

BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU SDRIF

PARTIE 1 : QUELLE ATTEINTE DES OBJECTIFS ?

ANALYSE DES INDICATEURS RÉGIONAUX DE L'AMÉNAGEMENT



JUILLET 2019

23.18.01



www.iau-idf.fr

IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île-de-France

Bilan de la mise en œuvre du SDRIF

Partie 1 : Quelle atteinte des objectifs ? Analyse des
indicateurs régionaux de l'aménagement

Juillet 2019

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur Général : Fouad Awada

Mission planification : Sandrine Barreiro, directrice de la mission

Étude réalisée par Thomas Cormier, avec la collaboration de l'ensemble des départements de l'IAU

Infographies : Indira Sivasoubramaniane

N° d'ordonnancement : 23.18.01

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source : Cormier Thomas / Evaluation réglementaire du SDRIF / IAU îdF / 2019

Sommaire

Sommaire	3
OBJECTIF 1 : RESOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT	6
1.1 Construire 70 000 logements par an	7
1.2 Viser 30% de logements locatifs sociaux	9
1.3 Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles	11
Conclusion générale : des objectifs qui gardent leur pertinence au regard du contexte régional.....	12
OBJECTIF 2 : REFONDER LE DYNAMISME ECONOMIQUE FRANCILIEN	13
2.1 Créer 28 000 emplois par an.....	14
2.2 Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activité	16
2.3 Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités.....	18
2.4 Structurer les polarités économiques.....	21
Conclusion générale : un dynamisme économique qui cache des disparités spatiales persistantes	22
OBJECTIF 3 : REEQUILIBRER L'ILE-DE-FRANCE.....	24
3.1 Conforter les agglomérations des pôles de centralité	25
3.2 Valoriser les grands équipements attractifs	26
3.3 Améliorer la mixité habitat/emploi.....	27
3.4 Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains	29
Conclusion générale : des inégalités contenues mais persistantes	30
OBJECTIF 4 : ENCOURAGER L'INTENSIFICATION.....	32
4.1 Optimiser les espaces urbanisés	33
4.2 Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics.....	35
4.3 Développer l'urbanisation à proximité des transports.....	38
Conclusion générale: une intensification tirée par l'agglomération centrale.....	40
OBJECTIF 5 : PRESERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES	42
5.1 Limiter la consommation d'espaces ouverts	43
5.2 Garantir le fonctionnement des espaces ouverts.....	47
5.3 Faire entrer la nature en ville	48
Conclusion générale : une préservation croissante des espaces ouverts, à confirmer dans les années à venir	50

OBJECTIF 6 : GARANTIR UN SYSTEME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITE.....	51
6.1 Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	52
6.2 Structurer des bassins de déplacement.....	54
6.3 Améliorer l'ouverture au niveau national et international	56
Conclusion générale : un développement majeur de l'offre de transports régionale ..	57
OBJECTIF 7 : GERER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES.....	58
7.1 Préserver la production agricole et forestière	59
7.2 Encourager un approvisionnement alimentaire durable	60
7.3 Préserver la ressource en eau	61
7.4 Gérer la ressource en matériaux	63
Conclusion générale : une valorisation croissante des ressources naturelles à poursuivre	64
OBJECTIF 8 : OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE METROPOLITAIN	66
8.1 Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire.....	67
8.2 Maintenir et optimiser la logistique urbaine.....	68
8.3 Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien	69
Conclusion générale : une restructuration du fonctionnement logistique francilien à poursuivre	70
OBJECTIF 9 : LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES.....	71
9.1 Limiter les pollutions de l'air.....	72
9.2 Limiter les nuisances sonores.....	73
9.3 Lutter contre l'îlot de chaleur urbain.....	74
9.4 Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque inondation	75
Conclusion générale : des inégalités environnementales qui se conjuguent avec des inégalités sociales.....	77
OBJECTIF 10 : REDUIRE LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	78
10.1 Réduire les émissions de GES liées au transport routier.....	79
10.2 Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	81
10.3 Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération.....	82
Conclusion générale : une tendance à la baisse mais des efforts à intensifier	83
ANNEXE.....	85
Analyse détaillée de la mobilisation du potentiel SDRIF depuis l'approbation du Schéma (cf. objectif 5.1)	85
Sigles et acronymes	91

Remerciements 94

OBJECTIF 1 : RESOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT

Ce que prévoit le SDRIF : les hypothèses du Schéma directeur reposent sur une volonté de stabilité du poids démographique de l'Île-de-France à 19 % de la population française totale. Cela suppose une croissance de la population francilienne de l'ordre de 0,8 à 1,8 million de personnes d'ici 2030, dont le SDRIF doit anticiper les conditions d'accueil. Pour maintenir les équilibres démographiques et économiques, l'Île-de-France devra permettre à ses habitants de dérouler un parcours de vie conforme à leurs aspirations en matière de logement et de cadre de vie.

Objectifs spécifiques

- 1.1 Construire 70 000 logements
- 1.2 Viser 30% de logements locatifs sociaux
- 1.3 Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles

1.1 Construire 70 000 logements par an

Ce que prévoit le SDRIF : construire 1,5 million de logements à l'horizon 2030, soit en moyenne 70 000 logements chaque année à partir de 2010, pour faire face aux besoins des Franciliens, garantir la qualité de leur résidence principale et compenser le parc de logements qui disparaît chaque année.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

82 600 logements commencés en 2017, + 48% par rapport à 2013

Source : sit@del2 dates réelles estimées

Evolution générale

En 2017, l'Île-de-France s'affiche de nouveau comme l'une des régions les plus dynamiques de France en matière de construction de logements. Les dernières données Sit@del2 (estimations en dates réelles, fin mars 2018) témoignent d'une augmentation croissante du nombre de logements commencés depuis quelques années : 60 900 en 2015, 66 700 en 2016 et 82 600 en 2017. Cette dernière année de prise en compte fait état d'une dynamique de construction significative par rapport à 2013, avec une hausse de logements commencés de 48%. Par ailleurs, les prévisions semblent conforter cette tendance, les estimations pour 2018 annonçant 81 000 logements commencés.

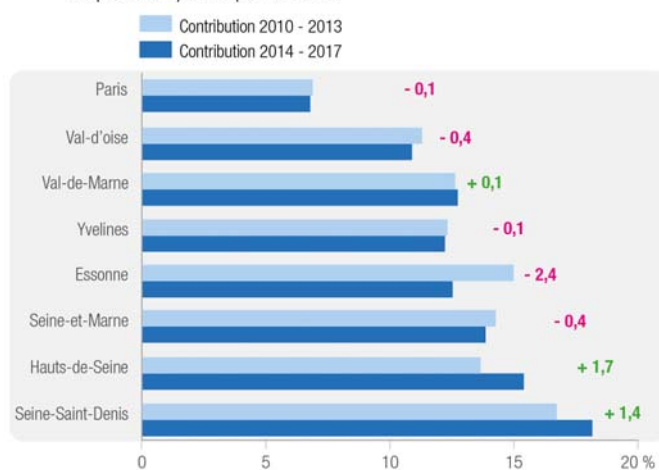
En moyenne, entre 2014 et 2017, soit à partir de l'approbation du SDRIF, ce sont 66 600 logements qui ont été commencés par an. Même s'il s'agit d'estimations, cette dynamique est nettement supérieure à celle observée entre la fin des années 1990 et la première décennie de 2000. A titre de comparaison, 55 400 logements par an en moyenne ont été commencés sur la période 2010-2013. Malgré ces efforts importants, les tendances de longue durée ne sont pas certaines de permettre l'atteinte d'une moyenne de 70 000 logements par an jusqu'à 2030, compte tenu du retard pris et des incertitudes liées au contexte de financement du logement (aides à la pierre, situation financière des collectivités, etc.).

En prenant en compte l'hypothèse 2018 de 81 000 logements commencés, 564 900 logements auront été commencés entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2018. Il resterait alors 935 100 logements à construire entre 2019 et 2030 pour atteindre les objectifs du SDRIF, soit plus de 77 925 logements par an pendant les douze prochaines années.

Evolution par territoire

La dynamique de logements commencés depuis l'approbation du SDRIF témoigne d'une contribution relativement bien partagée entre les départements franciliens. La comparaison de la période 2014 – 2017 avec la précédente (2010 – 2013) confirme néanmoins le rôle moteur de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine dans la production francilienne de logements, lequel tend à s'accroître. Ainsi, entre 2014 et 2017, ces deux départements ont contribué à près du tiers des nouveaux logements commencés de la région.

Logements commencés entre 2010 et 2017 en Île-de-France : Répartition par départements

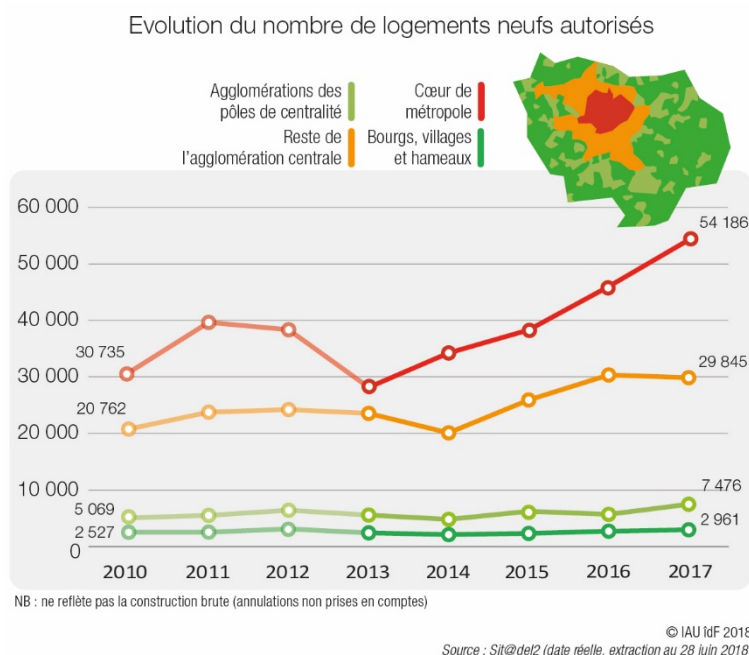


NB : ne reflète pas la construction brute (annulations non prises en comptes)

© IAU îdF 2018

Source : Sit@del2 (date réelle, extraction au 28 juin 2018)

Cette tendance s'observe également au regard de l'évolution du nombre de logements neufs autorisés. Si toutes les entités géographiques du SDRIF sont concernées par une hausse des logements autorisés depuis 2013, celle-ci est plus prononcée dans l'agglomération centrale et en particulier dans le cœur de métropole.



Les communes ayant bénéficié du plus grand nombre de logements neufs autorisés sont majoritairement limitrophes à Paris ou en très proche couronne. Les cinq premières étant respectivement Montreuil, Aubervilliers, Noisy-le-Grand, Rueil-Malmaison et Romainville. Mais des communes moins centrales participent également pleinement à l'objectif régional.

Eléments de mise en œuvre

Orientations du SDRIF

Alors que la demande en logements ne faiblit pas, le schéma relaye l'objectif de 70 000 logements, issu de la loi du Grand Paris, à travers ses orientations réglementaires. En identifiant des secteurs stratégiques de densification et d'extension et en imposant un objectif chiffré d'augmentation de la densité moyenne des espaces d'habitat, le schéma contribue à la dynamique de construction régionale. Il concourt par ailleurs fortement à la diffusion de l'objectif régional, tant dans les documents d'urbanisme locaux que parmi les acteurs de l'aménagement francilien (cf. analyse réglementaire 2.2.1 à 2.2.5 et 2.3.2 à 2.3.5).

Action régionale

La Région, qui accorde des appuis aux maîtres d'ouvrage (Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques, Dispositif anti-ghettos, Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier, Aides au logement étudiant, etc.) joue un rôle important dans la relance de la construction.

Le Schéma régional d'habitat et d'hébergement (SRHH), arrêté le 20 décembre 2017, y contribue également au premier chef, en déclinant l'objectif régional de construction à l'échelle des territoires (intercommunalités et MGP). Dans le cadre de ce schéma, associant les partenaires régionaux de l'habitat et de l'hébergement, les objectifs de construction sont arrêtés pour l'année 2018. Un ajustement est attendu pour les cinq années suivantes (2019-2023). Le schéma mise sur un plan de construction de 420 000 logements sur les six prochaines années. Les objectifs du SRHH s'inscrivent en pleine convergence avec le SDRIF, ce qui facilite la poursuite de l'objectif régional (cf. analyse programmatique). Par ailleurs, le SRHH interpelle directement les PLH, contrairement au SDRIF. Ce dernier dispose toutefois d'un lien de compatibilité avec le PMHH.

Autres outils

Par ailleurs, la mobilisation des ressources foncières tant publiques que privées reste un levier d'action majeur, actionné par la Région mais aussi par d'autres acteurs. A ce titre, la loi du 18 janvier 2013 sur la mobilisation du foncier public en faveur du logement favorise la cession ou l'engagement de foncier appartenant à l'Etat ou à ses établissements publics nationaux (SNCF, EPA, etc.). 103 sites ont ainsi été identifiés depuis 2014 et 70 hectares ont été cédés pour la seule année 2017, destinés à la production de logements. Les actions de l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France et de Grand Paris Aménagement contribuent également de manière significative à l'atteinte de l'objectif. Dans son nouveau programme pluriannuel d'intervention (PPI), l'EPF prévoit pour la période 2016 – 2020 un

objectif annuel de production à terme de 12 000 logements/an, tandis que GPA a généré sur l'année 2017 des cessions de charges foncières pour près de 2000 logements.

Conclusion

Depuis l'approbation du SDRIF, le nombre de logements commencés et estimés n'a cessé de croître, signe d'une dynamique de relance après les retombées de la crise. L'objectif de 70 000 logements par an, qui garde sa pertinence au regard du contexte actuel, est clairement identifié par les acteurs de l'aménagement régional. Si le Schéma directeur contribue à sa diffusion, notamment dans les documents d'urbanisme locaux, sa réalisation dépend essentiellement de la mobilisation des acteurs locaux et des financements. La dynamique de construction est essentiellement portée par la petite couronne et les départements déjà dynamiques. L'atteinte de l'objectif suppose de construire 77 925 logements par an en moyenne entre 2019 et 2030, afin de combler le retard accumulé entre 2010 et 2013 d'une part et celui compris entre 2014 et 2016 d'autre part, moins conséquent.

1.2 Viser 30% de logements locatifs sociaux

Ce que prévoit le SDRIF : afin de renforcer et rééquilibrer l'offre locative sociale au sein de la région, le SDRIF vise un taux de 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total à horizon 2030. La relance de la construction doit être un vecteur de rééquilibrage et de développement du parc locatif social.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

+ 31 000 logements sociaux logements/an entre 2014 et 2017, + 13% par rapport à 2010-2013

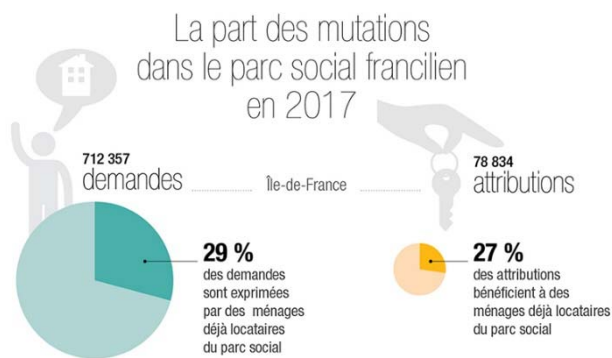
Source : *sit@del2* dates réelles estimées

Evolution générale

La forte dynamique de construction régionale a également profité au logement locatif social. Selon la préfecture et les services de l'Etat en région, les chiffres des dernières années témoignent d'un rythme de production accru au regard des périodes précédentes. Ainsi, entre 2014 et 2017, ont été produits en moyenne 31 000 logements locatifs sociaux en Ile-de-France, chiffres record depuis ces 20 dernières années, avec un pic exceptionnel en 2016 de 36 187 agréments (le plus fort total depuis 15 ans). C'est 13% de plus que sur la période précédente (27 500 agréments en moyenne entre 2010 et 2013).

En 2017 (la dernière année de référence connue), la production est assez également répartie entre les différentes catégories de logement social : 29 % en PLAI, 38% en PLUS et 32 % en PLS. Cet équilibre permet d'augmenter la part de logements très sociaux à l'échelle régionale, même si leur production reste insuffisante au regard des besoins. En effet, 71% des ménages demandeurs d'un logement social sont sous les plafonds de ressources PLAI (AORIF, 2018). La production a par ailleurs subi une baisse significative entre 2016 et 2017 (-22% pour les PLAI, AORIF), quand dans le même temps la production globale de logements a fortement progressé.

En outre, l'écart s'est creusé entre le nombre de demandeurs de logements sociaux et le nombre d'attributions annuelles. Le nombre de demandeurs a considérablement augmenté entre 2013 et 2017, passant de 558 000 à 712 000, quand dans le même temps le nombre d'attributions a baissé (85 000 en 2013, 82 400 en 2015 et 78 800 en 2017). Si l'augmentation du nombre de demandeurs peut s'expliquer par une plus grande facilité d'accès au formulaire de demande (notamment par voie dématérialisée), elle n'en reste pas moins un marqueur sensible des difficultés des franciliens à accéder à un logement. Ainsi, en 2017, 80% des ménages franciliens sont éligibles à un logement social (IAU, 2018).

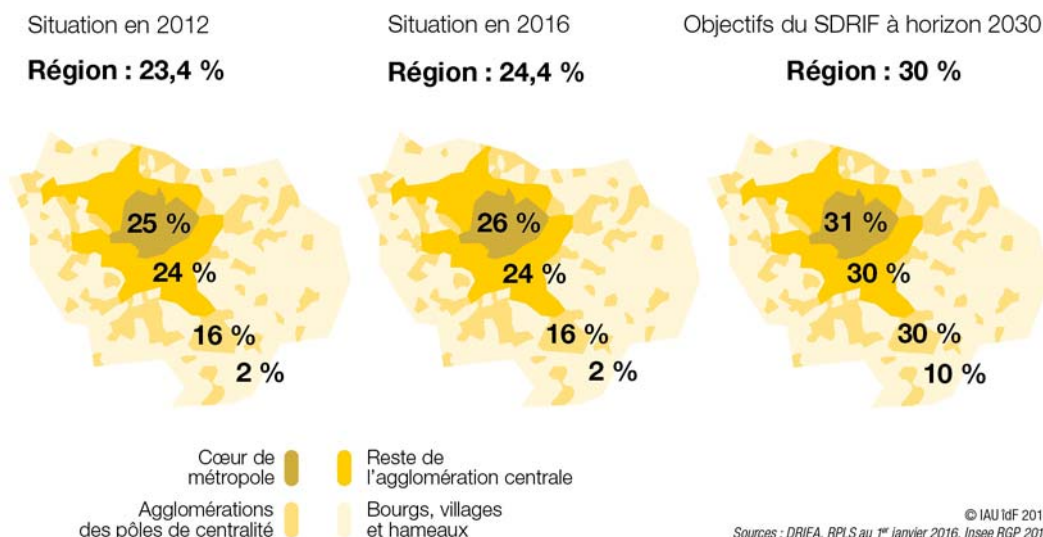


Evolution par territoire

Concernant la répartition géographique des logements locatifs sociaux, ils se concentrent de manière croissante en cœur de métropole. Leur taux y augmente par ailleurs sensiblement, gagnant 2 points entre 2012 (25%) et 2016 (27%). Cette entité géographique se rapproche ainsi des objectifs territorialisés énoncés par le SDRIF (31% de logements locatifs sociaux à horizon 2030). Néanmoins, la dynamique est moins sensible pour le reste du territoire francilien. Les entités géographiques hors cœur de métropole voient en effet leur taux de logements locatifs sociaux stagner entre 2012 et 2016, même si les bourgs, villages et hameaux ainsi que les agglomérations des pôles de centralité bénéficient d'une forte dynamique de production depuis 2013, relativement à leur stock. Si tous les départements franciliens comportent au moins 20% de logements locatifs sociaux (à l'exception de la Seine-et-Marne), seuls les départements de petite couronne et les Yvelines ont été caractérisés par une augmentation de leur taux de logements sociaux entre 2013 et 2016. (OLS 2017).

Par ailleurs, la tendance est toujours à la concentration géographique du parc au sein de quelques territoires, malgré les efforts de rattrapage de certaines communes déficitaires. En 2016, 5 communes concentrent le cinquième des logements sociaux de la région et 11 des 16 villes qui possédaient un taux de logements sociaux supérieur à 50% en 2012 ont vu ce taux continuer à augmenter jusqu'en 2016, dernière année de référence.

Taux de logements locatifs sociaux



Eléments de mise en œuvre

Si le Schéma directeur n'impose pas d'objectif chiffré en matière de logement social à travers ses orientations réglementaires, ne pouvant aller au-delà des exigences légales (SRU, ALUR), il incite néanmoins les collectivités locales à équilibrer et diversifier l'offre de leur parc de logements.

L'objectif de rééquilibrage est l'objet même du dispositif anti-ghettos, adopté en 2016, qui fait d'ailleurs référence au SDRIF. Il consiste à cesser le financement de logements très sociaux (PLAI) dans les communes disposant déjà de plus de 30% de logement social, pour favoriser la mixité sociale dans les quartiers les plus défavorisés. La Région participe en outre au financement des logements sociaux via l'aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques, mais également

par son soutien aux logements destinés aux apprentis, aux jeunes travailleurs, aux étudiants (Schéma régional de l'enseignement supérieur et de l'innovation), etc.

L'objectif est également développé dans le SRHH, qui a tenu compte du cap de 30% énoncé par le SDRIF dans ses fourchettes de production de logements sociaux, en en faisant le seuil maximum. La récente création de la Foncière publique solidaire (FPS), dont le rôle est d'acquérir des terrains inutilisés afin de les mettre à disposition des bailleurs sociaux et des organismes de construction, ambitionne d'accélérer la construction de 50 000 nouveaux logements, dont une grande majorité en Ile-de-France. En outre, la loi du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté consolide le volet foncier des programmes locaux de l'habitat (PLH), ce qui peut s'avérer un levier intéressant pour renforcer la mobilisation de foncier en faveur du logement locatif social.

Point de vigilance, la loi de finances pour 2018, introduit des dispositions qui auront un impact sur les ressources des organismes de logement social et leur capacité d'investissement, pouvant freiner la dynamique de production future.

Conclusion

La progression de 23% à 24% de logements sociaux tient en grande partie aux communes du cœur de métropole et ne doit pas occulter l'effort à effectuer sur le reste du territoire. Le SDRIF a moins de prise sur la répartition de logements sociaux que sur la production de logements. Il fixe un objectif vers lequel tendre, sans portée réglementaire, pertinent au regard des besoins et du taux d'effort imposé aux ménages éligibles, mais qui doit s'accompagner du développement d'une offre abordable en accession et dans le parc locatif privé (IAU, 2018). Cet objectif n'entre pas en lui-même en contradiction avec le plan anti-ghettos de la Région.

1.3 Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles

Ce que prévoit le SDRIF : la réhabilitation du parc existant est un enjeu de premier ordre.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

La part du parc privé francilien potentiellement indigne se maintient à 4,4% entre 2013 et 2016, dernière année de référence (DRIHL, 2017).

Eléments de mise en œuvre

Le schéma n'émet pas d'orientation réglementaire traitant de manière directe la question de l'amélioration du parc de logements, même s'il en affirme la nécessité.

La Région contribue directement à cet objectif d'amélioration du parc de logements anciens dégradés au travers de plusieurs politiques, dont le dispositif anti-ghettos et le "Plan régional pour la qualité de l'air" qui comporte un volet dédié à la lutte contre la pollution intérieure. D'autres politiques telles l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants y participent de façon plus indirecte. Le Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement, adopté par le CRHH, y contribue aussi.

Par ailleurs, depuis l'approbation du SDRIF, la Région a augmenté le nombre de conventions signées avec des copropriétés dans le cadre du label CDSR (Copropriété en difficulté soutenue par la Région). Il permet de renforcer les aides en ingénierie et les aides aux travaux à destination des copropriétés les plus fragilisées. En 2018, au total, 57 copropriétés font l'objet d'une convention avec la Région, contre 29 en 2014. Cela concerne 11 096 logements répartis sur les départements de Seine-et-Marne, Yvelines, Seine-Saint-Denis et Val d'Oise. D'autres politiques y participent de façon plus indirecte telles que l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques ou le Plan « Changeons d'air en Île-de-France : plan régional pour la qualité de l'air » qui comporte une partie sur les consommations d'énergie dans les bâtiments et qualité de l'air intérieur.

L'intervention de l'ANAH est également significative sur le territoire francilien. De 37,9 millions en 2013, le total des aides de l'Agence est passé à 78 millions en 2017, permettant une intervention sur 14 762 logements cette année-là, soit 9% de plus qu'en 2013 (ANAH, 2018).

Conclusion

Le SDRIF reste limité dans sa capacité à développer des outils pour l'amélioration du parc de logements.

Conclusion générale : des objectifs qui gardent leur pertinence au regard du contexte régional

Pour rappel, en 2013, lors de l'élaboration du SDRIF, l'Ile-de-France était durement touchée par une crise du logement sectorielle. Malgré une vitalité démographique certaine - permettant de maintenir le poids démographique de l'Ile-de-France à 19% de la population française - elle a été affectée depuis les années 1990 par une dynamique de construction de logements insuffisante pour répondre aux besoins régionaux.

Par ailleurs, cette inadéquation entre l'offre et la demande régionale s'est accompagnée dans les années 2000 d'un net décrochage entre l'évolution du coût des logements et les revenus des ménages. En conséquence, la région a progressivement été confrontée à une baisse de la mobilité résidentielle et au développement de situations de cohabitation prolongées.

Ce contexte régional a peu évolué depuis la date d'approbation du Schéma directeur.

En 2018, malgré une nette relance de la construction de logements, des difficultés liées à l'accession et aux conditions d'habiter des ménages franciliens persistent. L'écart entre l'évolution du revenu moyen des ménages et du prix d'achat moyen d'un appartement ancien au m² reste élevé malgré une légère augmentation du revenu moyen depuis le début des années 2010.

La persistance de cet écart réduit encore sensiblement la capacité des Franciliens à adapter leur logement à leurs besoins et aspirations. Si les chiffres de la construction tendent à dépasser l'objectif de 70 000 logements du SDRIF depuis récemment, ils ne doivent pas occulter les demandes dans l'ancien, qui constituent également un enjeu majeur pour répondre aux besoins des franciliens. Malgré un nombre important de ventes dans l'ancien (186 000 en 2017), la chute de la mobilité résidentielle reste un frein à la sortie de la crise du logement (IAU, 2018).

Les jeunes ménages sont particulièrement vulnérables : ils sont toujours massivement logés dans le parc locatif libre au coût élevé, et pâtissent du manque de petits logements dans le parc social (IAU, 2017). A l'insuffisante production de logements sociaux s'ajoute la paupérisation croissante des ménages au sein du parc locatif. Par ailleurs, les dynamiques de spécialisation sociale des territoires sont confortées à l'échelle régionale. Si ces constats ne doivent pas occulter les réels efforts de production entrepris depuis les dernières décennies, ils plaident pour une poursuite de cette dynamique, en lien avec le développement d'une offre privée accessible et de l'accession aidée.

Enfin, l'Ile-de-France fait toujours face à des situations préoccupantes en matière d'habitat et d'hébergement. Les dernières années confirment la dégradation croissante d'un important parc de logements anciens, lesquels ne répondent plus aux exigences actuelles de confort. Depuis 2013, les phénomènes de sur-occupation des logements se renforcent. Par ailleurs, la prolifération des logements Airbnb dans le cœur de métropole et l'augmentation très rapide des besoins en termes d'hébergement d'urgence soulèvent de nouvelles difficultés quant à la capacité régionale à répondre aux besoins.

OBJECTIF 2 : REFONDER LE DYNAMISME ECONOMIQUE FRANCILIEN

Ce que prévoit le SDRIF : le schéma vise à renforcer l'attractivité et le rayonnement de l'Île-de-France. Il porte l'ambition de répondre au défi du développement de l'emploi, de l'excellence économique et du rayonnement international, et d'engager la conversion écologique et sociale de l'économie. L'objectif de créer 28 000 emplois par an s'accompagne d'une volonté accrue pour un rééquilibrage territorial et une solidarité entre les bassins de vie.

Objectifs spécifiques

- 2.1 Créer 28 000 emplois par an
- 2.2 Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activité
- 2.3 Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités
- 2.4 Structurer les polarités économiques

2.1 Créer 28 000 emplois par an

Ce que prévoit le SDRIF : le Schéma directeur introduit un objectif de 28 000 emplois par an, constituant un solde d'emplois moyen à atteindre à terme. La réduction des inégalités sociales et du nombre de chômeurs passe par un objectif de création d'emplois important, cohérent avec les perspectives démographiques de progression de la population active plus lente que l'ensemble de la population due à son vieillissement, ainsi que de forte hausse de l'activité des seniors et des femmes.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

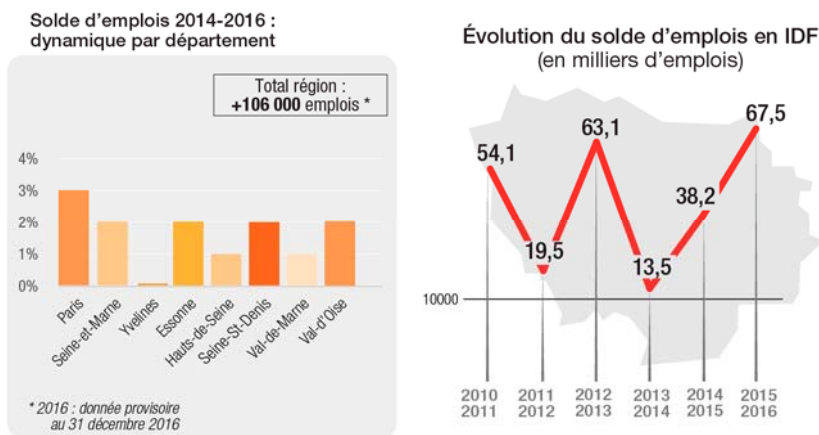
+ 50 000 emplois par an en moyenne entre 2014 et 2018

Source : Insee (estimations d'emploi), 2018

Evolution générale

Depuis 2010, la région bénéficie d'un solde d'emplois annuel positif. Entre 2014 et 2016 (dernière année de référence, estimations d'emploi), soit les années postérieures à l'approbation du SDRIF, ce sont près de 106 000 emplois qui ont été gagnés selon l'Insee. Cela représente en moyenne un solde de 35 300 emplois par an. Ces chiffres répondent largement à l'objectif de 28 000 emplois énoncé par le SDRIF, mais ne permettent pas pour autant de dégager une tendance de fond, en raison du faible intervalle d'analyse. Malgré une évolution du solde d'emplois très fluctuante selon les années, freinant les tentatives de projection, les perspectives récentes confirment la dynamique actuelle. Ainsi, selon les estimations, la progression annuelle d'emplois en 2017 serait la plus forte enregistrée depuis une vingtaine d'années (Insee, 2018), l'emploi salarié bénéficiant de 80 000 emplois supplémentaires. Les dernières estimations pour l'année 2018 confortent cette dynamique, avec l'apparition de 64 000 emplois. En s'appuyant sur ces estimations - qui nécessiteront confirmation -, le solde d'emplois de la région francilienne s'élève à 50 000 par an en moyenne entre 2014 et 2018.

Solde d'emplois



© IAU idF 2018

Source : Insee, estimation d'emploi 2018

Au total, 6,2 millions d'emplois sont dénombrés en 2016, soit un poids national en légère augmentation (23% de l'emploi en France). L'Île-de-France a en effet bénéficié d'une plus forte progression de l'emploi que sur le reste du territoire français : entre 2013 et 2016, il a progressé deux fois plus rapidement (2% d'augmentation contre 1% en province).

Parallèlement, le taux de chômage francilien, caractérisé par une forte hausse continue depuis la crise de 2008, a amorcé une baisse en 2016, confirmée par les années 2017 et 2018. Ainsi, entre 2013 et 2018, la région est passée de 8,7 à 8% de chômage (Insee, estimations 1er trimestre 2018).

Taux de chômage

Evolution de 2012 à 2018



© IAU îdF 2018

Source : Insee, taux de chômage localisés et taux de chômage au sens du BIT

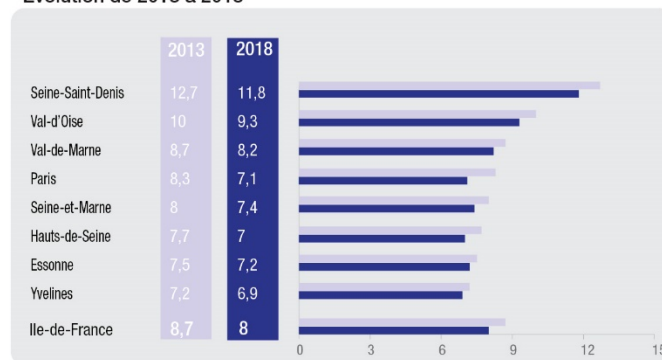
Evolution par territoire

Les départements de Paris et de Seine-Saint-Denis, qui voient apparaître le plus grand nombre d'emplois entre 2014 et 2016, bénéficient également de leur forte progression, supérieure à 2%. La Seine-et-Marne, l'Essonne et le Val-d'Oise connaissent également une dynamique importante. La hausse constatée sur le département de la Seine-Saint-Denis peut s'expliquer par l'accueil de nouveaux établissements et sièges sociaux, dont des transferts depuis Paris.

Concernant le taux de chômage, la tendance à la baisse est perceptible sur tous les départements franciliens, avec des nuances. Si les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise conservent un taux de chômage plus élevé que les autres départements, ils bénéficient néanmoins d'une baisse importante depuis 2013. La baisse la plus significative concerne les départements de Paris et des Hauts-de-Seine, qui s'affichent en 2018 comme les territoires les moins touchés par le chômage, avec les Yvelines.

Taux de chômage

Évolution de 2013 à 2018



© IAU îdF 2018

Source : Insee, taux de chômage localisés et taux de chômage au sens du BIT

Éléments de mise en œuvre

Dans le cadre de ses orientations, le SDRIF a une prise assez faible sur ces objectifs - à part déterminer un cadre d'aménagement favorable au développement - qui relèvent davantage de la dynamique des acteurs privés et de la conjoncture économique. En effet, dans un contexte national marqué par la reprise de la croissance économique, les indicateurs économiques franciliens passent majoritairement au vert depuis 2013. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce dynamisme, dont la hausse des mises en chantier, l'augmentation de la fréquentation touristique (laquelle retrouve le

niveau antérieur aux attentats) et plus globalement la bonne santé de tous les secteurs d'activités. L'aide à l'innovation et/ou à la création d'emplois fait partie des objectifs phares de nombreuses politiques régionales et irrigue directement ou indirectement les deux tiers des plans analysés dans le cadre de l'évaluation programmatique. Ces objectifs se retrouvent d'une part au cœur de la stratégie économique régionale de l'Île-de-France (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) et des politiques sectorielles d'autre part : Stratégie Smart Industrie, Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs, Stratégie régionale pour la forêt et le bois, Pacte Agricole, Plan régional anti-bouchons et pour changer de route, Stratégie régionale pour le fret et la logistique, etc.

Conclusion

Les tendances récentes montrent une dynamique d'emploi positive, supérieure aux prévisions du SDRIF. Malgré une meilleure répartition des nouveaux emplois en petite couronne, en particulier au profit de la Seine-Saint-Denis, le département de Paris continue à concentrer les nouveaux emplois, au détriment des objectifs de rééquilibrage. Il est difficile d'évaluer l'incidence du SDRIF sur le dynamisme économique francilien. Elément de coordination des facteurs nécessaires (logement, transport, etc.) et de stabilisation pour les investisseurs, il n'est pas le plus déterminant.

2.2 Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activité

Ce que prévoit le SDRIF: le schéma vise à maintenir et renouveler l'industrie et développer de nouvelles filières ou faire muter les filières existantes : santé, mobilités, efficacité énergétique, industries créatives par exemple. Les nouveaux champs d'activité tels que les services liés au vieillissement, les éco-activités, l'innovation, le numérique, l'économie circulaire et l'écologie industrielle sont amenés à se développer. Des sites dédiés aux éco-activités doivent émerger, en privilégiant leur localisation le long du fleuve. Il faut également dématérialiser les activités.

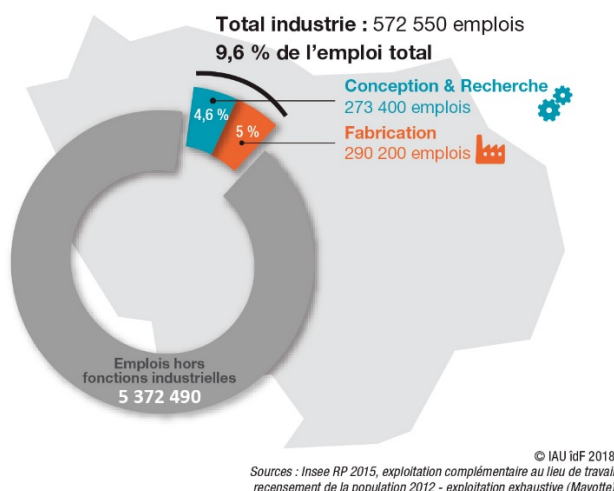
Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

9,6% des emplois relèvent des fonctions industrielles en 2015, soit 0,5 points de moins qu'en 2012

Source : Insee Analyse fonctionnelle

L'évolution de l'industrie francilienne confirme les tendances à l'œuvre à la date d'approbation du SDRIF. Ainsi, le nombre d'emplois dans les fonctions industrielles continue de diminuer, s'établissant à 572 600 emplois en 2015, soit une baisse de 0,4% par rapport à 2012 (Insee Analyse fonctionnelle). Elle reste toutefois contenue par la progression des fonctions de conception, recherche et innovation. Ces tendances confirment l'évolution de l'industrie, qui se tertiarise dans une région caractérisée par la concentration des compétences, des sièges d'entreprises et des grands centres de R&D.

Emplois dans les fonctions industrielles en 2015



Néanmoins, les activités industrielles franciliennes restent largement confrontées à la problématique de l'accès à un foncier ou à des locaux adaptés à leurs besoins. La question de leur maintien et de leur développement en agglomération centrale se pose au regard de l'accélération des disparitions d'activités économiques et industrielles sous la pression de la construction de logements et de bureaux.

Les nouveaux champs d'activités identifiés par le SDRIF confirment leur montée en puissance dans l'économie régionale. Le développement de l'économie culturelle (activités cinématographiques, audiovisuel, etc.) se poursuit. A titre d'exemple, neuf prestataires techniques sur dix du cinéma et de l'audiovisuel français sont situés en Île-de-France (Préfecture d'Île-de-France, 2018). Il en va de même de l'économie numérique et des secteurs liés à des éco-activités, agissant en faveur de l'environnement. Ainsi, selon la Direccte, l'économie numérique a gagné 12 000 actifs entre 2013 et 2015, regroupant 517 000 effectifs (Insee, CLAP 2015). Cela représente près de la moitié des effectifs salariés nationaux du secteur. La majorité de ces actifs se concentre dans les Hauts-de-Seine (19%) et à Paris (10%). L'économie sociale et solidaire se renforce également, enregistrant une légère hausse de son effectif salarié depuis 2012 pour atteindre près de 400 000 emplois en 2015 (Insee, CLAP 2015).

Par ailleurs, de nouveaux champs émergent, à l'image de l'économie collaborative, qui se caractérise par la mise en place d'une organisation en réseau et/ou via des communautés d'utilisateurs, pouvant assumer à la fois le rôle du producteur et du consommateur (IAU 2018). En 2017, 620 tiers lieux sont recensés en Île-de-France, prenant des formes variées (fab labs, recycleries, *repair cafés*, etc.). Regroupant des travailleurs aux profils très diversifiés et plus mobiles, ils bousculent l'organisation traditionnelle du travail, et notamment les trajets domicile-travail.

Éléments de mise en œuvre

Les orientations du SDRIF visent à maintenir et développer la vocation « activités » de certaines grandes entreprises, sans cibler directement les activités industrielles. Les documents d'urbanisme de l'échantillon relaient la nécessité de les maintenir et de les optimiser (cf. analyse réglementaire 2.1.8). La Région y contribue aussi. Elle a lancé en 2018, en collaboration avec BpiFrance, un nouveau dispositif de soutien aux entreprises industrielles de taille intermédiaire, dans le but de réindustrialiser l'Île-de-France par l'innovation. 6 millions d'euros sont prévus pour l'année 2018. Présentée comme un objectif phare par la Région, l'innovation est également affirmée dans de nombreuses politiques régionales.

En outre, la montée en puissance de certains leviers transversaux concourt à favoriser l'innovation régionale. C'est le cas des pôles de compétitivité, initiés par l'État. De 8 en 2014, ils sont passés à 11 en 2017, regroupant plus de 3600 établissements dont plus de 2300 PME (Préfecture d'Île-de-France, 2018). Les pôles bénéficient d'un financement de l'État et devraient s'élargir à 12 en 2018. Ces dispositifs visent avant tout à stimuler l'économie et l'industrie par l'innovation.

SDRIF

Action régionale

Autres outils

Conclusion

L'industrie francilienne continue sa tertiarisation, mais est toujours confrontée à la question de l'accès des entreprises à un foncier ou à des locaux adaptés aux besoins. Le SDRIF aborde la question de l'industrie et des nouveaux champs d'activités par l'angle du maintien et de la valorisation des grandes emprises dédiées à l'activité, notamment industrielle. Néanmoins, la problématique du maintien de l'industrie en agglomération centrale, toujours plus prégnante, interroge quant à la capacité du schéma à limiter significativement l'éviction des activités.

2.3 Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités

Ce que prévoit le SDRIF: le SDRIF vise à réhabiliter ou créer des parcs d'activités de rang international. Les espaces d'activités existants sont à requalifier ou réaménager dans une approche globale de développement durable. L'optimisation de l'usage dédié à l'activité dans les sites existants et les zones d'activités économiques (ZAE) doit permettre de contenir les zones de pression le long des axes routiers. Les espaces d'activités en zone dense seront maintenus, et l'offre de locaux et d'emprises d'activités renouvelée et optimisée notamment pour les PME/TPE et pour l'artisanat. Il s'agit également de développer la ville numérique et renouveler le parc de bureaux.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Les activités économiques occupent 25 860 hectares en 2017, + 2,3 % par rapport à 2012

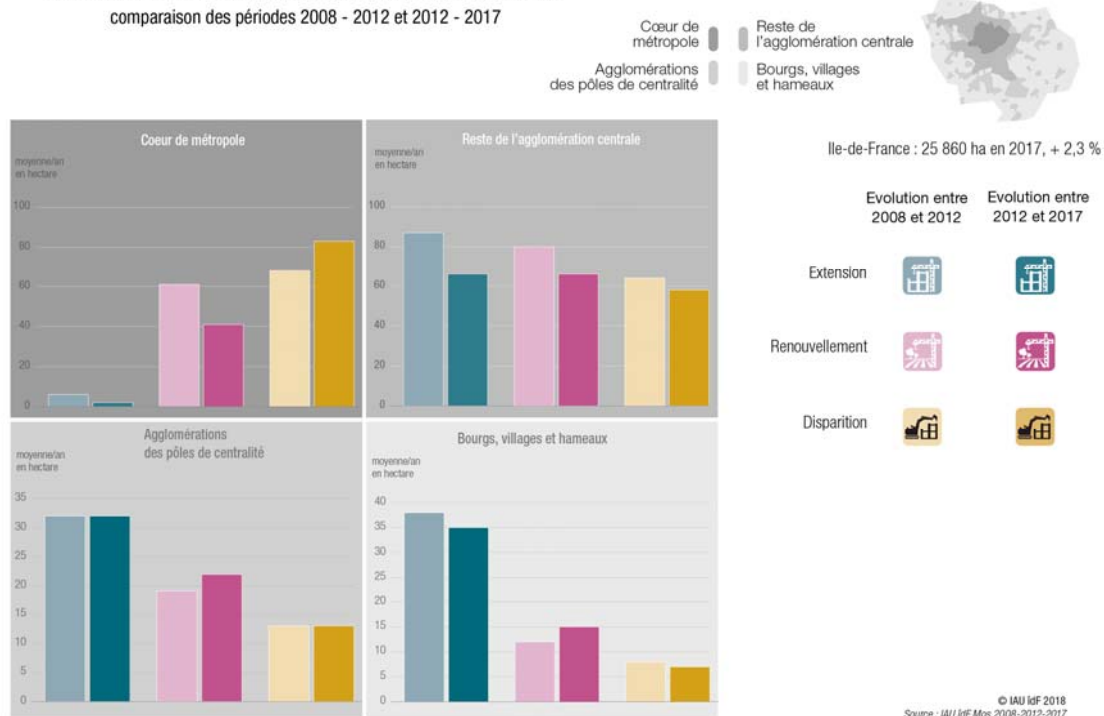
Source : IAU MOS 2017

Evolution générale

L'apparition de nouvelles surfaces économiques montre un infléchissement par rapport à 2012. Cette baisse, en grande partie liée au contexte économique, affecte tant les extensions que le renouvellement, la région ne produisant plus que 279 ha par an d'activités en moyenne. Les dernières années témoignent toutefois d'une relance de la dynamique d'apparition, peu perceptible encore sur l'occupation des sols.

En conséquence, l'évolution des surfaces occupées par l'activité économique témoigne sur les cinq dernières années d'une nette réduction de l'extension urbaine. Ainsi, 675 hectares ont été réalisés en extension entre 2012 et 2017, soit en moyenne 135 hectares par an. C'est 20% de moins que pour la période 2008 – 2012 (162 ha/an en moyenne). Cette tendance concourt pleinement à la réduction de l'étalement urbain.

Dynamique d'évolution des surfaces occupées par l'activité économique :
comparaison des périodes 2008 - 2012 et 2012 - 2017



Dans le même temps, la part des nouvelles surfaces en renouvellement a légèrement progressé tant en agglomération centrale qu'en grande couronne. Les bourgs, villages et hameaux connaissent la dynamique la plus forte, tandis que le cœur de métropole produit désormais presque l'intégralité de ses nouvelles surfaces économiques en renouvellement urbain (96%). Cette dynamique traduit notamment un marché des bureaux neufs plus directement relié à celui du renouvellement, dans un contexte de sortie de la crise des *subprimes* et de ses retombées sur l'économie francilienne. Ainsi, la part du recyclage dans la construction totale est passée de 28% dans les années 90, à 35% dans les années 2000, et à 45% depuis 5 ans (2012-2017). Le renouvellement du parc de bureaux se traduit aussi par une densification, l'équilibre économique des opérations de restructuration étant souvent conditionné à une augmentation de la surface utile.

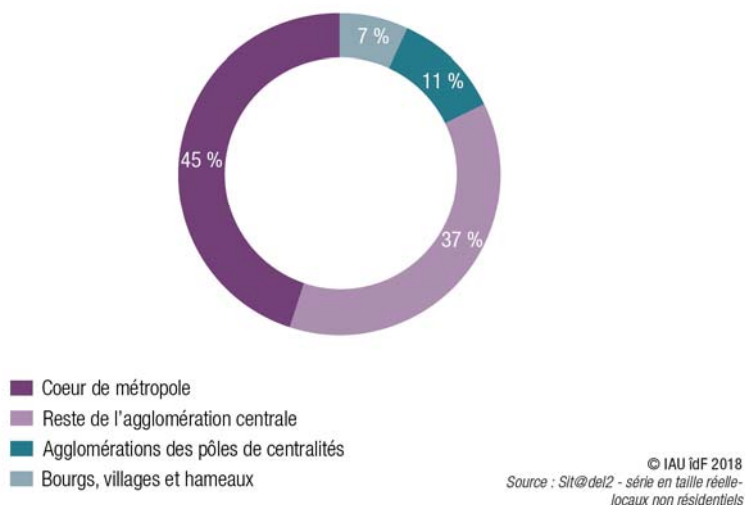
Malgré ces chiffres, la vacance du parc d'immobilier d'entreprise francilien persiste. En 2017, près d'un million de m² de bureaux est en situation de vacance structurelle (vide depuis plus de quatre ans). Ils pèsent pour 31% du volume total des surfaces vacantes, soit deux fois plus qu'en 2012 (ORIE 2018). Cette tendance traduit l'obsolescence rapide des bâtiments, ainsi que la demande forte pour le neuf et pour une localisation préférentielle à proximité des projets de transport.

Enfin, Les ZAE perdent de leur rôle moteur pour l'économie régionale. En effet, sur la période 2012 – 2017, l'emploi a moins progressé dans ces sites (+5%) qu'à l'échelle régionale (+7%), selon la CCI Paris Ile-de-France. En outre, sur cette même période, plus d'un quart des ZAE régionales a vu son activité se réduire, équivalent à une perte nette de plus de 140 000 emplois. Ce phénomène renseigne à la fois sur l'obsolescence de certaines zones et sur l'effort insuffisant de densification de ces espaces.

Evolution par territoire

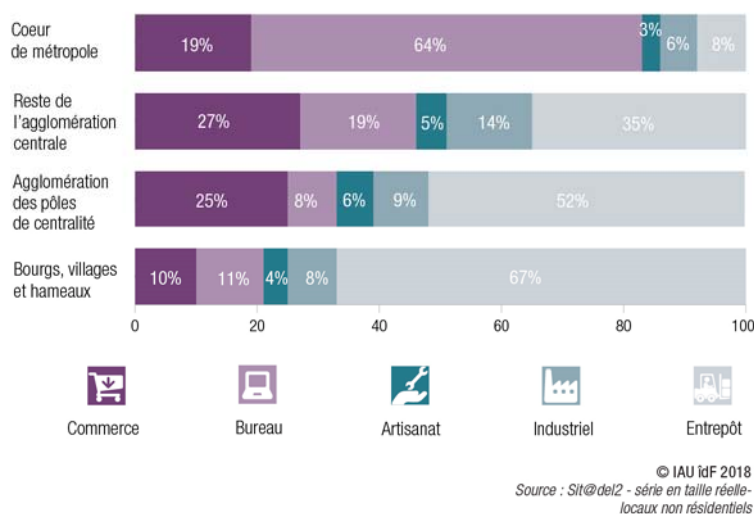
Malgré une diminution du rythme d'apparition des surfaces économiques dans l'agglomération centrale, ce territoire continue d'accueillir l'essentiel des autorisations de surfaces de locaux d'activités.

Répartition des surfaces de locaux autorisés
entre 2014 et 2017 par type et par entités géographiques



Cependant, la répartition des surfaces autorisées selon le type d'activités illustre de fortes disparités entre les différents territoires depuis l'approbation du SDRIF. Si les surfaces des locaux autorisés dans le cœur de métropole se composent à plus de 80% d'activités tertiaires et commerciales, celles situées dans les bourgs, villages et hameaux relèvent pour les trois quarts d'activités industrielles ou d'entreposage, avec des incidences très différentes en termes d'occupation des sols.

Répartition des surfaces de locaux autorisés
entre 2014 et 2017 par type et par entités géographiques



Ainsi, en cœur de métropole, hors secteur logistique, l'activité économique poursuit sa concentration autour des pôles existants, particulièrement au centre et à l'ouest. C'est particulièrement le cas pour le tertiaire, marqué par une très grande sélectivité géographique : l'hypercentre très bien connecté en transports en commun et les quartiers d'affaires existants sont largement plébiscités par les utilisateurs, et donc les promoteurs/investisseurs (IAU, 2017). Paris et les Hauts-de-Seine polarisent trois quarts de la demande des utilisateurs ce qui stimule la construction de bureaux sur ces départements. Sur les mois de janvier à avril 2018, le secteur du Croissant Ouest et La Défense ont enregistré 86% des mises en chantiers de bureaux (ORF, 2018).

Pour les autres territoires, les développements de nouveaux programmes se polarisent presque exclusivement à proximité d'une gare existante ou à venir à court terme (prolongement ligne 14, ligne 12, ligne 4...). L'impact du déploiement du nouveau réseau de transport ne se ressent qu'à travers les agréments, les utilisateurs ne se positionnant dans les nouvelles dessertes qu'une fois la mise en service effective.

Parallèlement, en cœur de métropole, les surfaces des activités économiques (hors logistique et bureaux) enregistrent entre 2012 et 2017 une baisse plus importante que sur toute autre période délimitée par le Mode d'occupation des sols (lancé en 1982). En moyenne, 83 hectares disparaissent chaque année, dont la moitié n'est pas compensée par de nouvelles apparitions. Ce constat est à rapprocher de la faible proportion de locaux artisanaux, industriels ou d'entreposage autorisés sur ce territoire, lesquelles activités peinent à s'y maintenir et à s'y développer.

Par ailleurs, les récentes tendances montrent une montée en tension du marché et une baisse des disponibilités, sur fond d'aggravation des disparités territoriales. A titre d'exemple, le taux de vacance de l'immobilier d'activités s'élève à 20% au-delà de la francilienne, contre 6% sur le territoire intra-A-86 (ORF 2018). Ces écarts reflètent la difficulté des entreprises à s'implanter en proche couronne. Le desserrement des établissements liés à une activité productive s'accroît toujours et se fait au profit de la grande couronne, notamment dans les départements de Seine-et-Marne et du Val d'Oise.

Ainsi, le rythme annuel des extensions liées aux activités économiques demeure globalement stable depuis 2008 dans les agglomérations des pôles de centralité et dans les bourgs, villages et hameaux. Il laisse envisager, en dehors de l'agglomération centrale, une polarisation limitée des nouvelles activités économiques au sein des agglomérations des pôles de centralité. En outre, les surfaces autorisées dans les territoires des bourgs, villages et hameaux renseignent sur une hausse significative des activités d'entreposage, pouvant accentuer le nombre d'extensions économiques dans ces espaces pour les années à venir.

Eléments de mise en œuvre

En priorisant l'intensification urbaine autour des gares, le SDRIF contribue au renouvellement grandissant du parc tertiaire et à sa polarisation autour des réseaux de transport et des pôles existants. En revanche, et ce malgré les orientations du schéma, la pression foncière grandissante en agglomération centrale, accentuée par les activités tertiaires mais aussi résidentielles, tend à contrarier le maintien et le développement des activités productives.

Le SRDEII et la Stratégie Smart Industrie assurent un bon relais de l'objectif du schéma en tablant sur le développement d'une offre immobilière foncière et tertiaire attractive pour les entreprises et les industries. D'autres politiques sectorielles apportent une contribution indirecte à cet objectif, comme le Plan « Changeons d'air : plan régional pour la qualité de l'air » (consommations d'énergie dans les bâtiments et qualité de l'air intérieur), les aides aux territoires ruraux (déploiement du très haut débit), ou encore le Plan régional anti-bouchons et la Stratégie régionale pour le fret et la logistique (amélioration de la desserte des zones d'activités, notamment logistiques).

Le SRCAE, pour sa part, cherche à « inciter aux synergies et mutualisations entre acteurs économiques d'une même zone d'activités » (ECO 1.2).

Enfin, le PDUIF contribue aussi à l'objectif, notamment par l'introduction d'une nouvelle conception de l'espace public et du partage de la voirie dans les ZAE.

Conclusion

L'évolution du parc de bureaux concourt à l'intensification urbaine et dans certains secteurs à l'amélioration de la mixité habitat/emploi, en ligne avec les objectifs du SDRIF. En revanche, les déséquilibres persistent en matière d'offre d'espaces d'activités, questionnant la portée du SDRIF en matière de maintien et de développement des activités productives en tissu dense.

Par ailleurs, si l'évolution de l'aménagement régional est caractérisée par une baisse du rythme d'extension urbaine, cette baisse traduit davantage une réduction de la production de surfaces économiques qu'un mouvement significatif de renouvellement du parc. Elle pose toujours la question de la densification des zones d'activités de grande couronne, laquelle semble faiblement amorcée au regard des objectifs énoncés par le Schéma directeur en la matière (cf. analyse programmatique 2.1.7).

2.4 Structurer les polarités économiques

Ce que prévoit le SDRIF : Le Schéma directeur vise à conforter les pôles déjà dotés d'un rayonnement international et dynamiser les polarités à faire monter en puissance. Ceci passe par la structuration des polarités de recherche et d'innovation de haut niveau, et le développement d'une nouvelle offre tertiaire de qualité. L'offre touristique, d'affaires ou d'agrément, est à moderniser, compléter et

accompagner de grands équipements culturels et de loisirs nouveaux.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

71% des emplois sont situés dans les pôles économiques en 2015, chiffre stable par rapport à 2013

Source : INSEE RGP 2015

Les 16 polarités économiques identifiées par le SDRIF concentrent toujours 71% de l'emploi francilien en 2015. Néanmoins, le laps de temps analysé pour l'actualisation de cet indicateur, trop court, ne permet pas une déclinaison par polarités. L'évolution de l'emploi sur ces territoires, sur une période de 2 ans, ne permet pas de refléter les tendances de fond à l'œuvre sur ces territoires.

En ce qui concerne les polarités scientifiques et technologiques, elles tendent à être confortées sur la région. C'est particulièrement le cas des polarités de Val-de-Seine, Cergy, Orsay-Saclay ou Descartes, caractérisées par une augmentation significative de leur effectif d'étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur. A la rentrée 2016, ces effectifs étaient supérieurs d'au moins 15% à ceux de la rentrée 2012 (Ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation).

Eléments de mise en œuvre

Compte-tenu du faible intervalle de temps entre les deux dates comparées (deux ans), la mise en avant d'éléments explicatifs incite à la prudence. Si le SDRIF ne relaie pas directement l'objectif dans ses orientations réglementaires, de nombreuses politiques de la Région y contribuent. C'est bien-sûr dans le champ des politiques économiques régionales que les synergies les plus fortes avec cet objectif sont mises en évidence. Ainsi le SDREII vise à « conforter des territoires leaders d'échelle internationale et renforcer les polarités économiques structurantes ». Le soutien aux universités et campus franciliens de niveau mondial (SRESRI), les politiques visant à conforter les polarités touristiques (SRDTL) y contribuent également, comme de façon indirecte la stratégie « Smart Industrie » qui incite au regroupement d'entreprises industrielles sur des territoires cibles et l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques.

Conclusion

Au-delà des strictes questions d'aménagement (offre de transports, capacités d'extension, etc.), le SDRIF n'a pas de prise directe sur la structuration des polarités économiques. En revanche, en posant de grandes orientations dans le fascicule 2 (renforcer et structurer les pôles d'activités existants, garantir un développement équilibré de l'habitat et de l'emploi, etc.) et en définissant différentes polarités, le SDRIF établit un cadre régional pour la définition des interventions publiques.

Conclusion générale : un dynamisme économique qui cache des disparités spatiales persistantes

L'Ile-de-France reste, 5 ans après l'approbation du SDRIF, un moteur puissant de l'économie française. Sa contribution au PIB national reste stable, avoisinant les 32%, et l'écart entre son PIB par emploi et celui des autres régions tend à se renforcer. Il traduit la progression des secteurs à haute valeur ajoutée et des emplois liés aux fonctions métropolitaines (Crocis, 2018).

Les évolutions touchant le secteur industriel se confirment. La montée en gamme de l'industrie et la qualification toujours plus grande de ses emplois impliquent un besoin de proximité avec les infrastructures de transport, avec leur marché et avec leurs partenaires d'innovation. L'enjeu du maintien et du développement des emprises liées à l'activité industrielle en tissu dense reste donc prégnant, dans un contexte d'effacement des limites entre fonctions de production et fonctions de

recherche. Il concerne également les activités artisanales et logistiques, lesquelles sont affectées par une disparition progressive en cœur de métropole, accentuée depuis 2012.

La compétition grandissante pour l'espace en petite couronne contribue à l'acuité de la problématique. La densification des espaces urbanisés ainsi que la dynamique de projets d'aménagement, de logements et de bureaux accentuent la pression foncière et concourent à l'éviction des activités à faible valeur ajoutée en deuxième couronne, voire à leur disparition. Les PME/PMI sont particulièrement exposées à ce phénomène, malgré l'orientation réglementaire du Schéma visant à leur maintien (cf. analyse réglementaire 2.1.8). Il en résulte une plus faible diversité d'emplois dans la zone dense de la région.

A ce titre, l'arrivée du GPE peut représenter une menace dans un contexte où plus de 200 000 emplois sont actuellement situés dans un rayon de 800 mètres autour des futures gares (CCI Paris-IDF 2018). Les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sont particulièrement exposés à ces enjeux de maintien et de développement d'une offre en locaux productifs.

Par ailleurs, les zones d'activités économiques sont toujours confrontées à deux problématiques, à savoir une pression grandissante exercée par les activités résidentielles et tertiaires en petite couronne et une sous-densification globale en grande couronne. Ces fragilités plaident pour une meilleure définition des conditions de leur maintien et de leur devenir.

OBJECTIF 3 : REEQUILIBRER L'ILE-DE-FRANCE

Ce que prévoit le SDRIF : le SDRIF donne la priorité à la résorption des inégalités territoriales. L'objectif de création de 28 000 emplois par an s'accompagne d'une volonté de rééquilibrage territorial et de solidarité entre bassins de vie. Le projet spatial régional vise le rééquilibrage dans la répartition de l'habitat et de l'emploi. Il affirme une région multipolaire plus équilibrée autour de plusieurs bassins de vie structurés autour de pôles de centralité confortés.

Objectifs spécifiques

- 3.1 Conforter les agglomérations des pôles de centralité
- 3.2 Valoriser les grands équipements attractifs
- 3.3 Améliorer la mixité habitat/emploi
- 3.4 Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains

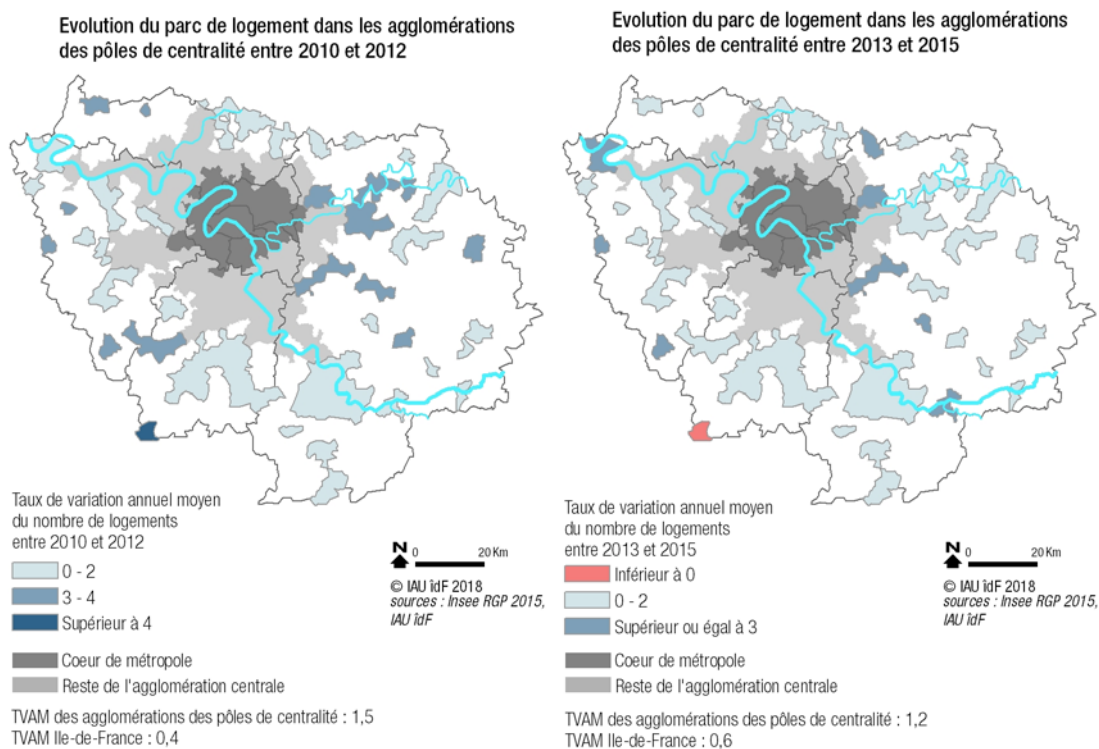
3.1 Conforter les agglomérations des pôles de centralité

Ce que prévoit le SDRIF : éviter l'accroissement des déplacements en favorisant le renforcement des polarités existantes situées en grande couronne. Les pôles de centralité ont vocation à être renforcés en développant l'accueil de logements et d'emplois, en implantant en priorité les équipements et les services publics de rayonnement intercommunal et en confortant les transports collectifs. Les bassins de vie ont vocation à structurer autour de ces pôles en organisant les transports collectifs et le rabattement vers les pôles. Il s'agit de localiser les extensions urbaines en priorité autour des pôles.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Les agglomérations des pôles de centralité polarisent une part stable des emplois (71%) et des logements (63%) situés en-dehors de l'agglomération centrale
 Source : Insee RGP 2015

Entre 2013 et 2015, les agglomérations des pôles de centralité abritent globalement la même proportion de logements et d'emplois situés en dehors-de l'agglomération centrale. Toutefois, le taux de variation annuel moyen du nombre de logements est supérieur sur ces territoires à la moyenne régionale, mais légèrement inférieur pour l'emploi. Cette tendance prend place sur un laps de temps à ce stade trop court pour tenter d'émettre de réels enseignements sur leur polarisation.



En parallèle, la dynamique d'augmentation de la population, en hausse jusqu'en 2012, connaît depuis lors un infléchissement. Depuis 2013, la croissance annuelle de la population reste en effet inférieure à 1%, en nette diminution par rapport aux années précédentes. Cette baisse est moins prononcée au sein de l'entité des bourgs, villages et hameaux, ou sur l'agglomération centrale (hors cœur de métropole).

Toutefois, si les agglomérations des pôles de centralité contiennent 7% de la population régionale, ils ont accueilli entre 2014 et 2015 11% de la population nouvelle (source DRIEA). Cette dynamique est plus particulièrement visible au sein des pôles de centralité eux-mêmes, qui voient leur poids renforcé depuis quelques années.

Néanmoins, le développement des agglomérations des pôles de centralité se fait majoritairement en extension, ces territoires étant responsables de plus du quart des espaces ouverts naturels urbanisés sur la région entre 2012 et 2017. L'urbanisation y a d'ailleurs sensiblement progressé depuis 2012, à l'inverse du reste de l'Île-de-France, et notamment des bourgs, villages et hameaux (cf. objectif 5). Elle reflète une polarisation plus forte des nouvelles surfaces d'habitat. Cette polarisation n'est en revanche pas visible pour les surfaces en extension occupées par des activités économiques, dont la répartition reste globalement la même depuis 2008 entre les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux.

Éléments de mise en œuvre

Le concept de « pôles de centralités » introduit par le SDRIF vise à structurer le développement en limitant la consommation foncière et à « éviter l'accroissement des déplacements en polarisant l'espace rural ». Via l'orientation réglementaire visant à favoriser le développement urbain dans les agglomérations des pôles de centralité (Cf analyse réglementaire 2.3.5), le SDRIF sert de cadre de référence pour la polarisation régionale. Les documents d'urbanisme intercommunaux s'appuient en effet sur les polarités indiquées par le schéma pour définir leur armature territoriale.

Cette définition n'est pas reprise dans les politiques régionales étudiées. Elle est présente en revanche dans le SRHH et le PDUIF. Néanmoins, sur cet objectif, le risque de divergence du SDRIF par rapport aux politiques régionales semble faible (cf. analyse programmatique). On pourrait même identifier une convergence incidente du SDRIF avec plusieurs politiques comme par exemple le Plan Vélo (le développement du vélo participe au renouveau des centres urbains et des bourgs) et les Aides aux territoires ruraux, avec l'objectif de déploiement du très haut débit. Par ailleurs, si elle ne cible pas expressément les agglomérations des pôles de centralité, la Région fait valoir, en complément du pacte rural signé en 2016, le principe du « juste retour » : les deux millions de Franciliens vivant en zone rurale représentant 1/6 de la population régionale, ils bénéficieront d'1/6 des nouveaux investissements régionaux.

Conclusion

Pour la plupart déjà affirmées dans le Schéma directeur de 1994 sous le terme de villes « traits d'union », les agglomérations des pôles de centralité peinent à faire émerger un véritable polycentrisme régional, même s'il est trop tôt pour évaluer les effets du SDRIF de 2013. Cela s'explique en partie par le manque d'investissements alloués au renfort de l'attractivité urbaine de ces territoires (Desjardins, 2018). Si les tendances montrent depuis 2013 une augmentation du rythme de la consommation d'espaces ouverts sur ces seuls territoires, elles mettent dans le même temps en avant une part constante d'extension dans le total de surfaces économiques produites. Elles renseignent sur la fonction avant tout résidentielle de ces territoires, et sur leurs difficultés à supporter le développement économique de grande couronne. Si le SDRIF limite les capacités d'extension des communes relevant de ces territoires, il n'impose pas un seuil d'urbanisation plus restrictif sur les communes des bourgs, villages et hameaux, ce qui peut poser question au regard à l'objectif visé.

3.2 Valoriser les grands équipements attractifs

Ce que prévoit le SDRIF : la localisation des grands équipements attractifs commerciaux, culturels, d'enseignement supérieur, sportifs, de tourisme, notamment d'affaires, contribue au rééquilibrage des territoires. Leur accessibilité doit être assurée pour l'ensemble des populations. Il s'agit d'accélérer la modernisation des polarités d'enseignement supérieur et de recherche. Les pôles commerciaux existants sont à conforter et la requalification des équipements commerciaux anciens est à privilégier sur la réalisation d'opérations nouvelles. Le SDRIF vise également à lutter contre les déserts culturels par le renforcement d'offres groupées à l'échelle des grands territoires, à soutenir l'offre d'hébergement touristique marchand et compléter le réseau des grands équipements sportifs métropolitains.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

La majorité des équipements structurants achevés depuis 2013 ou projetés sont localisés en agglomération centrale, tout particulièrement dans le cœur de métropole. Ils disposent dans

l'ensemble d'une bonne desserte en transports en commun, conformément aux orientations du Schéma directeur.

A titre d'exemple, les équipements touristiques structurants réalisés depuis l'approbation du SDRIF, tels la Cité musicale de Boulogne (92), le Paris la Défense Arena (92) ou encore la Fondation Louis Vuitton (75) sont situés à proximité des réseaux de transports ferrés.

Les équipements de formation bénéficient également d'une bonne desserte, et les projets de construction inscrits au CPER contribuent à optimiser des sites existants (INSHEA à Nanterre, UPEM à Serris, etc.).

En deuxième couronne, si les équipements disposent dans l'ensemble d'une moins bonne desserte en transports en commun - notamment ferrée – des bus sont mis en place afin de pallier ce manque d'accessibilité (exemples du Village Nature à Bailly-Romainvilliers et de l'hôpital de Fontainebleau).

L'IAU a estimé que 18% des équipements structurants projetés en Ile-de-France ne bénéficieront pas d'une desserte de transport en commun lourde. Ils sont principalement situés en grande couronne et relèvent pour la plupart de créations commerciales, ce qui rend toujours d'actualité la problématique de l'accessibilité et de la modernisation des centres commerciaux franciliens.

Après la validation de la candidature de Paris aux jeux olympiques et paralympiques de 2024, de grands équipements sont d'ores et déjà programmés pour accueillir les futures compétitions. Parmi ceux-ci, le centre aquatique est le seul site permanent qui devra être construit spécifiquement pour les JO 2024. Il sera situé à Saint-Denis et bénéficiera d'une desserte en transports optimale.

Eléments de mise en œuvre

Le SDRIF a défini des orientations réglementaires visant à localiser de manière préférentielle les grands équipements à proximité d'une gare, ou conditionnant certains développements à l'offre en transports en commun. Bien respectée dans les documents d'urbanisme locaux (cf. analyse réglementaire 2.1.9), l'orientation pose la question de l'adéquation des programmations d'équipements avec la temporalité du Grand Paris Express sur plusieurs territoires.

Les politiques régionales de développement économique participent également à l'objectif : le SRDEII, qui entend renforcer les services et les équipements structurants, en vue d'améliorer la qualité de vie à laquelle les investisseurs sont très sensibles, la Stratégie Smart industrie qui propose un soutien aux projets d'équipements mutualisés entre établissements de recherche et PME-ETI, le SRESRI, qui promeut la constitution d'universités et de campus de haut niveau et le SRDTL qui entend renforcer la qualité de l'offre de Paris Île-de-France en agissant sur des destinations majeures et déjà existantes.

Conclusion

Les grands équipements en projet s'inscrivent dans l'ensemble dans des secteurs bien desservis en transports en commun, ou amenés à l'être. Malgré son inscription dans les orientations réglementaires du SDRIF, l'objectif de valorisation des grands équipements est peu impacté par le Schéma directeur. Il dépend en effet d'une multitude de critères, dont la localisation de l'équipement, sa programmation ou encore son montage financier.

3.3 Améliorer la mixité habitat/emploi

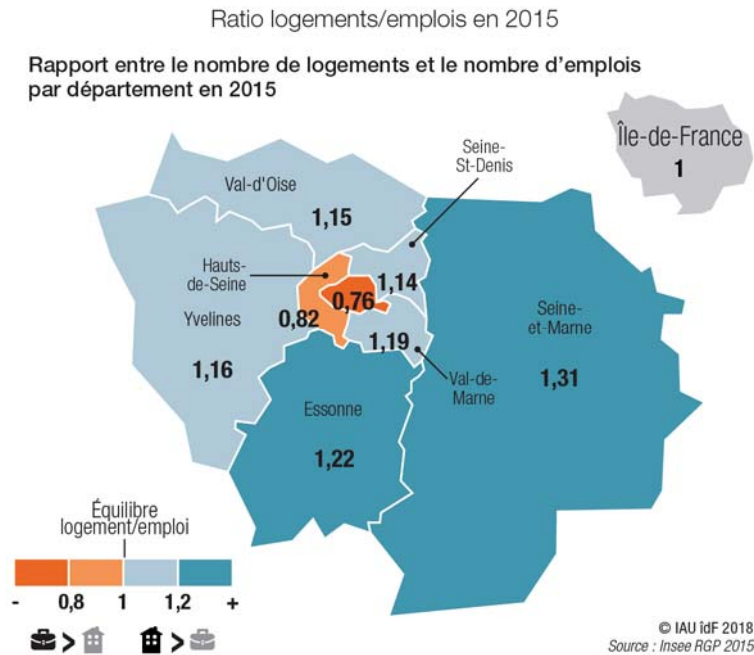
Ce que prévoit le SDRIF : un développement plus équilibré du logement et de l'emploi est recherché. Le SDRIF vise le rééquilibrage, notamment vers l'est, autour de polarités économiques bien desservies en transports en commun et l'effort de construction de logements dans les secteurs particulièrement porteurs d'emploi. Les objectifs prioritaires sont la relance de la production de logements, articulé avec l'objectif de mixité sociale et urbaine, et l'accroissement équilibré des fonctions économiques tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale. Les dynamiques locales doivent permettre à la fois l'accroissement de la production de logements et le rapprochement de l'habitat et de l'emploi.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

1 logement pour 1 emploi en 2015

Source : INSEE RGP 2015

La région et la totalité des départements sont concernés par une augmentation généralisée de leur ratio logements/emplois, même si l'intervalle de temps observé est trop court pour dégager des tendances de fond. Cette augmentation traduit d'ailleurs plus une tendance conjoncturelle liée au meilleur dynamisme du logement sur l'emploi qu'un mouvement de fond.



Ratio logements / emplois en 2015

	Ratio en 2013	Ratio en 2015	Ratio d'équilibre idéal attendu d'ici 2030
Paris	0,76	0,76	2,5
Seine-et-Marne	1,29	1,31	1,6
Yvelines	1,13	1,16	2
Essonne	1,20	1,22	1,8
Hauts-de-Seine	0,81	0,82	2,2
Seine-Saint-Denis	1,13	1,14	1,6
Val-de-Marne	1,17	1,19	1,7
Val-d'Oise	1,11	1,15	1,4
Région	0,98	1	1,8

© IAU idF 2018 - Source : Insee RGP 2015

Le Val-de-Marne a par exemple bénéficié d'une hausse du nombre de logements 8 fois supérieure à celle des emplois. C'est également le cas des départements de grande couronne qui voient leur déséquilibre logements/emplois s'accroître. Mais cette dynamique se vérifie aussi, dans une moindre mesure, sur les départements des Hauts-de-Seine et de Paris, lesquels bénéficient d'une évolution allant dans le sens d'un rééquilibrage en faveur de l'habitat. Ils profitent par ailleurs d'une augmentation

significative de leur nombre de logements, dans un contexte de densification des fonctions résidentielles.

Malgré tout, l'évolution récente des mises en chantier de bureaux pointe une polarisation croissante de l'emploi tertiaire (cf. objectif 2.3 *Renouveler optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités*) autour des pôles existants, sur le centre et l'ouest de la métropole, aggravant les déséquilibres existants. Si cette dynamique profite à la Seine-Saint-Denis, elle interroge néanmoins fortement sur l'adéquation entre l'emploi et la population locale. La généralisation du télé-travail et des tiers-lieux ou l'arrivée programmée du Grand Paris Express vont par ailleurs requestionner les équilibres à atteindre.

Eléments de mise en œuvre

L'évolution du rapport entre le nombre de logements et le nombre d'emplois ne peut s'apprécier que sur un temps long, pour se dégager des tendances conjoncturelles, notamment économiques. Par conséquent, la présente actualisation, qui retrace deux années (données disponibles) d'évolution depuis l'approbation du SDRIF, reste très limitée dans ses enseignements. L'amélioration de la mixité habitat /emploi, promue par le SDRIF, traduit les intentions déjà anciennes du législateur (agrément, conventions d'équilibre habitat –activités, inscrits dans le cadre du Code de l'urbanisme).

De fait, cet objectif est bien assimilé et intégré dans les appels à projets de la Région : « développer des opérations immobilières permettant la création de logements, la réalisation des projets d'équipements publics des collectivités en Ile-de-France ou une part d'activité économique » (Convention Région EPFID), promouvoir un meilleur équilibre emploi-logement (Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE). Cet objectif de mixité fonctionnelle est également affiché dans plusieurs schémas de portée réglementaire (SRCAE, SRHH, PDUIF, SRDEII). Le SRHH notamment introduit un effort de rééquilibrage entre la construction de logements et celle de bureaux pour certains territoires, qui concerne principalement Paris et les EPT de l'Ouest, ainsi que l'EPT de Plaine Commune.

L'Etat, au travers des procédures d'agrément, est amené à veiller à la limitation du déséquilibre habitat/emploi. Il a récemment refusé des agréments pour des bureaux sur le secteur de la Défense, afin de ne pas aggraver le déséquilibre existant, Estimant que les orientations du SDRIF ne sont pas suffisamment précises en la matière, l'Etat a élaboré une note de doctrine et identifié des territoires particulièrement sensibles.

Orientations du SDRIF

Action régionale

Autres outils

Conclusion

La mixité habitat/emploi, dont l'évolution doit s'apprécier à long terme, pose toujours question à l'échelle régionale, et en particulier sur les départements des Hauts-de-Seine, Paris et de la Seine-et-Marne. Si le rééquilibrage est l'un des objectifs fondamentaux du projet spatial régional depuis le SDRIF de 1994, le schéma n'a pas de prise directe sur cet objectif. Il établit un cadre régional, support des politiques publiques et de l'orientation des financements. L'atteinte de l'objectif dépend donc plus des politiques de mise en œuvre que des orientations réglementaires du SDRIF.

3.4 Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains

Ce que prévoit le SDRIF : les équipements et services urbains (capacités de stockage de pétrole et de gaz et réseaux souterrains liés, assainissement, production et alimentation en eau potable, stockage et traitement des déchets) sont à pérenniser ou à développer à proximité des lieux de vie ou de production, en particulier dans l'agglomération centrale. Leur accès est à maintenir. Un traitement local des eaux usées doit être favorisé. Les nouvelles installations de stockage des déchets sont à déployer vers l'ouest et le sud afin de rééquilibrer le maillage du territoire. Les lignes aériennes à très haute tension et les centrales à béton prêt à l'emploi sont à maintenir.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Un maintien des déchetteries fixes dans le cœur de métropole
Source : ORDIF

Le parc de déchèteries francilien, dont le maillage est bien moins élevé que sur le reste du territoire national, s'agrandit progressivement. En revanche, sa répartition reste déséquilibrée selon les territoires : sur les 175 déchèteries fixes que compte la région en 2016, les $\frac{3}{4}$ sont situés en grande couronne. La pression foncière accrue en zone dense limite les tentatives de rééquilibrage, même si l'on observe un maintien des déchèteries en cœur de métropole depuis 2013, voire une légère augmentation (2 supplémentaires).

L'agglomération centrale possède en outre une part importante d'usines d'incinérations. Sur les 18 usines d'incinération de déchets non dangereux que compte la région, le tiers est situé sur le territoire de la métropole du Grand Paris. Cette dernière abrite les 3 appartenant au Sycotom, l'Agence métropolitaine des déchets ménagers. Ils représentent à eux-seuls près de la moitié des capacités en incinération de déchets non dangereux de la région.

De même, les ressourceries et les recycleries, qui favorisent les possibilités locales de réemploi, sont fortement représentées en cœur de métropole. Leur nombre – 37 en 2016 – est en pleine progression.

Mais l'Île-de-France fait toujours l'objet de forts déséquilibres concernant certains équipements. C'est le cas des installations de méthanisation, qui continuent de s'installer prioritairement en grande couronne. Depuis 2016, les 6 nouvelles installations franciliennes se sont ainsi exclusivement implantées en Seine-et-Marne. La répartition de la douzaine d'installations en projet confirme cette tendance. Le déséquilibre se constate également pour les plateformes de compostage, qui se répartissent en 2016 à 71% en dehors de l'agglomération centrale.

Éléments de mise en œuvre

Le SDRIF pose comme orientation réglementaire le maintien des terrains d'emprise affectés aux équipements et services urbains, ainsi que de leur accès. Ce principe, bien relayé dans les documents d'urbanisme locaux et bien respecté (cf analyse réglementaire 1.4.2), montre son efficacité puisque la tendance globale est au maintien de ces activités en zone dense (avec quelques points de vigilance), malgré une pression urbaine accrue.

La Région d'Île-de-France a lancé une réflexion, qui devra se concrétiser dans le cadre du futur Plan régional de prévention et de gestion des déchets en Île-de-France. Cet objectif de réduction des déchets constitue également une des cibles des Contrats d'aménagement régional.

SDRIF

Action régionale

Conclusion

Si le déséquilibre régional ne s'est pas accru depuis l'approbation du SDRIF, il est trop tôt pour observer un rééquilibrage territorial, notamment dans l'ouest et le sud de l'Île-de-France. La réalisation du Grand Paris Express pose la question des tonnes de déchets inertes induits et de leur stockage. Certains projets de stockage, situés en agglomération centrale, rencontrent en effet une vive opposition locale (exemple de la prairie de Longjumeau à Villebon-sur-Yvette).

Conclusion générale : des inégalités contenues mais persistantes

Pour rappel, à la date d'approbation du Schéma directeur, l'Île-de-France était caractérisée par de très fortes disparités territoriales en son sein.

En 2018, malgré une relative stabilisation des inégalités après une hausse soutenue entre 2008 et 2011, les disparités persistent et la hausse de la pauvreté se poursuit.

Par ailleurs, les territoires les moins richement dotés en ressources sont toujours concentrés dans un arc allant vers l'est, du nord des Hauts-de-Seine jusqu'au nord de l'Essonne, ainsi que dans les espaces ruraux.

A titre d'exemple, avec 876 euros/hab, les Hauts-de-Seine bénéficient en 2018 d'un potentiel fiscal presque 2 fois plus élevé que celui du Val d'Oise (438 euros/hab).

Les dispositifs de péréquation qui s'appliquent en Ile-de-France tentent de remédier au déséquilibre territorial lié à la répartition des ressources fiscales. A travers les effets combinés des deux fonds de péréquation du bloc communal (le FPIC et le FSRIF), ainsi que des trois fonds départementaux (FPDMTO, FPCVAE et FSD), les inégalités de répartition des ressources fiscales sont en partie compensées en Ile-de-France. Cette péréquation fait essentiellement contribuer les territoires les plus riches (Paris, Hauts-de-Seine, Yvelines), au bénéfice des territoires qui concentrent les besoins (villes nouvelles, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne). En outre, la montée en puissance de la péréquation verticale, qui redistribue les dotations de l'Etat au profit des collectivités les plus défavorisées, montre des effets significatifs dans les communes qui concentrent des quartiers prioritaires de la politique de la ville (via la DSU) ou dans les communes rurales (via la DSR).

Toutefois, si les systèmes de péréquation mis en place au cours des dernières années ont permis de contenir l'accroissement des inégalités, ils ne sont pas parvenus à les réduire.

OBJECTIF 4 : ENCOURAGER L'INTENSIFICATION

Ce que prévoit le SDRIF : La double nécessité de permettre le développement de l'Île-de-France et de limiter la consommation d'espace implique de mettre fin à la logique extensive de l'urbanisation et de favoriser une intensification de qualité des espaces bâtis existants. Il s'agit de construire la ville sur la ville et d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, notamment ceux bien desservis par les transports collectifs : cœur de métropole, autour des gares et pôles de centralité essentiellement. L'intensification urbaine vise la qualité de vie et de ville par une réflexion intégrée sur l'accroissement de l'offre de logements, de transports, d'équipements et services, d'emplois, de nature en ville et d'espaces verts, qui doit appuyer la densification raisonnée du bâti.

Objectifs spécifiques

- 4.1 Optimiser les espaces urbanisés
- 4.2 Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics
- 4.3 Développer l'urbanisation à proximité des transports

4.1 Optimiser les espaces urbanisés

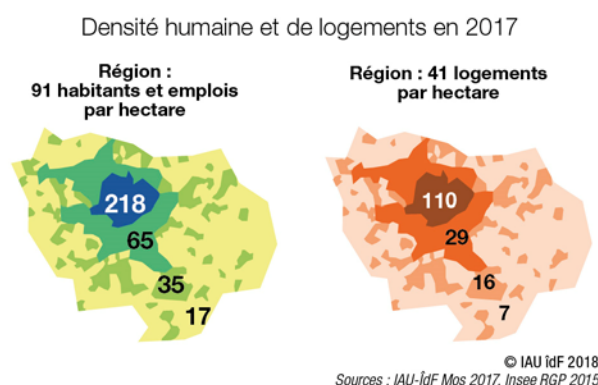
Ce que prévoit le SDRIF : concernant le développement urbain, la priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels, et donc à l'optimisation des espaces déjà urbanisés, notamment ceux bien desservis en transports en commun. Elle doit porter sur le logement, les activités économiques et l'ensemble des fonctions urbaines. L'objectif double est d'encourager un accroissement du nombre de logements à l'hectare tout en prônant une mixité fonctionnelle entre population et emploi. Bien que tous les territoires soient contributifs, l'effort attendu n'est pas le même selon la densité existante, la desserte et les servitudes impactant la commune.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

91 habitants et emplois et 41 logements par hectare en 2017, chiffres stables

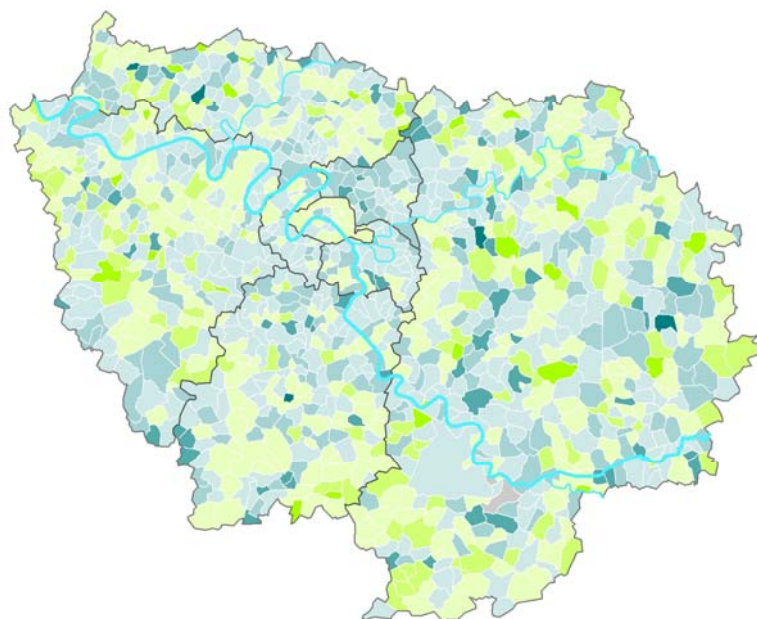
Source : INSEE RGP 2015

La densité de population et d'emploi et la densité de logements, définies dans les orientations réglementaires du Schéma directeur, sont les indicateurs retenus pour suivre la densité régionale. Ce suivi doit s'apprécier sur un temps long, pour pouvoir dégager des tendances de fond. L'actualisation du Mode d'occupation des sols et des bases Insee permet toutefois de faire émerger des mouvements.

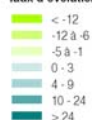


La densité de population et d'emploi et la densité de logements ont stagné entre 2012 et 2017 (MOS 2017 sur base INSEE 2015) à l'échelle régionale. Cette inertie s'explique par un temps d'analyse très court mais aussi par des dynamiques de densification encore trop timides en grande couronne. En témoignent des surfaces économiques et d'habitat toujours majoritairement produites en extension. En revanche, le processus d'optimisation des espaces urbanisés est plus visible en agglomération centrale, et tout particulièrement en cœur de métropole. Si ce territoire abritait 216 habitants et emplois par hectare en 2012, il en accueille désormais 218. Le nombre de logements par hectare passe en outre de 108 à 110 sur la même période, signe d'une réelle intensification des espaces urbanisés sur un territoire où l'essentiel des productions urbaines se fait en renouvellement. Il conviendra de réexaminer ces chiffres avec les données INSEE de population et d'emploi 2017, pour avoir une interprétation plus juste des dynamiques à l'œuvre.

Evolution de la densité de population et emploi entre 2012 et 2015

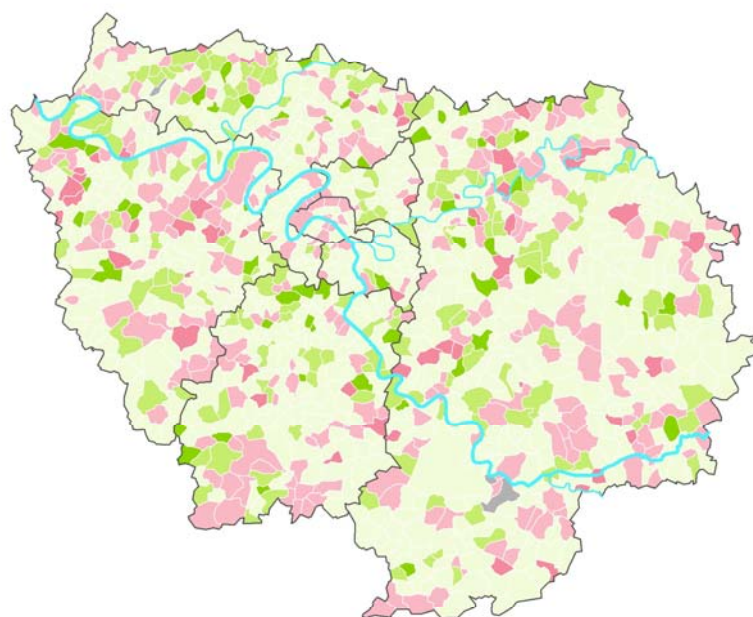


Taux d'évolution en %



N
20 Km
© IAU îdF 2018
Sources : IAU îdF Mos 2017, RGP 2015

Evolution de la densité de logements dans les espaces d'habitat entre 2012 et 2015



Taux d'évolution en %



N
20 Km
© IAU îdF 2018
Sources : IAU îdF Mos 2017, RGP 2015

Les cartes retraçant l'évolution de la densité humaine et de la densité de logements dans les espaces d'habitat entre 2012 et 2015 font dans l'ensemble état d'une dynamique positive au sein de l'agglomération centrale et particulièrement sur quelques territoires, à l'image de la Seine-Saint-Denis.

Les agglomérations des pôles de centralité n'apparaissent pas comme des territoires bénéficiant d'une évolution positive de leur densité humaine et de logements.

Eléments de mise en œuvre

L'optimisation des espaces urbanisés est l'un des principes fondateurs du SDRIF. Il indique sur la CDGT les secteurs dans lesquels les communes doivent permettre un accroissement minimal de 10% de la densité humaine et la densité des espaces d'habitat. Ce seuil est fixé à 15% dans les communes pourvues d'une gare. Ces orientations sont bien identifiées dans les documents d'urbanisme locaux et bénéficient d'une bonne application, malgré des difficultés dans l'exercice de calcul des densités à atteindre. Elles concourent aux objectifs d'optimisation des surfaces urbanisées et de développement à proximité des transports (Cf. analyse réglementaire 2.2.1-2). Le SDRIF désigne également des secteurs à fort potentiel de densification qui doivent être le lieu d'efforts accrus en faveur de la densification du tissu urbain. Ces secteurs connaissent effectivement une forte mobilisation entre 2013 et 2017, pour l'essentiel en petite couronne. De nouvelles grandes opérations émergent ainsi comme par exemple à Villejuif (Campus Grand parc), Antony ou Nanterre (Cœur de quartier et Terrasses). S'ils sont facilement mobilisés sur des terrains en friche ou abritant des grandes emprises mutables, la densification de ces secteurs est en revanche très modérée sur des espaces sous-densifiés déjà habités, de type pavillonnaire (2.2.4).

Par ailleurs, la vocation transversale de cet objectif est bien intégrée dans les politiques régionales, particulièrement lorsqu'elles comportent une incidence spatiale. Cet objectif irrigue différentes politiques dans le domaine de l'aménagement et du logement (Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE, Convention avec l'EPFIF, Contrat d'aménagement régional), dans le champ de la protection de l'environnement (Plan vert) et du développement économique (Stratégie Smart industrie). Elle est aussi indirectement prise en compte dans le domaine du tourisme (intégration des enjeux touristiques, et en particulier l'hébergement, dans les grands projets d'aménagement urbain) et de la logistique (clustering et plateformes afin d'éviter le mitage).

Une convergence apparaît également dans des plans de portée réglementaire (SRHH, SRCE, SRCAE).

L'objectif est en outre porté par plusieurs dispositions législatives, présentes dans les lois SRU, Grenelle, ALUR, etc.), dont le SDRIF se fait le relai en l'adaptant au contexte francilien et aux exigences de quantification formulées par l'autorité environnementale et l'Etat, pour démontrer la capacité à réaliser les 70 000 logements et leur territorialisation et à limiter la consommation d'espace.

Conclusion

Compte tenu du faible intervalle de temps qui sépare l'évaluation de l'approbation du SDRIF, et de sa date de mise en œuvre effective, l'optimisation des espaces urbanisés est peu perceptible à l'échelle régionale. Elle transparait sur le cœur de métropole, qui voit sa densité de population et d'emploi ainsi que sa densité de logements augmenter entre 2012 et 2015. En définissant des orientations réglementaires localisées et chiffrées, le Schéma directeur participe assurément à l'objectif d'optimisation des tissus urbanisés. Ces orientations sont reprises et déclinées, même si c'est parfois de manière imparfaite, dans les documents d'urbanisme locaux, ce qui assure la contribution de l'ensemble des territoires franciliens.

4.2 Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics

Ce que prévoit le SDRIF : l'accessibilité aux équipements et services, notamment espaces verts et de loisirs, offre de soins et commerces de proximité participe de l'intensification urbaine et permet d'offrir des lieux de vie fonctionnels et agréables. Il est nécessaire pour cela de privilégier de nouvelles implantations, y compris dans les espaces autres que les espaces d'habitat, afin de renforcer, ou créer, de nouveaux lieux de vie : lieux de formation, de travail et autour des nœuds de déplacement.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

26% des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional inscrits au SDRIF réalisés en 2018

Source : IAU îdF 2018

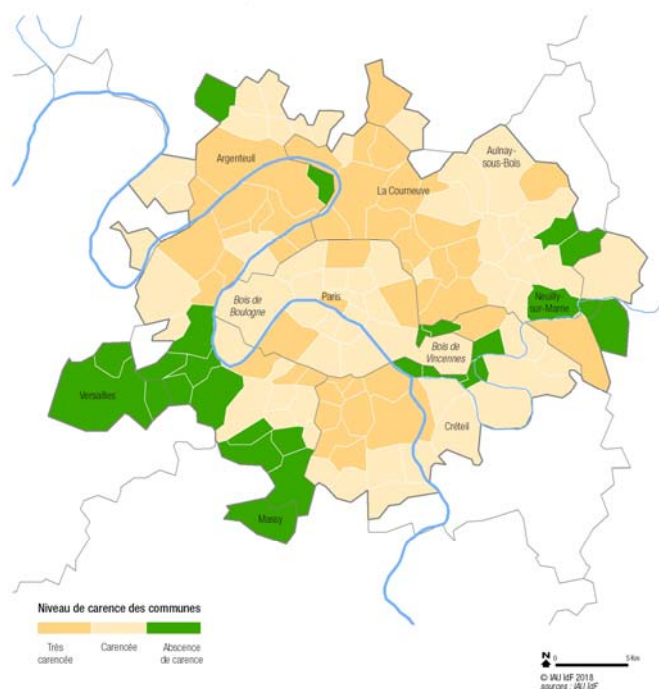
En ce qui concerne la réduction de la carence en espaces verts et boisés ouverts au public, l'élaboration du Plan vert régional de 2017 a été l'occasion de préciser les deux aspects de la carence évoqués de façon conjointe - et parfois insuffisamment distincte - dans le SDRIF :

- la carence en termes d'accessibilité (que le SDRIF évoque notamment dans la carte de la page 97 du fascicule 2) : une maille carrée de 500m de côté est considérée comme carencée dès lors que ses habitants sont situés en moyenne à la fois :
 - à plus de 200 m d'un très petit (moins d'un hectare) espace vert ou boisé ouvert au public,
 - à plus de 300 m d'un petit espace (de 1 à 10 ha),
 - à plus de 600 m d'un moyen espace (de 10 à 30 ha),
 - à plus de 1200 m d'un grand espace (plus de 30 ha) ; on peut noter que ces distances sont calculées non pas « à vol d'oiseau », mais en considérant le parcours réel à pied sur le terrain et en prenant donc en compte les détours imposés par les coupures urbaines ou la localisation effective des entrées de grands espaces verts et boisés.
- la carence en termes de ratio (que le SDRIF évoque notamment à la page 96 du fascicule 2) : une maille carrée de 500 m de côté est considérée comme carencée dès lors qu'elle est située au centre d'un carré de 3km de côté (correspondant à la superficie moyenne d'une commune francilienne) comptant au total moins de 10 m² d'espaces verts ou boisés ouverts au public par habitant.

Le Plan vert de 2017 a considéré qu'une maille carrée de 500 m de côté était carencée dès lors qu'elle présentait au moins l'un de ces deux aspects de la carence, et qu'une commune était carencée dès lors qu'au moins 30% de sa population habitait dans une maille carencée. En outre, il a considéré qu'une commune carencée était « très carencée » (en fait, « carencée avec facteurs aggravants ») dès lors qu'au moins 30% de sa population habitait dans une maille de 500 m de côté présentant soit un « point noir environnemental » (IAU, 2017), soit un « secteur de densification préférentielle » au SDRIF.

Il a été décidé de s'appuyer sur cette nouvelle définition, plus complète, pour suivre l'évolution de l'offre d'espaces verts en cœur de métropole.

Offre des espaces verts ouverts au public dans le coeur de Métropole en 2018



Sur ce territoire, 45 communes (et 4 arrondissements de Paris) ont été identifiées comme très carencés. Les communes limitrophes à Paris sont particulièrement concernées, ainsi que celles situées au nord de Paris.

Si l'occupation des sols fait état d'une progression des espaces verts urbains entre 2012 et 2017 (+40 hectares, après une disparition de plus de 230 hectares sur les deux décennies précédentes), elle n'indique pas pour autant un rééquilibrage significatif de l'offre.

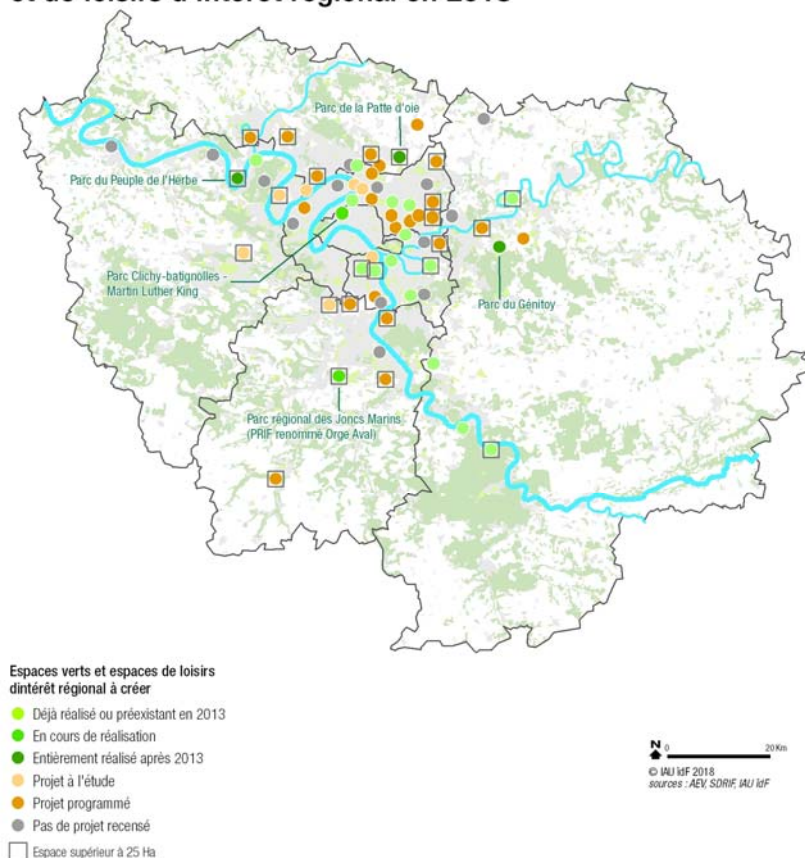
En témoigne l'évolution de la part de parcs ou jardin sur l'ensemble des surfaces urbanisées des 45 communes et 4 arrondissements carencés, dont les deux tiers ont vu cette part stagner sur la période. Elle a progressé sur près d'un tiers des communes, assez faiblement, et a été réduite sur Montreuil et le 18^{ème} arrondissement.

Par ailleurs, les dynamiques de construction et d'intensification en cours sur certaines communes posent question au regard de leur offre actuelle en espaces verts déjà très déficitaire (exemple de Saint-Ouen qui, malgré une augmentation de 71% de sa part d'espaces verts liée au Parc des Docks, devrait rester une commune très carencée à horizon 2030 au vu des projections d'accroissement de sa population).

L'offre nouvelle en espaces verts dans le cœur de métropole s'est développée sur de larges emprises dans le cadre de ZAC d'une certaine ampleur (Quartier du Trapèze à Boulogne, Eco-quartier du Fort d'Issy-les-Moulineaux, etc.). Mais elle a également essaimé sur toute la zone dense, ce qui témoigne d'une attention plus forte à la production d'espaces verts dans le cadre de projets d'aménagement.

En ce qui concerne l'avancement des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional à créer (extraction au 1^{er} juillet 2018), son suivi révèle une dynamique de mobilisation importante sur le cœur de métropole. Sur ce territoire, 19 projets sont actuellement en cours ou programmés sur les 47 espaces inscrits au Schéma directeur. 11 de ces projets sont situés dans l'est et le nord/est de la petite couronne, ce qui va dans le sens d'un rééquilibrage sur ces territoires carencés en espaces verts et de loisirs.

Etat d'avancement des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional en 2018



Finalement, le suivi fait apparaître une bonne dynamique régionale : sur les 77 espaces indiqués au SDRIF, 20 sont déjà réalisés, 3 sont en cours de réalisation et 37 sont à l'étude ou programmés. Seuls 17 espaces visés par le SDRIF ne font pas l'objet de projet pour le moment, ce qui s'explique dans certains cas par une difficulté - exprimée par les collectivités locales - à financer leur projet d'espaces verts et de loisirs.

De manière générale, la création des espaces verts et de loisirs est souvent conditionnée au développement d'un projet d'habitat ou d'activité. C'est particulièrement le cas en tissu dense où le projet s'inscrit au sein d'une programmation plus vaste.

Par ailleurs l'accessibilité des espaces verts et de loisirs s'est globalement améliorée, du fait du développement de liaisons piétonnes et cyclables et à plus grande échelle du dézonage du pass navigo.

L'organisation des Jeux Olympiques de 2024 a provoqué l'inscription d'un nouvel espace vert et de loisirs d'intérêt régional. En raison de la création du Village des médias sur la commune de Dugny, sur un terrain représenté par un aplat vert clair sur la CDGT (espace vert et de loisirs), un nouvel espace d'intérêt régional a été introduit sur la commune de la Courneuve, en compensation de l'urbanisation de l'Aire des Vents.

Eléments de mise en œuvre

Dans ses orientations réglementaires, le SDRIF cible les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts, afin d'y développer une offre tendant vers 10m² par habitant (cf. analyse réglementaire 2.1.3). Cependant, cette notion interroge par son incapacité à intégrer la notion de proximité, laquelle s'affranchit des délimitations administratives. En outre, certaines communes très carencées, situées en tissu dense, accroissent de manière significative leurs capacités d'accueil en matière de population. La réalisation de l'objectif du SDRIF y apparaît d'autant plus difficile.

Par ailleurs, le schéma flèche la création d'espaces verts d'intérêt régional, globalement bien identifiés dans les documents d'urbanisme mais parfois freinés par la réticence des élus locaux (3.4.2). La Région porte de manière constante l'ambition d'amélioration de l'accessibilité des équipements et services et le développement des modes actifs. Les politiques d'aménagement régional s'ont font un très bon écho (aides aux territoires ruraux, contrat d'aménagement régional, Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE, Convention avec l'EPFIF), comme d'autres politiques sectorielles : enseignement supérieur (SRESRI), tourisme (SRDTL), espaces verts (Plan vert). Les communes carencées en espaces verts sont par conséquent prioritaires lors de l'examen des candidatures de l'appel à projet mis en place par le Plan vert, lequel a permis de désigner 29 lauréats à l'issue des deux premières sessions. Les politiques de transport et de déplacement prennent bien-sûr en compte ces enjeux (Plan anti-bouchons, Plan vélo). Ces politiques cherchent ainsi à améliorer la vie quotidienne des Franciliens.

Enfin, le PDUIF et le SRCE comportent également cet objectif.

Conclusion

La superficie des espaces verts augmente pour la première fois en cœur de métropole, mais l'offre reste déséquilibrée sur le territoire et les carences persistent en raison de l'augmentation significative de la population. Les espaces verts et de loisirs d'intérêt régional, qui visent à rééquilibrer l'offre régionale, connaissent une mise en mouvement globale. Le Schéma directeur cible les territoires carencés en équipements, essentiellement en espaces verts ou de loisirs publics. L'élaboration du Plan vert a permis de réajuster la définition des zones carencées afin de mieux cibler l'intervention régionale. Par ailleurs, le SDRIF constitue un outil efficace de protection des zones naturelles à fonction de loisirs (îles de loisirs par exemple) et y permet le développement des activités et équipements à vocations touristiques/loisirs.

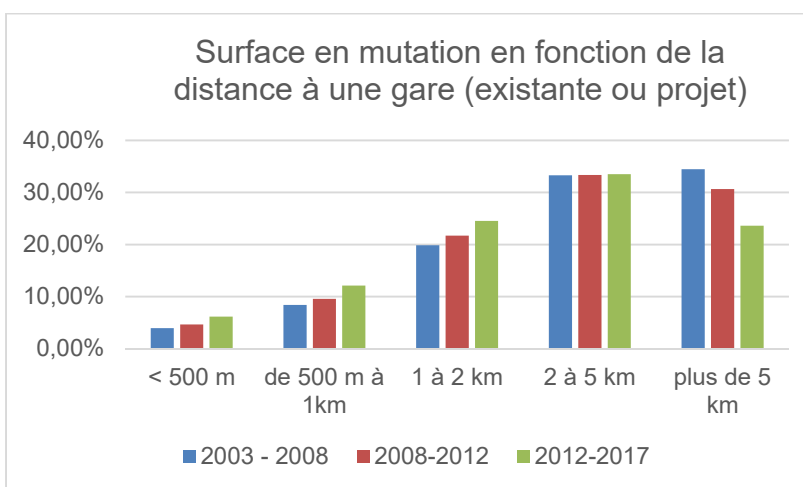
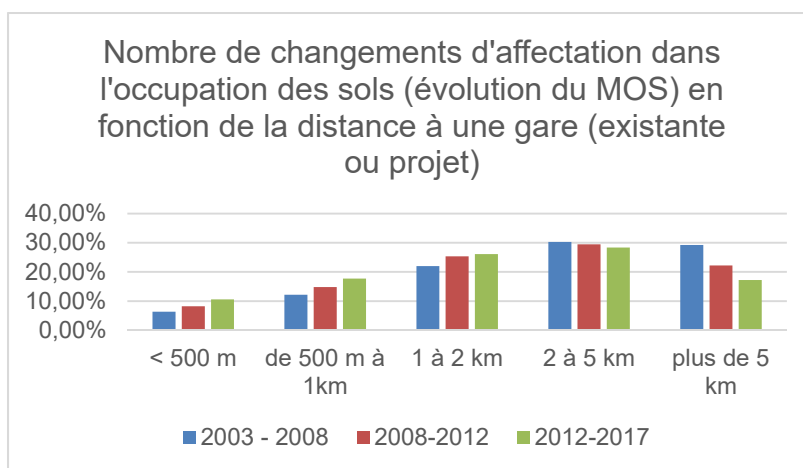
4.3 Développer l'urbanisation à proximité des transports

Ce que prévoit le SDRIF : les territoires les mieux desservis par les réseaux de transports collectifs, les quartiers de gare, doivent constituer des lieux privilégiés d'intensification urbaine, tant en termes

d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Depuis l'approbation du SDRIF, les quartiers de gare font l'objet d'un développement marqué. L'analyse du Mode d'occupation des sols révèle en effet une dynamique d'urbanisation et de renouvellement qui se rapproche de manière croissante des gares depuis 2003. Cette dynamique est mesurée par le nombre de changements d'affectation dans l'occupation des sols (exemple d'un terrain vacant reconverti en espace d'habitat) et par la surface de ces mutations. Si le nombre de changements d'affectation diminue depuis 2003 sur les territoires situés à plus de 5 kilomètres d'une gare, il s'accroît en revanche pour les territoires éloignés de moins de deux kilomètres d'une gare, signe d'une intensification des mouvements urbains au sein de ces périmètres.



Cette dynamique profite en particulier aux espaces tertiaires, qui se polarisent toujours davantage au sein des quartiers de gare (cf. objectif 2 : refonder le dynamisme économique francilien).

L'urbanisation à proximité des transports est également portée par l'apparition d'activités résidentielles. C'est d'ailleurs le cas dans les communes abritant des gares en projets (GPE, Eole, prolongement des lignes 11 et 14). Selon l'ORF, le volume global des ventes d'appartements neufs et anciens y a progressé de 35% entre 2016 et 2017. La dynamique est d'ailleurs encore plus prononcée au sein de leur(s) quartier(s) de gare (+43%), notamment concernant la vente de logements neufs (+141%). Elle est particulièrement visible autour des gares du réseau GPE.

En conséquence, le prix des actifs immobiliers augmente sensiblement sur ces territoires : +12% à Cachan, +9% à Saint-Ouen et +6% au Kremlin-Bicêtre entre janvier et septembre 2017 (ORF 2018).

Eléments de mise en œuvre

Le Schéma directeur impose aux documents d'urbanisme locaux plusieurs orientations visant à développer l'urbanisation à proximité des transports. La formulation dans les documents d'urbanisme de règles permettant une augmentation de 15% de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat dans les communes comprenant un quartier à densifier à proximité d'une gare est néanmoins une orientation bien identifiée. Elle est d'ailleurs souvent support d'une réflexion locale quant à l'optimisation de ces espaces (cf. analyse réglementaire 2.2.4 et 2.2.5). Par ailleurs, la possibilité pour les communes de bénéficier d'une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal dans un rayon de 2 km autour d'une gare concourt efficacement à la meilleure localisation des extensions urbaines (cf. analyse réglementaire 2.3.4). Enfin, la définition de secteurs d'urbanisation conditionnelle permet de subordonner leur ouverture à l'urbanisation au respect d'une condition de desserte (cf. analyse réglementaire 2.3.3).

L'Aide régionale pour l'aménagement de 100 QIE offre un bon exemple de politique d'initiative régionale qui introduit une préconisation opérationnelle urbanisme/transport pour favoriser « la création de logements autour des gares et stations des réseaux de transports en commun existants et à venir ». Le SRDTL contribue aussi à l'objectif.

Dans le sillage de ces réflexions, de l'élaboration et de la mise en œuvre du SDRIF, plusieurs grands schémas régionaux - à caractère réglementaire - déclinent dans leurs champs respectifs cet objectif, (climat-air-énergie avec le SRCAE et déplacements avec le PDUIF).

Cet objectif est bien approprié par les acteurs franciliens, particulièrement en période de mise en œuvre des projets du Grand Paris Express et d'accentuation des pressions foncières dans ces secteurs. L'action de l'EPFIF par exemple se caractérise par une présence active autour des futures gares du Grand Paris Express. Par ailleurs, cet enjeu a été énoncé dès la loi Grenelle 1 (2009) qui entend « créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun » dans le cadre de la lutte contre l'étalement urbain.

Conclusion

L'urbanisation se développe de manière croissante autour des gares franciliennes existantes, mais aussi dans les quartiers de gares en projet. Elle favorise d'abord l'émergence de projets liés à des fonctions tertiaires et résidentielles. Le SDRIF participe avant tout à cette dynamique en relayant efficacement l'objectif de développement de l'urbanisation à proximité des transports dans les documents d'urbanisme locaux et en assurant sa diffusion auprès des acteurs de l'aménagement francilien.

Conclusion générale: une intensification tirée par l'agglomération centrale

En 2018, quelques années après l'approbation du Schéma directeur, la dynamique d'intensification des espaces urbanisés se confirme. Pour la première fois, la région produit la majorité de ses espaces d'habitat en renouvellement. Cette dynamique est toutefois à deux vitesses, en fonction des territoires. En effet, si le cœur de métropole produit désormais la quasi-intégralité de ses espaces d'habitat en renouvellement, la grande couronne continue de recourir largement aux extensions urbaines pour développer ses activités résidentielles. Les bourgs, villages et hameaux, qui produisent les 4/5 de leurs espaces d'habitat en extension, ne voient d'ailleurs pas cette part se réduire depuis 2012. Quoi qu'il en soit, l'analyse systémique de l'intensification à l'échelle francilienne reste limitée compte tenu du délai d'observation.

Les nouveaux espaces à vocation économique, s'ils se font toujours majoritairement en extension au sein de la région, tendent à s'inscrire davantage dans une logique de renouvellement urbain. C'est particulièrement le cas sur les territoires des bourgs, villages et hameaux, où la part de surfaces en renouvellement a significativement augmenté entre 2012 et 2017 (IAU 2018).

En cœur de métropole, territoire où l'intensification des fonctions est la plus avancée, la hausse des densités urbaines appelle des points de vigilance. Malgré une augmentation des espaces verts urbains depuis 2012, les disparités entre les communes persistent, sans toutefois s'aggraver. Les communes

carencées en espaces verts, qui font l'objet d'efforts réels en faveur des espaces ouverts, restent lourdement sous-équipées, dans un contexte d'accroissement significatif de la population.

De manière générale, l'urbanisation se développe à proximité des transports, tant autour des quartiers de gares existantes qu'en projet.

OBJECTIF 5 : PRESERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES

Ce que prévoit le SDRIF : les espaces agricoles, boisés, naturels ainsi que les espaces de nature en ville, appelés plus globalement espaces ouverts, et les continuités entre ces espaces sont à préserver ou restaurer. Il s'agit de pérenniser un fonctionnement en système des espaces ouverts franciliens. Les espaces ouverts contribuent à la qualité de vie en Île-de-France, en assurant à la fois des fonctions économiques (production, valorisation touristique), environnementales (support de biodiversité, prévention des risques, rafraîchissement) et sociales (facteur de calme, de ressourcement). Le maintien de leur fonctionnalité passe par la préservation des espaces et des continuités qui les relient entre eux (écologiques, agricoles, boisées, liaisons vertes).

Objectifs spécifiques

- 5.1 Limiter la consommation d'espaces ouverts
- 5.2 Garantir le fonctionnement des espaces ouverts
- 5.3 Faire entrer la nature en ville

5.1 Limiter la consommation d'espaces ouverts

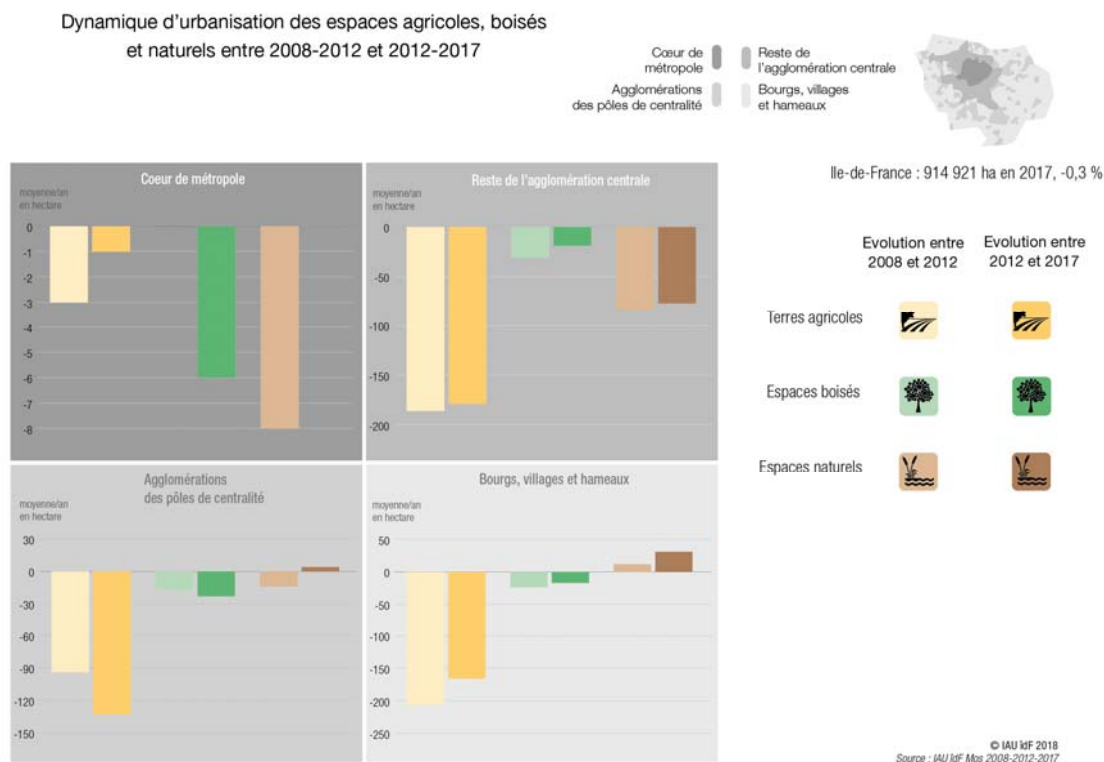
Ce que prévoit le SDRIF : la priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espace et à l'optimisation du tissu urbain existant. Le SDRIF limite les extensions urbaines à 1315 ha/an au maximum jusqu'à l'horizon 2030, soit un plafond de 29 000 hectares entre 2008 et 2030.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

La consommation d'espaces ouverts est de 588 ha/an entre 2012 et 2017, soit une baisse annuelle moyenne de 10% par rapport à 2008 - 2012
 Source : IAU IDF MOS 2017

Evolution générale

Entre 2012 et 2017, la région témoigne d'une baisse du rythme de la consommation des espaces agricoles, boisés et naturels, dans la continuité de la période précédente. En moyenne, ce sont 588 hectares/an qui ont été urbanisés, contre 655 hectares/an entre 2008 et 2012. C'est donc plus de deux fois moins que le potentiel d'urbanisation maximum mentionné au SDRIF.



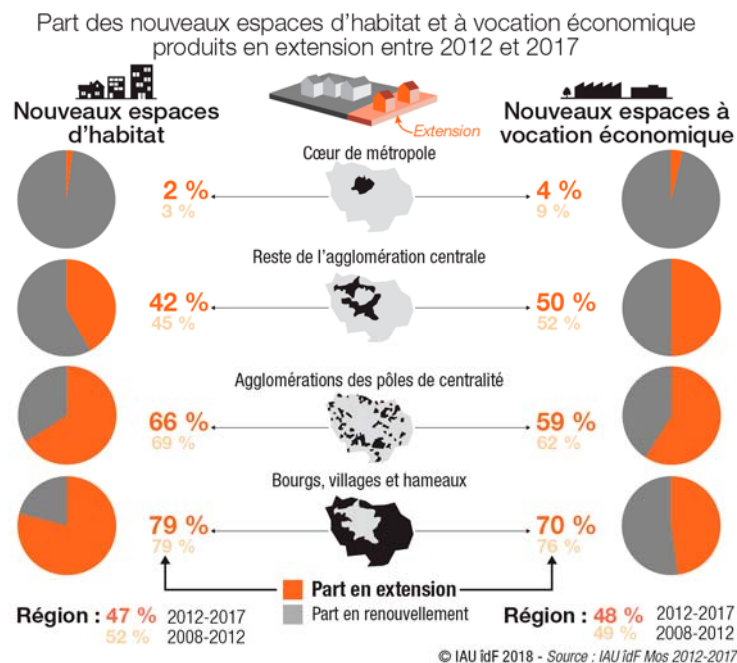
La diminution de la dynamique de consommation de ces espaces se confirme donc depuis 2008, mais peut encore être imputée en partie aux effets de la crise. Pour rappel, l'urbanisation des espaces ouverts comptait pour plus de 1200 hectares/an sur la période 2003 – 2008. Si la baisse s'applique à l'ensemble des espaces ouverts, elle s'observe plus ou moins fortement selon les types d'espaces.

Ainsi, la consommation d'espaces ouverts se fait toujours largement au détriment des terres agricoles, lesquelles représentent 80% des espaces ouverts consommés. Si cette consommation est en adéquation avec le SDRIF, qui prévoit l'urbanisation sur les terres agricoles, le nombre d'hectares consommés annuellement n'a toutefois pas baissé entre les deux périodes. Sont ensuite mobilisés les espaces boisés puis les espaces naturels, mais dans une proportion bien moindre à celle observable sur la période 2008 – 2012.

Evolution par territoire

Si la consommation d'espaces ouverts se fait toujours pour moitié en dehors de l'agglomération centrale (48%), ce territoire a accueilli 14% des habitants nouveaux franciliens entre 2014 et 2015 (ORF, 2018).

Il est par ailleurs à noter de nouvelles dynamiques depuis 2012. Parmi celles-ci, l'augmentation de la contribution des agglomérations des pôles de centralité dans la consommation régionale, soit une polarisation du développement urbain. En effet, seuls ces territoires ne sont pas concernés par une baisse de leur consommation annuelle d'espaces ouverts. Ils enregistrent même une hausse sensible de la mobilisation de leurs terres agricoles (+40%), quand dans le même temps les territoires relevant de l'entité « bourgs, villages et hameaux » réduisent leur poids dans la consommation des terres agricoles, et plus globalement des espaces ouverts (1/4 de la consommation entre 2012 et 2017 contre 1/3 lors de la période précédente).

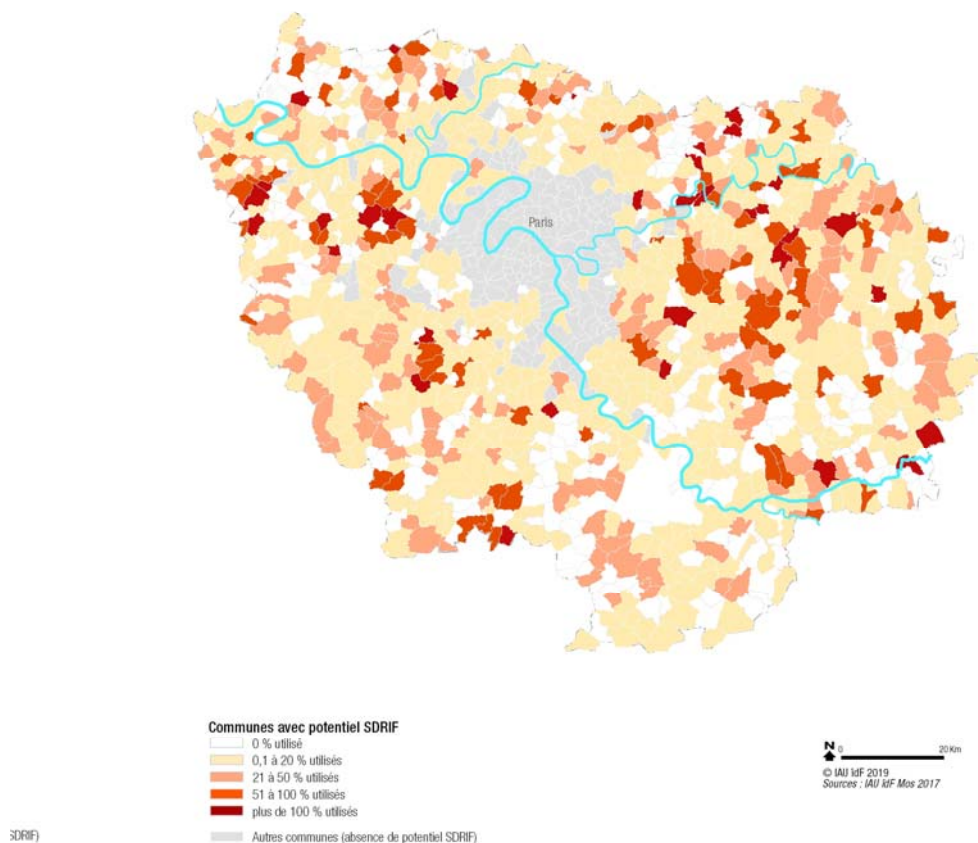


Par ailleurs, la part des nouveaux espaces d'habitat en renouvellement augmente considérablement sur la région : pour la première fois, leur développement se fait majoritairement en renouvellement urbain (53% des apparitions entre 2012 et 2017 contre 48% entre 2008 et 2012). Cette évolution est particulièrement visible au sein des agglomérations des pôles de centralité et sur l'agglomération centrale (hors cœur de métropole). Recouvrant la majeure partie de la ceinture verte, ces territoires sont stratégiques pour le développement urbain de la région.

Les nouveaux espaces à vocation économique tendent eux aussi à s'inscrire de manière croissante dans une logique de renouvellement. C'est notamment le cas au sein des bourgs, villages et hameaux, où la part de nouveaux espaces à vocation économique produits en renouvellement augmente de manière significative (mais elle reste stable pour les nouveaux espaces d'habitat). Le cœur de métropole produit la quasi-totalité de ses nouveaux espaces d'habitat et à vocation économique en renouvellement urbain, mais n'est pas affecté par une baisse de ses espaces ouverts pour autant.

Enfin, la carte du niveau d'utilisation du potentiel d'extension urbaine offert par le SDRIF à horizon 2030 fait état d'une dynamique générale de mobilisation. Il convient toutefois d'être vigilant vis-à-vis des informations renseignées sur la carte : retraçant la consommation d'espace entre juillet 2012 et juillet 2017, elle prend en compte les extensions réalisées avant l'approbation du SDRIF (entre juillet 2012 et décembre 2013 donc). Par conséquent, les tendances retracées ci-dessous peuvent exagérer le niveau d'utilisation du potentiel accordé par le SDRIF. Une étude approfondie de la consommation du potentiel régional, annexée au présent document, invite d'ailleurs à relativiser le caractère alarmant des cas potentiels de surconsommation à l'échelle communale. Elle fait état d'une dynamique de mobilisation plutôt vertueuse, cohérente vis-à-vis de la temporalité liée à la mise en œuvre du Schéma directeur. Ainsi, la campagne 2017 du mode d'occupation du sol a ainsi permis d'estimer à 2294,8 ha la consommation du potentiel SDRIF, soit 8% du potentiel total, sur le premier cinquième d'application du Schéma.

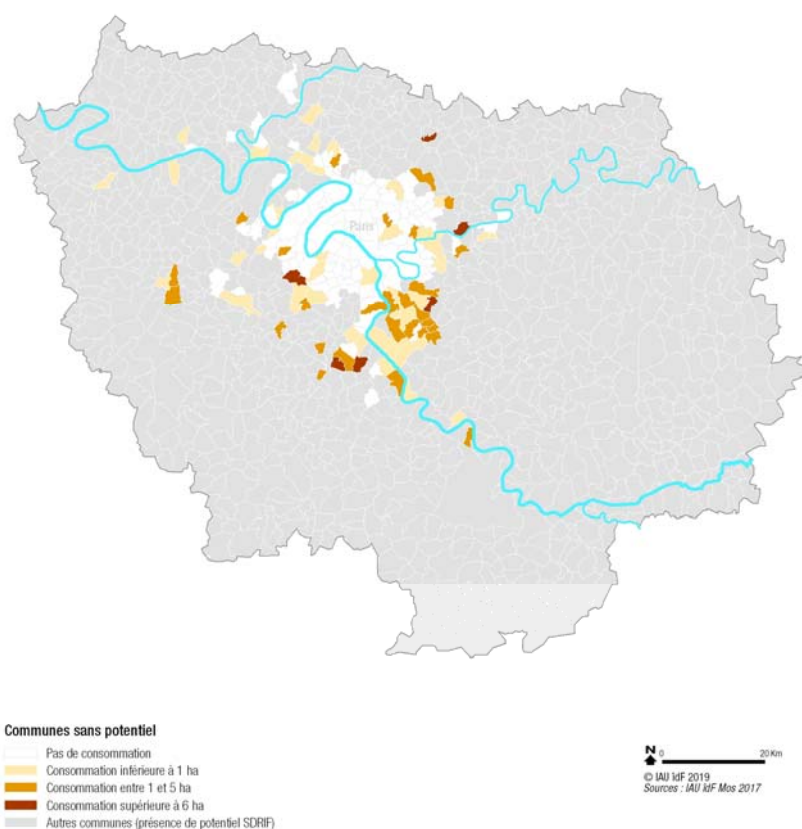
Communes avec potentiel SDRIF : état des lieux 2017



Quoi qu'il en soit, la carte fait clairement ressortir les communes de la ceinture verte, et plus généralement les communes situées aux franges de l'agglomération urbaine. Elle vient confirmer le rôle stratégique de ces territoires, soumis à une forte pression urbaine. Le département de la Seine-et-Marne est caractérisé par une forte dynamique de mobilisation du potentiel SDRIF sur cette période : il a accueilli près de la moitié des extensions urbaines régionales entre 2012 et 2017. Vient ensuite le département de l'Essonne qui, s'il compte pour 15% de la surface régionale, a accueilli 20% des extensions franciliennes. En revanche, les agglomérations des pôles de centralité ne ressortent pas particulièrement sur la carte.

Par ailleurs, des communes dépourvues de potentiel d'extension ont tout de même eu recours à des extensions urbaines entre 2012 et 2017 (avec cette même vigilance quant aux extensions réalisées entre juillet 2012 et décembre 2013, à laquelle il faut ajouter les effets du délai de 3 ans de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF, les zones AU inscrites avant 2013, et la marge de manœuvre accordée par le Schéma directeur). Réparties pour l'essentiel à la périphérie du cœur de métropole, elles recourent également le périmètre de la ceinture verte francilienne. Leur mobilisation urbaine en extension est estimée à 129,9 hectares sur la période.

Communes sans potentiel SDRIF : état des lieux 2017



Éléments de mise en œuvre

Orientations du SDRIF

Le SDRIF décline plusieurs orientations réglementaires afin de répondre à l'objectif de limitation de la consommation d'espaces ouverts. La préservation des espaces boisés et naturels, affirmée sous forme d'aplots sur la carte de destination générale du territoire, contribue efficacement à la réduction de la consommation de ces espaces (cf. analyse réglementaire 3.4.1). La mise en place de fronts urbains et la spatialisation des nouvelles extensions concourent à la meilleure localisation du développement urbain, en continuité des espaces urbanisés existants (3.1.1 et 2.3.1). Néanmoins, l'analyse des avis de l'IAU sur les PLU arrêtés plaide pour une vigilance accrue quant à la problématique de la consommation d'espaces ouverts, qui pose toujours question dans des documents d'urbanisme locaux.

Action régionale

L'impératif de limitation de la consommation d'espaces ouverts est présent également dans de nombreuses politiques régionales. Plus d'une politique sur deux, parmi celles qui sont analysées dans le cadre de l'évaluation programmatique du SDRIF, a pris en compte cet objectif de façon plus ou moins directe. Parmi celles-ci, citons le Pacte agricole, l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants, la Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région, etc. Les champs thématiques couverts sont larges (environnement, aménagement, agriculture, habitat, etc.), témoignant d'une bonne appropriation régionale.

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et le Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement relaient également cet objectif.

Autres outils

Plusieurs lois ont depuis les années 2000 renforcé les exigences de maîtrise de consommation foncière vis-à-vis de la planification de l'urbanisme (lois SRU, Grenelle, ALUR, etc.).

En outre, l'Agence des espaces verts d'Ile-de-France contribue à la mise en œuvre de l'objectif, notamment par la mise en place de Périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF). Ces périmètres reposent sur un accord passé entre une ou plusieurs communes, l'AEV et la Région. Les PRIF se situent principalement en ceinture verte, là où les enjeux se font le plus sentir en matière de préservation des espaces ouverts.

Conclusion

Entre 2012 et 2017, 588 hectares/an en moyenne ont été urbanisés, soit plus de 2 fois moins que le plafond accordé par le SDRIF. Point de vigilance, le rythme de consommation de terres agricoles reste stable voire en augmentation sur certains territoires, notamment dans les agglomérations des pôles de centralité. Les orientations réglementaires du SDRIF vont dans le sens d'une réduction de la consommation d'espaces ouverts, dont la tendance a été amorcée à partir des années 2000. Les chiffres actuels ne permettent cependant pas un recul nécessaire pour saisir amplement les effets du SDRIF. Toutefois, le Schéma directeur concourt fortement à la diffusion globale du principe d'intensification urbaine, et a un rôle dans la part croissante du renouvellement dans la fabrique de la ville, rôle que le temps permettra de mieux caractériser.

Les orientations réglementaires sont des instruments efficaces pour limiter la consommation d'espaces ouverts et surtout mieux maîtriser le développement urbain, mais doivent faire l'objet d'une attention particulière car pas toujours respectées dans les documents d'urbanisme de rang inférieur.

5.2 Garantir le fonctionnement des espaces ouverts

Ce que prévoit le SDRIF : le maintien ou la restauration des liaisons entre les espaces ouverts sont des priorités. On veillera à ne pas morceler les espaces ouverts, et à ne pas cloisonner les forêts et espaces agricoles par l'urbanisation. Des rétablissements fonctionnels sur les principales infrastructures sont à aménager.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Les espaces ouverts urbains se maintiennent dans le cœur de métropole entre 2012 et 2017

Source : IAU IDF MOS 2017

Les espaces agricoles, boisés et naturels supérieurs à 2 500 hectares, sont préservés entre 2012 et 2017. Il est néanmoins trop tôt pour se prononcer sur la dynamique de morcellement des espaces ouverts d'une superficie inférieure à 2 500 hectares.

Eléments de mise en œuvre

Afin de garantir le fonctionnement des espaces ouverts, le SDRIF prévoit le maintien des espaces agricoles, boisés et naturels, verts et de loisirs, mesures efficacement traduites localement (cf. analyse réglementaire 3.3 et 3.4). Il introduit également des continuités à préserver sur ces espaces, matérialisées sur la CDGT par des flèches vertes. Ces continuités, si elles sont bien identifiées dans les documents d'urbanisme locaux, sont parfois insuffisamment accompagnées de mesures de protection ou de valorisation, pouvant fragiliser leur rôle à terme (cf. analyse réglementaire 3.5.1), notamment car la représentation sous forme de segments dans le SDRIF ne permet pas toujours d'identifier la dimension supra-communale.

Les quartiers aménagés dans le cadre de l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants déclinent directement cet enjeu en affichant un objectif de « résorption des coupures urbaines ». Au-delà, les politiques régionales qui, comme le Plan vert, la SRFB, le Pacte agricole promeuvent l'utilisation économe des espaces, le maintien d'espaces de nature ou préviennent le mitage des terres agricoles, auront indirectement pour conséquence d'assurer le bon fonctionnement des espaces ouverts.

Par ailleurs, le SDRIF intègre les « segments des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional » du SRCE. Le fonctionnement des espaces ouverts (espaces agricoles, naturels, boisés, espaces verts et de loisirs) fait en effet l'objet de mesures de protection au niveau régional dans le cadre du SRCE dont c'est la première finalité. Les continuités écologiques au sens du SRCE (zones écologiques les plus fonctionnelles) excluent en grande partie l'espace urbain, alors que dans le SDRIF, la définition plus large des continuités (écologiques, liaisons vertes, etc.) permet d'intégrer des orientations relatives à la biodiversité en ville et à la mixité des fonctions urbaines. En ce sens, le SDRIF est complémentaire au SRCE. Le SRCE identifie les composantes de la trame verte et bleue – notion introduite par la loi Grenelle II de 2010- et son plan d'action associé consiste notamment à lever les éléments de fragmentation (obstacles et points de fragilité) pour retrouver le bon fonctionnement des espaces ouverts naturels. Notons enfin que le SRCAE prône « la résilience des

écosystèmes face aux effets du changement climatique » et que le PDUIF est compatible avec le SRCE.

L'AEV contribue à la mise en œuvre de l'objectif, notamment au travers de la gestion des Réserves naturelles régionales (RNR). Ces réserves constituent des « outils de préservation de la biodiversité francilienne par la protection des zones remarquables » et tiennent lieu de « réseau d'espaces naturels ordinaires et d'exception » (fascicule 5 du SDRIF, p. 48).

Conclusion

Le SDRIF joue un rôle essentiel dans le maintien des espaces ouverts et la limitation de leur morcellement. En limitant les possibilités d'extension urbaine, dont certaines sont cartographiées sur la CDGT, le schéma oriente ainsi l'urbanisation sur les secteurs les moins préjudiciables pour le fonctionnement des espaces ouverts. Les continuités et liaisons identifiées sur la CDGT, si elles participent à la fonctionnalité de ces espaces, mériteraient un accompagnement plus poussé dans les documents d'urbanisme locaux.

5.3 Faire entrer la nature en ville

Ce que prévoit le SDRIF : la présence d'espaces ouverts urbains (espaces verts et boisés publics, jardins, coeurs d'îlots, friches, mails plantés ...) doit être favorisée. Les espaces verts existants doivent être préservés et de nouveaux doivent être créés prioritairement dans les territoires carencés. L'ensemble doit être relié par un réseau de liaisons vertes.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Evolution générale

Entre 2012 et 2017, les surfaces occupées par des espaces ouverts urbains ont progressé de 29 hectares/an sur l'Île-de-France. Cette tendance contraste avec la période 2008 – 2012, durant laquelle la région était déficitaire de 146 ha chaque année. Mais elle traduit davantage une diminution significative du rythme de disparition d'espaces ouverts urbains qu'une forte dynamique d'apparition. Par ailleurs, les nouvelles apparitions d'espaces ouverts urbains se font davantage en renouvellement, même si la part d'extension reste majoritaire.

En termes de gestion des espaces publics (voirie, espaces verts, cimetières et terrains de sport), il faut souligner la progression, sur l'ensemble de la région, du passage au zéro pesticide dangereux pour l'environnement par les services municipaux. Pour autant, si de nombreuses communes n'utilisent plus de produits phytosanitaires de synthèse sur les espaces verts et la voirie depuis l'entrée en vigueur de la loi Labbé (au 1^{er} janvier 2017), elles restent encore nombreuses à en utiliser dans les cimetières, espaces non concernés par la loi.

52 % des communes pour lesquelles la donnée est disponible ont encore recours à des produits dangereux pour l'environnement (produits de biocontrôle autorisés par la loi Labbé) sur au moins un des espaces publics dont elles ont la gestion en novembre 2018, même si la plupart ont entrepris une démarche de réduction de leur usage. 36 % des communes franciliennes sont désormais à zéro pesticide total sur l'ensemble de leurs espaces.

Par ailleurs, plus d'un quart des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional ont été réalisés à la date de 2018.

Evolution par territoire

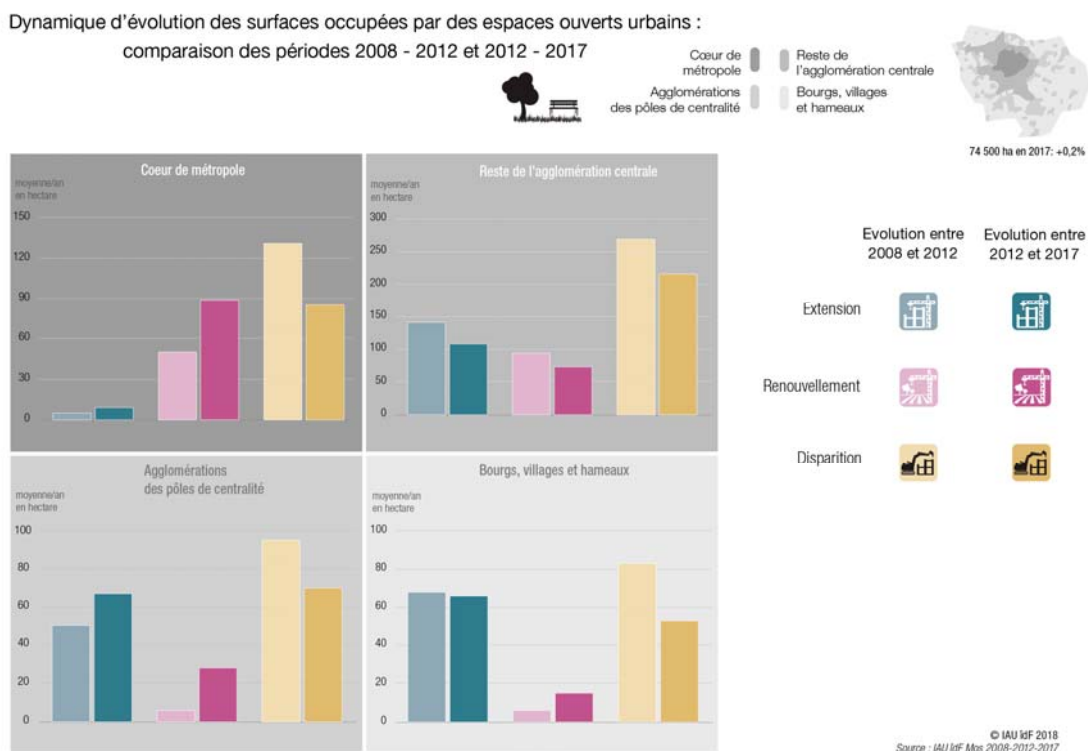
La question de l'offre en espaces ouverts reste problématique sur le cœur de métropole, où se concentre la totalité des communes disposant de moins de 10% d'espaces ouverts. Sont concernés 6 arrondissements parisiens et 12 communes de petite couronne, un chiffre stable par rapport à la situation qui prévalait avant l'approbation du SDRIF.

Néanmoins, ce territoire bénéficie désormais d'une légère progression annuelle de son nombre d'hectares d'espaces ouverts urbains, soit une rupture après des années de baisse constante (77ha/an

disparus en moyenne entre 2008 et 2012). En conséquence, le cœur de métropole a réussi à maintenir son nombre d'espaces ouverts urbains entre 2012 et 2017, essentiellement par des opérations de renouvellement.

En revanche, la dynamique est moins favorable dans le reste de l'agglomération centrale, qui continue de voir sa surface d'espaces ouverts urbains diminuer chaque année (-1% de surfaces ouvertes urbaines entre 2012 et 2017).

En dehors de l'agglomération centrale, outre une part beaucoup plus importante de renouvellement dans les apparitions d'espaces ouverts, il est à souligner la nette diminution du rythme de disparition des espaces ouverts urbains.



Eléments de mise en œuvre

Le SDRIF prévoit la création et le maintien des espaces verts et des liaisons vertes, notamment dans les communes disposant de moins de 10% d'espaces ouverts. En parallèle, il vise l'atteinte de 10m² d'espaces verts ouverts au public dans les communes carencées et la création d'espaces verts et de loisirs d'intérêt régional. Si les documents d'urbanisme limitent efficacement la disparition d'espaces ouverts en respect du SDRIF (cf. analyse réglementaire 3.3.1 et 3.4.1), la réduction du déséquilibre dans les communes les plus carencées reste peu engagée.

Des politiques régionales affichent cet objectif :

- le Plan vert dont l'une des orientations vise à concevoir et aménager des espaces favorables à la biodiversité,
- le Contrat d'aménagement régional qui dans le domaine de l'environnement entend préserver la nature et la biodiversité,
- l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants avec des quartiers qui privilégient la construction de la ville sur la ville et promeuvent la résorption des coupures urbaines, l'amélioration de la trame paysagère, le développement de l'agriculture urbaine et des jardins partagés, la gestion écologique des espaces,
- le Pacte agricole de manière indirecte, avec l'agriculture urbaine.

Avec cet objectif, centré sur la renaturation en milieu urbain, une convergence est bien-sûr observée avec le SRCE qui entend favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme et développer une nouvelle approche de la nature en ville, fondée sur la fonctionnalité des éléments qui la composent (sol, eau, air, règnes végétal et animal).

L'objectif de renaturation est présent de manière plus indirecte dans le SRCAE qui valorise la prise en

compte des effets du changement climatique dans l'aménagement urbain. Enfin notons que le PDUIF est également cohérent avec cet objectif.

En outre, le Conseil Régional a adopté à l'unanimité la charte « **sans perturbateurs endocriniens** » le 22 novembre 2018. Elle implique à terme la restriction de l'usage de produits phytosanitaires et biocides au sein des collectivités franciliennes.

Conclusion

La superficie des espaces ouverts urbains augmente dans la région depuis 2012, après une période de disparition croissante, même s'il est trop tôt pour évaluer le rôle précis du SDRIF sur cette question. Le cœur de métropole connaît également une dynamique positive, et voit sa superficie d'espaces ouverts urbains augmenter de 13 ha/an en moyenne. Néanmoins, la situation des communes les plus carencées, sans se dégrader, se maintient malgré les orientations réglementaires visant à rééquilibrer leur offre. Malgré cela, le Schéma directeur, en affirmant le maintien et le développement des espaces ouverts, contribue efficacement à leur protection.

Conclusion générale : une préservation croissante des espaces ouverts, à confirmer dans les années à venir

La préservation des espaces ouverts et des paysages est un objectif largement identifié en Ile-de-France, tant par les acteurs de l'aménagement que par les élus locaux. En témoigne sa diffusion dans les documents d'urbanisme locaux.

En 2018, cinq ans après l'approbation du SDRIF, la dynamique de consommation des espaces ouverts s'inscrit en continuité du ralentissement amorcé au début des années 2000. Les dernières tendances attestent d'une réduction marquée du rythme de disparition des espaces boisés et naturels, lesquels revêtent des fonctions environnementales, sociales et économiques.

Cette évolution traduit un ralentissement général des apparitions liées aux activités résidentielles et économiques, mais également la progression de la part du renouvellement urbain dans la fabrication urbaine.

Néanmoins, on assiste depuis très récemment à une forte reprise de la dynamique de construction de logements et de surfaces dédiées aux activités économiques, dont les conséquences pour le territoire francilien ne sont pas encore observables. Elle pourrait nuancer la tendance de fond de réduction de l'étalement urbain.

Cette hypothèse appelle à une vigilance accrue dans les documents d'urbanisme dans le futur, notamment dans les territoires des agglomérations des pôles de centralité. Elle est d'autant plus nécessaire que l'urbanisation continue de se faire au détriment des terres agricoles, le rythme d'urbanisation de ces espaces n'ayant pas ralenti au cours des dernières années.

OBJECTIF 6 : GARANTIR UN SYSTEME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITE

Ce que prévoit le SDRIF : le schéma vise à refaire du réseau de transports collectifs un atout premier pour la région Île-de-France. Des solutions durables sont privilégiées :

- développer rapidement et équitablement le réseau de transports collectifs et plus généralement les modes alternatifs aux véhicules particuliers ;
- traiter les points durs de congestion et faire évoluer l'usage du réseau viaire, notamment vers un partage plus équilibré de la voirie.

Objectifs spécifiques

- 6.1 Fluidifier et viabiliser les réseaux métropolitains
- 6.2 Structurer des bassins de déplacement
- 6.3 Améliorer l'ouverture au niveau national et international

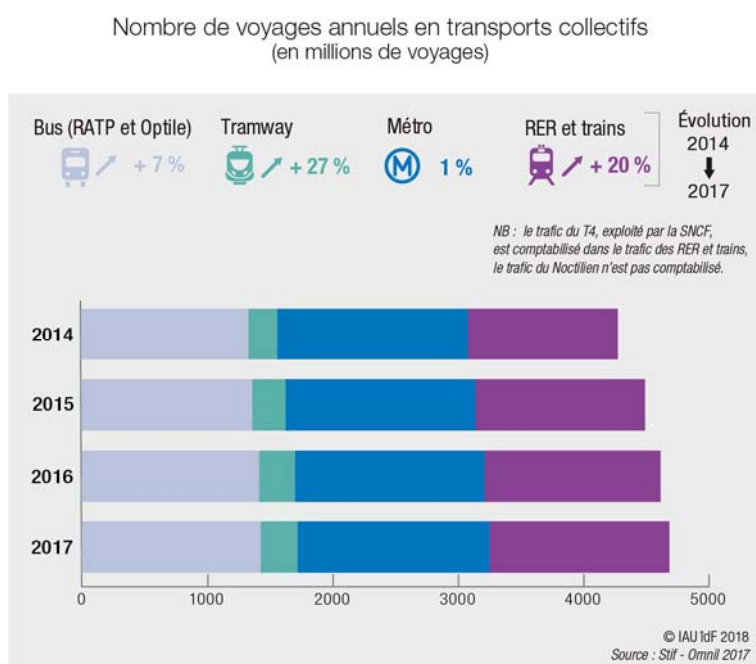
6.1 Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains

Ce que prévoit le SDRIF : Pour permettre et accompagner le développement de l'Île-de-France, le réseau structurant doit être renforcé et développé à court, moyen et long termes. Pour y parvenir, le réseau de transports inscrit dans le SDRIF s'appuie sur plusieurs chantiers :

- fiabilisation et optimisation des RER et du réseau ferré existant ;
- développement du réseau de métros par la réalisation du métro automatique du GPE et le prolongement de certaines lignes existantes ;
- aménagement d'un réseau de voies rapides apaisées et multimodales et mise en œuvre de nouveaux principes d'exploitation du réseau routier à caractère magistral.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Depuis l'approbation du SDRIF, le développement et l'amélioration des réseaux métropolitains sont tirés par l'offre de transports collectifs, qui s'est étoffée. A titre d'exemple, entre les années 2016 et 2018, ce sont 29 km de réseau supplémentaires qui ont été créés (Ile-de-France Mobilités). Cette consolidation concerne particulièrement le réseau ferré, lequel a bénéficié de la mise en service de prolongements de lignes de métro, du prolongement de lignes de tramway (tram 6 entre Vélizy et Viroflay) ou de la mise en service de nouvelles lignes (tram 11 Express entre le Bourget et Epinay) et de la création de nouvelles gares (Gare Rosa Parks sur la ligne E).



Le nombre de passagers transportés continue sa progression régulière. En 2017, le trafic voyageurs de la RATP a enregistré 3,3 milliards de passagers, soit 2,2% de plus par rapport à 2016. Le nombre de voyageur annuel total a également fortement augmenté, passant de 4,2 milliards lors de l'approbation du SDRIF à 4,7 milliards en 2017 (Ile-de-France Mobilités).

Cette croissance est surtout portée par les réseaux ferrés, lesquels ont bénéficié entre 2014 et 2017 d'une hausse de 9% de leur fréquentation. Elle s'explique notamment par la dynamique de développement urbain le long des lignes de gare bien desservies et par l'attractivité des forfaits « toute zone ».

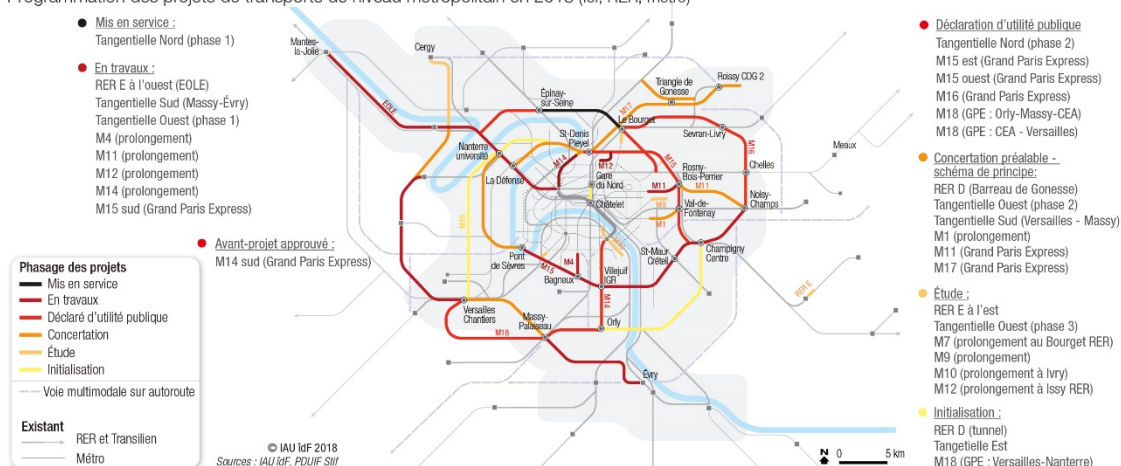
Néanmoins, plusieurs projets de prolongement ou de création de lignes ont pris du retard en raison de difficultés financières ou techniques. C'est par exemple le cas de la ligne de métro 14, dont la mise en service du prolongement, initialement annoncée pour 2017, a été repoussé à 2020. Le Grand Paris Express voit également son calendrier retardé, de deux ans sur le tronçon sud de la ligne 15 et jusqu'à

5 ans sur les tronçons est et ouest. La ligne 18, qui doit relier Nanterre à l'aéroport d'Orly, ne desservira le Plateau de Saclay qu'en 2027, soit 3 ans de plus que l'échéance initiale.

Il peut en résulter sur certains territoires une inadéquation de l'offre de transports avec le développement urbain, pouvant contrarier certains objectifs du Schéma directeur, en particulier ceux visant à résoudre la crise du logement ou à intensifier les quartiers de gare. En effet, face à des situations de grande saturation des transports, certaines collectivités décident de limiter leur offre de logements, ou du moins de la subordonner à l'arrivée des projets de transports.

Le réseau routier se modernise également, par des opérations de rénovation (poses de revêtements anti-bruit le long des autoroutes) et d'aménagement du réseau (poursuite de l'aménagement de la Francilienne, aménagement des échangeurs de Pleyel et de Porte de Paris sur l'A1/A86, etc.). Elles visent avant tout à fluidifier le trafic routier.

Programmation des projets de transports de niveau métropolitain en 2018 (fer, RER, métro)



Éléments de mise en œuvre

Le Schéma directeur prévoit le développement et la poursuite de l'aménagement du réseau structurant de transports. Ces orientations, qui viennent également en relai de la loi du Grand Paris et de l'accord sur le Nouveau Grand Paris notamment, font l'objet d'une bonne traduction dans les documents d'urbanisme (cf. analyse réglementaire 1.1.1).

L'attractivité des systèmes de transports est un enjeu qui figure dans le SRDEII : attirer les entreprises, investisseurs et talents en Ile-de-France et renforcer les services et infrastructures de transport et les équipements structurants ; dans la politique d'Aide aux territoires ruraux : offrir aux territoires ruraux des transports publics « dignes de ce nom » ; dans le Plan « Changeons d'air » : améliorer l'efficacité des transports collectifs. Y contribuent de façon indirecte le Plan vélo et le Plan anti-bouchons par le traitement des principaux points de dysfonctionnement du réseau routier, l'amélioration des rabattements, la complémentarité des modes.

L'objectif est également abordé dans des plans et schémas réglementaires : le PDUIF, au premier chef, fixe l'objectif de rendre les transports collectifs (réseau ferroviaire, métro, pôles d'échanges multimodaux) plus attractifs, comme avant lui le SRCAE qui s'appuie sur le PDUIF comme outil de réduction des émissions liées aux transports et à la mobilité, évoque la performance du réseau ferré ferroviaire et l'attractivité du réseau de bus.

Malgré les retards, la réalisation du Grand Paris Express devrait être achevée à l'horizon 2030, l'Etat ayant validé le nouveau calendrier du projet en février 2018. Le nouveau métro, plus grand projet d'aménagement d'Europe, nécessite un financement à hauteur de 35 milliards d'euros. Dans le cadre du CPER 2015-2020, l'État et la Région ont notamment décidé d'augmenter de 30 M€ chacun leur investissement pour le réseau routier francilien. Il doit permettre de réduire la congestion du trafic, par le contournement de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle par l'est ou des aménagements de l'autoroute A86. Entre 2014 et 2016, près de 10 nouveaux parcs relais ont été réalisés autour des gares et labellisés par Ile-de-France Mobilités, soit 43 parcs en 2016 sur le territoire régional. Ils facilitent le rabattement des Franciliens les plus éloignés vers le réseau ferré. La dynamique de création touche surtout la grande couronne, dont le Val-d'Oise.

Conclusion

Depuis l'approbation du SDRIF, l'offre du réseau métropolitain existante s'est développée et s'est améliorée, en particulier pour les transports en commun (RER, bus, etc.). L'arrivée programmée du Grand Paris Express, malgré des retards de calendrier, contribuera massivement à la poursuite de l'objectif. Au-delà de la dimension infrastructures et des emplacements à réserver, le Schéma directeur participe au projet d'ensemble en structurant l'urbanisation autour des gares et en veillant à la bonne insertion des infrastructures.

6.2 Structurer des bassins de déplacement

Ce que prévoit le SDRIF : l'objectif est de développer un ensemble de lignes de tramways et de transports collectifs en site propre (TCSP). La logique est de renforcer une offre de services permettant l'usage des modes alternatifs au sein de chaque bassin de vie, s'appuyant sur des lignes de transports collectifs performantes structurées autour des polarités d'emploi et des activités de la vie quotidienne et permettant un rabattement efficace sur les lignes structurantes.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

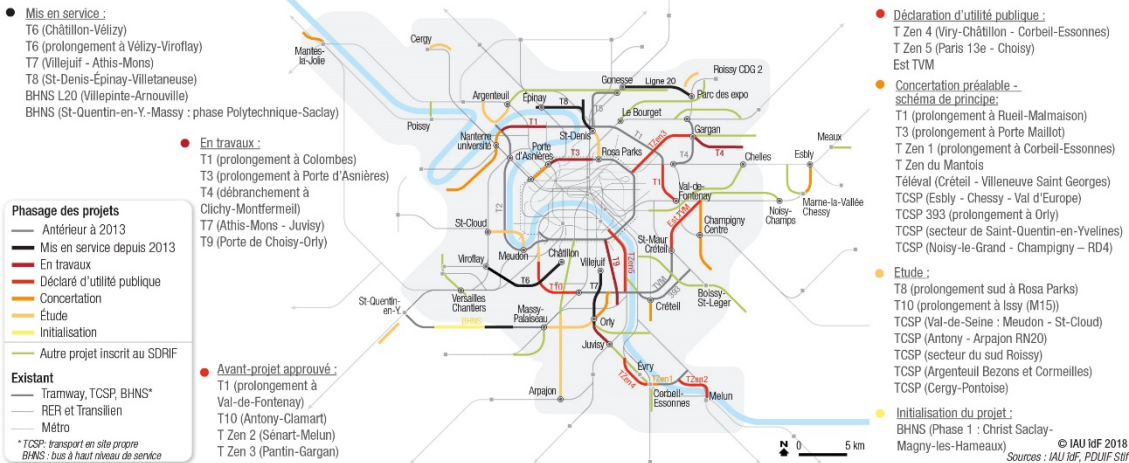
Parallèlement au développement du réseau ferré, l'offre en tramways et en transports collectifs en site propre s'est largement étoffée depuis 2013. De nouvelles lignes de tramway ont été mises en service dont la ligne 6 reliant Châtillon-Montrouge à Viroflay, ou encore le T8 entre Saint-Denis et Epinay-sur-Seine.

Le réseau de bus s'est également renforcé. Cette consolidation s'est accompagnée d'une très nette augmentation de voyages, notamment en grande couronne (+17% entre 2014 et 2017, Omnil 2018).

L'offre cyclable progresse également en Ile-de-France, appuyée sur la réalisation de lignes de tramways et de transports collectifs en site propre. Début 2016, le réseau cyclable s'étendait sur une longueur de plus de 5600 km en Ile-de-France, soit une progression de 60% par rapport à fin 2013. Le réseau cyclable structurant, qui prévoit à termes la réalisation de 4 400 km, était réalisé à cette date à hauteur de 42%. En outre, le développement du réseau national des véloroutes et voies vertes est bien avancé.

Malgré ce déploiement, des difficultés font toujours obstacles à la bonne structuration du réseau cyclable, en particulier la persistance de coupures au sein des parcours, l'hétérogénéité des aménagements et des services tant en qualité qu'en praticité ou encore la trop faible existence de tronçons terminaux d'accès à un pôle.

Programmation des projets de transports de niveau territorial en 2018 (tramway, TCSP, BHNS)



Eléments de mise en œuvre

Le SDRIF comprend plusieurs orientations réglementaires allant dans le sens d'une structuration des bassins de déplacement. Il prévoit l'intégration progressive des modes actifs et des transports collectifs sur le réseau à caractère principal et magistral, orientation globalement bien retranscrite dans les documents d'urbanisme puisque les boulevards urbains se généralisent et intègrent de manière croissante des transports collectifs et des aménagements pour modes actifs (cf. analyse réglementaire 1.1.3). Le développement d'itinéraires pour modes actifs trouve également une certaine résonance dans les documents d'urbanisme locaux, même si les liaisons entre les espaces d'habitat et les gares ne sont pas toujours suffisamment abouties (cf. analyse réglementaire 1.1.4).

De nombreuses politiques régionales interpellent, d'une façon ou d'une autre, la structuration de bassins de déplacements, notamment à travers la promotion de l'intermodalité :

- le SRDEII qui souligne que « les services associés aux infrastructures (information multimodale, gestion dynamique des routes, développement des véhicules connectés, co-voiturage, etc.) permettront à court et moyen termes une optimisation des modes de transport et de leur utilisation par les professionnels et les salariés, »
- les Aides aux territoires ruraux en offrant aux territoires ruraux des transports publics « dignes de ce nom »,
- le Plan « Changeons d'air » qui vise l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs et la mise en œuvre des projets inscrits dans les différents documents de contractualisation (PDUIF, CPER, plan de mobilisation),
- le Contrat d'aménagement régional, qui participe au financement d'aménagements en faveur des circulations douces,
- le Plan vélo,
- le Plan anti-bouchons par le traitement des principaux points de dysfonctionnement du réseau, l'amélioration des rabattements, la complémentarité des modes, etc.

D'autres politiques comme l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants, la Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région, la Stratégie Smart Industrie pourraient avoir une incidence plus indirecte sur les bassins de déplacement. S'y ajoutent le PDUIF, qui prône notamment de construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo, veut faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements et le SRCAE, qui entend développer l'usage des transports en commun et des modes actifs.

La première évaluation du PDUIF a permis de relever, dans les documents d'urbanisme adoptés depuis 2014, le bon respect des normes concernant la réalisation des places de stationnement dans les constructions neuves. C'est particulièrement le cas pour les normes plafond des immeubles de bureaux, permettant de favoriser le recours aux transports en commun dans les déplacements domicile-travail.

Concernant le stationnement pour les vélos, le programme Véligo, financé par Ile-de-France Mobilités et la SNCF, met en place des espaces sécurisés à proximité des gares ou stations franciliennes. 98 gares en sont actuellement pourvues, pour un total de 6 000 places. Ile-de-France Mobilités a pour objectif de proposer 20 000 places de stationnement en 2021.

La Région finance également des études pour soutenir l'ingénierie locale en termes d'accessibilité et d'aménagements cyclables.

Afin d'en favoriser l'usage, Ile-de-France Mobilités prévoit le déploiement de 10 000 vélos à assistance électrique sur l'ensemble de la région à partir de septembre 2019.

Conclusion

L'Ile-de-France, et particulièrement la petite couronne, bénéficie depuis quelques années d'une meilleure structuration de ses bassins de déplacement. En témoigne le développement de l'offre en tramway, bus et vélo. En renforçant la compacité urbaine, la maîtrise de l'urbanisation diffuse et l'intensification des polarités urbaines, le Schéma directeur participe au développement de l'usage des transports en commun et des modes actifs. L'inscription dans les documents d'urbanisme de l'orientation visant à intégrer les modes actifs et les transports collectifs sur le réseau à caractère principal et magistral est également un vecteur de poursuite de l'objectif de structuration des bassins de déplacement.

6.3 Améliorer l'ouverture au niveau national et international

Ce que prévoit le SDRIF : les objectifs sont de maîtriser le développement du transport aérien, de compléter le réseau à grande vitesse et de développer son accès.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

101,5 millions de passagers en avion en 2017, +9% par rapport à 2014

2,3 millions de tonnes de fret transportées en 2017, +15% par rapport à 2014

Source : ADP

Depuis l'approbation du SDRIF, le trafic aéroportuaire continue sa progression, tant en nombre de passagers qu'en tonnes de fret transportées. Le trafic de passagers a d'ailleurs franchi la barre des 100 millions en 2017, soit une hausse de près de 10% en comparaison avec l'année 2014.

Les projets de niveau de desserte national ou international inscrits au SDRIF, étant donné leur importance et leur portée globale, s'inscrivent dans un temps long. Par conséquent, les 3 ans qui séparent le processus d'évaluation de la phase suivie – laquelle avait livré une carte de la situation en 2015 – sont trop courts pour observer d'éventuels changements ou avancées dans la programmation de ces projets.

Programmation des projets de transports de niveau national et international en 2018



Par ailleurs, les projets de liaisons en transports en commun des aéroports restent d'actualité : prolongement de la ligne 14 du métro, lignes 17 et 18 du Grand Paris Express, CDG Express.

Éléments de mise en œuvre

Le SDRIF fait figurer sur la CDGT les réseaux de transports collectifs de niveau national et international existants et en projet. Il fixe également des orientations réglementaires spécifiques aux aéroports et aux aérodromes, visant à maintenir ces activités et à maîtriser les nuisances induites. Elles ont été globalement bien retranscrites dans les documents d'urbanisme (cf. analyse réglementaire 1.2.1), d'autant qu'elles relaient des dispositions réglementaires supérieures.

Quelques politiques régionales insistent sur l'amélioration de l'ouverture au niveau national et international, comme outil de compétitivité et d'attractivité. Pour le SRDEII, les équipements structurants, dont font partie les aéroports et les gares sont à conforter et à moderniser. Par ailleurs, le PDUIF rappelle qu'il faut « pouvoir répondre aux déplacements des visiteurs et au besoin d'accéder depuis tout point du territoire aux pôles d'intérêt régional (gares, aéroports, universités, grands centres hospitaliers, équipements de loisirs...) » (...) "C'est la prise en compte de ces différentes échelles dans les politiques de déplacement qui permettra de contribuer à accroître

l'attractivité économique de la région. ». Le SRCAE entend concilier l'ouverture nationale et internationale avec la limitation de l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires et promouvoir des offres alternatives à l'usage du transport aérien. Le réseau routier d'intérêt régional du Plan anti-bouchon intègre le réseau routier national dont la loi fixe qu'il est « d'intérêt national et européen ».

Malgré le développement des activités aéroportuaires, le couvre-feu et le plafonnement à 250 000 créneaux annuels mis en place sur l'aéroport d'Orly ont été maintenus. Des restrictions ont été appliquées pour les avions les plus bruyants à Roissy-Charles-de-Gaulle et de nouvelles procédures d'approches en « descente douce » sont expérimentées sur les vols de nuit, encadrées par l'Etat. Ces mesures, qui visent à limiter les nuisances – en particulier sonores – induites par les aéroports, s'inscrivent en cohérence avec le Schéma directeur.

Par ailleurs, afin de mieux maîtriser le développement du transport aérien, le groupe ADP procède à des travaux de modernisation et de restructuration de ses aéroports, afin d'optimiser leur fonctionnement (jonction des satellites sur le terminal 1 et jonction des terminaux 2B et 2D à Roissy, jonction Orly Ouest et Sud, etc.).

Conclusion

Dans un contexte d'accroissement rapide des flux liés au transport aérien, des efforts sont faits à l'échelle régionale pour maîtriser et optimiser un développement qui pourrait accroître les nuisances à terme. Le SDRIF a une faible portée sur cet objectif, du fait de la dimension nationale voire internationale des équipements qui y sont liés. Il garantit toutefois leur accessibilité et relaie efficacement les objectifs en la matière vis-à-vis des documents d'urbanisme locaux.

Conclusion générale : un développement majeur de l'offre de transports régionale

L'Ile-de-France est concernée par une diversification et un développement rapide de son offre de transports. Il en résulte une structuration croissante du réseau métropolitain, ainsi que l'émergence de nouvelles habitudes de déplacement.

Toutefois, si la part des transports en commun continue de progresser dans les déplacements domicile-travail des franciliens, la mobilité automobile individuelle conserve une place prépondérante. En 2015, près de 60% des personnes résidant dans une commune du reste de l'agglomération centrale utilisent toujours ce mode de transport pour rejoindre leur lieu de travail (RGP 2015).

Le maillage des réseaux de transports en commun se poursuit à l'échelle de la région et en particulier au sein de la petite couronne. Il devrait accroître la part des transports collectifs dans les déplacements dans les prochaines années.

Parmi les projets structurants à venir, le nouveau métro automatique du Grand Paris est une priorité absolue pour la Région et l'Etat. Il représente par conséquent l'essentiel des financements consacrés aux transports dans le cadre du CPER 2015-2020.

OBJECTIF 7 : GERER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES

Ce que prévoit le SDRIF : les ressources régionales sont à préserver : la production agricole et forestière est à pérenniser ; Un accès équitable et durable aux ressources en eau doit être assuré ; Un approvisionnement régional et/ou interrégional en matériaux est à garantir ; La perte de biodiversité au niveau régional et suprarégional doit être enrayée.

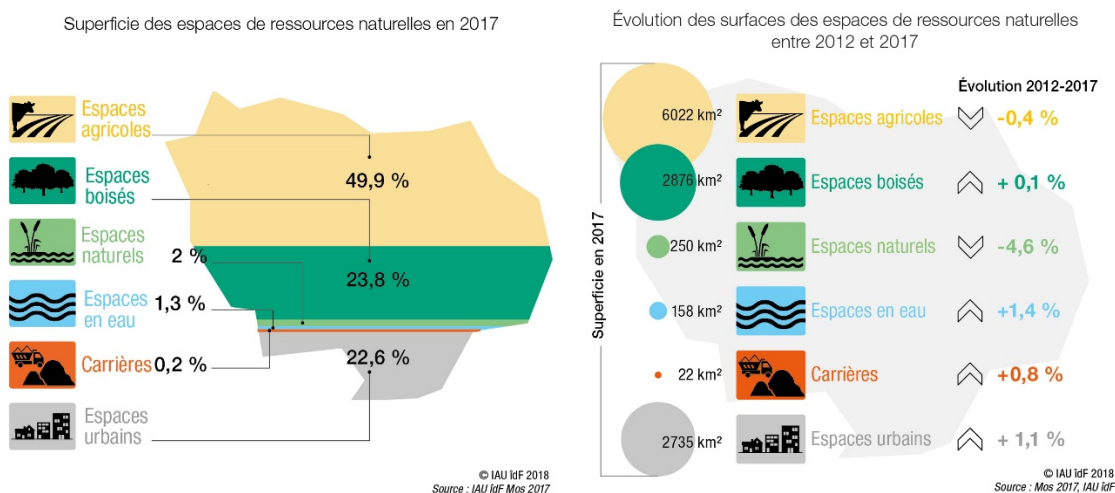
Objectifs spécifiques

- 7.1 Préserver la production agricole et forestière
- 7.2 Encourager un approvisionnement alimentaire durable
- 7.3 Préserver la ressource en eau
- 7.4 Gérer la ressource en matériaux

7.1 Préserver la production agricole et forestière

Ce que prévoit le SDRIF : la production agricole et forestière doit être pérennisée. L'activité agricole et ses filières sont à renforcer.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF



En 2017, les espaces agricoles occupent toujours 50% du territoire régional, sur une surface de 602 200 hectares. Cette dernière a été réduite de 0,4% par rapport à 2012 (soit une surface de 2 300 hectares), tendance globalement similaire à celle observée entre 2008 et 2012. Les grandes cultures occupent 91% de la surface agricole régionale. Le reste de l'agriculture se répartie sur de petites surfaces, dédiées à des activités de maraîchage, arboriculture, pépinière, horticulture, etc.).

Les espaces boisés représentent près du quart des surfaces régionales. A la différence des espaces agricoles, leur surface totale s'accroît depuis 2008. Entre 2012 et 2017, ces espaces ont ainsi progressé de 0,1% à l'échelle régionale.

En ce qui concerne la récolte en bois commercialisée, les tendances actuelles s'inscrivent dans le prolongement des évolutions observées depuis le début des années 2000. Ainsi, la part du bois d'œuvre, destiné à la construction ou à la rénovation, continue de diminuer au profit de la part du bois énergie. Cette baisse s'explique notamment par une forte demande francilienne pour le bois énergie d'une part (réseaux de chaleur, chaufferies biomasse), et par la diminution croissante du nombre de scieries d'autre part.

Le bois représente une alternative pour la construction, en particulier sur certains secteurs. La construction en bois d'œuvre (qui s'entend hors charpentes et isolation thermique par l'extérieur) est ainsi plus représentée sur le marché des bâtiments tertiaires et des grandes surfaces commerciales.

Concernant l'habitat collectif, modèle dominant en Ile-de-France, la construction bois reste très minoritaire car si de nombreuses initiatives ont démontré la faisabilité technique pour des immeubles sur plusieurs étages, la filière est encore trop peu structurée pour offrir des solutions techniques standardisées accessibles aux constructeurs. Une petite percée du bois dans la construction de maisons individuelle (secteur diffus) est toutefois notée. En effet, en 2011, le bois qui représentait 4,2% de ce marché en Ile-de-France a régulièrement progressé et s'établit à 8,5% en 2014 (sur un total de 5 100 logements tous systèmes constructifs).

Eléments de mise en œuvre

Le SDRIF contribue à cet objectif, à travers les orientations visant à préserver les espaces agricoles et boisés (cf. analyse réglementaire 3.2.1 et 3.3.1) et à exclure les installations, ouvrages et travaux autres que les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole ou forestière. Elles font dans l'ensemble l'objet d'une bonne traduction réglementaire au sein de l'échantillon analysé.

Les objectifs de préservation de la production agricole et de renforcement des filières agricoles du SDRIF convergent avec plusieurs politiques régionales : le Pacte agricole qui vise en particulier l'adaptation de l'agriculture afin qu'elle capte plus de valeur (plan pour l'élevage francilien et pour les filières agricoles d'origine Île-de-France, soutien à la production biologique) ; la politique de Doublement des aides aux territoires ruraux qui comporte un objectif de valorisation de l'activité agricole, de création de pôle d'excellence et de préservation des terres agricoles, l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants - agriculture urbaine - et enfin du SRDEII avec l'accompagnement des agriculteurs créateurs/repreneurs, et la promotion des circuits courts.

Le SRCAE comporte un axe « Agriculture » et vise notamment à développer des filières agricoles et alimentaires de proximité et préserver les espaces agricoles. L'une des orientations du SRCE concerne le milieu agricole et entend favoriser les pratiques agricoles respectueuses de la biodiversité, de la qualité de l'eau et des sols et de la fonctionnalité écologique.

Les objectifs qui se rapportent à la préservation de la production forestière font directement écho aux objectifs de la Stratégie régionale pour la forêt et le bois, mais également au Plan « Changeons d'air », qui soutiennent la création de la forêt de Pierrelaye et la valorisation de la biomasse forestière. Notons néanmoins que l'intensification de la production forestière peut, au prisme du SRCE, accroître le risque pesant sur la bonne conservation des qualités écologiques des forêts.

Depuis l'approbation du SDRIF, le soutien à l'activité agricole se renforce avec notamment la création de deux nouveaux territoires agriurbains (Roissy-Pays de France et Sud Seine Aval). Les programmes agriurbains permettent d'accompagner et de suivre le développement de projets agricoles en Ile-de-France. Ils couvrent en 2018 44% des surfaces agricoles identifiées au MOS.

Par ailleurs, les mesures agro-environnementales et climatiques, jusqu'alors limitées à certains territoires à enjeux spécifiques, se sont élargies en 2017 à l'ensemble des exploitants agricoles de la région. Elles permettent de maintenir les activités agricoles et d'encourager les changements. La démarche Leader, qui valorise l'émergence de solutions locales pour développer les territoires ruraux, a été reconduite sur la période 2014-2020, à hauteur de 6,2 millions d'euros (7 millions en 2007-2013).

En 2018, la création d'un fonds de portage foncier, initiée par l'AEV en partenariat avec la SAFER, devrait permettre de favoriser des opportunités foncières afin de faciliter l'installation de surface agricole à destination de nouveaux agriculteurs.

Conclusion

Malgré une tendance continue à la réduction des surfaces agricoles sur le territoire régional (-0,4% entre 2012 et 2017), les activités agricoles continuent de représenter un poids significatif dans l'occupation des sols (602 200 hectares, soit 50% du territoire) et dans le fonctionnement régional. Par ailleurs la surface des espaces boisés ne diminue pas et progresse même légèrement (+0,1%). Le Schéma directeur contribue à cet objectif essentiellement par le prisme de l'occupation des sols. En limitant la consommation d'espaces agricoles et boisés tout en permettant le développement d'installations liées à leur exploitation, il concourt au maintien de la production agricole régionale.

7.2 Encourager un approvisionnement alimentaire durable

Ce que prévoit le SDRIF : afin de réduire l'empreinte écologique, renforcer le lien des habitants au territoire et relever le défi d'une alimentation saine, le développement de filières de proximité de qualité constitue un enjeu fort. La notion de filière implique la mise en place de l'ensemble des maillons d'une chaîne de production allant de la production agricole, en passant par les industries agroalimentaires et les réseaux de commercialisation et de distribution. Cela implique une diversification des productions et la création des conditions d'accueil d'entreprises pour tous les maillons du système alimentaire, en particulier pour la première transformation.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Les circuits courts continuent leur progression en Ile-de-France. A titre d'exemple, la Ruche qui dit Oui !, qui met en relation des petits producteurs avec des consommateurs, a vu son nombre de points de vente plus que doubler depuis l'approbation du SDRIF. Les producteurs qui alimentent les AMAP

viennent pour 83% d'entre eux de régions limitrophes, ce qui participe à réduire les distances effectuées dans les circuits de consommation (IAU, 2017).

L'agriculture biologique confirme sa forte progression. Sa dynamique de conversion, amorcée au milieu des années 2000, s'accélère : entre 2014 et 2017, les surfaces franciliennes en agriculture biologique ont progressé de plus de 70%, soit 6350 hectares supplémentaires (GAB IDF, 2018). La dynamique est particulièrement importante au sein de l'aire urbaine, les départements de petite couronne connaissant la plus forte évolution. En 2017, 15 081 hectares sont recensés en agriculture biologique pour 294 exploitants. Les fermes biologiques représentent 6,2% des exploitations agricoles en 2017, contre 2,8% en 2010. Néanmoins, leur part reste inférieure à la moyenne nationale (8%).

Eléments de mise en œuvre

SDRIF

Le SDRIF n'aborde pas directement la question de l'approvisionnement alimentaire dans ses orientations, mais vise à préserver les espaces agricoles.

Action régionale

L'objectif du SDRIF d'encourager un approvisionnement alimentaire durable, qui passe par le développement de filières de proximité de qualité, est présent dans plusieurs politiques régionales. L'objectif « Pour une ferme francilienne près de chez vous » du Pacte agricole détaille différents aspects de cette stratégie qui recouvre un plan régional d'alimentation, l'approvisionnement des lycées en produits locaux et biologiques (également mentionné dans les Engagements vers un objectif 0 déchet en Île-de-France), le développement d'une agriculture urbaine et la mobilisation des Parcs naturels régionaux. Entre autres, il ambitionne de tripler les surfaces cultivées en agriculture biologique d'ici à 2022, afin d'atteindre un total de 45 000 ha. Il entend également élargir la part des exploitations diversifiées de 10 à 25% et favoriser une agriculture de proximité. L'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants soutient l'agriculture de proximité : "le quartier privilégie le développement de l'économie circulaire et des circuits courts, notamment en favorisant les activités agricoles destinées à la distribution locale", tout comme le SRDEII : "une attention particulière sera portée à la valorisation des produits des productions locales et des terroirs franciliens." Les pôles d'excellence agricole du Pacte rural, pourraient également converger avec cet objectif, en fonction des projets portés par ces pôles.

Par ailleurs, le SRCAE soutient également l'agriculture de proximité : "l'agriculture de proximité combine en effet divers avantages, en permettant de limiter les besoins de transports, d'optimiser les flux logistiques ou encore de favoriser l'emploi local." Le SRCE quant à lui insiste davantage sur des pratiques agricoles qui soient respectueuses de la biodiversité, de la qualité de l'eau et des sols et de la fonctionnalité écologique.

Autres outils

En outre, le nouveau Plan Bio Etat-Région 2014-2020, faisant acte de la demande croissante des Franciliens pour une production biologique et locale, vise à dynamiser les conversions et tripler les surfaces en agriculture biologique d'ici 2020.

Initié par le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, le programme Ambition bio 2022 a pour objectif d'accompagner le développement des filières de l'agriculture biologique, notamment en renforçant les moyens consacrés aux aides à la conversion. Il ambitionne d'atteindre 15% de surfaces agricoles françaises cultivées en bio à l'horizon 2022.

Conclusion

Dans un contexte d'évolution des attentes des consommateurs franciliens, l'offre en agriculture biologique et en circuits-courts s'est considérablement développée depuis 2013. Le Schéma directeur a toutefois peu d'effets directs sur l'objectif. En limitant la consommation d'espaces agricoles cependant, il concourt au maintien de la production agricole régionale.

7.3 Préserver la ressource en eau

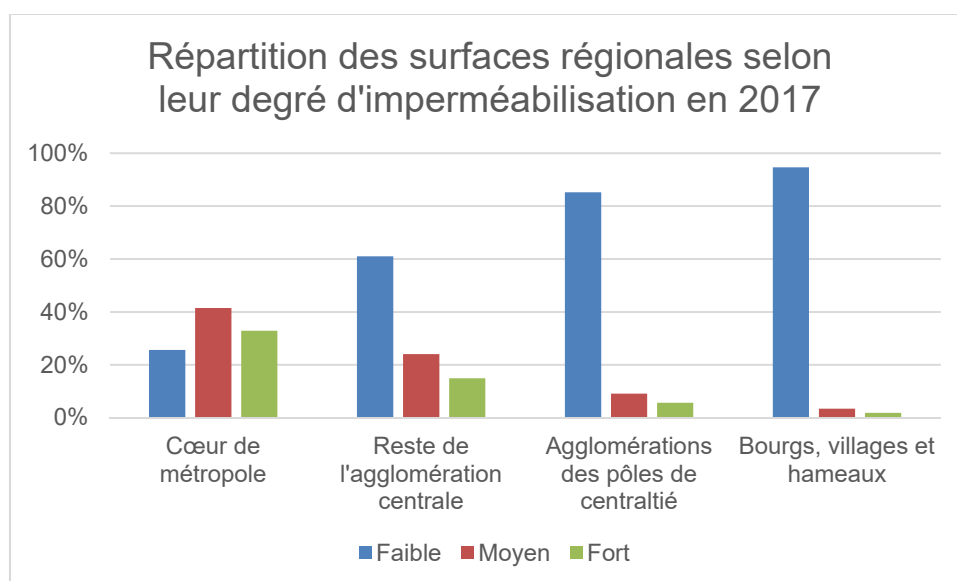
Ce que prévoit le SDRIF : le Schéma directeur vise à préserver les zones humides, les têtes de bassin, les zones de champs captants et les ressources stratégiques des grandes nappes (Champigny, Beauce, Albien, Néocomien), pallier le risque de déficit de certains cours d'eau en cas

de surexploitation des eaux souterraines, et améliorer la qualité des cours d'eau dont l'état est médiocre ou mauvais. Au niveau local, l'objectif est de favoriser l'infiltration des eaux pluviales, la maîtrise du ruissellement, la réouverture des rivières enterrées urbaines.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Concernant les eaux de surface et les eaux souterraines, il est à ce stade trop tôt pour apprécier l'évolution de leur état écologique depuis 2013.

Pour ce qui est de l'imperméabilisation des sols, l'actualisation du Mode d'occupation des sols permet de comparer l'état régional entre 2012 et 2017. L'analyse se base sur la nature de l'occupation des sols sur le territoire francilien. Les différents usages du sol répertoriés au MOS sont regroupés et classifiés en trois catégories, selon leur degré d'imperméabilisation : faible, moyen et fort. Ainsi les surfaces boisées sont classées dans la catégorie « faible imperméabilisation », tandis que les parcs de stationnement sont considérés comme un poste à « forte imperméabilisation ».



Les chiffres de 2017 restent dans l'ensemble très similaires à la situation de 2012, compte tenu du faible intervalle de temps d'analyse et de la nature de l'indicateur, dont les évolutions s'apprécient sur le temps long. Ils mettent en avant la forte disparité des situations entre l'agglomération centrale et le reste du territoire, qui s'explique par la concentration de l'urbanisation en zone dense. Si 33% des surfaces du cœur de métropole relèvent d'une imperméabilisation « forte », ce chiffre tombe à 2% au sein des bourgs, villages et hameaux.

Une tendance à la diminution du poids des surfaces à forte imperméabilisation s'esquisse sur le cœur de métropole, qu'il conviendra de suivre et de confirmer. Elle peut être mise en regard avec la dynamique d'apparitions d'espaces ouverts urbains sur ce territoire, introduite dans l'objectif 4 « Encourager l'intensification ». En revanche, les autres territoires sont tous caractérisés par la progression des surfaces à « forte imperméabilisation » depuis 2012. C'est particulièrement le cas de l'agglomération centrale (hors cœur de métropole).

Eléments de mise en œuvre

Le SDRIF impose des orientations réglementaires visant à limiter l'imperméabilisation des sols et à favoriser des dispositions spécifiques, notamment prévues par le SDAGE. En l'absence de telles dispositions, le débit de fuite gravitaire est limité à 2 l/s/ha pour une pluie décennale. Toutes ces orientations sont globalement bien traduites dans les documents d'urbanisme (cf. analyse réglementaire 2.1.2).

L'objectif de préservation de la ressource en eau du SDRIF concerne tout aussi bien les environnements ruraux qu'urbains, et à ce titre figure dans près d'une politique régionale sur deux, parmi celles qui font l'objet de notre analyse. C'est un objectif très directement visé par l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants ou le Pacte agricole. Le Pacte agricole inclut des mesures agro-environnementale et climatique permettant de financer les pratiques agricoles

favorables à la préservation de la ressource en eau. L'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants vise à « mobiliser le numérique pour une meilleure gestion urbaine, permettant des économies d'utilisation des ressources (eau, énergie). » D'autres politiques régionales reprennent cet objectif de façon plus indirecte comme au travers de la maîtrise des intrants agricoles du Plan « Changeons d'air », la restauration des milieux aquatiques et humides du Contrat d'aménagement régional, la promotion d'une végétation "autonome" ou "robuste" du Plan vert, la gestion durable des forêts franciliennes incluse dans la SRFB, la gestion des eaux pluviales et le maintien de la perméabilité des sols de la Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région. LE SRCE et le SRC AE relaient fortement cet objectif. Ainsi le SRC AE vise à réduire les consommations d'eau pour assurer la disponibilité et la qualité de la ressource, tandis que le SRCE insiste au titre de l'orientation « milieu agricole » sur les pratiques agricoles respectueuses de la qualité de l'eau et, concernant l'orientation « milieu urbain », les actions de maîtrise du cycle de l'eau. Par ailleurs, la mise en place des SAGE sur la région se poursuit. En 2018, le territoire de la Bassée-Voulzie a commencé la rédaction de son document tandis que ceux du Petit et Grand Morin, de Marne Confluence et de la Bièvre ont approuvé le leur. Au total, 10 SAGE sont recensés sur la région, dont 8 en phase de mise en œuvre. Ils ont un rôle essentiel dans la mise en œuvre des objectifs de protection et de valorisation des ressources en eau.

Conclusion

La question de la ressource en eau, qui s'appréhende entre autres par l'état des cours d'eau et l'imperméabilisation des sols, nécessite un temps d'analyse plus long pour pouvoir tirer des enseignements quant à l'évolution régionale. Le Schéma directeur participe à l'objectif de préservation de la ressource en eau, principalement en encourageant la mise en mouvement des schémas d'aménagement liés à la gestion de l'eau. Les orientations visant à réintroduire la nature en ville et à limiter l'extension urbaine non maîtrisée concourent indirectement à la réalisation de l'objectif.

7.4 Gérer la ressource en matériaux

Ce que prévoit le SDRIF : l'objectif est de ne pas accroître la dépendance aux régions voisines pour les granulats à plus de 45% des besoins franciliens. Le développement de l'Île-de-France implique de pérenniser l'accès aux gisements de matériaux minéraux naturels. Les plateformes multimodales de stockage et de redistribution de granulats doivent être confortées ou développées, notamment dans l'agglomération centrale. Une diversification des matériaux employés pour la construction (matériaux de substitution aux granulats alluvionnaires, recyclage, bois, agromatériaux, terre) et la réhabilitation doivent être privilégiées à la démolition-reconstruction.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

83 sites d'extraction de matériaux de carrières sont autorisés en 2017 pour une surface d'environ 6 900 hectares, soit 15 sites et 315 hectares en moins par rapport à 2012. 38% des surfaces autorisées sont consacrées à l'exploitation des granulats alluvionnaires.

Avec des besoins d'environ 30Mt par an, l'Île-de-France reste l'une des premières régions françaises consommatrices de granulats. En dépit d'une production importante de granulats naturels (9Mt) et recyclés (5,3 Mt), la région ne couvre pas la totalité de ses besoins ; le taux de dépendance vis-à-vis des autres régions est de 47% en 2015.

En matière d'usage, les bétons hydrauliques (béton prêt à l'emploi, bétons préfabriqués) absorbent plus de la moitié des besoins (alluvionnaires essentiellement). Malgré la forte évolution du nombre de logements mis en chantier depuis récemment, les besoins en granulats naturels ne connaissent pas encore une évolution significative, la baisse de la taille moyenne des logements et des surfaces d'activités mises en chantier compensant vraisemblablement cette hausse. La tendance devrait néanmoins s'inverser dans les années à venir.

Les granulats sont, très largement, la ressource la plus consommée pour la réalisation d'ouvrages neufs (logements et bureaux notamment). Le bois constitue toutefois une alternative pour certains

usages. L'utilisation des autres matériaux biosourcés (paille, bétons biosourcés...) reste marginale et trouve essentiellement ses débouchés dans l'isolation des bâtiments.

Eléments de mise en œuvre

Le Schéma directeur vise à préserver l'accès aux ressources en matériaux et leur exploitation future, dont la traduction locale a pu être vérifiée au sein de l'échantillon de documents d'urbanisme analysés (cf. analyse réglementaire 1.4.1).

Cet objectif transversal du SDRIF, qui renvoie au concept du développement durable et de l'économie circulaire s'illustre de façon très diversifiée dans près d'une politique régionale sur deux, parmi celles qui font l'objet de l'évaluation programmatique. Il constitue bien-sûr l'un des piliers des Engagements vers un objectif 0 déchet en Île-de-France : « la Région doit jouer le rôle de facilitateur, en coordonnant et en accompagnant l'ensemble des acteurs franciliens pour (...) relever le défi de l'économie circulaire, c'est-à-dire considérer les déchets que nous produisons tous comme des ressources. ». Il est encore décliné dans l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants autour de l'enjeu du choix des matériaux, dans la Stratégie régionale pour la forêt et le bois qui promeut une gestion dynamique et durable de la filière forêt-bois, dans le Pacte agricole avec l'objectif d'une agriculture actrice de la transition écologique et énergétique, le soutien à la filière chaufferie biomasse, aux matériaux et produits biosourcés. La notion d'économie circulaire est également évoquée dans le SRDEII et le Contrat d'aménagement régional. « L'émergence d'une région durable, innovante, économe en énergie et en ressources naturelles » est enfin promue dans la Charte qualité Région associée à la Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région, tandis que le Pacte agricole porte des pôles d'excellence agricole, qui pourraient, selon leur contenu, converger avec cet objectif.

L'objectif est en outre présent dans le SRCAE au travers d'objectifs tels que la diminution des consommations d'« énergie grise » des matériaux utilisés dans le bâtiment, la promotion de chantiers propres, la mutualisation et la réutilisation des biens.

L'élaboration du Schéma régional des carrières (SRC) qui remplacera les actuels schémas départementaux des carrières, a été engagée en 2018. Le Schéma devrait permettre, compte-tenu de son échelle élargie, de mieux appréhender les flux interrégionaux d'approvisionnement en matériaux. En considérant les enjeux environnementaux, patrimoniaux, sociaux, techniques et économiques, il aura ainsi pour objectif de définir le scénario d'approvisionnement le plus pertinent tout en intégrant à la réflexion les matériaux de recyclage (ressources secondaires) qui constituent déjà une part notable des matériaux utilisés dans les travaux publics en Île-de-France.

Les documents d'urbanisme locaux devront prendre en compte le Schéma régional des carrières, notamment pour permettre l'accès aux ressources d'intérêt national ou régional.

Conclusion

L'Île-de-France reste très dépendante de l'extérieur pour répondre à ses besoins en granulats. Si les tendances indiquent une diminution de leur consommation depuis 2013, la relance de la construction de logements et de locaux d'activité depuis 2016 mais aussi la réalisation du GPE pourraient inverser cette dynamique. Les orientations du SDRIF visant à préserver l'accès aux ressources en matériaux contribuent à l'objectif.

Conclusion générale : une valorisation croissante des ressources naturelles à poursuivre

En 2017, le poids des espaces de ressources naturelles reste prépondérant en Île-de-France. Malgré une progression de la part des espaces urbains sur le territoire régional depuis 2012, ils représentent toujours près des 4/5 de l'Île-de-France, soit 9310 km².

Les espaces agricoles, qui comptent pour 65% des espaces liés aux ressources naturelles, restent le support d'une agriculture diversifiée à préserver. Leur maintien est d'autant plus important que l'essentiel de l'urbanisation nouvelle en extension se fait au détriment des terres agricoles. Le Mode

d'occupation des sols 2017 a par ailleurs montré que le rythme d'urbanisation annuel moyen des espaces agricoles entre 2012 et 2017 est sensiblement le même que sur la période 2008-2012.

La superficie des espaces boisés et des espaces en eau continue de progresser légèrement, dans la continuité de la tendance 2008-2012. La forte diminution de la superficie des espaces naturels est liée à des conversions vers les espaces agricoles ou boisés, mais ne traduit pas une plus grande urbanisation de ces espaces.

Ces tendances, qui s'inscrivent globalement en continuité de la période précédente, plaident pour la poursuite de l'objectif de gestion durable des ressources naturelles à l'échelle régionale.

OBJECTIF 8 : OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE METROPOLITAIN

Ce que dit le SDRIF : le transport de marchandises et de matériaux est indispensable au fonctionnement de la région. L'enjeu est d'assurer l'essor économique, l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transports des voyageurs. Dans le respect de l'environnement et du cadre de vie, le SDRIF vise un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré.

Objectifs spécifiques

- 8.1 Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire
- 8.2 Maintenir et optimiser la logistique urbaine
- 8.3 Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien

8.1 Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire

Ce que prévoit le SDRIF : la voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO2. L'objectif est de relocaliser les activités logistiques le long de la Seine, de moderniser le fonctionnement du système fluvial actuel, de préserver les ports dédiés et maintenir l'accessibilité aux ports partagés.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Le trafic portuaire est de 21,2 millions de tonnes en 2017, + 5% par rapport à 2014

Le trafic fluvial de conteneurs a diminué de 8% entre 2014 et 2017

Source : HAROPA PDP

Le système fluvial et portuaire conforte son développement en Ile-de-France. Ainsi, les ports identifiés dans le Schéma directeur car devant être préservés et valorisés font effectivement l'objet de mesures de sauvegarde ou de développement : à titre d'exemple, le projet d'extension du port de Limay se poursuit et la plateforme de Gennevilliers entame des travaux de réaménagement et la création d'ouvrages fluviaux.

Les installations en bord de voie d'eau situées en milieu urbain font également l'objet de projets de modernisation, à l'initiative des industriels voulant pérenniser leurs activités (Haropa 2018).

Par ailleurs, les travaux liés au projet de plateforme trimodale de Porte Seine Métropole, dont la création est évoquée dans les orientations réglementaires du SDRIF, devraient débuter en 2020.

Cette dynamique est par ailleurs à croiser avec l'augmentation du trafic portuaire de Haropa – Ports de Paris, qui a crû de 5% entre 2014 et 2017.

La hausse constatée s'explique notamment par la progression du transport des matériaux de construction pour les chantiers du Grand Paris, et réaffirme l'importance des ports et du système fluvial en Ile-de-France, telle qu'explicitée dans le SDRIF. Ainsi, sur l'année 2017, le trafic fluvial des matériaux de BTP a crû de 14% par rapport à l'année précédente et le trafic portuaire de 16% par rapport à 2014 (Haropa, 2018).

Néanmoins, le trafic fluvial de conteneurs subit une baisse de 8% entre 2014 et 2017 et sa part diminue au profit du trafic routier. Ces chiffres interrogent quant à la capacité du transport fluvial à réduire le trafic routier à court et moyen termes.

Eléments de mise en œuvre

Dans ses orientations réglementaires, le Schéma directeur prévoit la préservation et le développement des ports et équipements multimodaux, recensés sur la CDGT selon leur degré d'enjeu. Bien relayée au sein des documents d'urbanisme étudiés, cette orientation s'avère efficace pour préserver les sites logistiques, notamment portuaires (cf. analyse réglementaire 1.3.4).

L'objectif du SDRIF est partagé par plusieurs politiques régionales. Le transport des marchandises par voie fluviale constitue un important levier de mise en valeur du fleuve. La Stratégie régionale pour le fret et la logistique « retient le principe de concentrer les efforts de notre collectivité sur le mode fluvial plus adapté à notre territoire » et soutient l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques. Le renforcement de la dynamique interrégionale de l'axe Seine est également inscrit dans le SRDEII. Le développement du report modal vers le fleuve est évoqué dans le Plan « Changeons d'air ». Enfin, le SRDTL promeut le développement du tourisme fluvial et itinérant pour certaines destinations d'intérêt régional. Le SDRIF comme la Stratégie régionale pour le fret et la logistique soulignent par ailleurs le caractère multifonctionnel du fleuve. « La Stratégie régionale pour le fret et la logistique vise à concilier la performance économique et sociale et l'excellence environnementale et développer une « logistique maîtrisée, performante et innovante ».

En outre, le développement du report modal vers le fleuve est évoqué dans le SRCAE et le PDUIF. Néanmoins, les éventuels conflits d'usage autour du fleuve dans ses différentes fonctions (logistique,

touristique, paysagère, corridor biologique) méritent une attention particulière. Le Schéma environnemental des berges des voies navigables annexé au SRCE prône par exemple une renaturation des berges. Ces fonctions pourraient dans certains cas entrer en conflit avec une intensification de l'usage commercial des voies navigables.

Devant les enjeux inédits posés par la réalisation du Grand Paris Express, en termes d'évacuation de déblais et d'approvisionnement de matériaux en Ile-de-France, l'établissement public Haropa – Ports de Paris et la Société du Grand Paris ont engagé en 2013 un partenariat afin de privilégier la voie d'eau le temps des travaux. Il implique notamment la mobilisation de foncier portuaire et la création de nouvelles réceptions de terres, à Bonneuil-sur-Marne par exemple. Cette démarche, en phase avec les objectifs du SDRIF, se double de la mobilisation de terrains en aval de la Seine tant pour valoriser les déblais des travaux que pour créer de nouveaux chantiers de traitement de granulats, dans une logique d'économie circulaire.

Conclusion

Le trafic portuaire francilien continue sa croissance, laquelle est accompagnée par le développement et le maintien des ports de la région. Mais le poids joué par le transport routier ne diminue pas pour autant. Le rôle du SDRIF est essentiel pour le maintien et le développement des sites multimodaux franciliens, en particulier ceux situés à l'intérieur de l'A 86. En faisant figurer ces sites sur la CDGT, le Schéma directeur affirme leur importance et favorise leur prise en compte dans les documents d'urbanisme. Ces derniers intègrent effectivement la question du développement des sites multimodaux. C'est d'autant plus important que, comme le rappelle l'évaluation du PDUIF réalisée en 2015, le maintien en activité des sites logistiques reste « fragile » et dépend avant tout de leur inscription dans les documents d'urbanisme locaux.

8.2 Maintenir et optimiser la logistique urbaine

Ce que prévoit le SDRIF : Pour assurer le dernier kilomètre en cœur dense, il faut concevoir de nouveaux schémas de desserte, basés sur des centres de distribution et des plates-formes localisés en zone urbaine dense au plus près des lieux de consommation. Les ports et sites ferroviaires urbains doivent être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

En cohérence avec le SDRIF, des centres de distribution urbaine et des sites de logistique urbaine de proximité se développent en cœur d'agglomération, à l'image du projet Chapelle International.

Cette progression s'explique principalement par la volonté et l'initiative des acteurs privés, qui cherchent de manière croissante à se rapprocher des consommateurs, par le biais d'entrepôts relais. Elle est facilitée par le contexte économique, la réorganisation des schémas logistiques et des actifs immobiliers logistiques de plus en plus valorisés.

Si peu de projets liés au transport de marchandises par le fer voient le jour - notamment à cause de l'absence de rentabilité économique et de sillons de qualité -, le système logistique fluvial se développe progressivement. Les récentes expérimentations intégrant un maillon fluvial (exemple de Franprix) ont démontré la pertinence et la viabilité d'un tel modèle économique.

Néanmoins, ces évolutions restent timides et la tendance régionale est toujours à la disparition de surfaces liées à l'activité logistique en petite couronne. En témoigne la disparition des surfaces d'entrepôts logistiques sur le cœur de métropole entre 2012 et 2017 (-4,2%, IAU MOS 2017). La requalification d'entrepôts est assez rare compte tenu du coût de telles opérations, mais un marché commence à se dessiner : le renouvellement émerge progressivement d'une part afin de bénéficier des emplacements stratégiques situés au sein de sites urbanisés (accessibilité routière, proximité avec le marché francilien) et d'autre part pour répondre aux besoins des utilisateurs en quête d'immobilier de dernière génération.

En parallèle, sur la période récente, les activités logistiques continuent de s'installer en grande couronne, le long des axes routiers, malgré un ralentissement du rythme d'apparitions lié à la crise de 2008. Il en résulte un allongement des distances effectuées par les poids lourds, impactant directement l'environnement.

Eléments de mise en œuvre

La CDGT du Schéma directeur recense les sites multimodaux d'enjeux territoriaux et énonce leur maintien et leur développement, particulièrement en zone dense. Bien relayée au sein des documents d'urbanisme étudiés, cette orientation s'avère efficace pour préserver les sites logistiques, notamment portuaires (cf. analyse réglementaire 1.3.4).

Le maintien et l'optimisation de la logistique urbaine est un enjeu important pour l'approvisionnement durable de l'Île-de-France, souligné par le SDRIF, comme par d'autres politiques régionales. La nécessité de rationaliser l'organisation des flux et de préserver les sites logistiques, notamment en zone dense est évoquée dans le Plan « Changeons d'air », le SDREII, les « Engagements vers un objectif zéro déchet » et bien-sûr la Stratégie régionale pour le fret et la logistique : « L'évolution rapide du secteur de la logistique, de ses impacts sur les formes et les fonctionnements urbains requérait un nécessaire repositionnement afin d'anticiper l'avenir et d'accompagner la logistique, son développement, ses acteurs et les territoires sur lesquels elle s'exerce ».

L'objectif figure aussi dans le SRCAE et le PDUIF.

En ce qui concerne la spatialisation de l'immobilier logistique et de ses nouvelles formes, la Région prévoit deux dispositifs : celui de « soutenir les actions d'innovation en matière de logistique » et celui de l'appel à projets en vue d'accompagner les territoires « pour une logistique vecteur de développement local ».

Conclusion

Malgré une volonté réelle de faire progresser le nombre de sites de logistique urbaine en zone dense, la logistique subit une tendance à la relégation dans des secteurs plus éloignés du cœur de la métropole, tendance qui ne s'est pas infléchie depuis l'approbation du Schéma directeur. Le SDRIF a un rôle majeur pour le maintien des sites multimodaux d'enjeux territoriaux, notamment le long de la Seine et à l'intérieur de l'A 86. Néanmoins, sa capacité à restreindre les nouvelles implantations en étalement urbain et le long des axes routiers reste limitée (cf. analyse réglementaire 1.3.5).

8.3 Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien

Ce que prévoit le SDRIF : la constitution d'un système de transport multimodal performant à l'échelle du Bassin parisien, composé de rocade de contournement de l'Île-de-France et de radiales, devra s'appuyer sur la création d'un nombre restreint de grandes plateformes multimodales d'échelle européenne.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

80% des sites portuaires d'enjeu nationaux et métropolitain inscrits au SDRIF sont actifs en 2018

Source : IAU IDF

Dans l'ensemble, l'activité des sites d'enjeu nationaux et métropolitains fait preuve d'une certaine stabilité depuis l'approbation du SDRIF.

Parmi les sites fluviaux d'enjeu nationaux et métropolitains, le SDRIF insiste sur les possibilités de développement d'une offre multimodale dans les secteurs de Saint-Ouen l'Aumône, Evry-Corbeil et Triel-sur-Seine. Si les deux premiers projets sont aujourd'hui actifs, l'Eco-port de Triel-sur-Seine n'a en revanche pas encore vu le jour en 2018.

Au total, 9 des 11 sites fluviaux d'enjeu nationaux et métropolitains inscrits au SDRIF sont actifs en 2018, témoignant de leur mise en mouvement. Seuls ceux de Triel et de Vigneux ne sont pas actifs à l'heure actuelle.

Concernant les équipements d'interface entre le rail et la route, trois chantiers combinés sont actuellement actifs en Ile-de-France : Noisy-le-Sec, Valenton et Bonneuil-sur-Marne. Ils contribuent au maintien et au développement des modes alternatifs à la route sur les flux de longue distance.

Éléments de mise en œuvre

Le SDRIF prévoit l'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux, aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. Si cette orientation nécessite l'implication de nombreux acteurs autres que les collectivités locales, son inscription dans les documents d'urbanisme est bien relayée dans l'échantillon (cf. analyse réglementaire 1.3.3). Par ailleurs, les documents d'urbanisme concernés retranscrivent le maintien des équipements d'interface rail/route (1.3.2).

La structuration des réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien est peu relayée de façon directe dans d'autres politiques régionales, dont le périmètre est par définition suprarégional. On peut néanmoins considérer que, de façon indirecte, le mode fluvial (cf. objectif 8.1 du SDRIF) favorise la structuration des déplacements à une échelle élargie. Notons que, dans le SRDEII (2016), il est prévu d'attirer les entreprises, investisseurs et talents en Ile-de-France (objectif 1.1 du SRDEII) et à ce titre de renforcer la dynamique interrégionale de l'axe Seine.

Conclusion

L'Ile-de-France poursuit sa structuration de sites d'enjeux nationaux et métropolitains, qu'il convient de suivre sur le temps long. Si le SDRIF a un rôle plus limité dans la poursuite de cet objectif, le fait de relayer dans les documents d'urbanisme le maintien et le développement de sites multimodaux ou d'équipements d'interface rail/route y participe assurément.

Conclusion générale : une restructuration du fonctionnement logistique francilien à poursuivre

La première évaluation du PDUIF, dont le document partage la plupart des objectifs du SDRIF en matière de logistique, rappelle que l'organisation du transport de marchandises et des livraisons tient principalement du ressort de l'initiative privée. Néanmoins, la puissance publique peut « intervenir sur les infrastructures nécessaires à ces activités, sites logistiques et réseaux de transport, ainsi que sur la circulation et le stationnement des véhicules ».

Hormis ces deux derniers domaines d'intervention, développés par le PDUIF, les mesures mises en avant trouvent un relais stratégique au sein du schéma régional, par le biais de plusieurs orientations réglementaires.

Elles gardent leur actualité au regard du contexte actuel, très similaire à celui existant lors de l'approbation du SDRIF.

Ainsi, la valorisation des opportunités du système fluvial et portuaire reste un objectif à poursuivre pour limiter le trafic routier et les pollutions qui en découlent. En 2015, 9 tonnes de marchandises sur 10 empruntaient toujours la route au sein de la région (Sitram, 2016).

Afin d'assurer le fonctionnement du réseau portuaire francilien, le maintien des ports urbains reste essentiel : ils concentrent effectivement 80% des manutentions portuaires de la région (IAU, 2018). Le devenir de ces ports doit être étroitement suivi au sein des documents d'urbanisme locaux, eu égard au contexte actuel : la multiplication des grands chantiers liés au Grand Paris Express plaide pour un développement rapide de la voie fluviale, performante pour le transport de déblais de chantiers et des granulats.

Enfin, la problématique du maintien et du développement des sites logistiques en zone dense – en particulier les entrepôts – garde toute son acuité 5 ans après l'approbation du SDRIF, les zones de stockage continuant de se déployer en grande couronne sur des espaces ouverts.

OBJECTIF 9 : LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES

Ce que prévoit le SDRIF : la vulnérabilité de la ville aux risques, aux pollutions et aux nuisances doit être réduite.

Objectifs spécifiques

- 9.1 Limiter les pollutions de l'air
- 9.2 Limiter les nuisances sonores
- 9.3 Lutter contre l'îlot de chaleur urbain
- 9.4 Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque inondation

9.1 Limiter les pollutions de l'air

Ce que prévoit le SDRIF : le développement urbain doit s'accompagner de pratiques visant à limiter la concentration des nuisances. Aussi les enjeux du SDRIF sont de limiter les émissions à la source en permettant des pratiques plus vertueuses : déplacements en transports en communs plutôt qu'en voiture, chauffages collectifs performants plutôt qu'individuels...

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

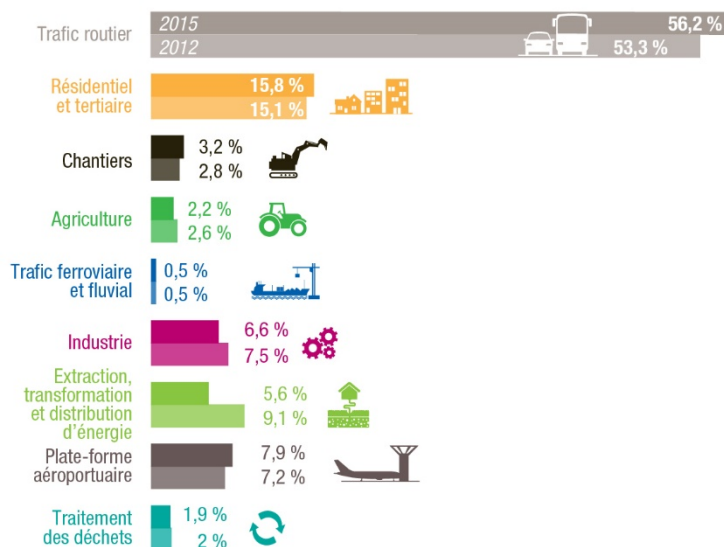
Plus de 1,3 millions de Franciliens toujours surexposés au dioxyde d'azote
Source : HAROPA PDP

Evolution générale

Les dernières estimations, qui concernent l'année 2017, confirment la tendance à la baisse des niveaux de pollution chronique des particules (PM₁₀) et du dioxyde d'azote (NO_x). Néanmoins, les concentrations de ces polluants restent problématiques pour la qualité de l'air francilienne.

Ainsi, en 2017, plus de 1,3 million de Franciliens sont toujours surexposés au dioxyde d'azote (en moyenne annuelle), et 100 000 pour les particules. En dépit d'une tendance globale à l'amélioration sur le moyen terme, les valeurs limites pour les particules PM₁₀ sont systématiquement dépassées à proximité du trafic routier. De ce fait, la France est actuellement en procédure de contentieux avec la Commission européenne pour non-respect des directives sur la qualité de l'air (Airparif, 2018).

Répartition des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) par secteur d'activité en 2012* et en 2015*



* Les émissions naturelles représentent moins de 0,1% des émissions totales

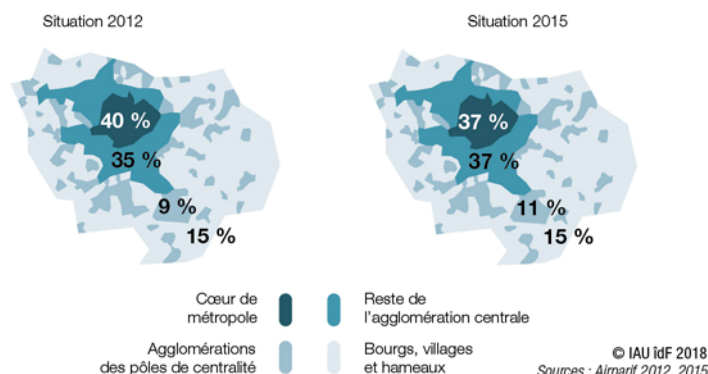
© IAU idF 2018
 Source : Airparif 2015

Les données 2015 stabilisées indiquent que le trafic routier et les activités résidentielles et tertiaires restent les premiers émetteurs d'oxyde d'azote. En 2015, leur poids se renforce et compte pour 72% des émissions totales régionales.

Evolution par territoire

Les mêmes données 2015 font état d'une diminution de 13% des émissions d'oxydes d'azote par rapport à 2012 à l'échelle régionale. L'agglomération centrale contribue aux trois quarts des émissions totales. La part du cœur de métropole dans ces émissions baisse cependant, mais celle du reste de l'agglomération centrale et des agglomérations des pôles de centralité augmente.

Émission d'oxydes d'azote
Région : 78 700 t/an eq NO₂ (-13%)



Éléments de mise en œuvre

Les orientations du SDRIF visant à apaiser les grandes infrastructures routières et à intégrer des voies réservées aux transports collectifs concourent à l'objectif de limitation des pollutions de l'air. Elles sont bien traduites par les documents d'urbanisme locaux (cf. analyse réglementaire 1.1.3). Le schéma prévoit également qu'il convient d'éviter d'implanter les constructions accueillant les populations les plus sensibles à proximité des grandes infrastructures routières ou ferroviaires.

Près du tiers des politiques analysées ont pour objectif direct ou indirect d'améliorer la qualité de l'air. L'objectif de limitation des pollutions de l'air est au cœur du Plan changeons d'air 2016-2021. Au-delà, diverses politiques de déplacement ambitionnent un impact positif sur la qualité de l'air : qu'il s'agisse de promouvoir l'usage des véhicules propres (Plan régional anti-bouchons et pour changer de route), de développer les modes actifs (Plan Vélo), de favoriser le report modal de la route vers le fleuve (Stratégie régionale pour le fret et la logistique). L'aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques qui améliore la mixité habitat/emploi dans les quartiers contribue également à réduire les déplacements. Enfin, les espaces verts et les continuités écologiques promus dans le cadre du Plan vert contribuent au rafraîchissement de l'atmosphère.

L'objectif est également un axe important du SRCAE, du PDUIF (qui vise une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés) et du Schéma régional de cohérence écologique. Le budget d'investissement du Conseil régional dédié à la qualité de l'air, fixé à 620 000 euros en 2015, est passé à 8 millions d'euros en 2017. Par ailleurs, la loi de Transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 a rendu obligatoire l'élaboration d'un PCAE pour les EPCI de plus de 20 000 habitants, les EPT et Paris. En 2018, seuls trois territoires franciliens (GPSO, Est Ensemble, Plaine Commune) et Paris ont élaboré leur plan, malgré les délais imposés par le législateur. En outre, le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France a été approuvé par arrêté inter-préfectoral du 31 janvier 2018. Il vise à répondre aux enjeux sanitaires de la pollution de l'air.

Par ailleurs, les pollutions de l'air étant en grande partie liées aux transports routiers, différents dispositifs en faveur d'une réduction de la pollution routière sont mis en œuvre (ex : zone à basse émission sur la ville de Paris, projet de ZFE à l'intérieur de l'A 86).

Conclusion

Si les résultats récents s'inscrivent en continuité avec la tendance globale à la réduction des émissions de polluants, la part du trafic routier et des activités résidentielles et tertiaires continue néanmoins de progresser dans le total des émissions de NO_x. Le Schéma directeur a peu d'effets sur l'objectif de limitation des pollutions de l'air. Les orientations visant à favoriser les transports collectifs et à apaiser les infrastructures routières majeures participent à l'objectif, de même que celles imposant de structurer et optimiser le développement urbain autour des gares.

9.2 Limiter les nuisances sonores

Ce que prévoit le SDRIF : il convient de limiter l'exposition des populations notamment les plus sensibles comme les jeunes enfants, aux bruits. Le développement urbain doit s'accompagner de pratiques visant à limiter la concentration des nuisances sonores.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

En 2018, les nuisances liées au bruit persistent et la situation reste globalement similaire à 2013. Au sein de la Métropole du Grand Paris, 1 habitant sur 7 soit 1 million de personnes sont hautement gênées par le bruit des transports, et plus de 500 000 habitants voient leur sommeil très perturbé à cause des nuisances sonores. Le réseau routier reste la première source de bruit ressentie à domicile.

Selon BruitParif, 15% de la population métropolitaine vit en effet dans une zone où le bruit excède les valeurs limites réglementaires. En conséquence, il est estimé qu'un habitant de l'agglomération parisienne perd au cours de son existence en moyenne 8 mois de vie en bonne santé.

Eléments de mise en œuvre

Le SDRIF indique que l'insertion des infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces.

Différentes politiques régionales peuvent avoir une incidence de limitation des nuisances sonores :
- les politiques de déplacement, telles que le Plan régional anti-bouchons et pour changer de route qui promeut les innovations et l'usage des véhicules propres, le Plan vélo avec le développement des modes actifs, la Stratégie régionale pour le fret et la logistique qui favorise le report modal de la route vers le fleuve ;

- l'aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques qui améliore la mixité habitat/emploi dans les quartiers contribue également à réduire les déplacements et les nuisances sonores associées. De façon indirecte, les espaces verts et boisés promus dans le Plan vert, la Stratégie régionale pour la forêt et le bois jouent un effet d'amortissement des pollutions sonores. De même les orientations du « Plan changeons d'air » peuvent limiter l'exposition au bruit.

Par ailleurs, le PDUIF et le SRCAE y contribuent aussi.

Conformément aux articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement, 14 intercommunalités de plus de 100 000 habitants sont compétentes en Ile-de-France pour réaliser des cartes stratégiques de bruit d'agglomération (CSB) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). La métropole du Grand Paris et les communautés d'agglomération de Saint Germain Boucles de Seine et de Cergy Pontoise ont d'ores et déjà adopté leur CSB en 2018. Au total, 11 des 14 autorités franciliennes compétentes devraient avoir adopté ces documents réglementaires d'ici le début de l'année 2019 (Bruitparif, 2018), démarche préalable à l'élaboration des PPBE. En outre, l'Etat et la Région Ile-de-France financent et participent à des expérimentations de revêtements acoustiques, lesquels s'avèrent particulièrement efficaces pour les grandes voies de circulation urbaines.

SDRIF

Action régionale

Autres outils

Conclusion

La planification urbaine intègre de manière croissante des stratégies de prévention et de réduction des nuisances sonores. Néanmoins, l'exposition des Franciliens au bruit des transports reste une source de nuisance majeure. Le SDRIF tente de prévenir ou limiter les nuisances en faisant porter l'attention sur l'insertion urbaine des infrastructures, en particulier les autoroutes et les boulevards urbains.

9.3 Lutter contre l'îlot de chaleur urbain

Ce que dit le SDRIF : la vulnérabilité à l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU) doit être réduite. Le SDRIF vise à atténuer l'augmentation de chaleur résultant de l'urbanisation dense, à travers la limitation de l'imperméabilisation, une conception urbaine adaptée, le renforcement de la trame verte d'agglomération et la préservation des grands massifs forestiers.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Le phénomène d'îlot de chaleur urbain, dont les facteurs sont multiples et complexes, nécessite un suivi dans le temps long pour apprécier ses éventuelles évolutions. La présente évaluation intervient ainsi dans un délai trop court pour livrer une situation régionale actualisée et tirer des enseignements.

Eléments de mise en œuvre

Dans ses orientations réglementaires, le SDRIF vise à augmenter l'offre d'espaces verts ouverts au public dans les communes déficitaires et préserver les espaces verts, limiter l'imperméabilisation des sols et développer les liaisons vertes (cf. analyse réglementaire 2.1.2, 2.1.3, 3.5.1 et 3.4). Elles font globalement l'objet d'une bonne traduction dans les documents d'urbanisme.

La lutte contre l'îlot de chaleur urbain passe par différentes politiques régionales :

- les politiques qui agissent sur la préservation des espaces ouverts en milieu urbain et rural (Plan vert, Pacte agricole et de façon indirecte la Stratégie régionale pour la forêt et le bois)
- les politiques d'aménagement qui préconisent des aménagements compacts ménageant des espaces verts (CAR, Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants, Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région).

Le PDUIF et le SRCAE contribuent également à l'objectif.

La mise en place progressive de PCAET sur le territoire régional, qui comprennent une analyse de la vulnérabilité du territoire aux effets du changement climatique, des objectifs d'adaptation et un programme d'actions, permet de répondre plus efficacement à l'objectif.

Conclusion

En 2018, il n'est pas encore possible d'évaluer l'évolution de la vulnérabilité régionale à l'effet d'îlot de chaleur urbain. Compte tenu de l'augmentation de la densité humaine et des espaces d'habitat en zone dense, le phénomène devra être suivi avec une grande attention dans les prochaines années. Si l'offre en espaces verts a progressé dans le cœur de métropole depuis 2012, le nombre de communes carencées en espaces verts s'est néanmoins maintenu depuis l'approbation du schéma. En développant un objectif de rééquilibrage de l'offre en espaces verts sur les communes les plus carencées, essentiellement en zone dense, le SDRIF s'inscrit complètement dans la lutte contre les îlots de chaleur. Les effets du schéma sur l'offre en espaces verts restent néanmoins peu perceptibles à ce stade. La limitation de l'imperméabilisation des sols, qui a un impact significatif pour le refroidissement nocturne en ville, est un objectif partagé par de nombreux plans et politiques, que le SDRIF relaie.

9.4 Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque inondation

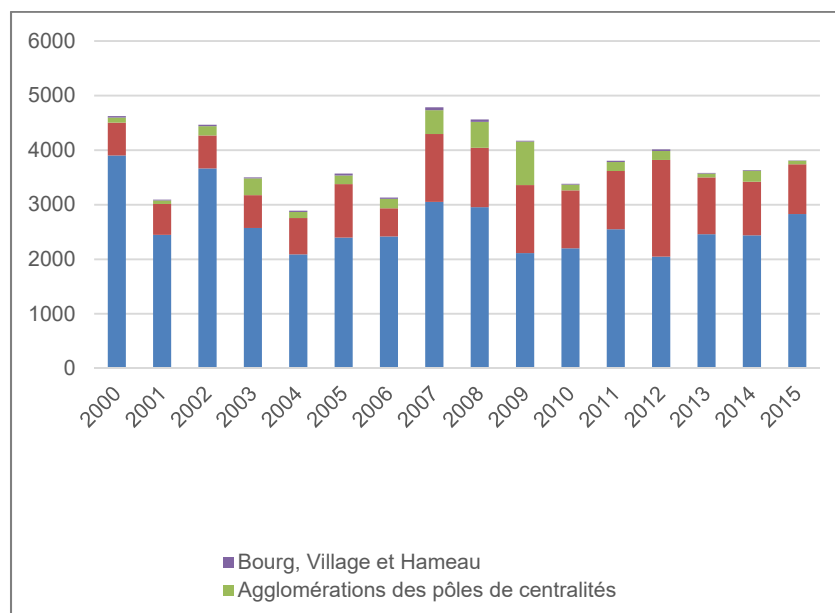
Ce que prévoit le SDRIF : face aux risques naturels (inondations et mouvements de terrain) et technologiques, il est nécessaire de réduire la vulnérabilité de l'urbanisation existante, de maîtriser et d'adapter l'urbanisation nouvelle, qu'il s'agisse d'espaces dédiés à l'habitat, aux activités ou aux équipements. Des zones d'expansion des crues stratégiques doivent être préservées, notamment la Bassée en amont de Bray-sur-Seine et la vallée de la Marne, en amont de Meaux. Les espaces ouverts urbains servent également à l'expansion des crues. La connaissance des zones sous-minées doit s'améliorer et les constructions doivent être adaptées au niveau de risque en présence ou celui résiduel suite à un éventuel comblement. Les caractéristiques des formes urbaines doivent être adaptées aux risques, en termes d'architecture, de matériaux, de mode constructif, d'isolation ...

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Le risque inondation reste le risque majeur en Ile-de-France. Près de 850 000 personnes vivent en zones inondables, soit 7,1 % de la population francilienne. Près de 450 000 logements (82,6 % d'habitat collectif) sont potentiellement exposés aux inondations ; ce parc de logements est en constante augmentation ; plus de 60 000 logements ont été construits en zones inondables entre 2000 et 2015 en Ile-de-France, essentiellement dans le cadre des processus de renouvellement urbain.

De ce fait, les surfaces urbanisées en zone inondable ne se sont pas étendues dans le cœur de métropole entre 2012 et 2017, mais ont progressé de 0,4% dans le reste de l'agglomération centrale et de 1,6% dans les bourgs, villages et hameaux (MOS 2017).

**Construction de logements en zone inondable par grandes entités géographiques
– 2000-2015, source Majic 2015**



La forte exposition de l'agglomération centrale engendre une vulnérabilité systémique qui dépasse les seules zones inondables : fonctionnement urbain (alimentation en eau potable, assainissement, déchets), dépendance aux réseaux pour la vie quotidienne et l'économie (énergie, transports, télécom, chauffage urbain, climatisation, flux financiers).

Par ailleurs, une centaine de sites industriels à risques technologique majeur, classés au titre de la Directive Seveso (38 seuil haut, 60 seuil bas), sont recensés en 2018 en Ile-de-France, chiffre stable depuis plusieurs années.

Eléments de mise en œuvre

Orientations du SDRIF
Action régionale
Autres outils

Le Schéma directeur impose plusieurs orientations liées au fleuve et aux espaces en eau, parmi lesquelles certaines sont directement en rapport avec le risque inondation, comme la non dégradation par les constructions des éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités liées à l'eau, et la préservation des berges non imperméabilisées (cf. analyse réglementaire 3.6.1). Les communes de l'échantillon soumises à un risque d'inondation le long de la Seine ou de rivières urbaines ont prôné la limitation des surfaces imperméabilisées et la réduction de l'exposition des riverains dans leur document d'urbanisme. Le Schéma directeur impose également de favoriser un voisinage compatible avec les activités potentiellement dangereuses. L'objectif visant à limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque d'inondation peut être présent dans certaines politiques régionales, à l'occasion d'opérations d'aménagement ou d'actions de restauration des milieux aquatiques et humides (Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants, CAR). D'autres politiques régionales peuvent avoir cette visée de façon plus indirecte (Plan vert, Stratégie régionale pour la forêt et le bois, Pacte agricole).

Le SRCE relaie également l'objectif.

Sous la responsabilité de l'Etat, les Plans de prévention des risques (PPR) ont pour objet de délimiter des zones à risques et d'y prescrire les mesures préventives nécessaires allant de la possibilité de construire sous certaines conditions à l'interdiction complète. Depuis 2013, plusieurs nouveaux PPR ont été approuvés en Ile-de-France, pour des petits cours d'eau (Orge, Petit Morin, Ru du Gally), et pour des mouvements de terrain (Epiais, La Celle St Cloud, Argenteuil...), et depuis 2018, tous les établissements Seveso Seuil haut implantés en Ile-de-France sont couverts par des PPRT. La mise en œuvre de la Directive inondation, et notamment ses déclinaisons territoriales, est aujourd'hui engagée sur le territoire francilien :

- Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2016-2021 du bassin Seine Normandie, arrêté le 7 décembre 2015

- La stratégie locale de gestion du risque inondation à l'échelle du Territoire à risque important (TRI) de la Métropole Francilienne (Pilotage Préfecture de région/Préfecture de Police) approuvée le 2 décembre 2016. Cette stratégie a pour objectif de réduire les conséquences dommageables pour la métropole francilienne en travaillant sur des mesures de prévention (culture du risque, réduction de la vulnérabilité des activités économiques), de préparation à la gestion de crise et de retour à la normale plus rapide. Elle a également donné lieu à l'élaboration d'une Charte pour « concevoir des quartiers résilients en zone inondable constructibles » pour les projets en renouvellement urbain.

Des programmes d'actions pour la prévention des inondations (PAPI) viennent accompagner la mise en œuvre concrète de la SLGRI.

Conclusion

Les collectivités locales et leurs documents d'urbanisme prennent davantage en compte le risque inondation. Leur intérêt à s'en prémunir s'illustre notamment par la mise en place d'un zonage interdisant l'urbanisation le long des berges. La couverture régionale en PPR a été renforcée suite aux récents épisodes de crue exceptionnels qui ont touché la région, en 2016 et en 2018. Le SDRIF participe à la limitation des risques par le biais de ses orientations réglementaires, lesquelles imposent entre autres la préservation des berges non imperméabilisées.

Conclusion générale : des inégalités environnementales qui se conjuguent avec des inégalités sociales

La limitation des risques et nuisances reste un sujet de préoccupation majeur tant pour les Franciliens que pour les pouvoirs publics.

Les points noirs environnementaux, c'est-à-dire les secteurs soumis à au moins trois nuisances et pollutions, concernent 13% de la population sur seulement 2% du territoire régional en 2017, soit la même proportion qu'en 2012 (IAU, 2017). En outre, près de 10% des Franciliens résident dans des environnements dépourvus d'aménités vertes.

Ces inégalités environnementales se conjuguent à des inégalités sociales, les ménages les plus modestes étant globalement plus représentés dans les environnements multi-exposés et carencés en aménités.

Ces fragilités, au croisement des thématiques santé-environnement-urbanisme, plaident pour une attention renforcée en faveur de la lutte contre les inégalités environnementales et les situations de multi-exposition aux risques et nuisances.

OBJECTIF 10 : REDUIRE LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Ce que prévoit le SDRIF : pour répondre à l'enjeu planétaire de réduction des gaz à effet de serre (GES) et participer pleinement aux engagements internationaux de la France, le SDRIF s'inscrit dans l'engagement européen « 3x20 » à l'horizon 2020 et l'atteinte du facteur 4 d'ici 2050, en cohérence avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

Objectifs spécifiques

- 10.1 Réduire les émissions de GES liées au transport routier
- 10.2 Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments
- 10.3 Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération

10.1 Réduire les émissions de GES liées au transport routier

Ce que prévoit le SDRIF : la maîtrise des déplacements est un levier essentiel pour réduire l'empreinte carbone. Les objectifs sont de concevoir des transports de personnes pour une vie moins dépendante de l'automobile et optimiser le fonctionnement logistique métropolitain en visant un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

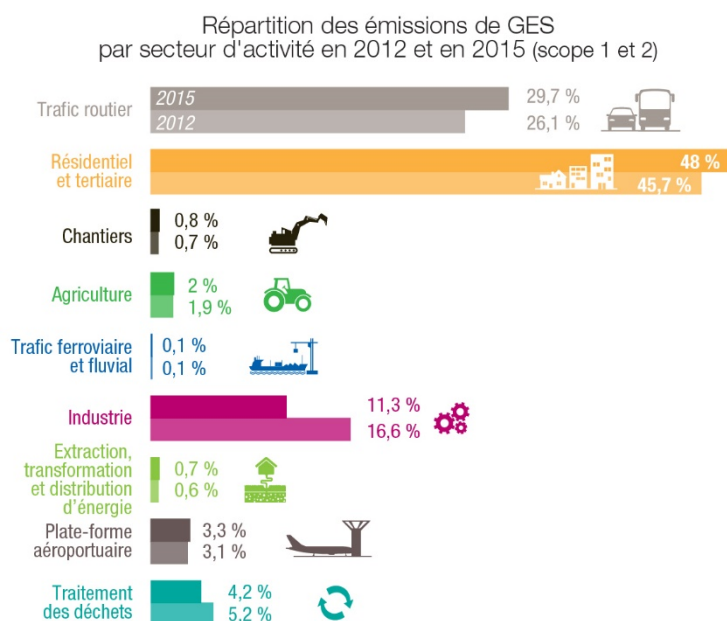
Les émissions de GES du trafic routier représentent 12,1 millions de tonnes EQ CO² en 2015, soit 1,2% de plus qu'en 2012

Source : Airparif Scope 1 et 2

En 2015, les émissions de GES liées au transport routier sont en légère augmentation par rapport à 2012. Leur part tous secteurs confondus est ainsi en progression, estimée à 29,7% des émissions totales. Cette hausse, s'il est encore trop tôt pour y apporter des explications, peut être corrélée avec les ventes de carburants en Ile-de-France, qui ont augmenté de 2% sur la période. La forte baisse de la part jouée par l'industrie est également un élément à prendre en compte.

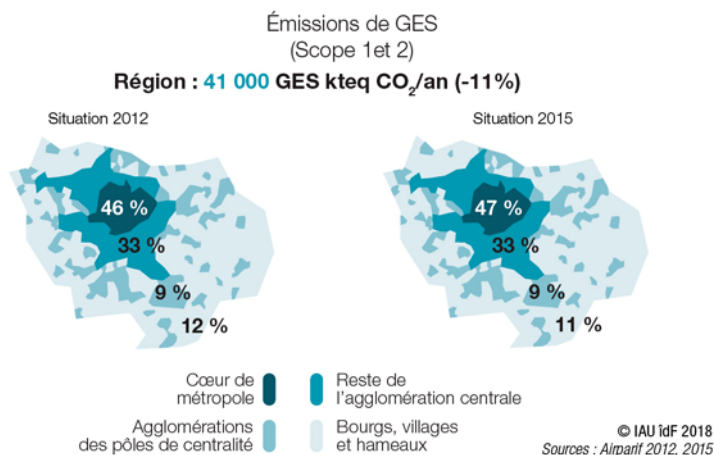
Par ailleurs, le trafic des véhicules particuliers contribue à 57% aux émissions de GES liées au transport routier, ce qui interpelle directement les trajets domicile-travail effectués en Ile-de-France.

La problématique reste particulièrement prégnante au sein de l'agglomération centrale, qui concentre les trois quarts des émissions régionales.



© IAU îdF 2018
Source : Airparif 2015

Finalement, ces tendances alertent d'autant plus quant à l'évolution des émissions liées au trafic routier qu'elles s'inscrivent dans un contexte de baisse globale des émissions régionales.



Éléments de mise en œuvre

Afin de réduire les émissions de GES liées au transport routier, le SDRIF prévoit la réalisation d'infrastructures de transports collectifs et fluviales ainsi que le développement et le maintien de sites multimodaux (cf. brigue réglementaire 1.1.3 et 1.3.3). Si ces orientations font l'objet d'une bonne traduction dans les documents d'urbanisme étudiés, leur application dépend de la mobilisation de nombreux acteurs. Le Schéma directeur prévoit également la densification et le développement urbain à proximité des gares (2.2.4-2.2.5 et 2.3.4), avec une certaine efficacité pour ce dernier grâce à la délimitation de « buffers » autour des gares.

Par ailleurs, la diminution des gaz à effet de serre liés au transport routier est un enjeu clef de développement durable auquel contribue plus du tiers des politiques régionales analysées. Cette ambition irrigue les politiques de déplacement portées par la Région ou auxquelles elle contribue : qu'il s'agisse du Plan vélo qui soutient le développement des modes actifs, de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique qui favorise le report modal de la route vers le fleuve et enfin, de façon indirecte, le Plan régional anti-bouchons et pour changer de route qui promeut les innovations et l'usage des véhicules propres. La diminution des émissions liées aux transports et à la mobilité est aussi présente dans le Plan changeons d'air. Dans le domaine de l'aménagement, l'Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques, qui prône la mixité habitat/emploi dans les quartiers contribue à réduire les déplacements. Les aides aux territoires ruraux peuvent appuyer le développement de transports publics, de même que les CAR peuvent apporter un soutien à l'aménagement des circulations douces. Ajoutons enfin que le Pacte agricole promeut les circuits courts, le SRDEII comporte un objectif d'optimisation des modes de transports routiers et le SRDTL encourage l'utilisation des transports en commun au détriment de la voiture.

Enfin, le PDUIF, qui vise à diminuer de 2 % les déplacements en voiture et deux-roues motorisés et le SRCAE relaient aussi l'objectif.

En outre, la Région participe au financement de la création de stations Gaz naturel véhicule. Ce financement s'inscrit dans une volonté plus large et co-partagée (ville de Paris, SIGEIF, GrDF) de développer l'utilisation des véhicules au gaz naturel en Ile-de-France, lesquels réduisent de 80% les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote et de 98% les émissions de CO₂ de par rapport à un véhicule diesel de norme Euro 2 à Euro 5.

En novembre 2018, le conseil métropolitain de la métropole du Grand Paris a voté l'extension de la zone à faible émission actuellement sur Paris, à l'ensemble des communes situées à l'intérieur du périmètre de l'A 86. L'étude menée par Airparif pour tenter d'estimer les conséquences qu'impliquerait ce dispositif fait état d'une potentielle diminution des émissions des polluants, des concentrations de polluants atmosphériques et de la population exposée, qui varie plus ou moins dans le temps selon le scénario retenu.

Conclusion

Dans un contexte régional d'augmentation des émissions liées au transport routier (+1,2% entre 2012 et 2015), le Schéma directeur n'a pas d'effets directs sur l'objectif de limitation des pollutions de l'air. Au travers des orientations concernant les quartiers de gare à développer et intensifier, des projets d'infrastructure de transports collectifs et de sites multimodaux inscrits, le SDRIF entend diminuer la part routière dans le transport de voyageurs et de marchandises et réduire les distances moyennes parcourues en voiture particulière. La délimitation de « buffer » autour des gares dans lesquels

l'urbanisation doit se réaliser en priorité est une mesure efficace pour rapprocher la population et les emplois des transports en commun. Elle doit être appréhendée sur le temps long afin de dégager des enseignements quantifiés.

10.2 Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments

Ce que prévoit le SDRIF : l'amélioration de l'efficacité énergétique du bâti, qui contribue à la maîtrise de la demande d'énergie, permet d'améliorer la performance environnementale. Les requalifications urbaines doivent favoriser l'amélioration de l'efficacité énergétique.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

Les émissions de GES du secteur résidentiel et tertiaire représentent 19,7 millions de tonnes eq CO² en 2015, soit 48% des émissions tous secteurs confondus

Source : Airparif Scope 1 et 2

Evolution générale

En 2015, les émissions de GES du secteur résidentiel et tertiaire font état d'une diminution de 6% par rapport à l'année 2012, et s'établissent à 19,7 millions de tonnes eq CO₂. Elles représentent néanmoins près de la moitié des émissions totales de GES en Ile-de-France, tous secteurs confondus. Cette part se renforce d'ailleurs depuis 2012. La consommation énergétique résidentielle reste particulièrement importante puisqu'elle compte pour plus de 70% des émissions du secteur.

Concernant la consommation d'énergie finale, elle est en augmentation de 4% pour le bâti résidentiel sur la période 2012 – 2015, s'établissant désormais à 87 250 GWh. A l'inverse, la consommation du bâti tertiaire est en recul de 15% par rapport à l'année 2012, avec une consommation d'énergie finale de 44 838 GWh en 2015.

Evolution par territoire

L'agglomération centrale qui abrite près de 9 Franciliens sur 10 et plus de 9 emplois régionaux sur 10, contribue à hauteur de 89% aux émissions de GES du secteur résidentiel et tertiaire. Par ailleurs, si le nombre de logements et d'emplois a respectivement augmenté de 3% et de 0,2% sur ces territoires entre 2012 et 2015, les émissions de GES liés au secteur résidentiel et tertiaire y ont dans le même temps diminué de 6%.

Cette tendance est globalement similaire en dehors de l'agglomération centrale, même si la dynamique d'accroissement du parc de logements y est légèrement supérieure (+4%).

Elle peut être mise en regard avec la part des logements collectifs sur la région, qui augmente progressivement. A titre d'exemple, les agglomérations des pôles de centralité ont vu leur part de logements collectifs passer de 37,8% à 39,5% entre 2012 et 2015.

La répartition géographique de la consommation d'énergie finale reste très stable entre 2012 et 2015 pour le bâti résidentiel, la part du cœur de métropole se stabilisant à 57% du total. La consommation du bâti tertiaire est en revanche caractérisée par une baisse du poids joué par le cœur de métropole (64% du total en 2015 contre 66% en 2012), et, à l'inverse, une augmentation de la part des autres entités géographiques, particulièrement de celle du reste de l'agglomération centrale (29% du total en 2015 contre 27% en 2012).

Eléments de mise en œuvre

Le SDRIF ne développe pas d'orientation réglementaire visant à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments.

Pour autant, l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments fait partie des enjeux de la lutte contre la pollution de l'air et, à ce titre, constitue un axe fondamental du Plan changeons d'air. Par ailleurs, il s'agit d'un objectif transversal intégré directement ou indirectement dans les politiques régionales lorsqu'elles mettent en jeu un patrimoine bâti (Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants, CAR pour les opérations de rénovation thermique, Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région, SRESRI). Cet objectif constitue également un enjeu important pour les filières productives concernées, comme le bois (Stratégie régionale pour la forêt et le bois) et les biomatériaux (Pacte agricole). Enfin, l'enjeu de la valorisation énergétique et de l'économie circulaire est également central dans le cadre de la politique « Engagements vers un objectif 0 déchet en Île-de-France ».

L'objectif constitue également un axe important du SRCAE et du SRHH.

Dans le cadre du programme Habiter Mieux initié par l'ANAH, 6455 logements ont été rénovés en Ile-de-France au cours de l'année 2017, soit 52% de plus qu'en 2016 et 165% de plus qu'en 2013 (ANAH, 2018). Cette hausse s'explique notamment par des politiques territoriales plus volontaristes.

Conclusion

Les émissions de GES liées au secteur résidentiel et tertiaire diminuent entre 2012 et 2015, et ce malgré la progression du nombre de logements et d'emplois à l'échelle régionale. Aucune orientation réglementaire ne répond directement à l'objectif d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments. Cependant, au travers des règles de densification, le SDRIF rend possible un accroissement de la part des espaces les plus propices à la construction de logements collectifs, moins consommateurs que les maisons individuelles. Les orientations visant à mieux maîtriser les extensions urbaines vont également dans ce sens. Enfin, les principes de compacité et d'intensification urbaine qu'il prône participent de cette tendance vers un modèle urbain plus sobre et plus efficient en termes de consommations énergétiques.

10.3 Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération

Ce que prévoit le SDRIF : la densité des espaces d'habitat ou d'activités est un atout pour le développement de réseaux de chaleur ou de froid utilisant des sources d'énergies renouvelables ou de récupération. Ces réseaux sont à développer et à créer dans les secteurs favorables. Il importe également de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables.

Evolution régionale depuis l'approbation du SDRIF

En 2016, les énergies renouvelables électriques ont produit 5 455 GWh de chaleur renouvelable et de récupération, contre 1 277 en 2013. Les réseaux de chaleur, au nombre de 102 en 2016, ont vu leur longueur augmenter de 35% depuis 2013.

Cette tendance participe d'une réduction de la très importante dépendance régionale aux énergies fossiles. En effet, le bouquet énergétique francilien repose à 56% sur les énergies fossiles, la part restante se partageant entre la chaleur issue des unités de valorisation énergétique, la biomasse, la géothermie et les autres énergies renouvelables et de récupération. Ces énergies renouvelables progressent globalement, et particulièrement la part de la biomasse (SNCU, 2017). Les capacités totales installées du parc des énergies renouvelables ont ainsi augmenté de 14% par rapport à 2013.

La diminution du parc thermique fossile s'explique en partie par des fermetures, à l'image de l'arrêt de quatre groupes fioul à Porcheville en 2017.

Du retard reste toutefois à combler sur certains secteurs. Ainsi, malgré un potentiel important, le développement de la filière solaire photovoltaïque pour la production d'électricité souffre par exemple d'un retard significatif en Ile-de-France, reléguée au dernier rang des régions françaises (IAU, 2018).

C'est également le cas de l'énergie éolienne. Malgré la mise en service en 2017 de trois nouveaux parcs éoliens, permettant de doubler la puissance électrique éolienne de la région, la puissance installée totale reste faible par rapport à celle des régions limitrophes (DRIEA, 2017).

Eléments de mise en œuvre

Le Schéma directeur reste limité dans ses orientations réglementaires par rapport à cet objectif, qu'il encourage.

Comme l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, l'objectif de développement des énergies renouvelables, du chauffage urbain et des énergies de récupération fait partie des enjeux de la lutte contre la pollution de l'air et, à ce titre, constitue un axe du Plan changeons d'air. Par ailleurs, il s'agit d'un objectif transversal intégré directement ou indirectement dans les politiques régionales lorsqu'elles mettent en jeu un patrimoine bâti (Aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants, Convention avec l'EPFIF pour la mobilisation du patrimoine foncier de la Région, SRESRI). Cet objectif constitue également un enjeu important pour les filières productives concernées, comme le bois (Stratégie régionale pour la forêt et le bois) et les biomatériaux (Pacte agricole, valorisation de l'activité agricole dans le cadre des aides aux territoires ruraux). Enfin, le défi du développement des énergies de récupération et de l'économie circulaire est également central dans le cadre de la politique « Engagements vers un objectif 0 déchet en Île-de-France ».

Par ailleurs, l'objectif constitue également un axe du SRHH et du SRCAE. Fin septembre 2017, l'Ile-de-France a une puissance raccordée de 89 MW pour la filière photovoltaïque et de 70 MW pour la filière éolienne, pour des objectifs respectifs de 520 MW et 540 MW d'ici 2020, tels qu'énoncés dans le SRCAE.

De nombreux organismes et dispositifs existent afin de développer les énergies renouvelables et de récupération au sein de la région. Parmi ceux-ci, l'Arene, qui accompagne les collectivités locales et les acteurs régionaux dans leurs démarches ; Energie partagée en Ile-de-France, réseau qui soutient des projets citoyens d'énergie renouvelable mais aussi de nombreuses SEM (SIPEnR, Bi-méthana 77, Energies positif, etc.).

En 2014, le ministère de l'Ecologie a lancé un appel à initiatives « Territoires à énergie positive pour la croissance verte ». 31 territoires franciliens (communes et intercommunalités, Parcs naturels régionaux, Conseil départemental, etc.) font partie des lauréats et ont bénéficié d'une aide financière sous forme de subventions afin de soutenir leurs actions en faveur de la transition énergétique. Le Fonds Chaleur, initié par l'Etat et géré par l'Ademe, est également un dispositif important pour le développement des énergies renouvelables. Entre 2009 et 2016, il a permis de soutenir plus de 4 000 réalisations à l'échelle nationale.

Conclusion

La part des énergies renouvelables et des énergies de récupération progresse en Ile-de-France, les capacités totales installées du parc ayant augmenté de 14% depuis 2013. Ces capacités sont cependant encore trop faibles dans plusieurs secteurs, au regard des objectifs régionaux et de la moyenne nationale. Le SDRIF ne traduit cet objectif que de manière indirecte dans ses orientations réglementaires, via l'orientation visant à conserver les emprises affectées aux services urbains ainsi qu'à maintenir leur accès.

Conclusion générale : une tendance à la baisse mais des efforts à intensifier

En 2015, les émissions de GES régionales s'évaluent à 41 millions de tonnes eq CO₂, soit une baisse de 11% par rapport à 2012. Le cœur de métropole, qui abrite 60% de la population francilienne, contribue pour près de la moitié des émissions régionales. C'est le seul territoire dont la part d'émissions régionales s'accroît depuis 2012.

Les secteurs résidentiel, tertiaire et du transport routier produisent toujours plus des trois quarts des émissions franciliennes de GES (Airparif), ce qui implique de poursuivre les efforts sur ces secteurs.

Afin de réduire les émissions, la part du bouquet énergétique lié à la chaleur renouvelable et de récupération, en augmentation, doit s'accroître : les réseaux de chaleur sont devenus le mode de chauffage émettant le moins de gaz à effet de serre (Fedene 2017).

Compte tenu de sa forte densité urbaine, l'Ile-de-France offre un territoire favorable à l'implantation de réseaux de chauffage urbain. Le développement des réseaux de chaleur reste un enjeu primordial pour la valorisation des énergies renouvelables et de récupération au sein de la région.

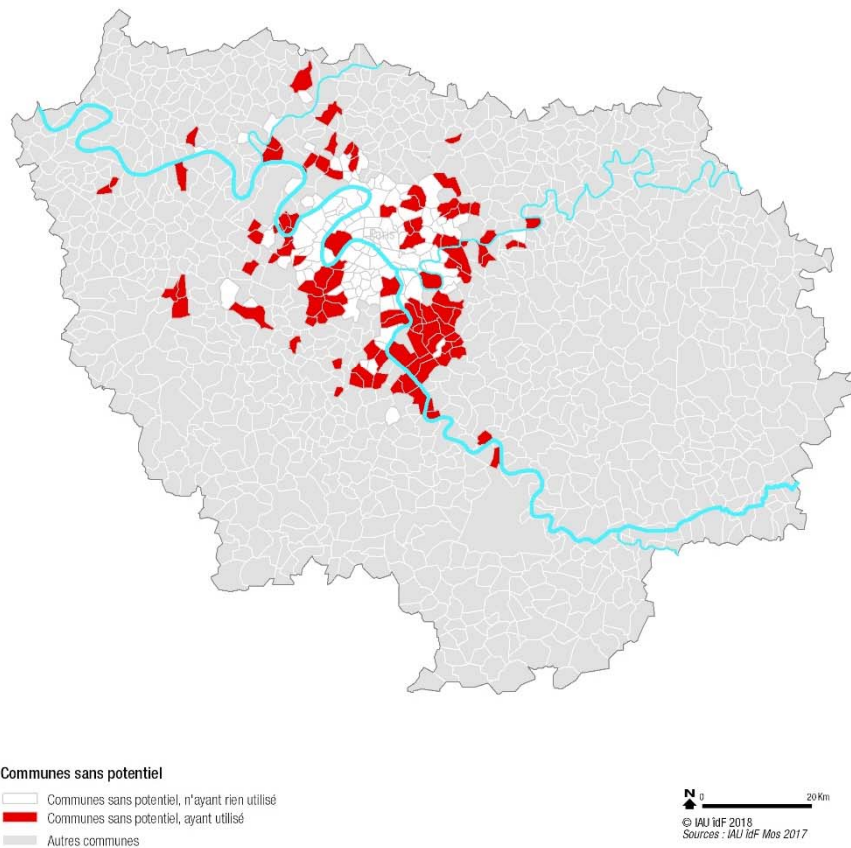
ANNEXE

Analyse détaillée de la mobilisation du potentiel SDRIF depuis l'approbation du Schéma (cf. objectif 5.1)

En 2017, la consommation du potentiel SDRIF se chiffre à **2294,8 ha**. Derrière ce chiffre se cachent des cas de figure très variés selon les communes, que l'on peut tenter de classer selon deux grandes catégories.

- **Cas 1 : les communes sans potentiel SDRIF en 2013 (210 communes)**

Communes sans potentiel SDRIF



Cas 1 a) : les communes sans potentiel SDRIF en 2013 et qui n'ont rien consommé entre 2012 et 2017 = **128 communes, RAS.**

Cas 1 b) : les communes sans potentiel SDRIF en 2013 mais qui ont quand même réalisé des extensions entre 2012 et 2017 = **82 communes**. Au total, cette « surconsommation » se chiffre à **129,9 ha**.

Les 82 communes se situent majoritairement en agglomération centrale, plus précisément en frange de petite couronne.

Typologie des 95 communes ayant consommé sans disposer de potentiel SDRIF

Consommation	Inférieure à 1 ha	Entre 1 et 5 ha	Supérieure à 5 ha	Total
Communes concernées	48	28	6	82
Nombre d'hectares	20,4	60,1	49,4	129,9

L'analyse des communes ayant surconsommé a permis de mettre en évidence 3 groupes de communes :

- **les consommatrices mineures** : cette catégorie regroupe la majorité des communes « surconsommatrices ». Leur consommation a été très faible, n'excédant pas 1 ha. Elle est liée à de petites opérations urbaines, situées en tissu urbain mais prenant place sur des surfaces NAF de type prairies ou espaces ouverts à végétation arbustive ou herbacée. Le quart de ces extensions est lié à l'apparition de surfaces d'habitat continu bas et d'habitat collectif discontinu. Viennent ensuite, pour l'essentiel, des apparitions liées à des parcs, jardins ou surfaces engazonnées (21%), à des surfaces dédiées à l'activité économique en tissu urbain mixte et à l'entreposage (15%), à de l'habitat individuel, jardins compris (14%) et à des parkings de surface (7%).

Au final, ces consommations en dehors du cadre du SDRIF n'appellent pas à une vigilance accrue, la majorité d'entre elles prenant place au sein de tissus urbains déjà constitués.

- **les consommatrices modérées** : cette catégorie regroupe des communes dont la surconsommation a été modérée (entre 1 et 5 ha), mais qui, une fois celle-ci cumulée, représente une part significative de la surconsommation totale (60,1 ha soit 46% des 129,9 ha).

La moitié de ces extensions s'est réalisée sur des surfaces en milieux semi-naturels, un quart sur des prairies et *des* terres labourées et 20% sur des surfaces liées aux bois ou aux forêts. Elles ont principalement accueilli des espaces d'habitat continu bas et d'habitat collectif discontinu, jardins compris (18% des extensions), des surfaces de parcs, jardins ou surfaces engazonnées (16%), de l'entreposage (16%), des espaces d'habitat individuel, jardins compris (15%) et des surfaces de parkings (7%).

La surconsommation observée sur ces communes interpelle essentiellement par la place qu'y occupent les nouvelles surfaces d'habitat. Des éléments d'explication sont probablement à trouver dans le décalage temporel entre l'approbation du SDRIF et l'analyse du MOS, le Schéma directeur s'appliquant à partir de 2013 quand le MOS retrace la consommation d'espace depuis 2012.

Hormis ces extensions liées à l'habitat, les nouvelles surfaces apparues relèvent pour l'essentiel d'espaces ouverts, et notamment d'espaces verts (à plus forte raison en intégrant les jardins de l'habitat). **Ces résultats viennent nuancer l'idée selon laquelle la surconsommation serait essentiellement liée à l'apparition de nouvelles constructions.**

- **les consommatrices préoccupantes** : les 6 communes de cette catégorie ont surconsommé au minimum 5 ha, et totalisent une surconsommation de 49,4 ha. Une analyse au cas par cas est nécessaire pour comprendre les raisons d'un tel dépassement.

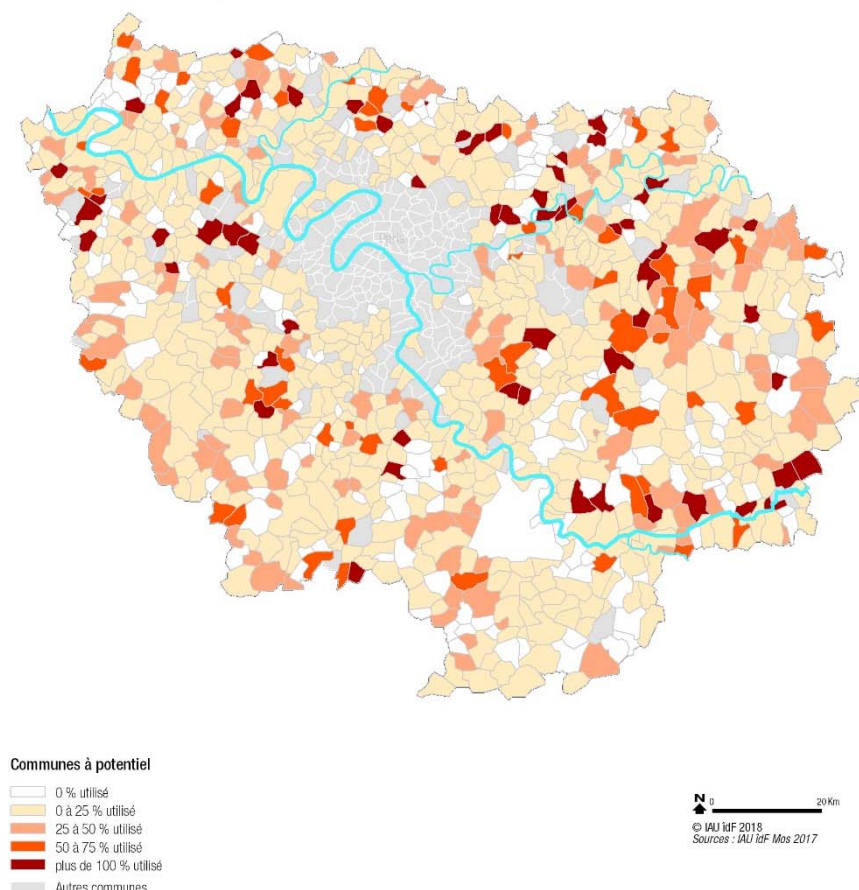
Avant cela, quelques constats peuvent être formulés pour l'ensemble de ces hectares surconsommés. Apparus essentiellement sur des espaces de prairie et des milieux semi-naturels, ils ont pour destinations principales des parcs, jardins ou surfaces engazonnées

(près de la moitié des extensions), des surfaces d'habitat continu bas et d'habitat collectif discontinu (16%), puis des surfaces de golf (11%). Ici encore, les surfaces surconsommées relèvent pour l'essentiel d'espaces ouverts plus ou moins qualitatifs, et non d'espaces construits.

Finalement, une analyse fine des surconsommations de chaque commune permet de relativiser le caractère alarmant de ces extensions : dans deux communes parmi les six, la surconsommation est liée à une mauvaise photo-interprétation et non à un excès de gourmandise communal. Une autre commune voit sa surconsommation liée à de nouvelles surfaces engazonnées, mais dont l'apparition s'inscrit dans le cadre de la construction d'un échangeur autoroutier, qui n'affecte pas le potentiel SDRIF. En revanche, les trois communes restantes présentent une surconsommation avérée de leur potentiel. Sont en cause dans un cas l'apparition d'espaces d'habitat continu bas et d'habitat collectif discontinu, dans un autre l'extension d'une ZAE (bâtiment + parking), et enfin l'aménagement d'un golf. **La surconsommation totale de ces trois dernières communes représente ainsi 30 ha.**

- **Cas 2 : les communes avec potentiel SDRIF en 2013 (1071)**

Niveau d'utilisation du potentiel d'extension urbaine en 2017 offert par le SDRIF à horizon 2030



Cas 2 a) : les communes avec du potentiel SDRIF en 2013, et qui n'ont pas surconsommé ce potentiel entre 2012 et 2017 :

Deux sous-groupes se dégagent de cette catégorie :

- Les communes qui ont consommé 0% de leur potentiel SDRIF, au nombre de **300**.

- les communes qui ont consommé entre 0,1 et 100% de leur potentiel entre 2012 et 2017. On en dénombre **736**, traduisant une dynamique de mobilisation du potentiel SDRIF diffusée sur de nombreux territoires franciliens. Fort logiquement, cette consommation « dans les clous » du potentiel SDRIF représente la grande majorité de la consommation SDRIF totale constatée entre 2012 et 2017, cumulant **1993,9 ha** (87% de la consommation totale du potentiel SDRIF). Cela signifie néanmoins que 13% de la consommation du potentiel SDRIF s'est faite de manière non conforme avec celui-ci.

Typologie des communes ayant consommé entre 0,1 et 100% de leur potentiel

Consommation du potentiel SDRIF	Entre 0,1 et 5%	Entre 6 et 20%	Entre 21 et 50%	Entre 51 et 100%	Total
Communes concernées	198	293	162	83	736
Nombre d'hectares	354,4	919,7	447,6	272,1	1993,9

Le tableau ci-dessus renseigne quant à la dynamique régionale : si de nombreuses communes ont mobilisé du potentiel SDRIF entre 2012 et 2017, cette mobilisation est majoritairement modérée, n'excédant pas **20% du potentiel SDRIF total dans 67% des 736 communes**. Ce chiffre est cohérent au regard de la temporalité du Schéma directeur, l'année 2017 marquant la quatrième année d'application du SDRIF soit **22%** de sa mise en œuvre à horizon 2030.

Par ailleurs, si 83 communes ont déjà mobilisé de 51 à 100 % de leur potentiel SDRIF, leur consommation s'élève en moyenne à **3,3 ha**, ce qui nuance le constat d'une forte mobilisation.

Au final, les 1993,9 ha mobilisés « dans les clous » du potentiel SDRIF reposent essentiellement sur la faible consommation d'un grand nombre de communes. En d'autres termes, **les communes ont été nombreuses à mobiliser leur potentiel SDRIF, mais en volume limité**. La consommation médiane des 736 communes s'élève ainsi à **0,9 ha**.

Cas 2 b) : les communes avec du potentiel SDRIF en 2013, et qui ont surconsommé ce potentiel entre 2012 et 2017 :

35 communes ont une consommation d'espace excédant le potentiel accordé par le SDRIF, soit une surconsommation de **68,4 ha**. Dans l'ensemble, ces communes ne sont pas dotées d'un potentiel d'extension SDRIF important : en moyenne, ce potentiel est de l'ordre de 2,8 ha par commune. En conséquence, la surconsommation observée reste très diffusée sur l'ensemble des 35 communes et se chiffre à **1,9 ha** en moyenne par commune.

Contrairement à celles relevant du cas 1 b), ces communes sont principalement dispersées en grande couronne, en dehors de la zone dense. Aucune concentration géographique ne se dessine.

Si leur nombre est connu, il n'est en revanche pas possible de localiser les consommations excédentaires, qui représentent 41% de l'ensemble des extensions totales de ces communes. Par conséquent, c'est la consommation totale des communes qui est ici détaillée, sans que soit distinguée la nature des surconsommations (à l'exception des communes du groupe 3 « *surconsommatrices alarmantes* », dont la surconsommation importante permet d'identifier facilement les extensions problématiques).

Typologie des communes ayant surconsommé leur potentiel SDRIF

Surconsommation	< 1 ha	Entre 1 et 5 ha	> 5 ha	Total
Communes concernées	19	14	2	35
Nombre d'hectares consommés	49	77,8	40,6	167,4
Dont ha surconsommés	9,3	25,9	33,6	68,4

Là encore, 3 groupes peuvent être établis afin de mieux caractériser les différents cas de surconsommation :

- **les surconsommatrices modérées** : avec une surconsommation inférieure à 1 ha, elles représentent la majorité des cas de surconsommation. En moyenne, ces **19 communes** ont ainsi consommé 128% de leur potentiel d'extension SDRIF soit une surconsommation de **9,3 ha** au total.

La consommation observée sur ces communes est majoritairement le fait de nouvelles surfaces destinées à de l'habitat individuel (jardins compris). Elles représentent plus de la moitié des extensions. Viennent ensuite des apparitions dédiées à de l'entreposage (9%), des centres équestres (6%) ou des activités en tissu urbain mixte (5%).

Parmi les hypothèses pouvant expliciter la consommation excédentaire, deux semblent particulièrement opportunes. La première, déjà évoquée précédemment, postule qu'une part des surconsommations tient au décalage entre le MOS et la date d'approbation du SDRIF. Par ailleurs, certaines extensions réalisées avant 2013 ou projetées dans les documents d'urbanisme locaux ne sont pas comptabilisées dans les extensions urbaines prévues par le SDRIF. La seconde hypothèse réside dans la marge de manœuvre laissée aux communes pour l'application du SDRIF. La mobilisation du potentiel offert par le Schéma directeur autorise une certaine latitude tant quantitative que spatiale, pouvant justifier des consommations légèrement excessives. La surconsommation de ces communes, estimée en moyenne à **0,5 ha**, pourrait relever dans une large proportion de cette marge de manœuvre.

- **les surconsommatrices préoccupantes**, regroupant 14 **communes** ayant consommé entre 1 et 5 hectares de trop par rapport au potentiel d'extension du SDRIF. Soit une surconsommation totale moyenne de 185% équivalant à **25,9 ha**.

Les extensions relèvent ici majoritairement de nouvelles surfaces destinées à de l'habitat individuel (jardins compris), mais également de surfaces dédiées à l'habitat rural (15%).

A l'instar de ce qui a été dit pour la catégorie des « surconsommatrices modérées », l'hypothèse du décalage entre le MOS et la date d'approbation du SDRIF peut être avancée. La consommation excédentaire étant en revanche plus conséquente, l'hypothèse relative à la marge d'interprétation du Schéma directeur est ici un peu moins convaincante. Elle ne doit toutefois pas être négligée. Par ailleurs, quelques cas d'erreurs de photo-interprétation ont été recensés.

Le caractère préoccupant de la consommation observée sur ces communes est, ici aussi, à relativiser. Une vigilance doit néanmoins être portée à l'égard des extensions liées à l'habitat individuel diffus, en particulier rural.

- **les surconsommatrices alarmantes**, au nombre de 2. Ces communes ont consommé au moins 5 hectares de trop par rapport au potentiel d'extension SDRIF. Malgré leur faible nombre, elles cumulent 33,6 ha de surconsommation, soit en moyenne 768% d'excédent.

Une analyse au cas par cas permet ici de mieux caractériser cette surconsommation : dans une commune, elle est liée à l'apparition d'un golf, classé en zone naturelle dans le Plan local d'urbanisme. La consommation renseignée par le MOS est pourtant bien avérée.

L'autre commune présente une surconsommation liée à la création d'un entrepôt logistique, accompagné d'un parking et d'espaces verts.

Au final, seules ces deux dernières communes présentent une consommation excessive de leur potentiel SDRIF, dont une liée à un équipement ouvert non dénué de qualités paysagères et environnementales.

Conclusion

En substance, ce premier suivi de la mobilisation du potentiel d'extension accordé par le SDRIF fait état d'une dynamique générale plutôt vertueuse, cohérente vis-à-vis de la temporalité liée à la mise en œuvre du Schéma directeur. La campagne 2017 du mode d'occupation du sol a ainsi permis

d'estimer à 2294,8 ha la consommation du potentiel SDRIF, soit 8% du potentiel total, sur le premier cinquième d'application du Schéma.

Cette consommation s'est engagée à 87% de manière conforme au potentiel communal renseigné par le Schéma directeur. Concernant les 13% « en dehors des clous », plusieurs éléments d'explication ont permis d'en atténuer le caractère alarmant (décalage entre le MOS et la date d'approbation du SDRIF, zones AU inscrites avant 2013, marge de manœuvre). Néanmoins, ces éléments ne couvrent pas toutes les situations et ne doivent pas occulter quelques cas problématiques bien réels, en particulier liés à de nouvelles surfaces d'habitat individuel diffus.

Sigles et acronymes

ADP Aéroport de Paris

AEV Agence des espaces verts d'Île-de-France

Airparif Association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France

Alur Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

Anah Agence nationale de l'habitat

Anru Agence nationale pour la rénovation urbaine

Apur Atelier parisien d'urbanisme

BHNS Bus à haut niveau de service

BTP Bâtiment et travaux publics

CAR Contrat d'aménagement régional

CDGT Carte de destination générale des différentes parties du territoire

CEE Certificat d'économies d'énergie

CPER Contrat de plan État-Région

CPIER Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions

CRHH Comité régional pour l'habitat et l'hébergement

DRIEA Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

DRIEE Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie

Drihl Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement

DUL Document d'urbanisme local

DUP Déclaration d'utilité publique

EGT Enquête globale transport

EPCI Établissement public de coopération intercommunale

EPF Établissement public foncier

EPFIF Établissement public foncier d'Île-de-France

ENR&R Énergies renouvelables et de récupération

EVP Équivalent Vingt Pieds (conteneur)

Filocom Fichier des logements par communes

GES Gaz à effet de serre

GPE Grand Paris express

Haropa Groupement d'intérêt économique (GIE) des ports du Havre, de Rouen et de Paris

IAU îdF Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

Insee Institut national de la statistique et des études économiques

LGV Ligne à grande vitesse

Maptam Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

MGP Métropole du Grand Paris

Molle Loi pour la mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion

NPNRU Nouveau programme national de renouvellement urbain

NOTRe Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République

OMNIL Observatoire de la mobilité en Île-de-France

OPAH Opération programmée d'amélioration de l'habitat

OPAH RU Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain

PCAET Plan climat air énergie territorial

PDUiF Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France

PGRI Plan de gestion des risques d'inondation

PIG Programme d'intérêt général

PLAI Prêt locatif aidé d'intégration

PLH Programme local de l'habitat

PLS Prêt locatif social

PLU Plan local d'urbanisme

PLUi Plan local d'urbanisme intercommunal

PLUS Prêt locatif à usage social

PMHH Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement

PNR Parc naturel régional

PNRQAD Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés

PNRU Programme national pour la rénovation urbaine

POS Plan d'occupation des sols

PPPI Parc privé potentiellement indigne

RATP Régie autonome des transports parisiens

RGP Recensement général de la population de l'Insee

RPLS Répertoire du parc locatif social

RTE Réseau de transport d'électricité

SCoT Schéma de cohérence territoriale

SDAGE Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SDRIF Schéma directeur de la région Île-de-France

SEM Société d'économie mixte

Sitram Système d'information sur les transports de marchandises

SNCF Société nationale des chemins de fer français

SNCU Syndicat national du chauffage urbain et de la climatisation urbaine

SRADDET Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

SRFB Stratégie régionale pour la forêt et le bois

SRCAE Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

SRCE Schéma régional de cohérence écologique

SRDEII Stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation

SRDTL Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs

SRESRI Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et l'innovation

SRHH Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

SRU Loi solidarité et renouvellement urbains

TC Transport collectif

TCSP Transport collectif en site propre

TECV Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Unicem Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction

UNPG Union nationale des producteurs de granulats

Zac Zone d'aménagement concerté

Remerciements

L'ensemble du document d'évaluation a été élaboré sous l'autorité de :

- Valérie Péresse, présidente du conseil régional d'Ile-de-France,
- Jean-Philippe Dugoin-Clément, vice-présidente du conseil régional d'Ile-de-France en charge de l'écologie et du développement durable

Et sous l'égide du **comité technique de la mise en œuvre du SDRIF** composé pour la Région Ile-de-France de Marion Zalay, directrice générale adjointe, Olivier Denert, directeur de l'aménagement, Jean-Michel Grandchamp, chef du suivi, de l'évaluation et de l'observation ; pour l'IAU îdF de Fouad Awada, directeur général et Sandrine Barreiro, directrice du pôle Planification.

Coordination et rédaction :

Pascal Hauchecorne, chargé de mission, service suivi évaluation observation à la Région Ile-de-France, Sandrine Barreiro, directrice du pôle Planification à l'IAU îdF, Thomas Cormier et Agnès Parnaix, chargés d'études au pôle Planification, ainsi qu'Adrien Tavière, stagiaire au pôle Planification.

Indira Souvasoubramaniane, géomaticienne-cartographe, pôle Planification à l'IAU îdF.

Experts mobilisés

Maylis Alison, Claire Aubrée, François Bonis, Marc Casanès, Véronique Charbeaux, Astrid Gaillard, Anne Galibert, Jean-Michel Grandchamp, Nathalie Granes, Sylvain Leclancher, Delphine Pelade, Eric Montuclard, Vincent Moutarde, Jean-Claude Riehl, Cécile Vendrot-Al-Sulieha pour les services de la Région ;

Annick Auffret (DRIEA), pour les services de l'Etat ;

Nicolas Boichon, Simon Carrage, Alexandra Cocquière, Erwan Cordeau, Nicolas Cornet, Valérie Constanty, Anne-Claire Davy, Corinne de Berny, Laure de Biasi, Sophie Dedieu, Carole Delaporte, Régis Dugue, Madeleine de Noeueglise, Helder de Oliveira, Ludovic Faître, Jonathan Flandin, Sandra Garrigou, François Gorrard, Thomas Hemmerding, Martin Hervouet, Sabine Host, Christelle Insergueix, Emilie Jarousseau, Nicolas Laruelle, Stéphanie Lesellier, Marie-Angèle Lopes, Cristina Lopez, Philippe Louchart, Cécile Mauclair, Julie Missonnier, Lydia Mykolenko, Muriel Naudin-Adam, Teodora Nikolova, Laurence Nologues, Martin Omhovère, Philippe Pauquet, Thierry Petit, Laetitia Pigato, Manuel Pruvost-Bouvattier, Dominique Riou, Renaud Roger, Corinne Ropital, Jean-François Saigault, Daniel Thépin, Christian Thibault, Marion Tillet, Emmanuel Trouillard, Louise Vaisman, Martial Vialleix, Yann Watkin, Martin Wolf pour l'IAU îdF ;

Philippe Helleisen, Directeur général de l'AEV IdF ;

Lionel Grotto, Directeur général de Paris Région Entreprises

Carlos Ribeiro pour Bruitparif ;

Charles Kimmerlin pour Airparif

Collectivités locales mobilisées

Alain Bernheim, maire de Boissise-la-Bertrand

Céline Bernex, responsable du service urbanisme de Tournan-en-Brie

Jean-Marie Bessin, directeur de l'urbanisme et Camille Breton, chef de projet à la mairie de Massy

Germain Buchet, maire de Saint-Witz et Joel Vanderstigel, adjoint à l'urbanisme

Jasmine Dozias, responsable de l'urbanisme à la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-

Yvelines

Sonia Houngnissi, responsable du droit des sols de Villeneuve-Saint-Georges
Jean-Michel Morer, maire de Trilport
Sophie Martin, responsable du service urbanisme de Limours
Alain Seigneur, maire de Choisel et Laurent Lieval, adjoint à l'urbanisme

Bureaux d'études mobilisés

Codra (92)
Espace Ville (78)
Karine Ruelland (75)

Juin 2019



devient



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49