qui permettront de dépasser une approche purement surfacique et de promouvoir la qualité des projets (les extensions devront être exemplaires, en privilégiant notamment les projets d'aménagement dans des contextes maîtrisés, sur des sites desservis par des infrastructures de transports collectifs, à proximité des aménités urbaines) ;
- assurer le lien entre sobriété foncière et sobriété du stationnement, vis-à-vis duquel les PLU mobilisent souvent des besoins fonciers importants, dépassant les besoins réels ;
- réguler l'utilisation du foncier économique :
 - déterminer des objectifs de densification et encourager la requalification des zones d'activités économiques, commerciales et logistiques existantes, en lien avec des stratégies concertées d'aménagement et de renouvellement économique définies à l'échelle intercommunale ;
 - réguler strictement les extensions des zones commerciales conformément à la loi « Climat et résilience » d'août 2021 ;
 - réguler fortement les extensions des zones logistiques (voir « Une région productive-Une région maillée et interconnectée ») : en mettant en exergue les principes retenus dans le SDRIF de 2013 (privilégier l'installation sur des plateformes multimodales, éviter l'éparpillement le long des axes routiers etc.) ; en privilégiant l'installation dans des zones d'activités existantes et en intégrant – au même titre que pour le logement – des critères de performance foncière.

¹ les projets à définir doivent être adaptés aux contextes urbains, en associant différents usages, y compris le cas échéant des usages récréatifs fondés sur une part de renaturation.

2.2.1.b Restaurer les écosystèmes franciliens

Renforcer la trame verte et bleue, brune et noire (TVBBN)

La trame verte et bleue francilienne est une infrastructure écologique majeure, indispensable au maintien d'une biodiversité diversifiée, qui assure par ailleurs des services éco-systémiques essentiels, dans l'agglomération parisienne, les villes et les territoires ruraux : stockage et épuration de l'eau, rafraîchissement et régulation du climat, cadre de vie et santé, pollinisation des cultures, stockage du carbone dans les sols et la végétation.

Cette trame de continuités écologiques¹ ne sera pleinement fonctionnelle que si elle comprend une trame brune (continuité de sols vivants de pleine terre) et une trame noire (continuités sans pollution lumineuse).

Le changement climatique renforce la nécessité d'une TVBBN fonctionnelle, condition de la résilience des écosystèmes : c'est par l'intermédiaire d'un maillage naturel que les espèces animales et végétales pourront migrer pour s'adapter.

Les principaux enjeux sont de :

- préserver et restaurer les espaces naturels et forestiers, les espaces verts et autres réservoirs écologiques, et améliorer leur mise en réseau grâce aux corridors écologiques ;
- végétaliser de manière plus systématique les espaces publics de l'agglomération parisienne, en particulier dans la zone dense (avenues, rues et places du territoire métropolitain) ;
- préserver et restaurer les espaces en eau et milieux aquatiques associés, en particulier les zones humides et forêts alluviales.

Il convient de prendre en compte les nouveaux objectifs internationaux, européens et nationaux, en particulier la stratégie nationale des aires protégées (SNAP, pour laquelle un plan d'actions régional est attendu pour 2022) ainsi que les objectifs régionaux de la stratégie régionale pour la biodiversité (SRB).

Protéger pleinement les espaces naturels et boisés, les continuités écologiques et les espaces ouverts, améliorer et compléter leur maillage.

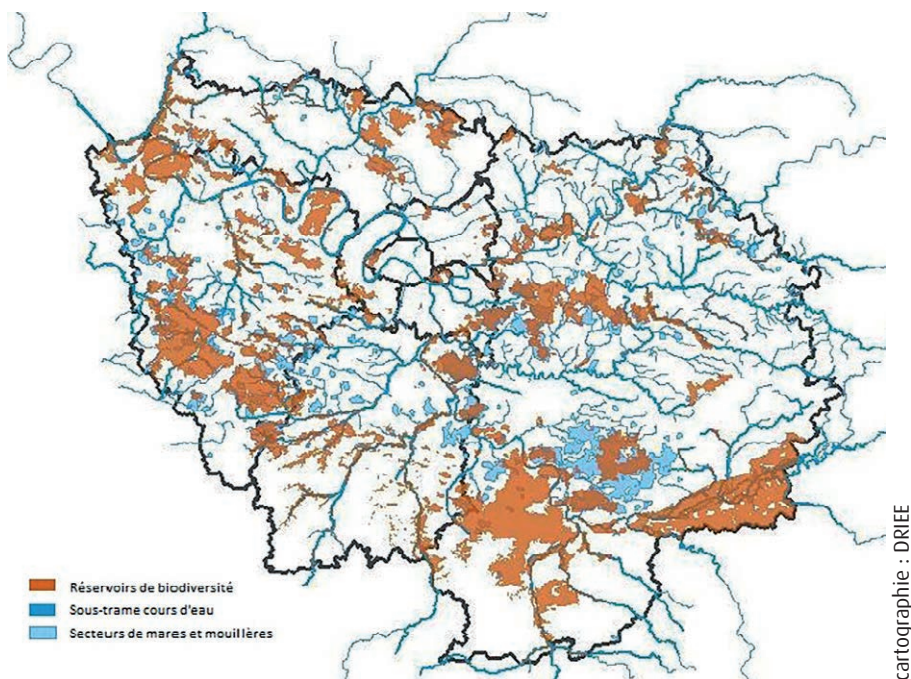
S'appuyer sur un schéma régional de cohérence écologique (SRCE) révisé.

Le bilan du SRCE, désormais achevé, doit être publié. Ses conclusions montrent que si ce document de planification est désormais bien connu, il n'est pas encore mis en œuvre de manière pleinement satisfaisante.

Ce bilan pointe :

- le manque d'appui à la mise en œuvre (appui technique, financier et en animation) ;
- les difficultés à traduire les orientations, en particulier pour bien prendre en compte les continuités écologiques. En effet, une analyse conduite par l'Agence régionale de la biodiversité d'Ile-de-France (ARB-îdF)² montre que de nombreux projets ayant vu le jour après l'adoption du SRCE ont des impacts négatifs sur les fonctionnalités des continuités écologiques.

Schéma des réservoirs de biodiversité, cours d'eau et secteurs de mares et mouillères



¹ Les « continuités écologiques » sont constituées de :

- réservoirs de biodiversité : il s'agit de zones vitales, riches en biodiversité où les individus peuvent réaliser l'ensemble de leur cycle de vie (reproduction, alimentation, abri...) ;
- corridors écologiques : il s'agit des voies de déplacement empruntées par la faune et la flore qui relient les réservoirs de biodiversité.

² ZUCCA M., 2021 : l'artificialisation des espaces de continuités écologiques en Ile-de-France. ARB, ORF. Rapport de groupe de travail, juin 2021

Il est à noter que l'opposabilité du SRCE a été renforcée par l'ordonnance du 17 juin 2020¹.

Actualiser la cartographie du SRCE.

L'exercice d'évaluation du SRCE étant achevé, la décision (conjointe entre l'État et la Région) de maintien ou de révision complète/partielle du document reste à prendre. La révision du SRCE paraît nécessaire.

Rappelons que le SRCE est fondé sur des données antérieures à 2013 : il serait logique a minima de mettre à jour l'atlas cartographique, pour ce qui concerne les réservoirs de biodiversité, en intégrant les nouvelles créations et extensions de sites Natura 2000, de réserves naturelles, d'arrêtés de protection (de biotope, d'habitats naturels et de géotopes) et de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Des évolutions sont notables dans certains territoires (notamment ouest des Yvelines et du Val-d'Oise, est de la Seine-et-Marne, cf figure ci-contre).

Par ailleurs, des espaces non retenus en tant que réservoirs de biodiversité sont susceptibles de jouer un rôle important pour les continuités écologiques : friches en pleine terre, petits cours d'eau, surfaces d'intérêt écologique au sein des secteurs agricoles, secteurs de concentration de mares et mouillères, etc. Ces espaces doivent aussi être préservés.

Parmi les espaces naturels figurent des friches, à la biodiversité souvent méconnue, dont le potentiel écologique est important, surtout lorsqu'elles se situent sur des corridors écologiques à restaurer. L'intérêt de ces friches est encore renforcé lorsqu'elles se situent dans des secteurs carencés en espaces verts.

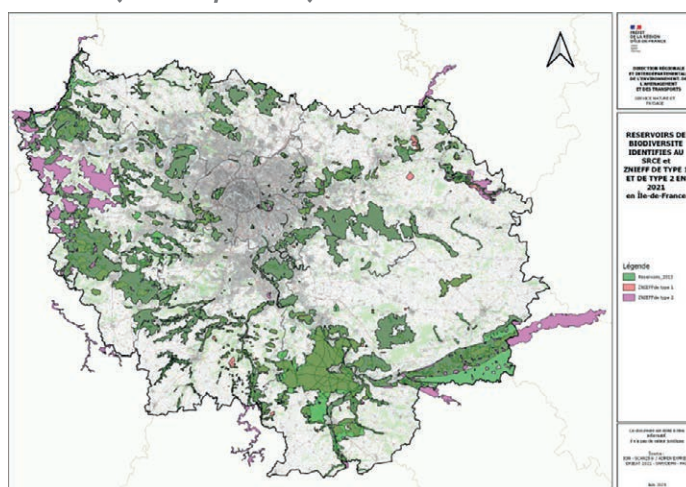
Mieux cartographier les zones humides (voir ci-dessous « le cycle de l'eau »). La cartographie des zones humides reste très insuffisante (environ 10 % seulement ont fait l'objet d'une étude de délimitation)². Le SDRIF devrait également préconiser la réalisation d'études de délimitation des zones humides en amont des révisions des documents d'urbanisme.

Mieux cartographier les corridors écologiques. Une mise à jour de la cartographie des corridors écologiques pourrait aussi être envisagée, en s'appuyant sur les réservoirs de biodiversité actualisés.

Il est à noter que la « stratégie nationale pour les aires protégées 2030 » prévoit de protéger 30 % du territoire national, dont un tiers sous protection forte³ : il convient donc de rechercher les moyens d'assurer une protection forte sur 10 % de l'espace régional (contre 0,5 % actuellement). La révision du SDRIF devra s'appuyer sur une mise à jour de cette cartographie.

Améliorer la déclinaison locale de la trame verte et bleue. La cartographie de la trame verte et bleue, inscrite au SRCE, doit être mieux intégrée au SDRIF, et être accompagnée de mesures prescriptives permettant d'en assurer le maintien et d'en améliorer les fonctionnalités. Le SDRIF doit aussi rappeler que les documents d'urbanisme de rang inférieur⁴ ont vocation à compléter cette trame à leur échelle, en misant sur la multifonctionnalité des espaces : des synergies peuvent être créées avec les espaces agricoles, espaces de loisirs, espaces sportifs et infrastructures de transports.

Carte des écarts de couverture entre les réservoirs de biodiversité du SRCE (en vert) et le réseau actuel des ZNIEFF (en rose/mauve)



¹ L'ordonnance introduit le rapport de compatibilité des documents d'urbanisme vis-à-vis du SRCE (au lieu du rapport de prise en compte), ce qui implique un renforcement du déploiement de la TVB au sein des SCOT et PLU(i).

² Voir la carte DRIEAT sur les zones avérées et potentielles : www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/mise-a-jour-des-enveloppes-d-alerte-zones-hu-mides-a2159.html

³ Le décret n° 2022-527 du 12 avril 2022 pris en application de l'article L110-4 du code de l'environnement et définissant la notion de protection forte et les modalités de la mise en œuvre de cette protection forte www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045551000

⁴ Les SCOT et les PLU ont désormais la possibilité de définir des zones de renaturation, pour une meilleure mise en œuvre du « zéro artificialisation nette » (art. 197 de la loi, art L141-10 et L151-7 du code de l'urbanisme). Il convient aussi de rappeler que les OAP TVB deviennent obligatoires dans les PLU ou PLUi, ce qui constitue un enjeu important pour la déclinaison opérationnelle de la trame verte et bleue.

Protéger la trame noire. Il paraît souhaitable que le SDRIF intègre dans son état des lieux une analyse des enjeux de trame noire (nuisances lumineuses nocturnes) et les traduise par des éléments cartographiques. Une approche globale élargie aux impacts de la lumière artificielle sur les populations (nuisances) paraît souhaitable. Une réflexion Région / État reste nécessaire pour préciser l'opposabilité éventuelle des prescriptions.

Maintenir et renforcer le maillage des plantations, espaces verts et de pleine terre dans les villes et l'agglomération parisienne. Les espaces végétalisés, en pleine terre, répondent à de nombreux enjeux : continuités écologiques, réservoirs de biodiversité, création d'îlots de fraîcheur, infiltration des eaux de pluie et réduction du risque inondation, amélioration du cadre de vie et de la santé, etc. L'objectif du SDRIF en vigueur d'offrir un accès aisé à 10 m² d'espaces verts par habitant, et les localisations d'espaces verts à créer sont à reprendre, actualiser et renforcer. Par ailleurs, de nombreux territoires franciliens sont carencés en espaces verts, dans des zones urbaines denses, mais aussi dans des zones pavillonnaires, voire rurales. Au-delà de l'objectif général de 10 m² d'espaces verts par habitant, l'enjeu est leur accessibilité : il conviendrait ainsi de représenter les zones carencées en espaces verts de proximité sur la cartographie.

Dans le cadre des projets d'aménagement, il est recommandé d'accompagner la densification d'un coefficient de pleine terre à respecter, à décliner dans les SCOT et les PLU(i).

Il s'agit également de renforcer et de systématiser le maillage des alignements plantés dans les rues et les avenues dans l'agglomération dense. La finesse du maillage, complétée du réseau des parcs, jardins publics et privés, et espaces ouverts, assurera la climatisation de l'agglomération et contribuera au bien-être des habitants.

Il est **préconisé** :

- d'améliorer la précision et la complétude des continuités vertes et bleues (réservoirs et corridors) dans le SDRIF, en utilisant une cartographie actualisée du SRCE comme référence ;
- de renforcer les orientations et prescriptions concernant le maillage des espaces verts, plantés et des alignements d'arbres de l'agglomération dense ;
- de renforcer les prescriptions relatives aux continuités vertes (corridors écologiques et réservoirs de biodiversité) afin de protéger pleinement les continuités existantes et de définir des objectifs de restauration de corridors écologiques là où ils sont nécessaires ;
- d'accompagner et renforcer les grandes structures paysagères franciliennes existantes, et en particulier les paysages fluviaux ;
- dans le cadre des projets d'aménagement, de préserver/restaurer la pleine terre et la continuité avec la trame verte et bleue ;
- de cartographier les secteurs carencés en espaces verts et faire figurer sur la carte de destination les espaces verts à créer, ainsi que les corridors écologiques à créer ou à restaurer, ainsi que les espaces à renaturer ; les critères d'accessibilité des espaces verts et naturels « de proximité » et « de fin de semaine » devraient être pris en compte ;
- de recommander l'intégration dans les documents d'urbanisme d'une cartographie des zones humides et de prévoir des mesures renforcées de protection ;
- d'être vigilant sur la prise en compte des chartes de Parcs naturels régionaux (PNR), qui jouent un rôle dans la préservation des continuités écologiques et associer étroitement les PNR ; de la même façon, il conviendrait de tenir compte des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et d'associer les commissions locales de l'eau ;
- de recommander, pour les documents d'urbanisme, l'élaboration de stratégies « ERC » à l'échelle du territoire (zones à éviter (= préserver) ; zones favorables à la compensation (= à restaurer) etc..).
- d'encourager les pratiques d'agroécologie qui jouent un rôle majeur dans le renforcement de la trame verte et bleue, brune et noire (TVBBN).

Améliorer la gestion du cycle de l'eau et des milieux aquatiques

La ressource en eau, un patrimoine commun. L'article L210-1 du code de l'environnement précise que « l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général ».

Les grandes orientations stratégiques du SDRIF doivent donc tenir compte, en particulier pour les objectifs de développement urbain, des contraintes d'accès à l'eau potable, de la gestion complexe des eaux pluviales ou usées, et de la préservation de l'eau et des milieux aquatiques face à de nombreuses pressions : pollutions, urbanisation etc.

Le changement climatique, une nouvelle donne. Dans le bassin Seine-Normandie, les projections climatiques conduisent à anticiper au cours des prochaines décennies une diminution de la quantité d'eau disponible, une aggravation des sécheresses et une multiplication des points chauds en zone urbaine ou péri-urbaine. La diminution des débits d'étiage¹, en particulier pour les petits cours d'eau, impactera la qualité de l'eau et la préservation des écosystèmes. Les épisodes de canicule et de sécheresse, dont la fréquence et la durée devraient augmenter, risquent par ailleurs d'engendrer des demandes accrues en eau.

La baisse de la consommation d'eau potable et industrielle, constatée ces dernières années (environ 1 % par an au cours des 25 dernières années), devrait permettre de contrebalancer en partie les effets du changement climatique. Un facteur plus difficile à apprécier est celui des besoins à moyen terme de l'agriculture, qui pourraient en particulier avoir un effet sur les petites rivières d'Île-de-France, déjà fragiles et dégradées. Il conviendra aussi de prendre en compte les prélèvements d'eau liés à l'électrolyse pour la production d'hydrogène. Les modifications des équilibres démographiques au sein de la région, à la suite de la crise sanitaire, pourraient accentuer localement les pressions sur la ressource en eau.

Il conviendra de corréliser plus systématiquement l'apport de populations et d'usagers nouveaux à la capacité des réseaux et des exutoires naturels (cours d'eau), qui sont des structures d'une certaine capacité, non extensibles, et de revoir le cas échéant le dimensionnement des réseaux en conséquence.

La qualité de la ressource eau reste médiocre. Dans le cadre de la directive cadre sur l'eau (DCE), le SDAGE 2022-2027 fixe un objectif de 52 % des masses d'eau (cours d'eau, plans d'eau, nappes) en « bon état » en 2027 et 100 % à terme. D'après l'état des lieux du SDAGE réalisé en 2019, seuls 8 % des masses d'eau de surface atteignent le « bon état écologique », et 16 % le « bon état chimique ». S'agissant des eaux souterraines, elles sont globalement en bon état quantitatif mais restent de mauvaise qualité (2 seulement sur les 13 sont en « bon état chimique »). La présence des nitrates et des pesticides dans les nappes (parfois au-dessus des seuils réglementaires) est quasi généralisée : l'ensemble de la grande couronne de l'Île-de-France est classée en zone vulnérable pour les nitrates (classement 2020-2021)².

Désimperméabiliser et réintégrer l'eau dans la ville. Il convient d'éviter la saturation des réseaux d'assainissement lors des fortes pluies, et d'empêcher les rejets d'eaux usées ou de ruissellement vers les cours d'eau. Pour cela, il faut enrayer l'imperméabilisation des terrains et mettre en œuvre une gestion des eaux de pluie à la parcelle, là « où elles tombent ». Il est même indispensable de désimperméabiliser des terrains aujourd'hui artificialisés : le schéma directeur d'assainissement du SIAAP a ainsi démontré qu'il n'était pas possible d'atteindre le « bon état » de la Seine au titre de la directive cadre sur l'eau à un coût raisonnable, sans un effort conséquent de désimperméabilisation de l'agglomération parisienne.

De manière générale, il est également nécessaire de réintégrer l'eau dans la ville, en y préservant les zones humides, en rouvrant rus et rivières, ou en restaurant des zones... augmenter les espaces en eau dans la zone dense participera également à la lutte contre le phénomène d'îlots de chaleur urbains et contre les débordements dus aux eaux pluviales.

Maintenir et renforcer les espaces favorables à la préservation de l'eau. Tous les territoires urbains, péri-urbains et ruraux de la région, non-imperméabilisés ou susceptibles de l'être, doivent pouvoir jouer un rôle de « tampon » et mieux absorber/stocker les eaux pluviales. Les espaces favorables à la vie aquatique (zones humides, prairies, vallées inondables, berges, frayères), doivent être préservés, restaurés, voire recréés.

¹ Selon l'étude Explore 2070, le débit « naturel » d'étiage de la Seine pourrait ainsi être réduit de 30 % à l'horizon 2050 (mais le débit « réel » de la Seine restera soutenu par le système des grands lacs /des études étant en cours pour s'assurer qu'il est suffisant en l'état).

² Voir : www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/designation-et-delimitation-des-zones-vulnerables-r1847.html

En France, les deux tiers des zones humides ont été détruites au cours du dernier siècle. Or l'état des lieux 2019 du SDAGE montre que la régression des milieux humides sur le bassin Seine-Normandie se poursuit, du fait de l'extension des surfaces bâties, du retournement des prairies sur les derniers secteurs de bocage, de certaines pratiques agricoles impactantes et de la poursuite des exploitations de granulats.

En Île-de-France, seules 10 % des zones humides sont identifiées et délimitées (230 km² pour 2 500 km² de zones humides potentielles). Il faut ainsi noter que la zone humide de la Bassée, qui compte parmi les plus remarquables du bassin Seine-Normandie, reste soumise à de multiples pressions. Une carte des enveloppes d'alerte de la présence (avérée ou potentielle) de zones humides est éditée par la DRIEAT, à destination des maîtres d'ouvrage et de leurs conseils. Elle pourrait servir de base pour définir les territoires à cartographier en priorité.

Carte des zones humides



cartographie : DRIEE

En lien avec la préservation de la trame verte et bleue du SRCE, et en tenant compte des prescriptions des SAGE, le SDRIF pourrait donc recommander l'intégration dans les documents d'urbanisme d'une cartographie des zones humides et forêts alluviales, et de mesures renforcées de protection. Il devrait ainsi fortement inciter à favoriser les mesures d'évitement et de réduction, plutôt que la mise en place de mesure de compensation de la destruction¹. L'objectif devrait être de tendre vers l'arrêt de la destruction des zones humides présentant des fonctionnalités écosystémiques intéressantes, qui pourraient être sanctuarisées par le biais des documents d'urbanisme (et des SAGE).

Restaurer le cours naturel des rivières. L'espace de mobilité d'une rivière lui permet d'avoir un fonctionnement hydromorphologique compatible avec l'atteinte du « bon état ». En Île-de-France, les cours d'eau ont été fortement modifiés par l'homme (rectification, endiguement, seuils et barrages, destruction de la ripisylve) et ils continuent à subir de fortes pressions. Le développement du territoire ne devra pas aggraver ces pressions, et même les réduire chaque fois que possible.

Il convient ainsi de restaurer les espaces de mobilité des cours d'eau : s'ils n'ont pas été cartographiés, il est recommandé par le SDAGE 2022-2027 aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme de préserver une largeur de part et d'autre de la rivière.

Une gestion quantitative de l'eau à piloter finement. L'enjeu de sécurisation de la ressource en eau reste majeur. Le SDRIF devra donc s'inscrire dans la stratégie d'adaptation au changement climatique du bassin Seine-Normandie, adoptée en 2018.

Le changement climatique appelle une bonne gestion de l'eau aux différentes échelles de territoires, faute de quoi les enjeux de préservation de l'eau et des milieux aquatiques pourraient devenir une contrainte forte pour le développement démographique et économique de la région.

Carte des « zones de répartition des eaux »



cartographie : DRIEE

¹ Si ces zones humides sont altérées, des compensations surfaciques (dans le SDAGE en vigueur jusqu'à avril 2022, minimum de 100 %, voire 150 %, normalement renforcé dans le SDAGE 2022 - 2027) et fonctionnelles sont demandées par le SDAGE, et peuvent être renforcées dans certains SAGE.

Il est à noter que, en Île-de-France, trois nappes phréatiques (les nappes de la Beauce, de Champigny et la nappe profonde de l'Albien) sont déjà, en tout ou en partie, concernées par une insuffisance chronique de la ressource en eau, et sont classées en « zones de répartition des eaux »¹ (voir carte ci-dessus), afin de permettre une régulation des prélèvements².

Mieux gérer l'assainissement. L'objectif de bon état des eaux est difficile à atteindre en Île-de-France, en raison de la concentration des activités humaines : pollutions agricoles, rejets industriels, assainissement, etc. L'agglomération parisienne concentre à elle seule plus de 70 % de la charge totale des effluents de stations d'épuration pour la région.

Au titre du suivi 2020, sur les 514 stations d'assainissement d'Île-de-France, 67 sont toujours non-conformes à la directive européenne sur les eaux résiduaires urbaines, soit 13 % (et, en particulier, 10 % des stations de plus de 2 000 EQH). D'ailleurs, 6 agglomérations sont concernées par un pré-contentieux européen : Auvers-sur-Oise (95), Verneuil sur Seine (78), Rambouillet-Gazeran (78), Marolles-en-Hurepoix (91), Villeparisis (77), Saint-Mard (77). La mise en conformité des stations est nécessaire, ainsi que la mise à niveau des réseaux de collecte et des branchements à ces réseaux.

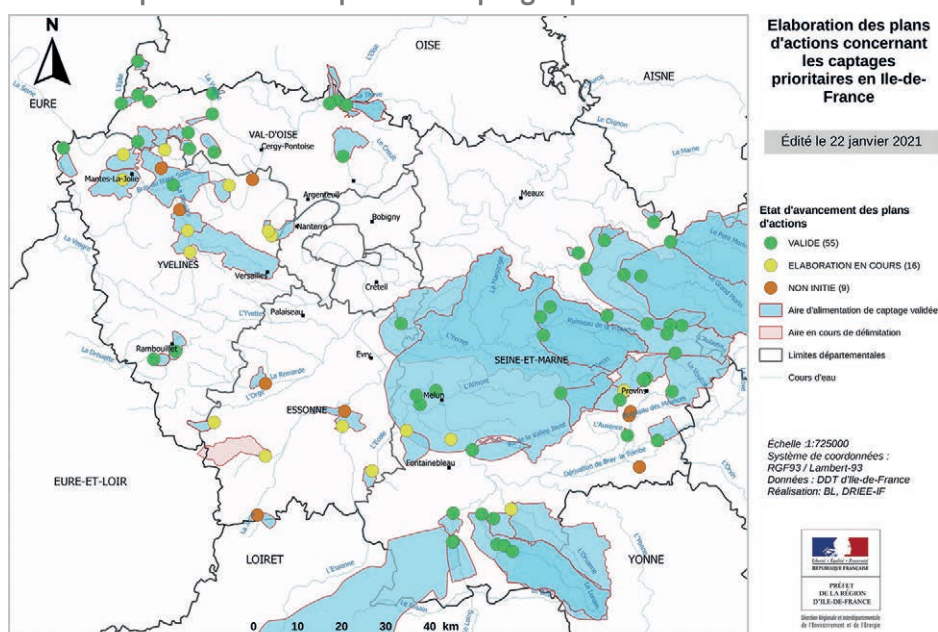
Par ailleurs, il subsiste encore sur certaines parties du territoire régional, à commencer par Paris, des réseaux unitaires (eaux usées et eaux pluviales mélangées). Afin de limiter les apports d'effluents vers les stations de traitement, il est donc nécessaire d'amplifier la politique de gestion à la source des eaux de pluie et, par défaut, de créer des réseaux séparatifs eaux pluviales/eaux usées.

Accélérer l'évolution des pratiques agricoles. La surface agricole utile représente 47 % du territoire francilien. Le paysage agricole est largement dominé par les exploitations de grandes cultures. Les pollutions diffuses liées à cette activité, cumulées aux pollutions ponctuelles de certaines stations d'épuration non conformes à la directive « eaux résiduaires urbaines », imposent aux territoires ruraux la mise en place d'une politique forte en termes de protection de la qualité de l'eau.

Le développement des villes, villages ou hameaux ne doit pas obérer la disponibilité locale de la ressource en eau et il faut mieux protéger les aires d'alimentation des captages (39 % des captages qui ont été abandonnés sur le bassin, l'ont été, entre autres, pour cause de pollution diffuse).

La transition agroécologique est nécessaire pour l'atteinte des objectifs de la directive cadre sur l'eau (voir ci-dessous « La transition agroécologique et la gestion forestière durable »).

Carte des plans d'actions pour les captages prioritaires



¹ Les « zones de répartition des eaux » (ZRE) sont définies par l'article R211-71 du code de l'environnement et sont délimitées par le préfet coordonnateur de bassin : ces zones permettent d'identifier des bassins ou systèmes aquifères, où existe un déficit chronique en eau, et où il faut assurer une meilleure maîtrise de la demande en eau, afin de préserver les écosystèmes aquatiques, concilier les usages économiques, et garantir l'alimentation en eau potable.

² Dans une ZRE, les prélèvements d'eau supérieurs à 8 m³/h sont soumis à autorisation et tous les autres sont soumis à déclaration (à l'exception des prélèvements inférieurs à 1 000 m³/an réputés domestiques)

La protection des captages pour l'alimentation en eau potable est donc un enjeu important pour l'Île-de-France. Plus de 119 points de prélèvements ont dû être abandonnés entre 2000 et 2017 en Île-de-France, en raison des pollutions liées aux nitrates et aux pesticides (source ADES – juin 2018), la région en comptant encore 850. Mais 80 captages sont toujours désignés comme « prioritaires », en raison de leur niveau de contamination par les nitrates et produits phytosanitaires : ils doivent à ce titre chacun faire l'objet d'un plan d'action adapté à leur territoire. Les services de l'État ont élaboré début 2021 une stratégie régionale visant à amplifier la politique de protection des captages prioritaires.

Cette politique de protection des captages prioritaires est en interaction avec d'autres politiques ou réglementations au niveau régional ([Plan écophyto II+](#), [Programme d'action régional nitrates](#) en cours de révision).

Les récentes évolutions législatives et réglementaires, l'une pour donner la possibilité au bloc communal de prendre une compétence de protection de la ressource en eau, l'autre pour lui accorder un droit de préemption¹, constituent des avancées intéressantes.

Par ailleurs, la nouvelle directive eau potable (2020/2184) consacre également les actions préventives avec l'obligation de mettre en place, par la collectivité, des plans de gestion de la sécurité sanitaire des eaux (PGSSE), notamment sur la ressource, afin d'assurer une alimentation en eau potable de qualité.

Le SDRIF pourrait inciter les collectivités territoriales à se saisir de ces outils.

Il est **préconisé**, en matière de gestion des eaux, de s'appuyer sur le SDAGE Seine – Normandie 2022-2027, sur le plan d'adaptation au changement climatique du bassin Seine – Normandie, et sur les SAGE franciliens, qui seront les documents de référence.

Le SDRIF pourra utilement décliner leurs orientations et préconisations, en s'attachant notamment à :

- inciter à la restauration du cours naturel des rivières et à la préservation des zones humides et zones d'expansion des crues, en particulier de sanctuariser les zones humides ;
- limiter l'imperméabilisation des sols et promouvoir l'infiltration des eaux de pluie et l'intégration de l'eau dans la ville ;
- lier les développements urbains et économiques à la disponibilité de la ressource en eau et aux capacités d'assainissement des territoires, en tenant compte de la gestion des eaux de pluie² ;
- limiter les risques de déficit chronique de la ressource en eau (3 nappes sont classées en zone de répartition des eaux ZRE) ;
- mieux protéger les aires de captage et limiter le risque de pollution des nappes souterraines et des eaux de surface par des pollutions ponctuelles (assainissement, industrie) ou diffuses (agricoles).

2.2.1.c Maîtriser les risques

Renforcer la maîtrise du risque inondation

Avec le dérèglement climatique, l'enjeu d'un aménagement résilient aux risques naturels devient critique. Une inondation majeure aurait des conséquences potentiellement catastrophiques en Île-de-France. Le risque d'inondation (par débordement des cours d'eau, par ruissellement ou par remontée des nappes) est un risque naturel majeur dans la région.

Même si les inondations par débordement des grands cours d'eau franciliens sont des crues plutôt lentes, qui peuvent être prévues au moins 48h en avance, leurs impacts sociaux et économiques n'en restent pas moins considérables : une crue équivalente à la crue de 1910 affecterait directement plus de 800 000 habitants et jusqu'à 1 million d'emplois. En considérant les impacts indirects liés notamment aux défaillances des réseaux (coupures d'électricité, d'eau potable, dysfonctionnement du réseau d'eaux usées...), jusqu'à 5 millions de Franciliens seraient touchés. Une crue majeure durerait plusieurs semaines pour des dommages directs estimés par l'OCDE, en 2014, jusqu'à 30 milliards d'euros ; certaines infrastructures mettraient plusieurs années à être reconstruites.

¹ Décret n° 2020-1762 du 30 décembre 2020 relatif à la contribution, à la gestion et à la préservation de la ressource en eau (article L2224-7 du CGCT) et décret relatif au droit de préemption pour la préservation des ressources en eau destinées à la consommation humaine (modification de l'article L218-1 du code de l'urbanisme) qui devrait être pris avant l'été 2022.

² A ce titre, il est préconisé :

- de vérifier que les stations de traitement des eaux usées sont en capacité de traiter les rejets des populations ou entreprises supplémentaires ;
- de prendre en compte la capacité d'extension, à un coût raisonnable, des réseaux de collecte et d'alimentation en eau potable dans la définition des zones à urbaniser, y compris en termes de capacité à assurer leur bon fonctionnement dans la durée (entretien, contrôle régulier des branchements, etc.) ;
- d'amplifier la politique de gestion à la source des eaux de pluie et, par défaut, de créer des réseaux séparatifs en lieu et place des réseaux unitaires.

L'État met à disposition différentes cartographies pour prévenir les risques : les plus hautes eaux connues (PHEC), les cartes d'aléas des Plans de Prévention des Risques, les cartes des surfaces inondables de la Directive Inondation, les scénarios de crue, les Zones inondées Potentielles. Les différentes cartographies du risque d'inondation se complètent et visent à traiter d'enjeux distincts¹. Pour développer l'information et la sensibilisation au risque, le futur SDRIF pourrait utilement faire figurer les zones inondables dans ses cartes de référence.

Le SDRIF doit respecter les dispositions des plans de prévention des risques naturels approuvés, qui valent servitude d'utilité publique en application de l'article L562-4 du code de l'environnement.

Le SDRIF doit être compatible avec le Plan de Gestion des Risques d'inondation (PGRI) et les réflexions conduites dans le cadre de sa révision.

Il importe aussi de faire référence aux **deux territoires à risque important d'inondation (TRI)** de la région Île-de-France (celui de la métropole parisienne et celui de Meaux) et de s'appuyer sur les stratégies locales de gestion du risque inondation (SLGRI) de ces deux territoires, afin de garantir un développement équilibré des différents espaces urbains et ruraux, en application de l'article L141-10 du code de l'urbanisme.

Enfin, pour tous les territoires urbains de la région, le SDRIF pourra inciter à s'appuyer sur la **Charte d'engagement « concevoir des quartiers résilients face au risque d'inondation »**, issue de la Stratégie locale de gestion des risques d'inondation.

Les choix en matière d'aménagement du territoire régional permettent aussi de limiter le risque.

Porter une attention particulière aux vallées inondables. La gestion des ruissellements et des débordements y requiert une attention particulière. De manière générale, tous les efforts destinés à préserver la ressource en eau par la renaturation (voir ci-dessus), tendent également à réduire le risque inondation : restaurer et conforter la trame verte, restaurer le cours naturel des rivières, préserver les zones d'expansion des crues et favoriser l'infiltration des eaux de pluie à la parcelle.

Préserver les zones d'expansion des crues. Les dernières zones naturelles d'expansion des crues doivent être protégées, en particulier en amont de l'agglomération, dans les secteurs les plus ruraux (Bassée, vallée de la Marne en amont de Meaux, bassin de l'Ecole affluent de la Seine en Seine-et-Marne et Essonne etc.). Les territoires franciliens pourraient aussi participer solidairement à la recréation de zones d'expansion des crues, pour offrir de nouveaux espaces de nature et détente aux habitants, et améliorer l'alimentation naturelle des nappes.

L'agglomération parisienne, très vulnérable², appelle des mesures spécifiques. Il s'agit en premier lieu de limiter et conditionner l'urbanisation dans les zones inondables. En zone inondable, les espaces peu ou pas urbanisés, qui peuvent accueillir des activités variées (espaces verts, terrains de sports), doivent le rester, et les zones d'expansion des crues être confortées.

Mais une part très significative des zones inondables de l'agglomération est déjà urbanisée : l'enjeu est de promouvoir des opérations de renouvellement urbain, dans une approche globale à l'échelle du projet de territoire, prenant en compte le risque inondation le plus en amont possible et permettant, lorsque cela est possible, de recréer des zones d'expansion des crues et de réduire la vulnérabilité du territoire au risque inondation³.

Il convient de limiter les constructions en zone inondable, notamment en y interdisant l'implantation des équipements sensibles (hôpitaux, maisons de retraites, prisons, grands services urbains...) et des établissements stratégiques pour la gestion de crise (notamment services de secours), et en privilégiant l'implantation d'activités utilisatrices de la voie d'eau, et en particulier l'aménagement d'espaces portuaires en bord de fleuve. Lorsque des constructions et aménagements sont autorisés par les Plans de prévention du risque inondation (PPRI), ils devront garantir la transparence hydraulique et être résilients, avec le double objectif de faciliter la gestion de crise et de limiter le coût des dommages.

La prise en compte du risque d'inondation doit être réalisée au plus tôt dans les projets d'aménagement, en veillant à réduire au minimum la vulnérabilité, en respectant les règles des PPRI et en s'appuyant sur la Charte d'engagement « concevoir des quartiers résilients face au risque d'inondation ». Cela concerne à la fois les constructions, mais également l'ensemble des réseaux (électricité, assainissement, eau potable, transports...). Une urbanisation de

¹ Les cartes de zones d'inondation potentielle (ZIP) ont une vocation informative voire d'aide à la gestion de crise, les cartes de zonage réglementaire issues des PPRI sont opposables, les cartes des territoires à risque important d'inondation doivent être portées à la connaissance des collectivités territoriales qui peuvent se fonder dessus pour faire usage de l'article R111-2 du code de l'urbanisme.

² Voir le « diagnostic de vulnérabilité » réalisé lors de l'élaboration du SCoT de la Métropole du Grand Paris.

³ Dans les zones d'aléas forts ou très forts, les opérations de renouvellement urbain doivent réduire le risque de vulnérabilité à l'échelle du projet de territoire, en vertu du décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 relatif aux plans de prévention des risques.

qualité en zone inondable implique également la maîtrise des ruissellements par une bonne gestion des eaux pluviales et plus largement, la préservation des identités paysagères liées à l'eau. Certains espaces, en particulier les moins artificialisés et les plus inondables, ont vocation à ne pas être construits et à devenir des lieux à vocation écologique et de détente.

Renforcer la robustesse et la résilience des réseaux. Il convient de renforcer la robustesse et la résilience des réseaux (électricité, eau, télécommunications et transports), en cohérence avec les dispositions contenues dans la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et ses effets, et avec les dispositions réglementaires d'application qui vont intervenir.

Le risque de mouvements de terrains

La région Île-de-France est confrontée à différents risques de mouvements de terrain :

- le retrait-gonflement des sols argileux ;
- les affaissements et les effondrements liés aux cavités souterraines que celles-ci soient liées à la présence d'anciennes carrières ou à la dissolution du gypse ;
- les glissements de terrain ;
- les éboulements et les chutes de pierres et de blocs.

Si ces mouvements restent ponctuels, ils constituent un risque majeur en raison des conséquences lourdes, matérielles et humaines, qu'ils peuvent entraîner¹. Les choix d'aménagement devront tenir compte de ces risques, importants à Paris et en proche couronne.

2.2.2 La transition énergétique

Des objectifs européens, nationaux et régionaux. Les priorités de la transition énergétique sont notamment définies au niveau national par la Stratégie nationale bas carbone² (SNBC), la programmation pluriannuelle de l'énergie³ (PPE) et le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC).

Au niveau régional, le **Schéma régional Climat Air Energie** adopté en décembre 2012⁴ (SRCAE) est le document de référence. Datés de 2012, les objectifs chiffrés du SRCAE se projetaient à l'horizon 2020. Ils n'ont globalement pas été atteints. Par ailleurs, les ambitions françaises en matière de transition énergétique et de neutralité ont été revues à la hausse. **Il est donc fortement recommandé d'effectuer la révision du SRCAE, actuellement en cours d'évaluation**, en parallèle de celle du SDRIF, en vue de définir de nouveaux objectifs communs, assortis d'indicateurs de suivi.

Les éléments qui sont développés ci-dessous, au titre de la révision du SDRIF, ont également vocation à alimenter le SRCAE.

Il convient de rappeler que, en Île-de-France, la sobriété énergétique représente le levier principal, et le plus accessible, de réduction de consommation d'énergie fossile.

Pour la région, les priorités sont les suivantes :

- sortir des énergies fossiles, qui représentent 67 % de l'énergie consommée en Île-de-France et atteindre la neutralité carbone en 2050 ;
- réduire la consommation énergétique finale francilienne, pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national de - 50 % entre 2015 et 2050.

Il s'agit en particulier de réduire l'empreinte énergétique du bâtiment (66 % de la consommation énergétique totale de la région est liée aux constructions, essentiellement pour le chauffage), et celle des transports (24 % de la consommation énergétique totale de la région) ;

- sécuriser l'alimentation en énergie (90 % de l'énergie consommée dans la région est importée) ;

¹ Voir par exemple l'arrêté d'autorisation environnementale de la ligne 18 du GPE, pour la partie du projet localisé dans les Yvelines, qui prévoit des prescriptions face au risque dissolution du gypse + rejet / infiltration des eaux (exhaure des chantiers).

² www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc : réduction de 40 % d'ici à 2030 des émissions de CO₂ et neutralité carbone visée en 2050

³ www.ecologie.gouv.fr/programmations-pluriannuelles-lenergie-ppe

⁴ www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/transition-energetique-et-lutte-contre-le-a3420.html

- faciliter sa production et la distribution d'énergie pour les nouveaux usages (bornes électriques, hydrogène, etc.) ;
- développer la production d'énergie renouvelable et de récupération, et notamment la géothermie, le déploiement de réseaux de chaleur et de froid, le solaire ainsi que l'éolien. Aujourd'hui 6 % de l'énergie consommée dans la région est issue d'une production locale et renouvelable, alors qu'un objectif de 32 % de la consommation d'énergie finale en 2030 en énergies renouvelables est fixé en moyenne nationale.

La transition énergétique en Île-de-France doit être accélérée. Si la consommation énergétique a diminué de plus de 12 % depuis 2005, cette baisse se stabilise et une augmentation a même été constatée pour le bâtiment-tertiaire (+ 8 %). Les objectifs du SRCAE n'ont pas été atteints en matière de rénovation des bâtiments (rythme de renouvellement du parc bâti inférieur à 1 % par an), de développement des réseaux de chaleur ou de géothermie, d'éolien, de photovoltaïque ou encore de qualité de l'air. La transition des mobilités est amorcée mais doit être considérablement accélérée, de même que la transition vers une logistique multimodale et durable. Ceci alors même qu'un rehaussement récent des objectifs a eu lieu au niveau européen et que d'autres pourraient advenir. En outre, de nouveaux usages énergétiques voient le jour (bornes de recharge pour véhicules, climatisation, centres de stockage et de traitement de données / datacenters etc.), et doivent voir leur usage optimisé. L'adaptation du territoire au changement climatique reste à engager.

Une approche intégrée aménagement/climat-air-énergie est à promouvoir. L'urbanisme, l'aménagement et la transition énergétique doivent faire l'objet d'approches intégrées. Le modèle territorial promu par le SDRIF doit être à la fois sobre, neutre en carbone, sain et performant : il faut rénover l'ensemble des bâtiments pour réduire leur consommation et améliorer leur confort, notamment d'été ; renforcer l'autonomie des bassins de vie et rapprocher habitat, emplois, commerces, services et loisirs ; optimiser les mobilités régionales, métropolitaines et locales ; organiser l'armature de logistique multi-modale ; assurer la résilience des grands systèmes socio-techniques etc.

En outre, l'Île-de-France est fortement dépendante des autres régions sur le plan énergétique : il faut donc sécuriser son alimentation en énergie, son transport et son stockage, en veillant à promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétique, et en développant la production issue des sources locales (solaire, éolien, géothermie, biomasse, méthanisation etc.).

2.2.2.a Rénovation thermique et adaptation des bâtiments au changement climatique

L'Île-de-France compte 650 millions de m² de bâtiments (tertiaire et résidentiel) et 5,7 millions de logements. Leur rénovation énergétique constitue le principal levier pour réduire les consommations d'énergie franciliennes et les émissions de GES associées. La rénovation représente également un gisement important d'emploi non délocalisable (56 % de l'activité actuelle du bâtiment). Par ailleurs, 7,5 % des ménages sont en précarité énergétique (observatoire régional de la santé), chiffre qui pourrait augmenter avec l'augmentation du prix de l'énergie.

Accélérer la rénovation thermique des bâtiments. L'objectif partagé aux niveaux régional (SRCAE) et national (SNBC) est de rénover tous les bâtiments à un niveau BBC d'ici 2050, ce qui implique notamment de ré-isoler, principalement par l'extérieur, tous les murs des bâtiments d'avant 1990 (à l'exception des murs « nobles » spécifiquement protégés par l'État au titre du patrimoine ou d'impossibilités techniques). Le rythme de renouvellement du parc bâti actuel, inférieur à 1 % par an, est loin de cet objectif et doit être fortement accéléré, notamment concernant le tertiaire, particulièrement en retard (augmentation des dépenses énergétiques). Les politiques de massification de la rénovation énergétique des logements doivent être poursuivies et soutenues.

Prendre en compte à la fois le confort d'hiver et le confort d'été. Avec le dérèglement climatique, la rénovation thermique des bâtiments, comme la conception de nouveaux bâtiments, doit rechercher le confort d'été au même titre que le confort d'hiver.

Privilégier les solutions de refroidissement passives. Avec le réchauffement climatique, l'Île-de-France est face à un risque de mal-adaptation découlant de la croissance massive de l'équipement en climatiseurs individuels. Il convient donc de privilégier les solutions fondées sur l'urbanisme et l'architecture bioclimatiques, privilégiant un refroidissement naturel. Ces solutions contribuent par ailleurs à une meilleure circulation de l'air et donc à limiter l'exposition à la pollution de l'air. Lorsque cela n'est pas possible, les alternatives aux climatiseurs individuels doivent être favorisées : le déploiement de réseau de froid en zone dense doit être encouragé, de même que le déploiement de système de froid à l'échelle du bâtiment (et non de l'habitation) par des dispositifs performants limitant l'effet îlot de chaleur (tour aéro-réfrigérantes).

Il est **préconisé** :

- d'afficher des ambitions en matière de rénovation énergétique, et notamment veiller à ce que les documents d'urbanisme :
 - lèvent les contraintes de nature à empêcher l'isolation thermique des bâtiments par l'extérieur,
 - encouragent/obligent les rénovations thermiques « globales ou performantes », notamment « à l'occasion des projets d'urbanisme, de rénovation urbaine ou de grands travaux » (selon les termes de la loi « Climat et résilience »),
 - encouragent/obligent l'utilisation de matériaux biosourcés,
 - rappellent et accentuent l'obligation de rénovation énergétique des immeubles tertiaires, notamment à l'occasion de la restructuration des bâtiments, des ravalements et de toute intervention sur les murs, combles et fenêtres ;
- de veiller à ce que les plans d'urbanisme encouragent -et a minima lèvent les contraintes- des solutions bioclimatiques passives (organisation spatiale des bâtiments, couleur claire des toits, brises-soleils, auvents, isolation, etc.) et/ou énergétiquement efficiente (circulations performantes de l'air, réseaux de froid, pompes à chaleur réversibles, chauffe-eaux solaires etc.) ;
- de veiller à ce que les documents d'urbanisme favorisent/obligent l'intégration au bâti d'unités de production d'énergie renouvelable intégrées (photovoltaïque, géothermie, chauffe-eau solaire ou pompe à chaleur par exemple).

2.2.2.b Sécurité d'approvisionnement, d'alimentation et de distribution électrique

Plus de 90 % de l'électricité consommée en Île-de-France est importée. Même avec un fort développement des énergies renouvelables locales, la région restera fortement dépendante des centres de production en dehors de la région. Le réseau de transport d'électricité est une infrastructure absolument vitale, d'autant que les analyses prospectives de RTE prévoient, y compris dans une perspective de baisse des consommations globales d'énergie, une augmentation de la part de l'énergie électrique.

Préserver le réseau stratégique de transport d'électricité. Le réseau de transport d'électricité haute tension constitue une infrastructure indispensable à préserver pour éviter un risque d'effondrement du réseau ou de coupure d'alimentation d'un grand nombre de franciliens. RTE a ainsi distingué sur le réseau la partie dite « stratégique », qui ne saurait souffrir une interruption. Le SDRIF actuel vise par son orientation 1.4 à préserver ce réseau. L'application de cette orientation a conduit à l'élaboration d'une doctrine régionale par l'État et RTE recommandant aux maires des communes concernées d'instaurer au PLU des servitudes permettant de limiter les constructions au droit de ce réseau stratégique. Force est de constater que cette recommandation n'a pas été suivie d'effet : les avis défavorables de RTE et des services de l'État, en raison des enjeux de sécurité publique (article R111-2 du code de l'urbanisme), soulèvent de l'incompréhension, voire du contentieux.

Maintenir les emprises foncières permettant d'accueillir les postes de distribution et de transport électrique, et anticiper l'évolution du réseau. L'orientation 1.4 du SDRIF prévoit également de maintenir les emprises foncières des équipements, et en particulier des postes de distribution électrique. Cette disposition est indispensable, et doit être étendue aux postes de transport d'électricité, car ces postes permettent d'acheminer l'électricité vers les lieux de consommation via le réseau de distribution basse tension.

Le gestionnaire du réseau (ENEDIS) dispose de réserves foncières qu'il cherche à maintenir, en particulier dans des secteurs en fort développement, pour lui permettre par la suite de créer de nouveaux postes de distribution et de transport et répondre aux nouveaux besoins. Il est confronté dans certains secteurs cependant, à des demandes très fortes pour réduire ses réserves et permettre des aménagements. C'est par exemple le cas dans les Hauts-de-Seine.

Il est **préconisé** :

- de rendre plus explicite la limitation des constructions au droit des lignes stratégiques, afin de mieux garantir la sécurité du réseau électrique ;
- de prendre en compte les réserves foncières nécessaire à la distribution électrique et à son évolution (étude sur les besoins en poste source lors des projets d'aménagement ; compensations à la réduction de ces réserves).

2.2.2.c Limiter les déplacements carbonés et développer les infrastructures nécessaires aux mobilités propres

Les mesures en faveur du polycentrisme et des mobilités à l'échelle des bassins de vie contribueront à réduire les besoins de déplacement des franciliens, les émissions de carbone et la pollution de l'air associés (cf « Une région polycentrique »). Par ailleurs, le développement des mobilités actives est un levier essentiel, tout comme la mise en place d'une logistique plus durable pour le transport de marchandises (cf « Une région maillée et interconnectée »). Dans cette logique, la place du vélo doit être pleinement reconnue dans les espaces publics et privés (parkings à proximité des gares, locaux de stockage dans les nouveaux logements, etc.). La sobriété pour les espaces dédiés au stationnement des automobiles, souvent généreusement alloués dans les PLU, est désormais à assurer.

La conversion du parc automobile francilien thermique vers un parc moins carboné est actée par la loi (l'article 73 de la loi d'orientation des mobilités interdit la commercialisation des véhicules thermiques à horizon 2040), par le plan Energie-Climat du Conseil régional (fin de la motorisation thermique entre 2030 et 2040) et par le Schéma régional air climat énergie.

La réussite de cette politique publique passe par un vaste déploiement de points de recharge en énergies nouvelles couvrant toute la région. En matière de mobilité électrique, l'Île-de-France comptait seulement 5 000 points de recharge en service, alors que le besoin est évalué à 47 000 points à horizon 2035, soit 42 000 nouveaux points de recharge à créer. Mais dans les décennies à venir de transition de mobilité, les usages thermiques resteront nécessaires à la viabilité du territoire.

Il est **préconisé** :

- de créer les conditions favorisant l'installation sur les voies publiques et dans les locaux privés (parkings, résidences, bureaux, stations d'avitaillement), de points de recharge pour voitures électriques ;
- de manière exploratoire, d'accompagner l'installation de recharge de gaz et d'hydrogène, notamment pour la mobilité lourde et le fret ; compte tenu des enjeux de sécurité associés à la distribution et au stockage de ces énergies (gaz, hydrogènes), d'identifier, voire réserver, des espaces spécifiques à ces énergies dans les zones où le foncier est contraint ;
- de veiller à préserver les points d'alimentation et de distribution de carburants fossiles, et notamment veiller à ne pas supprimer de dépôts pétroliers sans avis favorable des services de l'État en charge de l'énergie.

2.2.2.d Valoriser et récupérer l'énergie

Faciliter la production et la valorisation locale de chaleur et de froid. Près de 45 % des consommations énergétiques franciliennes correspondent aux besoins en chaleur des bâtiments (chauffage et eau chaude sanitaire). Le verdissement de la production de chaleur est donc une priorité de la transition énergétique de la région. Les potentiels locaux de chaleur renouvelable et de récupération sont exceptionnels par la présence de nombreux gisements de chaleur fatale (unités d'incinération des ordures ménagères, sites industriels, centres de stockage de données), de la géothermie exploitable et du recours possible à la biomasse. L'urbanisation de la région est propice à l'alimentation des bâtiments par des réseaux de chaleur¹ et/ou de froid : 1,1 million d'équivalents-logements sont déjà alimentés en chaleur par un réseau avec un taux d'énergies renouvelables et de récupération de plus de 51 % tandis que 2,5 millions d'équivalent-logements sont encore raccordables. Avec l'accroissement des besoins en climatisation/refroidissement, les réseaux de froid sont amenés à se développer.

Les objectifs du SRCAE qui visaient par rapport à 2005 à multiplier par 1,4 le nombre des raccordements aux réseaux de chaleur et de froid d'ici à 2020 et à multiplier par 2 la production de chaleur par la géothermie n'ont pas été atteints. La déclinaison des objectifs nationaux, plus récents et plus engagés, à l'Île-de-France conduira nécessairement à des objectifs plus ambitieux.

Hors réseau de chaleur, la géothermie de moindre profondeur est une solution renouvelable déployable presque partout, et particulièrement performante. Il convient d'encourager sa systématisation.

¹ La cartographie des réseaux de chaleur est disponible sous :
<https://carto.viaseva.org/public/viaseva/map/?coord=48.7824374044499,2.2824096679687504&zoom=9>

Associer les plateformes portuaires et aéroportuaires à la production d'énergies renouvelables.

Les ports et aéroports ont vocation à interagir avec les opérateurs des infrastructures énergétiques (gaz et électricité), faciliter l'émergence sur sites d'installations de production d'énergies renouvelables (électricité, biogaz, hydrogène) pour décarboner leurs activités, et accueillir des stations d'avitaillement en carburants alternatifs (bioGNV, électricité, hydrogène).

Encourager la production d'énergies renouvelables intégrée au bâti. En matière d'énergie, le bâtiment doit par ailleurs s'orienter vers un usage d'énergies 100% décarbonées en 2050 (SNBC) ce qui implique de changer les dispositifs de chauffage à énergie fossile. Par ailleurs, la loi « Climat et résilience » d'août 2021 impose l'intégration des panneaux photovoltaïques sur les grandes surfaces de toiture (gares, entrepôts, centres commerciaux etc) lors d'une construction, d'une extension ou d'une rénovation lourde.

Il est **préconisé** :

- d'encourager le développement des réseaux de chaleur et de froid, en respectant la priorisation suivante : raccordement au réseau de proximité et interconnexion des réseaux, développement la récupération de chaleur fatale, création de géothermie de grande profondeur, usage de chaleur par combustion de biomasse ;
- les projets d'aménagement (ZAC, grand projet...) doivent étudier systématiquement le raccordement du secteur à un réseau de chaleur et de froid existant (y compris son extension) et les documents d'urbanisme doivent favoriser/obliger le raccordement des bâtiments et des quartiers aux réseaux de chaleur et de froid ;
- pour les bâtiments non raccordables à un réseau, la géothermie de faible profondeur (< 200 m) doit être encouragée en priorité, ou à défaut, l'installation de pompes à chaleur. En cas d'impossibilité, le chauffage par la combustion performante de biomasse durable est encouragé ;
- comme cela est inscrit dans le SDRIF actuel, que les documents d'urbanisme prévoient du foncier pour accueillir des plateformes de géothermie lorsque le potentiel est présent sur le territoire ;
- d'obliger les porteurs de projets d'installations productrices de chaleur, et particulièrement les centres de stockage et de traitement de données/data-centers, à organiser, lorsque possible, la récupération et la valorisation de la chaleur (voir ci-dessus « Une région productive »).

2.2.2.e Développer les énergies renouvelables, électriques et gazières

L'Île-de-France présente un potentiel certain, mais limité, de production d'énergies renouvelables générant électricité et gaz. En effet, la production de ces énergies est directement corrélée à l'accessibilité à un foncier important (solaire, éolien, méthanisation), à l'ensoleillement (pour le solaire), au vent (pour l'éolien) ou à la pente (pour l'hydroélectricité). Le potentiel de la région est le suivant.

Électricité photovoltaïque

La loi de programmation pluriannuelle de l'énergie adoptée le 21 avril 2020 fixe les objectifs nationaux suivants pour la production d'énergie photovoltaïque :

Objectifs nationaux de capacités de production photovoltaïque installée - PPE

	2016	PPE – Objectif		
		2018	2023	2028
Panneaux aux sol (GW)	3,8	5,6	11,6	20,6 à 25
Panneaux sur toitures (GW)	3,2	4,6	8,5	14,5 à 19,0
Total (GW)	7	10,2	20,1	35,1 à 44,0

A fin 2018, selon les informations communiquées par RTE, la puissance installée des installations photovoltaïques en Île-de-France s'élevait à 0,099 GW soit moins de 1 % de l'objectif national de 2018¹.

Le développement de cette production énergétique renouvelable est à accentuer très fortement : la révision du SRCAE devrait, en accord avec la PPE, fixer des objectifs en forte hausse pour la production d'énergie photovoltaïque francilienne.

¹ A fin 2020, le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) adopté en 2012 fixait pour objectif d'augmenter de 15 MW à 520 MW la puissance installée de panneaux photovoltaïques sur la région. Cet objectif est très loin d'avoir été atteint.

Il est préconisé :

- de mobiliser partout où cela est possible les sols artificialisés et ensoleillés de grande surface (parcs de stationnement, voiries non roulables ...) pour installer du photovoltaïque en ombrière. Les obligations prévues (article L111-19-1 du code de l'urbanisme) pour les parkings de plus de 500 m² associés à ces bâtiments, qui doivent comprendre sur au moins la moitié de leur surface des dispositifs végétalisés ou des ombrières entièrement couvertes par des procédés de production d'énergies renouvelables, pourraient être renforcées ;
- d'encourager la production de photovoltaïque sur les bâtiments ensoleillés et de grande dimension (centres commerciaux, entrepôts, centres de stockage de données/data-centers, immeubles de bureaux, gares etc.), et particulièrement sur les bâtiments à très fort potentiel identifiés par la démarche « mon potentiel solaire » soutenue par le Conseil régional ; et de renforcer l'obligation existante pour les bâtiments de très grande emprise au sol¹ ;
- de supprimer les freins régionaux et locaux (hors sécurité et patrimoine) réduisant la possibilité d'implanter du photovoltaïque, et notamment de rendre possible le photovoltaïque au sol lorsqu'il est compatible avec les enjeux de biodiversité et d'agriculture.

Éolien

L'Île-de-France dispose de l'une des plus faibles productions d'énergie éolienne terrestre française, avec 70 MW de puissance installée à fin 2018 selon RTE. Seules les régions de la Corse (18 MW) et de Provence-Alpes-Côte d'Azur (48 MW) ont une puissance installée plus faible. Toutes les autres régions ont des puissances installées supérieures à 550 MW.

Les objectifs fixés par la loi de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) adoptée en 2020, qui impliquent une multiplication par trois de la puissance installée, nécessiteront que l'Île-de-France se dote d'une capacité de production éolienne plus importante.

Objectifs nationaux des capacités de production éolienne installées - PPE

	2016	PPE – Objectif	
		2018	2028
Puissance installée d'éoliennes (GW)	11,7	24,1	Entre 33,2 à 34,7

Le SRCAE estimait à l'horizon 2020 que le potentiel éolien installé pouvait être compris entre 100 et 180 éoliennes d'une puissance unitaire de 2 à 3 MW, soit de 200 à 540 MW. Cet objectif, non atteint, devrait être également révisé.

Méthanisation

Le bilan 2020 de la méthanisation en Île-de-France permet de retenir les chiffres-clés suivants :

- 31 unités de méthanisation en fonctionnement, dont :
 - 18 unités injectent le biométhane produit dans le réseau de gaz (58 %)
 - 17 unités agricoles (55 %)
 - 13 unités implantées en Seine-et-Marne (42 %)
- 140 millions de Nm³ de biogaz produit, soit environ 900 GWh PCS/ an

Le nombre d'installations en fonctionnement a été multiplié par 3 entre 2010 et 2020 : cette dynamique a été fortement portée par les unités agricoles en injection de biométhane dans les réseaux de gaz. Les projections établies anticipent une cinquantaine d'unités mises en service à horizon 2025, dynamique à nouveau principalement portée par ce type d'unités agricoles.

Le SRCAE fixait un objectif de production à fin 2020 de 2 Twh/an, mais il n'a pas été atteint (0,9 Twh/an réalisé). L'ambition doit être accrue, au regard des objectifs fixés par la PPE.

¹ 500 m² pour les bâtiments à usage commercial, industriel ou artisanal et 1 000 m² pour les bureaux – article L171-4 du code de la construction et de l'habitat

Objectifs nationaux de consommation de biométhane fixés par la PPE

	2016	PPE – Objectif	
		2018	2028
Production de biogaz par méthanisation (TWh/an)	5,4 dont 0,4 injecté	14 dont 6 injecté	entre 24 dont 14 injecté et 32 T dont 22 injecté

L'autoconsommation du biogaz produit, et son injection directe au réseau de gaz, sont à privilégier par rapport à la production d'électricité dont le rendement est relativement faible. Le développement de la filière nécessite de prendre en considération les enjeux environnementaux et notamment la préservation des cultures alimentaires et la gestion des effluents (distillats).

Il est **préconisé** :

- de favoriser l'implantation de méthaniseurs en Île-de-France et de ne pas ajouter de freins régionaux et locaux complémentaires. Les dispositifs en vigueur apportent une protection suffisante et équilibrée aux zones à enjeux (biodiversité, paysage, risques) ;
- de favoriser l'acceptabilité des projets, en encourageant les projets en zone industrielle et les projets agricoles de dimension maîtrisée.

2.2.3 La transition agro-écologique et la gestion forestière durable

Il convient de conforter la pérennité de l'agriculture et des espaces forestiers franciliens, qui sont stratégiques tant sur le plan de la sécurité alimentaire, qui constitue un enjeu majeur de souveraineté, en particulier dans une région comme l'Île-de-France, que sur celui de la structuration de l'espace francilien. En lien avec les objectifs de sobriété foncière et en cohérence avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le SDRIF doit donc avoir pour objectif de protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers de l'artificialisation et de la fragmentation.

Il convient également de promouvoir l'adaptation des modèles agricole et forestier franciliens au changement climatique, d'encourager leur contribution à l'amélioration de l'état des eaux, à la reconquête de la biodiversité et à la recomposition des paysages. La sécurité alimentaire de la région et le développement des circuits courts appellent aussi une diversification de ce modèle. Une attention particulière devra être portée au traitement des espaces de transition faisant la jonction avec les espaces urbanisés (fronts urbains, lisières etc.), ainsi qu'à la protection des forêts.

2.2.3.a Mieux préserver les sols agricoles et compenser les espaces soustraits à l'agriculture

Sobriété foncière. Le SDRIF en vigueur autorise l'urbanisation de jusqu'à 29 000 hectares d'espaces agricoles, naturels et forestiers jusqu'en 2030, dont la quasi-totalité en espace agricole. Il importe donc de fixer dans le SDRIF révisé, conformément à la loi Climat et résilience, une trajectoire de sobriété foncière plus ambitieuse.

Création de zones agricoles protégées (ZAP) et de périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN ou PPEANP).

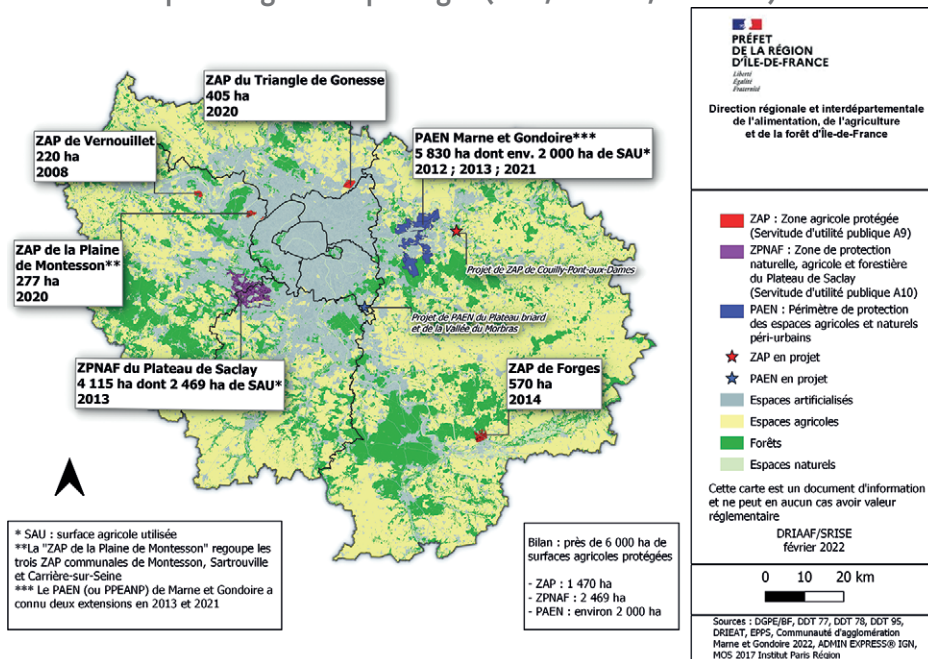
Ces outils de protection du foncier agricole sont encore trop peu utilisés en Île-de-France.

Le SDRIF pourrait inciter à les mobiliser davantage, en particulier dans les zones où la pression foncière est forte.

Compensations agricoles. La loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt a introduit dans le code rural les études préalables agricoles à certains projets susceptibles de générer des conséquences négatives pour l'agriculture, ainsi que l'obligation d'éviter/réduire voire de compenser ces impacts.

La compensation collective agricole permet rarement de mettre en culture de nouvelles surfaces, même si c'est parfois envisageable (restauration de friches, création de fermes sur un site préalablement urbain – ex. programme « quartiers fertiles » de l'ANRU). Le SDRIF pourrait recommander l'amélioration des diagnostics agricoles des études préalables, dont la qualité laisse souvent à désirer. Il pourrait aussi inciter à la réalisation de diagnostics équivalents dans les documents d'urbanisme.

Carte des espaces agricoles protégés (ZAP, ZPNAF, et PAEN)



2.2.3.b Mieux protéger les forêts franciliennes et valoriser leur multi-fonctionnalité

Les forêts franciliennes sont riches et diversifiées. Elles représentent près d'un quart de la superficie de l'Île-de-France. Elles sont détenues majoritairement par des propriétaires privés (à 67 %) ainsi que par l'État et les collectivités locales (32 %). A travers ses trois fonctions - rôle social (détente) pour les habitants, réservoir de biodiversité et production de bois (bois d'œuvre ou bois de chauffage et d'industrie) - les forêts franciliennes se retrouvent au cœur de multiples enjeux sociaux et environnementaux. En particulier, elles constituent pour les franciliens un des rares espaces récréatifs qu'ils considèrent encore comme naturels. Ce patrimoine d'une grande diversité biologique se doit donc d'être préservé et géré durablement pour lui permettre d'assurer à long terme son rôle social et écologique, tout en valorisant son potentiel économique.

Le programme régional de la forêt et du bois (PRFB) cherche à concilier ses différents enjeux de manière équilibrée en fixant les orientations de la politique forestière régionale pour les années 2019 à 2029.

Arrêter l'érosion des surfaces forestières. L'érosion de la surface forestière, sous l'effet de la pression de l'urbanisation, est une réalité en Île-de-France. Depuis 2014, les défrichements autorisés par le code forestier¹ donnent lieu à compensation selon un coefficient allant de 1 à 5. La compensation forestière prend plusieurs formes et l'une d'entre elles consiste à financer des projets locaux d'entretien, d'amélioration et de plantation de forêt (par exemple, la nouvelle forêt sur la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, qui doit atteindre 1 350 ha). Le taux de boisement devrait ainsi prochainement devenir positif. Cependant, les compensations ne donnent généralement pas lieu à un reboisement effectif : c'est en général une compensation financière qui est versée.

¹ Articles L341-1 et suivants du code forestier

Il est à noter que la forêt alluviale des fonds de vallées constitue un écosystème menacé, souvent victime de l'extraction des granulats, qu'il convient de préserver voire de recréer, au plus grand bénéfice de la ressource en eau et de la biodiversité.

Le classement en forêt de protection¹ répond à cet enjeu d'érosion des surfaces forestières. Ce classement concerne les massifs reconnus comme prioritaires, tant dans leur composante privée que publique. Le SDRIF doit reprendre les objectifs de classement en forêt de protection des forêts urbaines et périurbaines franciliennes définis dans le PRFB, garantissant le maintien de la destination forestière de ces espaces, en attendant le classement de tous les massifs identifiés (ce qui pourra prendre un certain nombre d'années).

Le classement en espace boisé classé est une servitude d'urbanisme qui permet de protéger dans les documents d'urbanisme locaux les espaces boisés ou ayant vocation à le devenir, en interdisant tout défrichement et modification de l'occupation du sol. Il convient de promouvoir ce classement pour les espaces boisés fragilisés et/ou menacés. Le SDRIF devrait inciter les documents d'urbanisme à protéger les plus petits massifs participant aux continuités écologiques – tout en gardant en tête que ce classement entraîne des contraintes fortes notamment pour l'exploitation forestière et l'accueil du public.

La protection des lisières des massifs boisés de plus de 100 ha, assurée par le SDRIF actuel, est une mesure importante qu'il convient de reconduire.

2.2.3.c Promouvoir l'adaptation au changement climatique et garantir la sécurité alimentaire

S'il convient de reconnaître l'importance particulière de la culture céréalière en Île-de-France, notamment pour l'exportation vers les pays d'Afrique du Nord, les systèmes agricoles et alimentaires franciliens doivent relever de nouveaux défis :

- l'adaptation des cultures et des filières au changement climatique ;
- la « relocalisation » de la production agricole, notamment de protéines végétales ;
- la préservation de la biodiversité et du caractère vivant des sols, la protection des nappes phréatiques, des cours d'eau et des zones humides ;
- la protection contre les inondations ;
- le renforcement du système alimentaire régional, pour le rendre plus robuste et plus autonome.

Un modèle agricole plus diversifié. La prise en compte de ces défis invite à rechercher un modèle agricole plus diversifié, faisant une plus large place à des associations polyculture-élevage, au maraîchage et à l'agriculture péri-urbaine de proximité, à l'agro-foresterie et à l'agriculture biologique.

Comme le précise le schéma directeur régional des exploitations agricoles², les orientations de la politique régionale consistent à promouvoir : - « des modèles agricoles viables [...], une agriculture diversifiée, source d'emplois et génératrice de revenu sécurisé pour les agriculteurs, notamment par la diversité des productions et des modes de production et la recherche d'une meilleure résilience des exploitations aux aléas climatiques, économiques et techniques [...], les modes de production favorisant les externalités environnementales positives [...] ».

Plus spécifiquement, pour ce qui concerne l'agriculture biologique, après avoir longtemps stagné, le nombre d'exploitations converties a fortement progressé ces 10 dernières années³. Cette tendance doit être soutenue et se renforcer en vue de l'objectif européen de 25 % de la surface agricole en 2030 (stratégie européenne « de la ferme à la table » du Pacte vert).

L'adaptation au changement climatique. Dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone (SNBC 2), le ministère de l'agriculture et de l'alimentation a révisé son plan d'action climat en juin 2021⁴. De nombreuses pistes d'adaptation sont testées sur le terrain pour répondre à cet enjeu⁵. L'adaptation implique des évolutions fortes dans certaines filières et circuits d'approvisionnement, qu'il conviendra d'accompagner en préservant les espaces agricoles et en favorisant la diversification et la structuration des filières agricoles et agroalimentaires.

¹ Articles L141-1 et suivants du code forestier

² Extrait de l'article 2 de l'arrêté IDF-2021-06-21-00013 relatif au [schéma directeur régional des exploitations agricoles](#)

³ Selon le recensement agricole de 2020, 467 exploitations sont en agriculture biologique (représentant ainsi 11 % des exploitations franciliennes) pour 45 400 ha (soit 8 % des surfaces) alors qu'elles n'étaient que 121 exploitations engagées dans cette démarche en 2010.

⁴ <https://agriculture.gouv.fr/plan-daction-climat-du-ministere-de-lagriculture-et-de-lalimentation>

⁵ Adaptation de l'agriculture aux changements climatiques – recueil d'expériences territoriales – Réseau action climat France sept.2014

Circuits courts et sécurité alimentaire. La crise sanitaire a renforcé les attentes croissantes en matière de production de proximité (approvisionnement en produits frais, locaux et bio). La loi EGALIM applicable depuis le 1^{er} janvier 2022 impose 50 % de produits durables et de qualité dont 20 % de bio dans les cantines. La sécurité alimentaire d'un bassin de vie de 12 Mh est un enjeu majeur.

Si la filière des grandes cultures est très bien organisée dans la région, une diversification est souhaitable et d'autres filières, comme les productions légumières, l'arboriculture ou l'élevage, mériteraient d'être mieux représentées et structurées. Les capacités régionales de transformation, les circuits commerciaux et la logistique de proximité sont à réinventer.¹

2.2.3.d Contribuer à la restauration des éco-systèmes franciliens et à la protection de la ressource en eau

L'agriculture peut jouer un rôle de premier plan dans la restauration d'un maillage fin de la trame verte, bleue et brune. La mise en œuvre des mesures agri-environnementales dans les exploitations agricoles vise à protéger et renforcer les surfaces d'intérêt écologique (mares, haies, bosquets, zones humides, agro-foresterie, prairies, berges des cours d'eau etc), et vient conforter la trame régionale.

Plusieurs programmes s'inscrivent dans cette logique, et notamment le programme « Plantons des haies » du Plan de relance, qui vise la création à court terme de 200 km de haies (et soutient le développement de l'agroforesterie), ainsi que les objectifs régionaux à plus long terme visent la création de 500 km de haies d'ici à 2030.

Préserver la ressource en eau, en quantité et en qualité. L'agriculture francilienne a un rôle important à jouer pour préserver la qualité et la quantité de la ressource en eau : protection des zones humides et des prairies, reconstitution de trames bocagères, maîtrise des pollutions par les engrais (nitrates) et les produits phytosanitaires.

2.2.3.e Créer une « ceinture paysagère/nourricière » dans les lisières de l'agglomération parisienne

Dans les lisières de l'agglomération, dans des sites souvent interstitiels, il est difficile d'assurer les fonctionnalités pour des exploitations agricoles de grande échelle, ce qui invite à promouvoir des petites exploitations multifonctionnelles, spécialisées dans les circuits courts et les activités légères, peu nuisantes (maraîchage, petits élevages, transformation artisanale, etc.) et dans des activités qui recréent un lien ville-campagne (fermes pédagogiques, gîtes, vacances à la ferme etc)².

Plusieurs initiatives sont en cours, qui constituent les amorces d'une « ceinture paysagère et nourricière » autour de l'agglomération : projet du « triangle vert » de Gonesse, création de la forêt de Pierrelaye, gestion raisonnée de la plaine de Versailles, mise en place de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay, etc.

Une plus grande maîtrise des extensions urbaines dans les franges de l'agglomération parisienne ouvre de nouvelles perspectives à l'agriculture péri-urbaine, notamment dans les territoires de Sénart ou Marne-la-Vallée³.

2.2.3.f Accompagner les territoires ruraux vers la transition écologique/énergétique

Les matériaux géo et biosourcés. Compte-tenu de la proximité d'une mégapole de 10 Mh, il existe un fort potentiel de développement pour des filières approvisionnant le bâtiment et les travaux publics en matériaux géo et biosourcés : filières chanvre, terre-paille, fibre de bois etc. Les initiatives se multiplient en ce sens : le comité de liaison des matériaux biosourcés d'Île-de-France, composé notamment du Conseil régional de l'ordre des architectes et de la Chambre d'agriculture, avance huit propositions pour « une relance territoriale avec les matériaux biosourcés »⁴.

¹ Un projet comme celui d'Agoralim, porté par le Conseil départemental du Val-d'Oise et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) sur le Triangle de Gonesse, porte cette ambition.

² La loi « Climat et résilience » ayant introduit la possibilité d'intégrer des OAP dans les PLUi, visant la recherche de qualité territoriale, le SDRIF pourrait favoriser cette mesure dans les franges rurales et urbaines de l'agglomération, et les tissus pavillonnaires.

³ A l'image du multi-projet alimentaire territorial (PAT) porté par EpaMarne avec trois communautés d'agglomération.

⁴ www.architectes.org/actualites/huit-propositions-pour-favoriser-le-developpement-des-materiaux-biosources

Le bois d'œuvre des forêts franciliennes, une filière à recréer. La région dispose d'une grande ressource forestière dont le potentiel reste largement sous exploité. Les forêts franciliennes produisent du bois feuillu de qualité, alors que la consommation de produits bois représente un marché significatif, mais surtout alimenté par l'importation. La filière forêt-bois francilienne est actuellement dépourvue d'outils de première et seconde transformation de dimension industrielle. Le SDRIF devrait donc encourager l'implantation, en Île-de-France, d'unités de première ou deuxième transformation permettant de valoriser la ressource francilienne.

Une réflexion sur le zonage des forêts dans les documents d'urbanisme locaux mérite d'être menée, afin notamment de faciliter la sylviculture.

Le développement des énergies renouvelables. Les territoires ruraux peuvent grandement contribuer à la transition énergétique (projets éoliens, projets d'énergie solaire, production de méthane ou de biomasse). Il importe à cet égard d'éviter les projets surdimensionnés et les dérives spéculatives, qui peuvent conduire à stériliser des sols fertiles, à entraîner des nuisances ou à dégrader des paysages (voir « La transition énergétique »).

2.2.4 Le métabolisme régional et l'économie circulaire

L'économie circulaire est un « système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement tout en développant le bien-être des individus »¹. Le Comité francilien pour l'Economie circulaire, dont l'État et la Région sont membres, promeut les bonnes pratiques en matière d'économie circulaire auprès du tissu local : approvisionnement durable, éco-conception, économie de la fonctionnalité, etc. Il convient de poursuivre et pérenniser son action.

Toutefois, la politique en matière d'économie circulaire reste peu territorialisée (la Stratégie régionale pour l'économie circulaire étant avant tout un plan d'action) : le SDRIF offre une opportunité d'organiser spatialement son développement.

Développer le réemploi, la réutilisation et le recyclage

S'agissant de la gestion des déchets, le document de référence est le **plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD)**. Le passage d'un système de gestion linéaire de ressources finissant à l'enfouissement ou à l'incinération, à un système fondé sur le réemploi, la réutilisation et le recyclage, suppose le développement d'un maillage local de structures de réparation, de réemploi, collecte et de valorisation-matière des déchets. Les besoins en foncier doivent être anticipés pour les installations de valorisation (notamment biodéchets et déchets inertes), mais aussi de transit, en particulier en milieu urbain dense.

Le SDRIF pourra utilement prévoir des dispositions pour garantir une gestion et une valorisation des déchets au plus près des territoires producteurs, et ainsi contribuer à l'objectif national de 65 % de déchets non dangereux non inertes valorisés sous forme de matière en 2025². Il convient de noter également la nécessité d'augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets mesurés en masse. Par ailleurs, les orientations territoriales qui figurent dans le PRPGD, notamment en matière de stockage de déblais inertes (ré-équilibre régional), sont à réaffirmer dans le SDRIF, voire devenir plus contraignantes, tout en veillant à ne pas dégrader des espaces agricoles ou naturels.

Rationaliser l'accès aux ressources minérales

L'accès aux ressources minérales constitue un enjeu stratégique pour la région Île-de-France. Il est organisé par les schémas départementaux des carrières (SDC) et le schéma régional des carrières (SRC) en cours d'élaboration. Le SRC devrait être adopté au cours de l'année 2022 et certaines de ses préconisations pourront être intégrées au fur et à mesure de l'élaboration du SDRIF. L'enjeu est notamment de limiter la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (100 ha/an en moyenne de consommation brute liée aux carrières en Île-de-France, soit 12 % de la consommation régionale sur 2008-2017 selon le MOS).

¹ www.ademe.fr/expertises/economie-circulaire

² Article L541-1 alinéa 1.4° du code de l'environnement

Plusieurs enjeux peuvent d'ores et déjà être mis en avant :

- Le SRC a notamment vocation à promouvoir une utilisation plus raisonnée de la ressource, notamment en mobilisant davantage le recyclage des matériaux et l'utilisation des matériaux biosourcés dans la construction. Des initiatives régionales sont susceptibles de concourir à cet objectif, notamment la stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire ;
- les modes de transport les moins émetteurs en carbone (transport fluvial et ferroviaire) doivent être privilégiés autant que possible, en insérant des clauses de recours à ces modes dans les marchés publics ;
- la remise en état des carrières doit faire l'objet d'une attention particulière s'agissant des enjeux environnementaux (qualité de l'eau, biodiversité, pollutions, nuisances, etc.) quelle que soit sa vocation ultérieure ;
- certaines ressources minérales ont également un caractère stratégique à l'échelle nationale. Ces ressources peuvent se traduire par la définition de zones spéciales de recherche et d'exploitation (dites « zones 109 »). Une zone 109 est en cours d'élaboration pour les argiles du bassin de Provins.

En outre, les carrières demandent une prise en compte spécifique dans la mesure de l'artificialisation du territoire (des espaces peuvent être renaturés après exploitation).

Sensibiliser la filière du bâtiment et des travaux publics

Alors même que l'article L541-1 du code de l'environnement donne comme objectif d'« organiser le transport des déchets et de le limiter en distance et en volume selon un principe de proximité », et de « valoriser sous forme de matière 70 % des déchets du secteur du BTP en 2020 », l'Ile-de-France est fortement exportatrice de déchets, à hauteur de plus de 3 millions de tonnes par an pour les seuls déchets du BTP d'après le PRPGD.

Le développement de l'économie circulaire dans le secteur du BTP revêt donc une importance particulière, au regard des volumes de matériaux en jeu (deux tiers des déchets produits chaque année tous secteurs confondus), de la dépendance vis-à-vis des régions limitrophes (notamment granulats, sables et graviers) et de la tension sur des ressources principalement non renouvelables (flambée des prix actuelle).

Des solutions plus durables sont à encourager :

- préférer la déconstruction/reconversion à la démolition/reconstruction ;
- systématiser la rénovation embarquée (intégrant la rénovation thermique) ;
- encourager l'éco-conception du neuf de façon à favoriser sa recyclabilité future ;
- développer le recyclage des matériaux et diversifier la valorisation matière ;
- promouvoir un recours plus systématique aux matériaux recyclés, géo et biosourcés¹.

Il convient à cet égard de mentionner les évolutions nécessaires des modes de construction liés à l'entrée en vigueur de la réglementation environnementale 2020 (RE 2020), depuis le 1^{er} janvier 2022 pour les logements, puis à partir du 1^{er} juillet 2022 pour les bureaux et les locaux d'enseignement, avec la mise en place systématique de l'Analyse en Cycle de Vie (ACV) des matériaux, et de l'impact carbone des constructions, au stade du projet de construction.

Promouvoir l'écologie industrielle et territoriale (EIT)

Il s'agit de mutualiser entre plusieurs acteurs économiques les flux de matières, d'énergie, d'eau, les infrastructures, les biens ou encore les services afin d'optimiser l'utilisation des ressources sur un territoire. Le déploiement des EIT est encouragé par la loi². Le territoire francilien compte peu d'initiatives d'EIT. Il conviendrait donc de poursuivre la dynamique engagée entre l'État, le Conseil régional et la Métropole du Grand Paris pour développer des démarches d'EIT sur le territoire francilien, en les intégrant dans les démarches de modernisation des ZAE franciliennes (voir ci-dessus « Une région productive »).

¹ Voir l'initiative Cycle Terre à Sevrans.

² Article L541-1 alinéa 1.10° du code de l'environnement

2.3 Une région au cadre de vie restauré

améliorer la qualité de vie pour tous,
un enjeu à la fois central et transversal

Conjuguer les politiques pour améliorer le cadre de vie. Les transitions de la décennie à venir doivent être désirables. L'un des enjeux prioritaires pour le SDRIF est de réussir à conjuguer les politiques d'aménagement, d'urbanisme et de mobilité avec les politiques de transition écologique et énergétique et d'adaptation au changement climatique, pour parvenir à instaurer un cadre de vie plus attractif dans la région-capitale.

Le paysage, un projet fédérateur. Retrouver un lien avec les paysages franciliens urbains, péri-urbains et ruraux, en dessinant des évolutions souhaitables, peut former l'axe d'un projet mobilisateur pour la région.

2.3.1 Restaurer les grands paysages franciliens

Préserver et restaurer les grands paysages franciliens, souvent fragilisés ou dégradés, contribuera à réaffirmer l'identité du territoire francilien et l'attractivité de la région.

La révision du SDRIF doit ainsi permettre d'approfondir le travail sur la consolidation de la « charpente » paysagère de la région, en synthétisant notamment les « unités paysagères » du SDRIF actuel et les atlas de paysage réalisés à l'échelle départementale. Le SDRIF pourrait s'attacher à définir une vision contribuant à préserver et restaurer les grands paysages de l'Île-de-France, tout en encourageant les démarches paysagères locales (en particulier dans les plans de paysage), qui ont vocation à fonder des projets de territoire.

Plusieurs enjeux se dégagent :

- **préserver et mettre en valeur les paysages fluviaux structurants (Seine, Marne, Oise)**, avec leur histoire, leurs affluents, leurs coteaux et méandres. Ces paysages sont sous tension : les projets résidentiels (notamment de ports/marinas), économiques, logistiques se multiplient souvent au coup par coup, sans logique d'ensemble.

Le SDRIF a vocation à formuler des orientations permettant de maîtriser les développements, tout en encourageant les visions paysagères intégrées d'échelle locale¹. L'enjeu est de porter une attention particulière à la qualité de l'eau, à la mise en valeur des coteaux des vallées, au risque inondation, au devenir des berges, à la réutilisation/renaturation des friches et aux enjeux de biodiversité.

- Identifier des limites à l'agglomération parisienne et composer une ceinture « paysagère et nourricière ».

En France et à l'étranger, de nombreuses métropoles développent des projets à la fois urbains, agricoles et paysagers dans leurs franges.

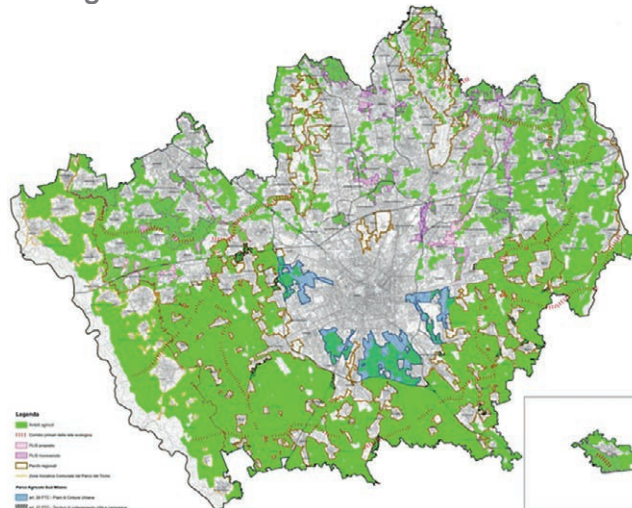
A titre d'exemple, la métropole de Milan (3 millions d'habitants) a développé depuis 1990 le « parc agricole sud » dans sa ceinture métropolitaine, sur un territoire couvrant plus de 46 000 ha² (voir carte ci-contre).

La vallée de Seine près de La Roche-Guyon



photo : Olivier Brosseau (Terra)

Parc agricole du sud de Milan



Cartographie : Métropole de Milan

1 Voir notamment le plan de paysage « Marne Vive », le plan de paysage de la vallée de l'Orge, les travaux de l'atelier Rives de Seine dans l'Essonne, et pour une vision plus complète du paysage de la Seine, les travaux menés dans le cadre du CPIER Vallée de Seine par l'Ecole Nationale supérieure du paysage et l'agence d'urbanisme du Havre.

2 Le « parc agricole sud » a pour objectif de sauvegarder les activités agricoles, les cultures et les bois, de protéger et restaurer les éco-systèmes, de mettre en valeur le patrimoine historique et architectural, de promouvoir les circuits courts et d'accueillir de multiples activités récréatives et de loisirs.

En Île-de-France, le SDRIF peut identifier des limites à l'agglomération parisienne. Dans ces lisières, souvent dotées d'atouts patrimoniaux et naturels, l'enjeu est d'encadrer strictement les extensions urbaines (en particulier celles liées aux zones d'activités économiques), et de promouvoir un aménagement qualitatif « à hauteur d'homme ». Il s'agit notamment d'accueillir une agriculture péri-urbaine, des circuits courts, des chemins et des pistes cyclables. Cet aménagement qualitatif permettra aussi de mieux gérer les systèmes hydrographiques, de renforcer les corridors écologiques et de mieux maîtriser les projets touristiques.

- **maintenir des coupures d'urbanisation visibles** entre l'agglomération parisienne et certaines villes moyennes de grande couronne, qui tendent à être « absorbées » dans la conurbation : Meaux, Melun, Cergy-Pontoise.
- **identifier et préserver les vues dégagées (cônes de vue et belvédères identitaires) et les caractères paysagers structurants**, en veillant en particulier à la lisibilité du relief francilien (méandres, coteaux, buttes), à travers la définition de formes urbaines adaptées ;
- **protéger et recomposer les paysages des territoires ruraux**. Souvent structurés par des villes moyennes patrimoniales, qu'il convient de réhabiliter, les territoires ruraux ont vocation à proposer un cadre de vie agréable, en s'appuyant notamment sur l'ingénierie des parcs naturels régionaux.

La protection et la recomposition des paysages ruraux, parfois déqualifiés dans l'esprit même des habitants, doivent s'appuyer sur la redécouverte du socle géographique des territoires (plateaux, vallées, coteaux).

Il convient de promouvoir le renforcement du maillage des trames vertes locales, la plantation de haies et d'arbres, une gestion plus précautionneuse de l'eau et des systèmes hydrographiques, l'adaptation des modèles agricoles et le développement de nouvelles filières (matériaux bio et géo-sourcés, biomasse etc.).

Ces actions influenceront positivement sur le cycle de l'eau, sur la biodiversité et sur le bien-être général des habitants et usagers.

Gregy sur Yerres



photo : Daniel GUIHO (DRIEA)

- **organiser l'intégration paysagère des infrastructures de transports existantes** (réseaux ferrés, autoroutiers), **des énergies renouvelables** (grand éolien, méthanisation, solaire) (voir ci-dessus « la transition énergétique »), **du numérique** (centres de stockage des données / data-centers) (voir ci-dessus « Une région productive ») et des **projets touristiques** aux abords de l'agglomération.

Le tourisme régional, un atout à conforter et à maîtriser

Avec 400 000 emplois directs et indirects et 50 millions de visiteurs en 2019, le tourisme, bien que fortement impacté par la crise sanitaire, demeure l'un des vecteurs majeurs du développement économique francilien. Jusqu'à présent fortement tourné vers l'international et concentré sur quelques sites emblématiques (Paris historique, EuroDisney, Versailles etc.), le tourisme régional peut proposer des offres renouvelées, fondées sur la richesse et la diversité du patrimoine historique et naturel de la région, en lien avec les parcs naturels régionaux, et autour des axes fluviaux.

A l'occasion de la révision du SDRIF, en lien avec le futur Plan régional du tourisme et des loisirs, il sera utile de rappeler que les projets touristiques de grande ampleur (nouveaux projets ou extensions) nécessitent des réflexions globales, tenant compte de la gestion des déplacements, de la mise en réseau des sites et de l'impact sur les territoires d'accueil.

Si le tourisme rural offre des opportunités significatives de développement, il conviendra cependant de maîtriser l'impact que peuvent avoir certains projets de tourisme alternatif (type yourtes et cabanes dans les arbres), en termes de mitage des espaces naturels et forestiers, ou d'urbanisation des lisières.

2.3.2 Requalifier l'agglomération parisienne

De nombreux secteurs de l'agglomération parisienne sont marqués par un déficit d'urbanité : plaques urbaines mono-fonctionnelles, espaces publics peu soignés, centralités à l'animation fragilisée. **Un vaste chantier de requalification urbaine et paysagère est à considérer.**

Divers leviers peuvent être mobilisés.

Rénover à grande échelle la trame des espaces publics de l'agglomération

Un tel programme serait est à même de changer l'image de l'agglomération, tout en permettant d'installer les nouvelles mobilités (bus, pistes cyclables) et de rendre supportables les canicules estivales, par une politique volontariste de plantation et de désimperméabilisation. Le programme pourrait être coordonné avec les gestionnaires des infrastructures enterrées (eau, télécoms, énergie etc.), dans le cadre d'un schéma directeur pluriannuel.

Plusieurs enjeux sont à prendre en compte :

- **aménager les avenues/ boulevards du Grand Paris.**

Nombre de grandes voiries routières inter-locales à caractère urbain sont à transformer en « avenues/boulevards urbains ».

L'objectif est de créer des trottoirs plantés, d'insérer des transports en site propre et des pistes cyclables ;

- **préserver, replanter et végétaliser la trame locale des rues, places et avenues.** A l'échelle locale des quartiers, l'enjeu est d'installer de manière systématique, là où c'est possible, des espaces et alignements plantés et continus, un sol en pleine-terre végétalisé, ainsi que des trottoirs soignés. Le développement actuel de la part modale du vélo est aussi à accompagner de manière volontariste ;

- **créer les places du Grand Paris.** La régénération des grandes centralités héritées des années 70 (Bobigny, Créteil, Evry, Cergy-Pontoise etc.), qui sont fragilisées, permettra de faire émerger les nouvelles « places du Grand Paris », lieux de référence et de rayonnement pour les bassins de vie alentours.

Les grands chantiers de réparation urbaine sont aussi à poursuivre pour continuer de rénover les quartiers en difficulté et lutter contre l'habitat indigne ;

- **faire des territoires péri-métropolitains des « villes-jardins ».** Les ex-villes nouvelles sont encore en devenir. Il convient à la fois de requalifier certains de leurs centres, vieillissants et en perte d'attractivité, et de réinscrire leur projet urbain dans une géographie locale. En lisière d'agglomération, l'enjeu est de manière générale de conforter un cadre de vie péri-urbain plus qualitatif, s'inspirant de l'urbanisme suburbain anglo-saxon (petits collectifs, maisons en bande etc.), et de déployer des démarches paysagères permettant de développer la proximité, la « marchabilité » et la « cyclabilité ».

La requalification de la RD5 (ex-RN305) entre Paris et Orly-centre



Une vue à hauteur de Choisy-le-Roi, avec l'installation du tramway T9

photo : Richez Associés — crédit image : Exfolio

Renforcer la qualité des projets urbains, pour rendre acceptable l'intensification urbaine de l'agglomération parisienne.

Les enjeux sont multiples :

- **rehausser la qualité des projets urbains.** Il faut s'assurer de la qualité des espaces publics et des logements, de la bonne intégration des formes urbaines, de la présence des espaces verts publics comme privés, du maillage des activités et équipements de proximité.
Le concept de « ville des proximités » est également à mettre en œuvre. La multifonctionnalité des quartiers doit l'emporter sur les logiques de zonage et de séparation des fonctions urbaines. L'animation urbaine implique notamment une multiplication des rez-de-chaussée « actifs ». La pollution de l'air et l'exposition au bruit appellent des précautions particulières, en particulier aux abords des grands axes routiers et ferroviaires, ainsi que des aéroports (voir ci-dessous).
- **faciliter l'accès à la nature.** Il s'agit notamment :
 - de promouvoir un urbanisme bio-climatique et réintégrer la végétation, la nature, la pleine-terre et l'eau à toutes les échelles. Ces objectifs sont particulièrement importants pour aérer le cœur de métropole, l'un des plus denses au monde ;
 - d'améliorer l'accès de tous à des espaces verts. Au-delà de l'objectif général de 10 m² d'espaces verts par habitant, des critères d'accessibilité et de proximité, ainsi que de détente en « fin de semaine », devraient être pris en compte. Des objectifs de création d'espaces verts sont à prévoir dans les secteurs carencés, qui ne concernent pas seulement l'agglomération parisienne.
- **faciliter l'accès de tous aux services et équipements essentiels**, pour développer la proximité et s'appuyer davantage sur les mobilités locales.

2.3.3 Promouvoir les approches favorables à la santé

Une lutte renforcée contre les risques, nuisances et pollutions, prégnantes en Île-de-France¹, contribuera à améliorer la santé de la population et à restaurer l'image de la région-capitale. Outre l'exposition aux risques et nuisances, de nombreux paramètres liés à l'aménagement du territoire (maillage des équipements de santé, accès aux espaces verts, équipements sportifs...) jouent un rôle dans la santé des Franciliens.

Les orientations à définir peuvent s'appuyer sur les **Plans Régionaux Santé Environnement** (PRSE 3 et/ou 4, prévu en 2022), ainsi que sur le **Plan National Santé Environnement 4**, qui mettent l'accent sur plusieurs thématiques liées à l'aménagement et au logement.²

Le SDRIF pourra par ailleurs utilement s'appuyer sur les travaux produits par l'Observatoire Régional de Santé d'Île-de-France, sur l'étude des zones de multi-exposition environnementale, afin de définir des orientations spécifiques à ces territoires particulièrement impactés. Le SDRIF pourra également encourager les collectivités à s'approprier les outils oeuvrant pour un urbanisme favorable à la santé : études d'impact et d'urbanisme relatives à la santé³, guides, orientations de contrats locaux de santé et conseils locaux de santé mentale.

Lutter contre la pollution de l'air et limiter l'exposition des populations

Au niveau régional, le document de référence est le **Plan de Protection de l'atmosphère (PPA)** approuvé en janvier 2018, dont la révision a été lancée par le Préfet de région en mars 2022, et dont certaines orientations pourront être déclinées dans le SDRIF. La qualité de l'air constitue aussi un volet non négligeable du SRCAE, copiloté par les services de l'État et le Conseil régional : la révision du SRCAE permettra de renforcer l'action en faveur de la qualité de l'air.

¹ En juillet 2021, le tribunal administratif de Paris a annulé le permis de construire de l'opération « Mille arbres » porte Maillot à Paris, au motif que l'opération était « susceptible de porter atteinte à la santé publique », en raison notamment de la pollution de l'air.

En décembre 2021, la cour administrative d'appel de Paris a confirmé l'annulation de la ZAC Pleyel à Saint-Denis, en raison des insuffisances de l'étude d'impact, concernant notamment les enjeux sanitaires, le bruit et la qualité de l'air.

² L'action 17 du PNSE 4 consiste ainsi à « Renforcer la sensibilisation des urbanistes et aménageurs des territoires pour mieux prendre en compte la santé environnement ». L'axe 5 du PRS 2018-2021 prévoit une action sur l'urbanisme favorable à la santé et la mobilisation d'outils tels que l'évaluation d'impact sur la santé des projets d'aménagement.

³ Par exemple le guide « Santé et bien-être dans les quartiers en renouvellement urbain », ANRU 2021
www.anru.fr/la-docutheque/les-carnets-de-linnovation-sante-et-bien-etre

La pollution de l'air cause 40 000 décès prématurés en France chaque année, dont plus de 6 000 estimés en Île-de-France¹. L'intensité du trafic routier dans la région a justifié la création de la Zone à Faible Emission (ZFE), renforcée au 1^{er} juin 2021, qui limite la circulation des véhicules en fonction de critères de pollution à l'intérieur de l'A86. Cette ZFE métropolitaine s'inscrit dans une politique globale favorisant les mobilités douces et les mobilités propres². La réduction des mobilités carbonées (cf. « une région polycentrique ») et le développement des mobilités actives (cf. « Une région maillée et interconnectée ») sont des enjeux majeurs en IDF pour améliorer la qualité de l'air. Les mesures en faveur de la transition énergétique (voir « La transition énergétique »), ainsi que la mise en place de la logistique multimodale (voir « Une région maillée et interconnectée »), contribuent aussi à limiter la pollution de l'air.

Il est préconisé :

- de promouvoir le concept de « ville des proximités » (modèle idéal de ville au sein de laquelle tous les services essentiels sont à 15 minutes de distance à pied ou à vélo), de développer les mobilités à faibles émissions ainsi que les mobilités actives, et de rééquilibrer l'usage des voiries (couloirs bus, pistes cyclables etc.). L'espace dédié à la voiture dans les constructions nouvelles doit également être plus fortement régulé ;
- d'éviter l'implantation de projets urbains importants et d'établissements sensibles (en particulier s'ils accueillent des personnes vulnérables), à proximité de sources majeures de pollution (grands axes routiers notamment) exposant leurs occupants à un air pollué ;
- de réduire la pollution liée à la combustion de biomasse (bois énergie), en encourageant le chauffage des bâtiments par des énergies renouvelables à faibles émissions (réseaux de chaleur, géothermie, récupération de chaleur...).

Limiter l'exposition au bruit

Le coût social du bruit s'élève en Île-de-France à 42,6 milliards d'euros, selon une estimation de Bruitparif. Afin de réduire l'exposition au bruit des populations, plusieurs séries d'actions sont prises, dont il convient de tenir compte dans les orientations futures du SDRIF.

L'État recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine les secteurs affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments, et les prescriptions techniques de nature à les réduire. Ces secteurs et ces prescriptions sont reportés dans les documents d'urbanisme des communes concernées.

L'État et les collectivités gestionnaires d'infrastructures bruyantes réalisent tous les cinq ans des cartes de bruit stratégiques, suivies de plans de prévention du bruit dans l'environnement, permettant d'identifier les zones soumises à d'importantes nuisances sonores, et de prévoir des mesures de résorption.

Ces outils doivent permettre d'identifier les secteurs où il est nécessaire de limiter (voire d'interdire) les projets urbains importants et les constructions de logements et d'établissements recevant des publics sensibles (écoles, hôpitaux, etc.), et de prendre en compte le plus en amont possible cette problématique dans les projets d'aménagement.

Enfin, aux abords des aéroports, les plans d'exposition au bruit (PEB) élaborés sous l'autorité du préfet visent à interdire ou limiter les constructions à proximité des aéroports, pour ne pas exposer davantage les populations aux nuisances dues au bruit. Il convient de noter une sensibilité croissante des riverains aux nuisances sonores à proximité d'aérodromes d'aviation générale (Toussus-le-Noble, Saint-Cyr-l'École, Pontoise, Lognes-Emerainville...). L'équilibre entre, d'une part, les pressions urbanistiques et, d'autre part, le maintien d'un patrimoine francilien qui contribue à l'essor de la filière aéronautique en France, doit être recherché.

¹ www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/bilan-et-cartes-annuels-de-pollution

² En juin 2021, la Métropole du Grand Paris a renforcé la Zone à Faibles Émissions métropolitaine en restreignant la circulation des véhicules correspondant aux vignettes Crit'Air 4 et 5. De nouvelles restrictions sont prévues pour les véhicules Crit'Air 3 et 2 en 2022 et 2024, avec un objectif de 100 % de véhicules « propres » à l'horizon 2030.

2.4 Une région maillée et interconnectée

Le code de l'urbanisme (art. L123-1) prévoit que le SDRIF « [...] précise les moyens à mettre en œuvre pour coordonner l'offre de déplacement [...] ».

Les systèmes de transport de l'Île-de-France revêtent un caractère stratégique, tant pour assurer la cohésion interne de la région que pour conforter son attractivité à l'échelle nationale et internationale. Il convient donc de poursuivre l'organisation multi-modes (air, rail, route, fleuve) de ce « hub » d'importance régionale, nationale et internationale, tout en améliorant les performances -notamment au travers des progrès de l'intermodalité- du vaste système de transports collectifs qui relie les différents territoires de la région-capitale.

Au sein de la région, l'articulation des mobilités et des proximités est désormais un enjeu essentiel, en cohérence avec les engagements de la France sur la neutralité carbone. Le développement du polycentrisme est indissociable d'une plus grande reconnaissance de l'importance des bassins locaux de déplacements où peut s'organiser l'essor des mobilités légères, actives et partagées.

Le SDRIF doit traiter des mobilités d'échelle métropolitaine/régionale et encourager les réflexions locales, mais aussi intégrer le cadrage européen, qui prévoit le renforcement et le déploiement du réseau trans-européen de transport (RTE-T) :

https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm

Le SDRIF doit contribuer au respect des engagements internationaux pris par la France, souvent traduit dans des lois ou des stratégies nationales :

- stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire de septembre 2021 ;
- loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 ;
- stratégie nationale bas carbone de mars 2020 ;
- loi « climat et résilience » d'août 2021.

Les démarches de révision du SDRIF et du plan des déplacements urbains d'Île-de-France, laissant la place au plan de mobilités d'Île-de-France (PMIF), doivent être étroitement coordonnées.

2.4.1 Optimiser les systèmes de mobilité des personnes et des marchandises

Le SDRIF doit prendre pleinement en compte la rareté des infrastructures de transport et de logistique dans la zone dense de l'agglomération parisienne, et contribuer à organiser au mieux la multiplicité des flux et déplacements (voyageurs/marchandises ; courtes/longues distances). La gestion des infrastructures et des flux doit être anticipée et doit faire l'objet d'une vision d'ensemble, sans quoi le système de transports francilien risque d'être déstabilisé¹.

2.4.1.a Interconnecter le « hub » francilien

L'attractivité de la région-capitale « métropole-monde » repose en partie sur l'efficacité globale du « hub » multi-modal de transport d'échelle régionale/nationale/internationale : liaisons aériennes et aéroports, lignes et gares TGV, système autoroutier, etc.

Le transport de marchandises occupera une place croissante dans ce « hub » : trafic aérien fret à forte valeur ajoutée, constitution de l'axe Seine en tant que corridor de logistique multimodale, réalisation du canal Seine nord-Europe, développement des autoroutes ferroviaires et du transport combiné etc (voir ci-dessous « Structurer l'armature de logistique multimodale »).

Articuler les flux engendrés par le fonctionnement d'une agglomération dense avec les flux nationaux/internationaux de personnes et de marchandises est un enjeu critique. La fonctionnalité des infrastructures de contournement de la métropole, qu'il s'agisse du rail ou de la route, est à cet égard un objectif central.

¹ À titre d'exemple, la mise en service de CDG Express entraînera une quasi-impossibilité de développement du fret ferroviaire sur l'axe Nord, et donc possiblement un report vers le transport routier de marchandise, sur un axe autoroutier (A1) déjà saturé.

Il est notamment **préconisé** :

- de veiller à la bonne insertion des réseaux trans-européens de transports (RTE-T) dont la carte est en cours de révision ;
- de conforter le réseau de voirie magistrale (autoroutes et autres voies rapides) notamment dans ses fonctions de contournement (A86, Francilienne) ;
- d'adapter le système de lignes à grande vitesse (LGV) à une métropole de grande dimension :
 - en poursuivant la déconcentration des gares parisiennes vers des gares périphériques (Roissy-Charles de Gaulle, Chessy-Marne-la-Vallée, Massy, bientôt Orly)¹ ;
 - en assurant le contournement en rocade des lignes LGV autour de l'agglomération ; les besoins en sillons ferroviaires pour les flux nationaux (TGV) et métropolitains (RER, trains fret) doivent conduire autant que possible à la séparation des flux, notamment pour le contournement sud (ex. section Massy-Valenton, création d'une voie dédiée au trafic TGV) ;
- de préserver et sécuriser la fonctionnalité de la grande ceinture ferroviaire (que les tronçons soient, ou non, encore circulés par des trains de fret) ;
- d'assurer une chaîne logistique complète s'appuyant sur un essor du transport combiné rail-fleuve-route, depuis les grandes plateformes multimodales jusqu'au cœur de l'agglomération.

Les plateformes aéroportuaires

La poursuite de la modernisation des plateformes aéroportuaires franciliennes contribue à l'attractivité de la région et de la France.

Plusieurs axes sont à privilégier :

- Les trois aéroports parisiens (Paris-Charles de Gaulle/ Paris-Orly / Paris-Le Bourget) sont des hubs intermodaux essentiels au développement régional et national, qui doivent assurer des correspondances aisées avec les autres modes de transport (fer, air, route, lignes métropolitaines et régionales) ;
- Le développement du train longue distance, ainsi que la saturation croissante des grandes gares parisiennes, ont vocation à renforcer les offres coordonnées avec les gares TGV connectées aux aéroports.

Il y a aussi un enjeu de multiplication des points d'accès à la grande vitesse pour les voyageurs de seconde couronne (voir Ouigo / services depuis Marne-la-Vallée, Chessy et Massy) notamment dans la perspective de la saturation de la gare de Roissy CDG2 (arrivée du CDG Express et de la ligne Roissy-Picardie). Il convient que le SDRIF, une fois la liaison Massy-Valenton réalisée, inscrive la création d'une gare TGV au plus près de l'aéroport d'Orly, de façon à assurer une correspondance à haut niveau de service.

- Les aéroports parisiens constituent un maillon essentiel de la chaîne logistique au travers de l'activité cargo (Roissy-Charles de Gaulle est le premier aéroport de fret européen). Le projet Carex de terminal fret-TGV en lien avec l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle doit être maintenu dans le SDRIF.
- L'accessibilité au système aéroportuaire est à renforcer, au profit des passagers, des salariés et des Franciliens. Les aéroports sont aussi des pôles d'emploi qui rayonnent largement vers les bassins de vie environnants. Le SDRIF doit donc faciliter :
 - la réalisation des grands projets de transports collectifs qui renforcent cette accessibilité (lignes 14, 17 et 18 du Grand Paris Express, CDG Express, ligne Roissy-Picardie) et la mise en place de plan de mobilité à l'échelle des bassins d'emplois définis par les plateformes aéroportuaires ;
 - il est à noter que la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle structure un bassin de déplacements dans tout le nord-est de l'agglomération parisienne ; d'autre part la plateforme de Paris-Orly mérite d'être mieux raccordée au bassin sud-est francilien, vers Evry-Corbeil-Essonnes.
- Le SDRIF peut promouvoir une vision partagée de l'aménagement des « corridors aéroportuaires » (dans le respect des plans d'exposition au bruit) entre les multiples acteurs concernés, qu'il s'agisse du corridor « Paris-Le Bourget-Roissy » ou du bassin « Grand Orly ». Dans et autour des plateformes, la rationalisation des parcs d'activités, dans les zones bien desservies en transports collectifs, est à privilégier, dans le cadre d'une approche territoriale élargie.
- Avec plus de 3 000 ha de prairies et espaces verts, les trois plateformes aéroportuaires sont des réservoirs de biodiversité : les projets de développement devront tenir compte des objectifs de sobriété foncière et de gestion des eaux de ruissellement, et promouvoir un usage raisonné de l'eau et des produits polluants.
- La réduction des nuisances sonores est un engagement de la communauté aéroportuaire. Les Plans de protection du bruit dans l'environnement (PPBE), mis à jour tous les 5 ans, préconisent des programmes d'action.

¹ Il est aussi à noter la création d'arrêts dans des gares de la périphérie métropolitaine pour des lignes classiques (ex. Massy, Juvisy-sur-Orge, Villeneuve-Saint-Georges).

La desserte rail par les lignes à grande vitesse (LGV) et les lignes classiques

Plusieurs dimensions sont à prendre en compte :

- pour appuyer la polycentralité de la région-capitale, le système TGV a vocation à encourager la déconcentration des gares parisiennes vers des gares périphériques (Roissy, Chessy, Massy, bientôt Orly – pour laquelle des études sont en cours) ;
- l'amélioration de la liaison Paris-Normandie avec la réalisation du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie ;
- la création de la ligne nouvelle Roissy-Picardie ;
- l'amélioration du système de rocade / interconnexion sud des LGV ;
- la ligne grande vitesse Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon ;
- Les lignes TET et TER : un enjeu d'articulation plus étroite de l'Île-de-France avec les autres régions du Grand bassin parisien est à porter, dans une perspective de mobilités à large rayon d'action (croissance du télétravail) et de liaisons cadencées avec les villes à 1h / 1h30 de Paris (Rouen, Orléans, Reims, le Mans, Tours, Lille etc).

Le réseau routier magistral

La demande de déplacements en région Île-de-France a vocation à augmenter. Malgré la diversité des réponses prévues, et notamment la complémentarité des modes de déplacements, le réseau routier reste fortement sollicité. Dans les années à venir, compte-tenu des attentes environnementales et des contraintes économiques, les nouveaux projets contribuant à une augmentation de la capacité du réseau routier francilien seront sans doute limités : les efforts s'orienteront vers une optimisation globale et des améliorations ciblées du réseau routier existant. Les projets identifiés dans le porter-à-connaissance contribuent à l'optimisation ou à la meilleure intégration urbaine du réseau routier national non concédé en Île-de-France.

Le réseau routier francilien accueille différents types de trafic : local pour les mobilités de proximité, inter-local et départemental, mais aussi régional, national ou international. Une double approche est à privilégier :

- la transformation de certains axes non structurants en « boulevards urbains » permet de requalifier des voies urbaines principalement tournée vers les mobilités du quotidien, avec la desserte des commerces, services et activités de proximité ;
- le réseau de voirie structurant (réseau routier et autoroutier national notamment), déjà très chargé, doit pouvoir continuer à écouler les trafics à haute intensité. En particulier, l'autoroute A86 et la Francilienne (A104, RN104) doivent continuer d'assumer un rôle de rocade pour les déplacements d'ampleur régionale, nationale et internationale. Une augmentation de la capacité de certaines sections particulièrement congestionnées sera également nécessaire.

L'optimisation du réseau routier existant reposera en partie sur la promotion des nouvelles mobilités, avec notamment l'aménagement de voies dédiées pour les transports en commun, les véhicules à faibles émissions ou le covoiturage. Plusieurs voies dédiées existent déjà en Île-de-France : il convient à l'avenir de multiplier ces aménagements, qui contribuent aussi aux objectifs d'adaptation au changement climatique.

Par ailleurs, au-delà des projets lancés en étude ou en travaux et mentionnés dans le « porter-à-connaissance de l'État », il y aura lieu de réaliser d'autres opérations de requalification urbaine, portant notamment sur les anciennes routes nationales, ou d'aménagements facilitant l'accès des secteurs en développement au réseau magistral.

L'intégration des infrastructures dans leur environnement constitue également un enjeu important pour les prochaines années. La réduction des nuisances sonores, l'amélioration de la qualité de l'air, la limitation des impacts sur la qualité des eaux et l'amélioration de la prise en compte de la biodiversité sont autant d'objectifs environnementaux qui doivent être pris en compte dans les projets routiers, tant pour les opérations nouvelles que pour l'amélioration des réseaux existants.

L'axe Seine, axe de mobilités

Un enjeu de structuration plus forte de l'axe Seine, principal corridor de développement urbain, axe majeur de mobilités et de fret multimodal (voir ci-dessus « Une région polycentrique » et ci-dessous « La logistique durable »), doit également être pris en compte, notamment en renforçant le réseau de plateformes multimodales et ports urbains, qui sont des infrastructures indispensables au développement du transport fluvial de marchandises et de passagers.

2.4.1.b Conforter et mailler le réseau structurant de transports collectifs métropolitain/régional

Achever le réseau structurant de transports collectifs du Grand Paris

A horizon 2030, s'achèvera la réalisation du programme ambitieux de modernisation des transports franciliens, initié notamment par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Élément structurant de sa mise en œuvre, le «Nouveau Grand Paris des transports » associe la réalisation du réseau automatique du Grand Paris Express, et le développement ainsi que la modernisation des infrastructures existantes. Il vise à rendre le réseau de transports collectifs plus fiable et plus confortable, et répond également à un enjeu de solidarité par le désenclavement de territoires particulièrement défavorisés de la région.

Dans ce cadre, l'État et la Région ont conclu en 2013 un plan de mobilisation pour les transports, traduit dans les contrats de Plan État-Région 2007-2013 et 2015-2020. Il comprend notamment le prolongement du RER E à l'Ouest (projet Eole), la modernisation des RER et l'amélioration des lignes de Transilien, des liaisons de tangentielles en tram-train, des prolongements de lignes de métro, la réalisation de tramways et de bus à haut niveau de service, et enfin l'aménagement de pôles-gares.

La mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports a amené un niveau d'investissement sans précédent, qui s'est notamment traduit par un niveau d'exécution record du CPER 2015-2020, lequel a par ailleurs bénéficié d'abondements issus notamment du plan de relance pour les années 2021-2022. Il convient cependant de noter, s'agissant du Grand Paris Express (GPE), que les modèles prospectifs de la DRIEAT¹ indiquent qu'il permettra en général une désaturation du réseau historique de transports en commun, en particulier en zone dense, et améliorera l'accessibilité des territoires nouvellement desservis. Cependant, à lui seul, le futur métro ne suffira pas à résoudre les difficultés de circulation routière en 2030 aux heures de pointe du matin et du soir.

L'interconnexion du Grand Paris Express avec le réseau structurant existant constitue un enjeu majeur

L'interconnexion avec le Grand Paris Express doit s'accompagner d'opérations de modernisation et/ou de désaturation des réseaux existants (renouvellement des systèmes et du matériel roulant), au risque qu'un décalage trop grand entre lignes actuelles et futures ne conduise à un usage déséquilibré du réseau.

Par ailleurs, la création des nouvelles lignes de métro automatique du Grand Paris Express, confiée à la Société du Grand Paris, comprend environ 68 nouvelles gares, dont un grand nombre en interconnexion avec les lignes structurantes existantes. Il faut adapter nombre de gares existantes, mais également en créer de nouvelles, comme la gare Bry-Villiers-Champigny, ou l'arrêt Ligne H Pleyel.

La mise en œuvre du réseau complémentaire visé au schéma d'ensemble doit également être maintenue dans le SDRIF, afin de poursuivre l'effort de développement du réseau structurant, via notamment les prolongements des trams-trains T11 (vers Sartrouville et Noisy-le-Sec), T12 (Massy-Versailles) et T13 (Saint-Germain Achères).

Organiser l'intermodalité autour des gares du Grand Paris Express et des gares majeures du réseau existant

De nombreux pôles vont voir doubler, tripler ou davantage, le nombre de voyageurs par rapport à la fréquentation actuelle, comme aux Ardoines, au Vert de Maisons, à Issy RER etc. La bonne organisation de l'intermodalité et de l'espace public autour des futures gares est un enjeu important, car il faut permettre des correspondances facilitées avec les réseaux de surface. Il est nécessaire de disposer, autour de chaque parvis de gare, de l'espace nécessaire à l'intégration des équipements intermodaux, gares routières ou stations de bus, stationnement sécurisé pour les vélos, espaces piétons apaisés, parcs de stationnement et, le cas échéant, accueil des nouvelles mobilités.

¹ Publication de la DRIEAT d'IDF. Simulations Modus. Cf. Tremblin G., Jaillet A., Fortin T., Michelot N., et al. 2021. Modélisation des déplacements en IDF avec MODUS 3.1. Scénario prospectif et résultats à l'horizon 2030.

www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/modelisation-des-deplacements-en-ile-de-france-a5918.html

A cet égard, les études de pôle¹, réalisées dans le cadre de « comités de pôle » pilotés par les collectivités locales, ainsi que le référentiel de la Société du Grand Paris sur les « Places du Grand Paris »², sont susceptibles d'enrichir les travaux de révision du SDRIF.

L'articulation réseaux structurants (RER, Transilien, GPE) / réseaux de surface (bus et tramways), au travers de pôles « de rabattement » bien organisés, contribue à structurer la multipolarité des territoires, notamment en reliant pôles de petite couronne et pôles de grande couronne.

Il est **préconisé** :

- de réserver les espaces nécessaires à la réalisation des projets de lignes de transport collectif ; s'agissant du Grand Paris Express, il conviendra de prendre en compte les évolutions d'emprises des gares et ouvrages intervenues depuis l'adoption du SDRIF, en particulier dans l'élaboration de la carte des destinations générales ;
- de promouvoir l'intermodalité en surface autour des gares de correspondance ;
- de promouvoir des pôles « de rabattement » bien organisés, reliant pôles de petite couronne et de grande couronne (exemple : gares « hub » de Chelles-Gournay, Bry-Villiers-Champigny etc.).

2.4.1.c Accompagner l'évolution des mobilités

En tant que document de planification générale, le SDRIF doit présenter une vision à long terme de l'organisation générale des déplacements, articulée avec le modèle territorial.

A l'horizon 2030, l'agglomération parisienne disposera d'un puissant réseau de transports collectifs structurants, qui devra continuer d'améliorer sa robustesse (modernisation, automatisation ou semi-automatisation) et réussir à gérer la problématique des heures de pointe (horaires flexibles, télétravail). La poursuite des investissements dans les réseaux structurants de transports collectifs devra tenir compte de plusieurs problématiques :

- la question des ressources financières associées ;
- la question du modèle économique de l'exploitation ;
- la recherche d'un nouvel équilibre mobilités-proximités, qui passe par l'organisation des bassins locaux de déplacements ;
- la croissance des mobilités légères (tramway, bus), actives (vélo, marche etc) et partagées (covoiturage).

Rechercher un nouvel équilibre mobilités / proximités

Dans la décennie 2010-2020, des évolutions modales significatives sont apparues : augmentation significative de la marche, des transports en commun et surtout du vélo, baisse légère de la part de la voiture, plus prononcée pour les deux-roues motorisés. On observe aussi une diminution de la part des déplacements domicile-travail au profit de ceux liés aux loisirs/achats/santé.

Aujourd'hui, la crise sanitaire accentue certaines tendances et en fait apparaître de nouvelles : recours massif au télétravail, baisse globale des mobilités (concernant surtout le tourisme et les seniors), développement rapide des modes doux et en particulier des déplacements à vélo, recul temporaire de fréquentation dans les transports collectifs et retour à un certain auto-solisme. Il est difficile de prévoir l'évolution de certaines de ces tendances sur le long terme.

En tout état de cause, la crise sanitaire n'a pas remis en cause l'intérêt des transports en commun structurants pour les mobilités dans l'agglomération dense, dans la perspective de l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 : un effort connu et soutenu d'investissement reste nécessaire sur le long terme pour répondre aux exigences en matière de sûreté, de confort, et de bien-être des usagers.

En parallèle, il convient désormais de trouver l'équilibre entre un aménagement qui crée des besoins de déplacements et des politiques de transport visant à répondre à ces besoins. L'un des enjeux est de promouvoir les proximités en déployant aménités, services et emplois dans les différents bassins de vie, et d'assurer une meilleure organisation des bassins locaux de déplacement.

¹ A ce jour, 13 études de pôles ont été validées : Bagneux, La Courneuve-Six Routes, Maison-Blanche, Nanterre-La Folie, Pont de Rungis, Saint-Denis-Pleyel, Vitry-Centre, Sevrans-Beaudottes, Sevrans-Livry, Val-de-Fontenay, Nogent-Le-Perreux, Aulnay, Aéroport d'Orly.

² https://media-mediatheque.societedugrandparis.fr/pm_1_117_117718-ja409wj20d.pdf

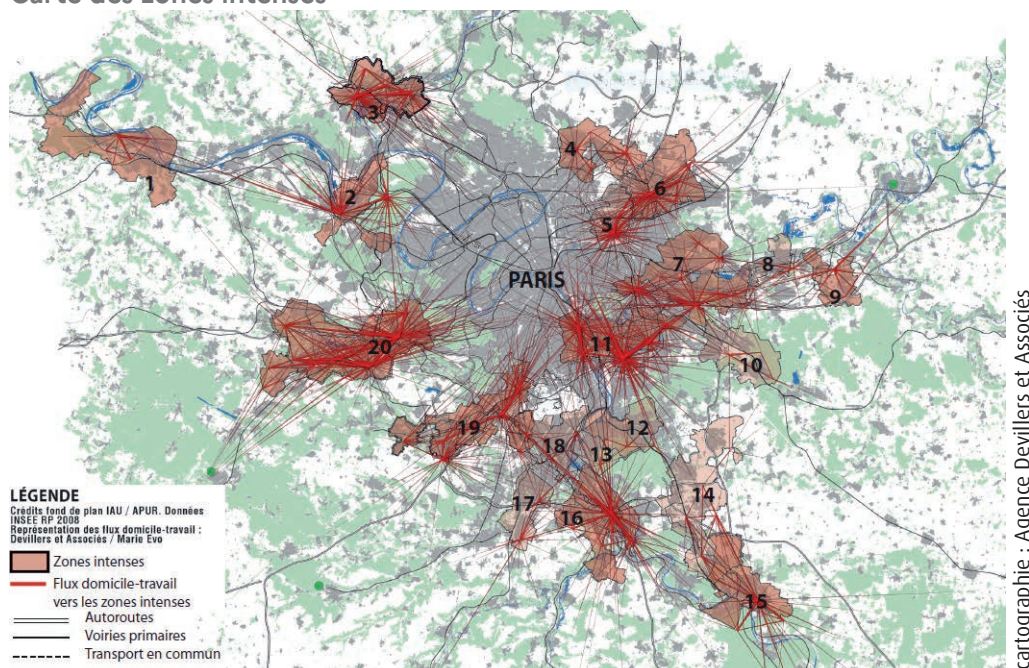
Organiser les bassins locaux de déplacements

Le réseau structurant de transports collectifs d'échelle métropolitaine/régionale dessert l'agglomération parisienne (et au-delà), prise comme un bassin de vie unique. Mais cette armature puissante à grand rayon d'action tend à masquer l'importance des déplacements locaux.

L'étude sur les bassins de vie du Grand Paris menée en 2014 par les « Urbanistes associés » dans le cadre de l'Atelier international du Grand Paris, rappelle que si les pôles d'emploi majeurs de l'agglomération (« les soleils » de Paris, la Défense etc.) attirent des salariés dans un vaste rayon, près de la moitié des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 14 km.

L'étude fait ainsi apparaître des « zones intenses », qui sont en fait des bassins de vie et d'emploi locaux, particulièrement visibles dans les franges de l'agglomération parisienne, là où s'estompe l'attraction des pôles centraux. Cependant, ils existent aussi au sein de l'espace métropolitain : le pôle de Roissy rayonne sur tout le nord-est de l'agglomération, celui de La Défense sur tout l'ouest.

Carte des zones intenses



Il convient de reconnaître cette réalité polycentrique, et d'organiser en conséquence des bassins locaux de déplacements, en s'appuyant sur les plans de mobilité prévus par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

A titre d'exemple, le maillage fin des territoires va être complété par les prolongements du tramway T1 vers Val-de-Fontenay et Rueil, du T8 au sud, ainsi que par le déploiement des aménagements en faveur des bus (TCSP, Tzen, BHNS). Il convient à cet égard de développer le maillage des réseaux bus, sans rechercher obligatoirement des sites propres systématiques sur des linéaires complets.

Il est **préconisé** de promouvoir la structuration des bassins locaux de déplacements autour des principaux sous-bassins d'emploi :

- dans la métropole (hors Paris) : La Défense-Hauts-de-Seine ; Roissy-nord-est de l'agglomération ; Créteil-sud-est ;
- dans la périphérie métropolitaine : Evry-Corbeil-Sénart-Melun ; Versailles-St Quentin-en-Yvelines-plateau de Saclay-Massy ; Marne-la-Vallée-EuroDisney-Meaux ; Cergy-confluence ; Mantois etc.

La structuration des réseaux de surface (tramways, bus, pistes cyclables etc.) et l'optimisation des correspondances amélioreront le service proposé aux habitants.

Une attention particulière est à porter au désenclavement des territoires vulnérables, où les réseaux légers de surface et de mobilités actives sont particulièrement à renforcer, ainsi que l'accessibilité aux pôles de transports structurants.

Dans les territoires ruraux, l'optimisation des réseaux existants, et le développement de nouvelles offres telles que des lignes de transports à la demande (TAD), sont des enjeux particulièrement prégnants.

Développer les modes actifs et partagés.

Les mobilités actives et partagées, dont le développement s'est accéléré avec la crise sanitaire, représentent une alternative à de nombreux déplacements actuellement réalisés en auto-solisme. Les bénéfices en matière de climat, d'énergie, d'air et de santé sont majeurs¹.

Cet objectif de développement des modes actifs se retrouve dans le PDUIF, le Plan de protection de l'air, la stratégie nationale bas-carbone et la loi d'orientation sur les mobilités. Des projets structurants, portés par les collectivités locales, sont en cours (RER V, plan vélo métropolitain, etc.), y compris à l'échelle inter-régionale, nationale et européenne (schéma « Eurovélo »).

Le développement de la part modale du vélo, et donc des réseaux de pistes cyclables, est à organiser de manière très structurée, pour s'approcher des performances d'autres métropoles européennes.

Il est préconisé :

- d'intégrer des objectifs ambitieux de développement, de maillage/continuité et de sécurisation des pistes cyclables, de stationnement vélo (dont une part de places sécurisées), d'espaces de covoiturage et de voies réservés ; ces objectifs peuvent notamment être portés à l'occasion de l'organisation des bassins locaux de déplacement (plans de mobilité) ;
- d'inciter à ce que les documents d'urbanisme prévoient l'aménagement de ces pistes lors de la requalification des espaces publics des voiries locales ou inter-locales ;
- de réduire, dans les quartiers bien desservis par les transports en commun, les espaces dédiés à la voiture individuelle (voiries, espaces de stationnement publics et privés etc.) ;
- de faciliter la réalisation du schéma « Eurovélo » et du schéma national des véloroutes.

2.4.2 Structurer l'armature de la logistique multimodale

L'Île-de-France, au carrefour de deux corridors fret européens, mais aussi bassin de consommation, de production et de distribution majeur, doit prendre toute sa part dans la poursuite des objectifs européen et national de doublement de la part de marché du fret ferroviaire à l'horizon 2030. La transition vers des modes de transport de marchandises plus durables est essentielle pour la compétitivité et la qualité de vie dans la région.

Le transport de marchandises et la logistique sont des secteurs stratégiques (avec 10 % des emplois directs et indirects franciliens) pour le bassin de consommation et de production de l'Île-de-France. L'essor actuel du e-commerce et de la livraison à domicile vient encore renforcer son importance. Dans la mesure où 90 % des marchandises utilisent aujourd'hui le transport routier, le secteur est confronté à de sérieuses problématiques environnementales (congestion routière, bruit et pollution de l'air²), mais aussi énergétiques et technologiques. Par ailleurs, il convient d'empêcher, comme on a pu parfois l'observer, l'implantation de maxi-entrepôts logistiques sur des terrains agricoles, desservis par le seul système routier, adapté ou non.

Aujourd'hui, le mode fluvial représente ainsi environ 7 % des volumes transportés en Île-de-France, alors que la voie ferrée compte pour 3 % des volumes régionaux. La loi « Climat et résilience » d'août 2021 fixe comme objectifs nationaux l'augmentation de 50 % de part de marché pour le fret fluvial et de + 100 % pour le fret ferroviaire d'ici 2030.

La transition logistique passe par : la préservation et le développement des sites, plateformes et infrastructures de logistique multimodale, avec en particulier l'intensification de l'utilisation de la voie d'eau et du fret ferroviaire ; et par le développement d'une offre adaptée dans des secteurs clés. Ces objectifs complexes demandent une bonne articulation entre les échelles locale, régionale, interrégionale et internationale (celle-ci intégrant le fret aérien).

¹ La Commission européenne prépare de nouvelles initiatives sur la mobilité urbaine afin de promouvoir une mobilité zéro émission et de développer et améliorer les transports publics et les infrastructures réservées à la marche et au vélo.

² Le transport de marchandises est la première source d'émissions d'oxyde d'azote et de gaz à effet de serre (GES) en Île-de-France. Il émet 56 % des oxydes d'azote, 28 % des particules fines (PM10) et 32 % des émissions de GES.

2.4.2.a Préserver et développer les plateformes multimodales, sites, ports et infrastructures nécessaires à la logistique multimodale

L'organisation d'une armature logistique durable combinant le fleuve, le rail et la route est un enjeu très important du SDRIF. Les orientations du SDRIF en vigueur sur la préservation des sites multimodaux sont pertinentes à cet égard, mais il convient de les renforcer.

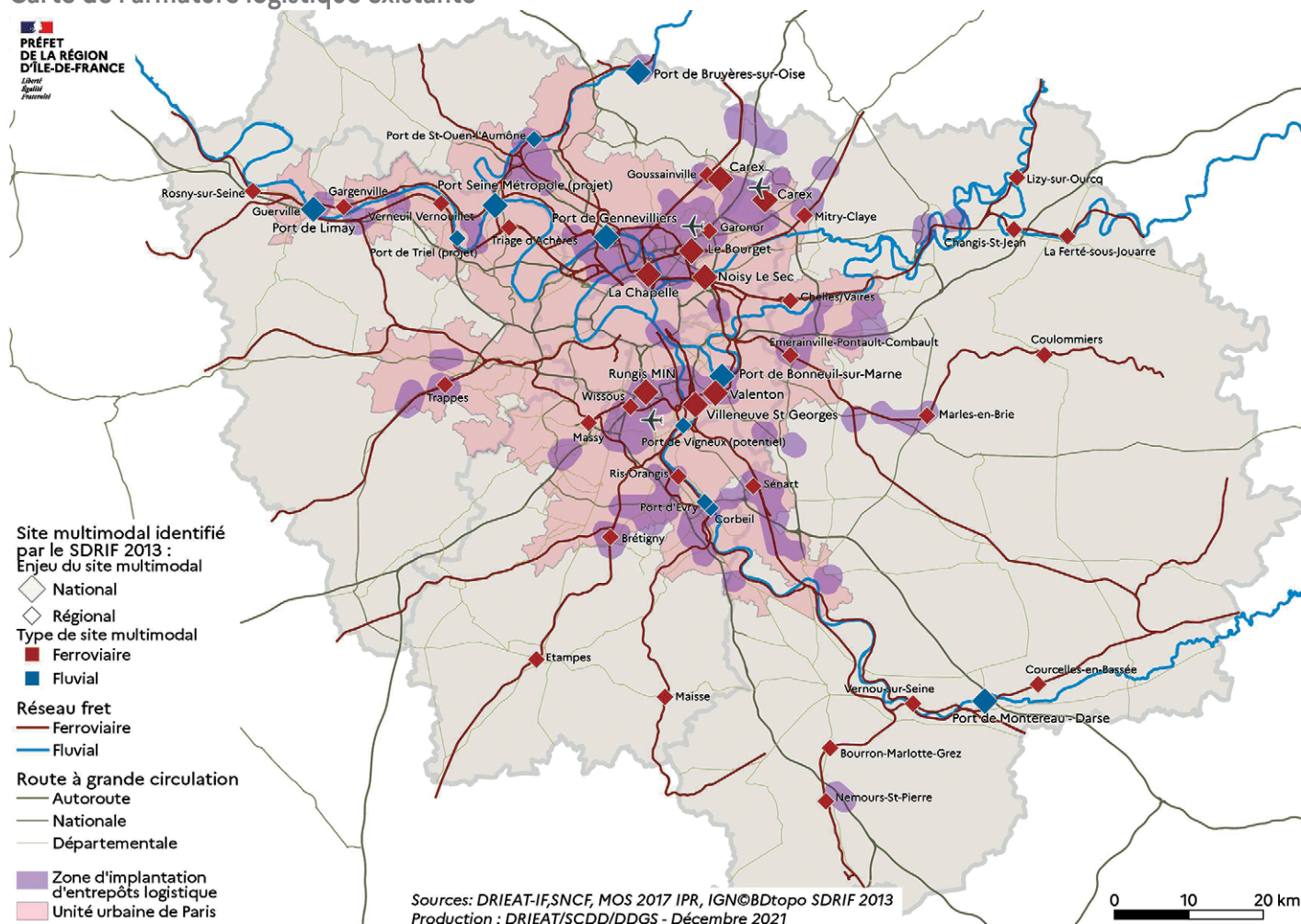
Poursuivre la structuration de l'Axe Seine. La Seine et son réseau fluvial associé (Oise, Marne et canaux) constituent un atout majeur, car ils permettent la mise en place de « corridors logistiques » fleuve-rail-route permettant de desservir finement de nombreuses parties de l'agglomération. La création du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, sous l'égide d'HaropaPort, vient souligner l'importance de cet axe pour le développement économique et logistique de la région Île-de-France.

Le développement de Port 2000 au Havre, la création du Port Seine-Métropole Ouest, à la confluence de la Seine et de l'Oise, les aménagements portuaires sur les six grandes plateformes multimodales d'HaropaPort (tels ceux récemment réalisés sur les sites de Bonneuil-sur-Marne ou envisagés à Achères ou Limay) mais également les nombreux projets plus modestes, visent à consolider et développer le maillage de plateformes multimodales et de ports urbains.

Les services associés aux sites portuaires se développent : optimisation du réseau de plateformes, développement des « quais à usage partagé » (qui permettent de préserver un équilibre entre la réappropriation des berges par la population et les activités économiques), implantation de clusters industriels et de distribution, alimentation en énergies propres.

En parallèle, l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors modernise les capacités du fret rail de l'axe Seine. Des travaux prospectifs ainsi que l'étude « Vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Île-de-France » démontrent que le potentiel de l'Île-de-France est loin d'avoir été totalement exploité.

Carte de l'armature logistique existante



L'Île-de-France dispose aujourd'hui de trois chantiers de transport combiné (CTC) : deux appartenant à SNCF Réseau (Valenton, de loin le plus important, et Noisy-le-Sec) et un appartenant à HaropaPort (Bonneuil-sur-Marne). Ces sites sont proches de la saturation.

Il est **préconisé** :

- de renforcer le rôle et le positionnement des plateformes multimodales de Gennevilliers (400 ha) et Bonneuil-sur-Marne (180 ha), avec des accès routiers et ferroviaires performants et un voisinage compatible avec l'activité industrielle et portuaire ;
- de permettre le projet d'extension de la plateforme multimodale de Limay-Porcheville (120 ha) ainsi que ceux des plateformes d'Evry et du projet Apport Paris (carrefour Seine-Francilienne près d'Evry), les projets d'extension du port de Villeneuve-Saint-Georges, de Montereau-Fault-Yonne et de Bruyères-sur-Oise, qui, bien que d'une superficie moins importante, offrent un potentiel significatif ;
- de permettre le développement de nouvelles infrastructures portuaires: Port Seine Métropole Ouest (PSMO) à la confluence de l'Oise et de la Seine, et les ports à Triel-sur-Seine, Vigneux-sur-Seine et Jaulnes ;
- de rechercher de nouvelles emprises en bord de voie d'eau (les installations portuaires actuelles approchant de la saturation), disposant d'embranchements ferrés et d'accès routiers, capables d'accueillir des capacités logistiques significatives et intégrant l'objectif de sobriété foncière ;
- de préserver et développer les fonctionnalités et les capacités de développement des ports urbains menacés localement par des projets d'aménagement concurrents.

Accompagner la relance du fret ferroviaire. L'État met en œuvre à l'échelle nationale une politique de relance du fret ferroviaire : la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire prévoit le doublement de sa part de marché dans le transport de marchandises à l'horizon 2030, et s'appuie principalement sur le fort potentiel de développement du transport combiné.

En Île-de-France, SNCF Réseau prévoit de répondre aux besoins de connexion entre des infrastructures ferroviaires et fluviales, avec la création ou l'amélioration d'embranchements ferrés dans plusieurs sites portuaires (Achères, Gennevilliers, Limay, Valenton, Bonneuil, Ris-Orangis, Évry, Vigneux, Montereau etc) et souhaite en outre assurer une desserte fine du territoire, et notamment de certaines zones d'activités (chaufferie de Saint-Ouen, site Eqiom à Vernou-sur-Seine, site Saint-Gobain à Buthiers etc.).

Il convient cependant de noter que le nombre de sites embranchés actifs ne cesse de régresser : plus de la moitié des 34 sites listés en 2013-2014 ont changé d'usage en 2020, le plus souvent vers l'urbain.

Faciliter la création de nouvelles plateformes multimodales. L'étude sur la « Vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Île-de-France » conduite par l'État et la Région, avec SNCF Réseau, en 2015-2016, souhaite le confortement de l'armature logistique régionale, avec la création d'au moins trois nouveaux sites de transport combiné d'intérêt régional/national. Ce besoin s'inscrit également dans la stratégie de développement d'HaropaPort. L'un des enjeux est de mieux desservir les grandes zones de concentration logistique de la région, qui se sont établies en grande couronne : autour de Roissy, de Chelles – Marne-la-Vallée, entre Brétigny et Sénart etc. L'ouest de la région, directement connecté à l'axe Seine, sera prochainement raccordé aux ports d'Europe du Nord grâce à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe, tandis que l'Est est tourné vers l'Europe de l'Est et du Sud-est. En outre, il convient d'identifier un site d'autoroute ferroviaire.

Ces pistes sont en cours d'examen dans le cadre d'une étude complémentaire pilotée par l'État/DRIEAT, en étroite collaboration avec la Région, SNCF Réseau et Haropa, portant sur la modernisation et le développement des terminaux multimodaux en Île-de-France, et en particulier des chantiers de transports combinés dont l'insuffisante capacité est avérée, afin de disposer d'un programme opérationnel. Cette étude comprend deux volets :

- Le premier concerne le développement (création/extension/optimisation) de terminaux de transports combinés en Île-de-France, dans une vision élargie aux territoires limitrophes proches, relevant du même grand bassin logistique.
- Le second volet examine le potentiel ferroviaire des sites bénéficiant d'un embranchement ferré dans le centre de l'agglomération, pour des trafics relevant d'autre segments de marché que le transport combiné longue distance classique, dans un objectif de report modal de la logistique urbaine.

Intensifier l'utilisation des zones d'activités/logistiques existantes. Le SDRIF doit favoriser l'implantation des nouvelles activités logistiques sur des plateformes, sites ou zones d'activités multimodales existantes, dans une logique d'écologie industrielle et territoriale (voir « la transition énergétique »). Cet objectif rejoint la priorité liée à la rationalisation/modernisation/intensification du foncier économique (voir ci-dessous « Une région productive »).

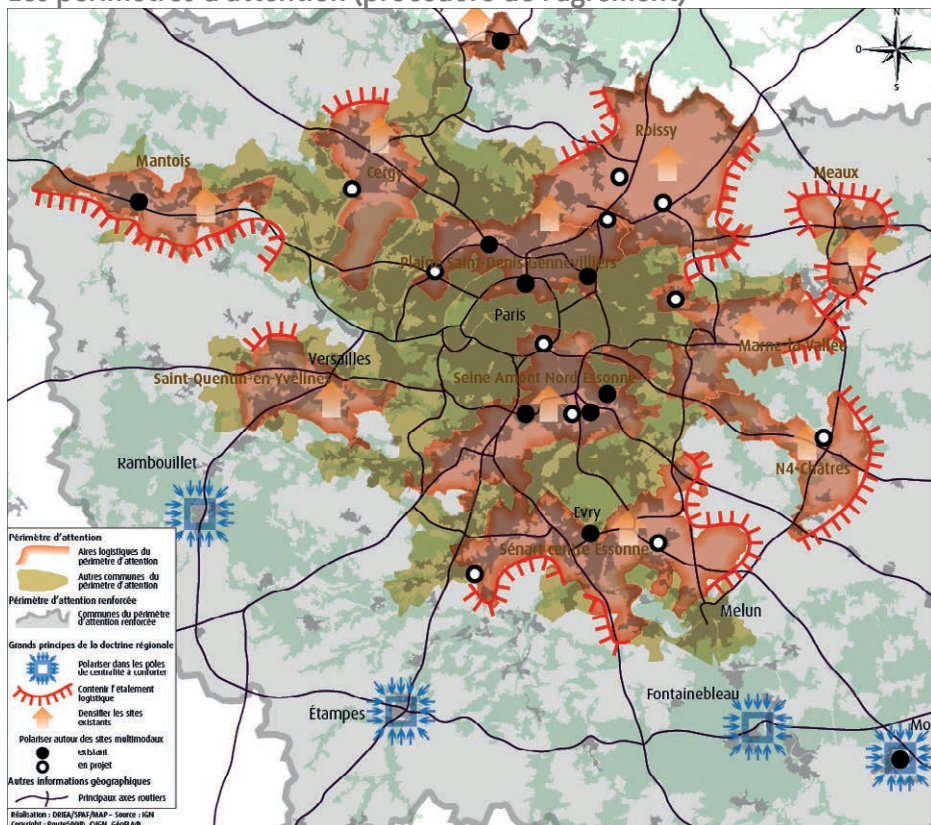
Dans le cadre de la **procédure de l'agrément de l'État**, des orientations pour l'instruction des agréments pour les entrepôts logistiques sont entrées en vigueur en novembre 2018, qui visent à polariser les développements autour des sites multimodaux, donner la priorité aux projets inclus dans les zones d'activités multimodales existantes, favoriser la densification des entrepôts existants et contenir l'étalement le long des axes routiers.

Encourager la transition énergétique du fret et de la logistique. Il convient d'encourager les technologies à faibles émissions (camions/navires utilisant les énergies propres ; véhicules électriques et cyclo-logistique pour les courtes distances).

Le déploiement de bornes d'alimentation en électricité, gaz et hydrogène dans les sites portuaires et intermodaux, et un soutien renforcé à l'innovation dans le domaine de la motorisation fluviale, doivent donc être envisagés.

Il convient d'anticiper de manière prospective le sujet particulier de l'avitaillement en énergies nouvelles (électricité, hydrogène¹ etc.) : il serait opportun de réaliser un schéma directeur régional de conversion des bornes pétrolières des stations d'avitaillement vers des bornes multi-énergies (électrique, bio-gaz, hydrogène).

Les périmètres d'attention (procédure de l'agrément)



Carte des périmètres d'attention pour la logistique (procédure de l'agrément) : densifier les sites existants, contenir l'étalement et polariser dans les pôles de centralité

2.4.2.b Articuler les stratégies logistiques à toutes les échelles

À l'échelle infra-régionale, il est souhaitable que le SDRIF encourage la mise en place de stratégies logistiques dans les bassins de vie, en rappelant l'importance du volet logistique des SCoT (DAACL), instauré par la loi « Climat et résilience ». Il convient d'assurer un maillage fin de sites, d'hôtels logistiques et d'espaces-relais, tout en assurant la cohérence des politiques de stationnement/ livraison au sein des agglomérations.

À l'échelle inter-régionale, il convient aussi de développer les échanges avec les régions voisines du Grand Bassin parisien, pour mieux coordonner les développements logistiques, notamment dans la perspective de l'arrivée du canal Seine-Nord (à noter : l'Oise /pays de Valois est à seulement 25 km de Paris par A1 ou RN2).

¹ A noter : le plan national de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique recommande de déployer des écosystèmes territoriaux de mobilité hydrogène. Une attention particulière à la prévention des risques sur les projets hydrogène, dans le contexte du tissu urbain dense, francilien, doit toutefois être de mise, et amener les pétitionnaires à se rapprocher de l'inspection des installations classées (DRIEAT) en amont des projets.

2.4.2.c Encourager la logistique multimodale dans des filières-clés

Il est souhaitable de poursuivre la structuration de « corridors logistiques durables » dans certaines filières-clés. Le SDRIF peut contribuer à encourager la logistique multimodale pour :

- l'approvisionnement des commerces de l'agglomération parisienne en denrées périssables ;
- le bâtiment et les travaux publics¹ (approvisionnement en sables et granulats, déblais/remblais de chantier notamment du Grand Paris Express²) ;
- l'approvisionnement des grandes opérations d'aménagement, comme les chantiers JO 2024 ;
- la production agricole céréalière (pour l'agriculture de l'est et du sud du bassin parisien, l'accès au réseau fluvial est indispensable pour l'exportation, notamment par Montereau) ;
- la filière bois. Pour l'approvisionnement des chantiers de construction en bois, les voies d'eau peuvent permettre d'acheminer des éléments de structure hors gabarit. Pour le bois rond, la recherche de modes de transport alternatifs à la route se heurte encore aux coûts induits par les ruptures de charges.

En résumé, s'agissant de l'armature de la logistique multimodale, il est **préconisé** :

- d'identifier le réseau des plateformes multimodales et des ports urbains à protéger, à densifier, à renforcer et à développer en tant que de besoin ;
- d'identifier de nouveaux sites logistiques multimodaux d'intérêt régional/national, intégrant l'exigence de sobriété foncière, et réserver le foncier correspondant.
Il convient notamment de prendre en compte la création d'une infrastructure portuaire majeure à Port Seine-Métropole Ouest (Achères) ; l'extension du port de Limay-Porcheville ; la rénovation du port de Vitry-sur-Seine, le projet de port à Vigneux-sur-Seine ; l'extension du port d'Evry ; les travaux sur les voies ferrées portuaires des plateformes multi-modales ; l'adaptation en cours (rénovation/densification) des bâtiments logistiques sur les plateformes etc ;
- d'identifier les principales zones d'activités existantes pouvant accueillir des activités logistiques supplémentaires ;
- d'encourager la mise en place de stratégies de maillage logistique à l'échelle des bassins de vie en mobilisant les SCoT ;
- de mettre en place des échanges avec les régions voisines visant à coordonner la logistique d'échelle interrégionale ;
- de favoriser le report modal en insérant des clauses de recours à ces modes dans les marchés publics ;
- de déployer l'avitaillement en énergies nouvelles dans les sites multi-modaux et soutenir l'innovation dans la motorisation fluviale.

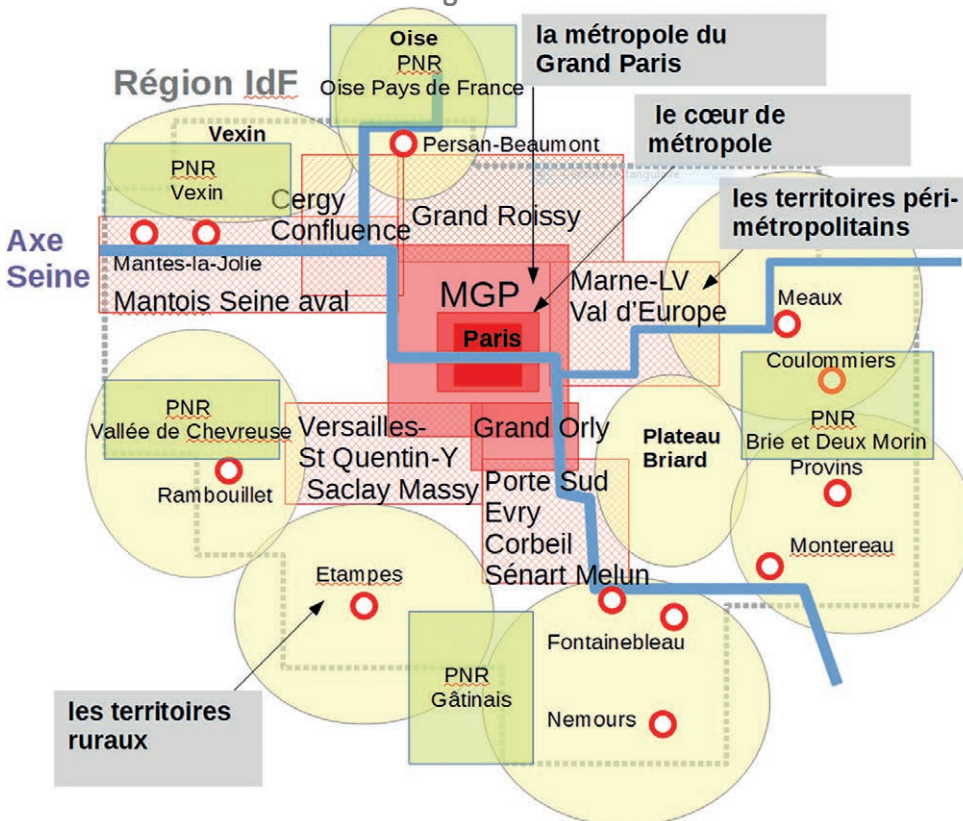
¹ Environ la moitié des flux de marchandises manutentionnées sur la Seine en Île-de-France concerne des échanges intrarégionaux. Ils sont très largement liés aux filières du BTP et des produits valorisables.

² Les travaux menés par la Société du Grand Paris (SGP) vont produire 47 millions de tonnes de déblais sur dix ans (soit une augmentation de la production annuelle de déchets de 10 à 20 % à l'échelle régionale). Trois plates-formes portuaires et une ferroviaire sont ainsi actuellement utilisées par la SGP pour favoriser l'alternative à la route, auxquelles il faut ajouter les installations portuaires mises en place par les partenaires ou titulaires de marchés.

3

Enjeux territoriaux

Schéma des bassins de vie de la région



3.1 La métropole et le cœur de métropole

La pièce centrale du système polycentrique

La Métropole du Grand Paris, avec ses 7 millions d'habitants, concentre des enjeux considérables, qui justifient pleinement l'élaboration d'un SCoT de grande échelle. Il faut à la fois affirmer son rayonnement national et international, tirer parti de sa concentration exceptionnelle de lieux de décision, de recherche et de culture, et dans le même temps, organiser une « métropole des habitants » qui réponde aux attentes en matière de proximité, d'accès aux commerces, à un logement abordable, aux services et à des espaces de nature.

Corriger les déséquilibres, réduire les fractures et redynamiser. Il faut également promouvoir une métropole rééquilibrée et solidaire, capable de réduire ses sérieuses fractures internes, territoriales et sociales, en s'appuyant notamment sur le désenclavement facilité par le réseau du Grand Paris Express, et sur les dynamiques qui émergent autour des projets d'aménagement et des quartiers de gares.

Un travail significatif de réparation urbaine reste à poursuivre pour rénover les quartiers en difficulté, lutter contre l'habitat indigne, requalifier certaines voiries urbaines, ainsi que certaines centralités héritées des années 70 (Bobigny, Créteil, Rosny-sous-Bois, etc.), de façon à stimuler le développement des territoires au nord, à l'est et au sud-est de la métropole.

L'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 est un vecteur de redynamisation en Seine-Saint-Denis, qui a vocation à se poursuivre au-delà de cet horizon.

Le long de la Seine, en amont de Paris, la requalification urbaine des secteurs dégradés, en transition industrielle, se poursuit dans le cadre de l'OIN Orly-Rungis-Seine amont.

Le quartier d'affaires de La Défense cherche à améliorer son insertion dans son environnement urbain.

Le territoire métropolitain est également soumis à de nombreuses contraintes et nuisances (infrastructures lourdes qui représentent des coupures, des sources de bruit et de pollution de l'air etc.).

Promouvoir une intensification acceptable

Il existe dans la métropole des marges significatives pour l'intensification urbaine, à condition de rehausser la qualité des projets urbains. L'enjeu est de densifier de manière raisonnable et acceptable les tissus urbains moins denses, en fonction du contexte, et notamment de leur desserte en transports en commun, tout en mettant en valeur les espaces publics, en créant des espaces verts et/ou naturels (y compris des zones humides), en accueillant des activités et des équipements de proximité.

Il s'agira notamment de mobiliser les friches existantes et de promouvoir une intensification contextualisée des tissus urbains existants : tissus mixtes, grands ensembles, centres commerciaux. Les quartiers de gare du Grand Paris Express peuvent enclencher des évolutions, qui doivent rester maîtrisées.

Éco-quartier des docks de Saint-Ouen



photo : Arnaud BOUÏSSOU (Terra)

Friches et secteurs en déprise, centres commerciaux en déclin, tissus mixtes et dents creuses, opérations d'aménagement et quartiers de gares offrent ainsi des opportunités significatives, au moins jusqu'en 2030.

Il convient aussi de faciliter la transformation des bâtiments, notamment des bureaux en logements, en particulier dans le cœur dense de la métropole. Le diagnostic du SDRIF pourrait aider à identifier (en lien avec les études pilotées par la DRIEAT et l'ORIE) les territoires où existent des déséquilibres entre locaux tertiaires (déqualifiés) et locaux d'habitation, qu'il convient de résorber.

Renforcer la multifonctionnalité à toutes les échelles

La multi-fonctionnalité s'entend d'abord à la grande échelle territoriale : il s'agit de limiter les déséquilibres habitat / emploi, en développant l'emploi (dans toute sa diversité) dans les secteurs les plus résidentiels et le logement dans les secteurs à dominante économique. Il s'agit ensuite d'assurer la multifonctionnalité à l'échelle des quartiers, en proposant un maillage adapté de services, commerces et équipements.

Il convient ainsi de mettre fin aux logiques de zonage et à la séparation des fonctions urbaines (notamment dans les PLU). Il est notamment important de multiplier les rez-de-chaussée « actifs » pour favoriser l'animation urbaine et accueillir la grande diversité des micro-activités commerciales, économiques et associatives. Il est également préconisé d'intégrer des critères de mixité fonctionnelle dans les grandes opérations d'aménagement.

Il existe en outre un fort intérêt à maintenir des activités productives, artisanales, logistiques et de services urbains, dans ce territoire. Les espaces dédiés à ces activités, directement menacés par la pression foncière, devront être préservés avec davantage d'attention.

Préserver les espaces ouverts, naturels, agricoles et boisés, voire en reconquérir, et améliorer leur maillage

Le territoire de la Métropole est artificialisé à 90 %. La qualité de vie des habitants et l'adaptation au changement climatique imposent de préserver les espaces non artificialisés, et d'engager une politique de désimperméabilisation, objectifs bien affichés dans le projet de SCoT de la métropole du Grand Paris. En particulier, l'intégrité des boisements doit être préservée. En effet, le dispositif de compensation par boisement de nouvelles surfaces ne peut se concrétiser dans ce contexte de forte pression foncière. Il s'agira aussi de reconquérir de tels espaces et de les mettre en réseau. Les projets d'artificialisation qui seraient indispensables devront être limités, conditionnels et exemplaires.

Faire respirer le cœur de métropole

Il convient également de promouvoir une métropole à la fois compacte et « respirante » (en particulier dans le cœur de métropole), et capable d'assurer sa résilience face au dérèglement climatique et à l'aggravation des risques (sanitaire, risque inondation, etc).

Le cœur de l'agglomération dense (ou de métropole) est l'un des plus denses au monde, avec plus de 220 logements par hectare. Cette forte densité, couplée à la minéralité des espaces publics, rend ce territoire fortement vulnérable aux phénomènes d'îlots de chaleur urbain (canicules estivales à plus de 40°C). D'autre part, les habitants souffrent du manque d'accès aux aménités environnementales (parcs, jardins, espaces verts d'ampleur) : il convient d'y maîtriser les logiques de densification.

Le cadre de vie de l'ensemble de la métropole mérite d'être amélioré, en mettant en œuvre un urbanisme bioclimatique qui réintègre la végétation, la nature et l'eau à toutes les échelles. Il est préconisé de replanter les rues avec des essences diversifiées, de privilégier la pleine terre, de végétaliser le bâti, de désimperméabiliser les équipements publics (tels que les cours d'écoles), de développer les espaces verts de proximité (accessibles à moins de 10 minutes à pied) pour atteindre 10 m² par habitant, de rouvrir les rus et rivières et leur laisser un espace de mobilité, de faciliter l'accessibilité aux bois, espaces verts et naturels de grande envergure etc. Il convient aussi de demeurer attentif à ce que l'amélioration du cadre de vie ne conduise pas à une gentrification éloignant davantage les populations pauvres.

Garantir la robustesse des réseaux

La métropole est fortement dépendante du reste de la région francilienne (et du territoire national). Électricité, ressource en eau, assainissement, alimentation et matières premières, traitement des déchets... la métropole est fortement dépendante de l'extérieur et de ses réseaux d'approvisionnement. Dans un contexte d'aggravation des risques, du fait du changement climatique, il est nécessaire d'améliorer la robustesse de ces réseaux et des services de première nécessité.

3.2 Les territoires péri-métropolitains

Autour de la métropole du Grand Paris, les territoires péri-métropolitains regroupent près de 4 millions d'habitants et forment cinq « cadrans » qui structurent les parties moins denses de l'agglomération. Chaque cadran rassemble de 500 000 à 700 000 habitants (soit l'équivalent d'une grande métropole de province¹).

Des enjeux très forts de cohésion sociale, de renouveau économique et de sobriété foncière

Les cinq « cadrans » (Grand Roissy / Marne-La-Vallée-EuroDisney / Evry-Corbeil-Sénart-Melun / Versailles-Saclay-Massy-Saint Quentin-en-Yvelines / Axe Seine-Cergy Confluence) connaissent un net dynamisme démographique mais un développement économique inégal, et sont porteurs d'enjeux de cohésion sociale et territoriale très forts.

La **revitalisation et la requalification des ex-villes nouvelles**, qui connaissent un vieillissement simultané 50 ans après leur réalisation, la lutte contre les déséquilibres (concentrations de populations riches ou modestes) et le soutien à des stratégies de renouveau économique plus sobres sur le plan foncier, sont des axes à privilégier, tout en misant sur un cadre de vie et un paysage à recomposer et remettre en valeur.

Les enjeux de requalification urbaine et de renouveau économique sont particulièrement forts le long de la Seine de Paris jusqu'à Melun, en passant par les Grandes Ardoines, le Grand Orly et Grigny-Evry-Corbeil-Sénart, ainsi qu'à l'aval de la Seine dans le Mantois et à Cergy-Confluence.

Dans ces territoires péri-métropolitains, plusieurs **opérations d'intérêt national** sont portées par l'État (Paris-Saclay, Marne-la-Vallée/Val d'Europe, Sénart, Mantois-Seine aval), qui contribuent à la structuration de vastes parties de l'agglomération.

Promouvoir un cadre de vie péri-urbain en lisière d'agglomération

Les territoires des ex-villes nouvelles, encore en devenir, peuvent promouvoir un cadre de vie péri-urbain qualitatif. Souvent fragilisées par des processus de paupérisation, marquées par un urbanisme hérité des années 70 parfois dépassé (dalles, centres commerciaux, voiries et parkings surdimensionnés etc), les ex-villes nouvelles connaissent sur certaines parties de leur territoire un vieillissement simultané qui appelle un vaste chantier de requalification.

Ce chantier, parfois engagé (opération « Grand centre » de Cergy), mérite d'être amplifié : les centres-villes, en particulier, doivent se restructurer pour devenir des lieux de rencontre agréables et conviviaux, de véritables « places du Grand Paris ».

Des démarches paysagères d'ensemble, à l'échelle des grands territoires, sont à encourager. La multifonctionnalité des espaces publics (espaces de ressourcement, de loisir et supports de mobilité apaisée, lieux d'infiltration des petites pluies et de stockage en cas d'inondation etc.) doit y être réaffirmée.

La promotion d'un cadre de vie péri-urbain plus qualitatif est possible, en s'appuyant notamment sur l'ingénierie des établissements publics d'aménagement (EPA) : les tissus urbains des années 70, assez distendus, offrent de réelles capacités d'intensification. Des formes urbaines inspirées de l'urbanisme suburbain anglo-saxon (petits collectifs, maisons en bande etc.) peuvent répondre aux aspirations d'une partie des grand-parisiens. Les grandes voiries routières peuvent souvent accueillir des pistes cyclables, des trottoirs confortables et des voies bus, et il est possible de développer la proximité, la « marchabilité » et la « cyclabilité ». Ces espaces peuvent aussi permettre de multiplier la mise en œuvre des solutions fondées sur la nature.

Le nouveau centre de Brétigny-sur-Orge



Un pôle-gare, une place, un parc, et des typologies variées d'habitat

photo et cartographie : GERME&JAM architecture-territoires, (avec Latitude Nord, paysagiste-MA-GEO)

¹ Certaines équipes de l'Atelier international du Grand Paris ont ainsi suggéré de créer des « métropoles aux portes de la métropole ».

Dessiner les contours de l'agglomération

Les enjeux liés à la maîtrise de l'urbanisation sont particulièrement forts dans ces territoires : ils concernent à la fois les développements résidentiels et les extensions économiques (notamment les projets logistiques et commerciaux). Les capacités d'extension urbaine qui seront prévues à l'avenir devront l'être de manière limitée et conditionnelle. La requalification et la densification des grandes zones d'activités économiques/commerciales/logistiques doivent devenir des priorités (le SDRIF de 2013 n'aborde quasiment pas le sujet). La performance foncière des activités économiques doit être objectivée par des critères au même titre que pour le logement.

Une plus forte régulation des nouvelles installations commerciales (la loi « climat et résilience » de 2021 interdit l'artificialisation due à la création de nouvelles surfaces commerciales, sauf dérogations) et logistiques est à mettre en place. Une définition claire des limites des zones urbanisées (par des « fronts urbains d'intérêt régional » généralisés, par exemple) permettrait d'identifier clairement les interfaces de l'agglomération, en distinguant les territoires à forts enjeux paysagers, agricoles et naturels, des secteurs de développement urbain.

Recomposer une ceinture paysagère et nourricière autour de l'agglomération

Dans les territoires d'interface ville-campagne, où coexistent tissus urbains, champs et bois, maxi-entrepôts et centres commerciaux, promouvoir un aménagement qualitatif « à hauteur d'homme » contribuera aussi à changer l'image de l'agglomération. Là où les espaces agricoles tendent à devenir résiduels, il est logique de privilégier une agriculture péri-urbaine, biologique ou raisonnée, et de circuits courts (compatible avec la proximité des quartiers habités), de promouvoir des fermes pédagogiques, des circuits de découverte nature-culture-patrimoine, de réhabiliter les chemins, de créer des pistes cyclables et des boucles pédestres etc. Certains établissements publics d'aménagement de l'État s'engagent dans cette voie en conjuguant projet urbain, projet paysager et projet agricole.

Les franges de l'agglomération constituent également des espaces à forts enjeux pour la trame verte et bleue : la continuité des corridors écologiques entre grands espaces ouverts et espaces urbanisés doit être créée ou renforcée. Les projets touristiques doivent y être maîtrisés et s'inscrire harmonieusement dans le paysage local.

De manière générale, il convient d'éviter de reporter les activités nuisantes de la petite couronne vers la grande couronne (stockages de déchets inertes sous le vecteur de permis d'aménager, dépôts sauvages etc.).

3.3 Les territoires ruraux

Renforcer les armatures territoriales et relancer les projets de territoire

Les territoires ruraux ont vocation à relancer des projets de territoire en s'appuyant sur le réseau des villes moyennes et petites, identifiées comme des « pôles de centralité à conforter » dans le SDRIF actuel. L'enjeu est de réduire la fracture entre l'agglomération et les territoires ruraux, en particulier les plus fragiles d'entre eux (à l'est et au sud-est de la région)

L'armature territoriale des territoires ruraux, organisée autour de ces « pôles », est à renforcer avec des projets de territoires liant aménagement, environnement et mobilités. Cette armature et ces projets ont vocation à être traduits dans des SCoT et des PLUi, mais aussi dans des plans locaux de mobilité. Sur le plan opérationnel, les contrats de relance et de transition écologique (CRTE) fournissent un cadre approprié pour conjuguer les différents objectifs.

Cela passe à la fois par des opérations de requalification des centres bourgs¹, par le développement d'activités économiques inscrites dans une logique de sobriété foncière, par le maintien d'une offre de services locaux complète, que ce soit sur les plans commercial, médical, associatif ou culturel, et par la recherche de solutions alternatives à l'usage individuel de l'automobile (essor des mobilités douces, covoiturage, autopartage, transport à la demande etc.). Ces éléments constitutifs de la centralité sont des leviers pour maintenir une économie locale dynamique et garantir le bien-être de la population.

¹ La revitalisation des centres-bourgs et des centres-villes est déjà engagée dans le cadre de plusieurs programmes (« Petites villes de demain », « Action cœur de ville », « Opérations de revitalisation des territoires » (ORT) etc.) qu'il serait souhaitable d'accélérer et de généraliser.

En proposant un cadre de vie agréable, en développant le tourisme rural et en mobilisant l'ingénierie des parcs naturels régionaux, les campagnes franciliennes peuvent connaître un nouvel élan et recréer un lien métropole-campagne. Elles peuvent devenir des acteurs de premier plan de la transition écologique : développement des approvisionnements locaux, production et utilisation de matériaux bio et géo-sourcés, production locale d'énergies renouvelables, approvisionnement de l'agglomération en eau potable etc. Cette transition peut permettre de renforcer les bassins d'emploi locaux.

Maîtriser la consommation d'espace

Dans les territoires ruraux, il existe de très forts enjeux de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Ces territoires représentent une part importante des surfaces artificialisées chaque année, sous une forme diffuse, dans les bourgs, villages et hameaux (30 % de la consommation brute d'ENAF de la Région est localisée dans les bourgs, villages et hameaux alors qu'ils n'accueillent que 4 % de la nouvelle population régionale entre 2014 et 2015).

La revitalisation des villes moyennes et petites est à encourager en priorité¹ : elle doit permettre de retrouver des capacités d'animation et d'accueil pour de nouvelles populations, qu'il s'agisse de « télé-travailleurs » ou de seniors en quête d'un accès plus aisé aux services. Il faut miser sur le réinvestissement de l'habitat ancien, en particulier en centre-ville, lutter contre la vacance et, en dernier recours, n'autoriser que des extensions qualitatives (éco-quartiers, éviter les lotissements en raquette non connectés à la trame urbaine, etc.).

Les capacités d'extension de l'urbanisation doivent refléter la hiérarchie des capacités d'accueil (offre de commerces, emplois, services), la priorité devant être donnée aux villes et bourgs les mieux équipés et desservis.

C'est à l'échelle intercommunale que peut s'organiser le maillage des commerces et services (en particulier les services essentiels à la population tels que les maisons médicales et les services liés à la petite enfance), la mutualisation des principaux équipements, et la rationalisation, la modernisation et la requalification des zones d'activités.

Dans cette logique, le SDRIF pourrait encourager la mutualisation des capacités d'extension urbaine à l'échelle intercommunale (et prévoir les moyens permettant d'en assurer le suivi dans le temps).

Vue de Magny-en-Vexin



photo : Hugues-Marie DUCLOS (Terra)

Recomposer des paysages ruraux

La protection et la recomposition des paysages, parfois déqualifiés dans l'esprit même des habitants, peut progresser en s'appuyant sur des démarches paysagères permettant de redécouvrir et remettre en valeur le socle géographique des territoires. L'expertise des parcs naturels régionaux sera utilement mobilisée.

Préserver le patrimoine naturel et la biodiversité ordinaire. Si la biodiversité « exceptionnelle » est protégée par divers mécanismes et outils, ce n'est pas le cas de la biodiversité ordinaire. Afin de lutter contre l'érosion de la biodiversité et le mitage des espaces naturels, il est nécessaire d'améliorer la connaissance du territoire et de renforcer la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC). Les continuités écologiques entre les différents milieux (urbain, agricole, naturel et forestier) doivent être confortées et recrées lorsqu'elles ne sont plus fonctionnelles.

¹ La « prospective 2040-2060 transports et mobilités » réalisée par le CGEDD et France Stratégie (février 2022) propose notamment le renforcement de la trame urbaine de taille intermédiaire et le développement d'une plus forte attractivité résidentielle des centres urbains.

www.strategie.gouv.fr/publications/prospective-2040-2060-transports-mobilites-20-ans-reussir-collectivement-deplacements

Préserver les espaces agricoles et faciliter la transition agricole. Le mitage des espaces agricoles s'étant poursuivi, le nouveau SDRIF devra être particulièrement vigilant sur la protection des grandes unités agricoles. En même temps, face au changement climatique, l'agriculture des territoires ruraux franciliens doit se transformer, afin d'être moins vulnérable à la sécheresse, moins consommatrice d'eau et mieux intégrée aux écosystèmes. Elle peut aussi répondre aux attentes croissantes en matière de production de proximité. Il convient donc de rechercher des synergies positives entre choix d'aménagement et transition agricole.

Mieux tenir compte des dynamiques inter-régionales

Sur les territoires des franges franciliennes, les interactions avec les territoires des régions limitrophes sont nombreuses. Il convient d'en tenir compte et de renforcer les dynamiques interrégionales, afin d'encourager la mise en place de complémentarités et de synergies, portant notamment sur les trajectoires de sobriété foncière, les stratégies d'aménagement économique, la coordination des transports et de logistique, le renforcement des trames vertes et bleues etc.

Projection

Les grandes transitions appellent de nouvelles approches

1. Le dialogue sur le SDRIF entre la Région et les territoires sera une opportunité pour :
 - **définir une trajectoire de sobriété foncière**, tout en maintenant l'objectif de construction de logements de la loi « Grand Paris » de 2010, en s'appuyant sur une structuration de l'aménagement régional, déjà effective à travers notamment les OIN, **et préparer sa déclinaison dans les documents d'urbanisme locaux** ;
 - **relancer les projets de territoire intercommunaux et inter-territoriaux**. La planification supra-communale (SCoT et PLUi) est, en particulier, à promouvoir à l'échelle des bassins de vie.

La planification devra être plus « agile », plus facile à faire évoluer, dans le respect des procédures (révisions fréquentes).
2. La mise en place du **nouveau modèle d'aménagement**, plus qualitatif et plus intensif, implique des logiques complexes et coûteuses de réinvestissement.

De nouveaux modèles économiques sont donc à inventer et de nouvelles expertises devront être mobilisées par les collectivités locales et les acteurs de l'aménagement.
3. La mise en place de **stratégies foncières**, et la **création de foncières publiques spécialisées**, semblent indispensables pour résoudre la crise du logement abordable et moderniser le foncier économique et logistique. Les dispositifs fonciers innovants, comme le démembrement foncier/bâti, sont à multiplier.
4. **Le défi de la qualité du cadre de vie appelle des programmes mobilisateurs**. Dans toute la région, l'accent est à mettre sur des démarches paysagères et des projets urbains/de territoires qualitatifs, fondés sur des approches décroissantes.
5. La complexité croissante des enjeux et des procédures suppose de renforcer l'ingénierie des collectivités locales, en s'appuyant sur **des intercommunalités de plus en plus structurées**.
6. **L'appropriation du SDRIF par les collectivités locales est à faciliter**, en veillant au caractère simple et opérationnel des règles, des outils et des méthodes.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France

21/23 rue Miollis
75732 Paris cedex 15
Tél. 01 40 61 80 80