



# INDICATEURS CLEFS POUR L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

SUIVI DES OBJECTIFS  
DU SDRIF

SEPTEMBRE 2017





# **INDICATEURS CLEFS POUR L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL**

SUIVI DES OBJECTIFS  
DU SDRIF

SEPTEMBRE 2017



# SOMMAIRE

## PARTIE 1 – MESURER ET ÉVALUER

|  |   |
|--|---|
| LE SUIVI .....   | 6 |
| Une première étape indispensable pour l'évaluation ..... | 6 |
| LA MISE EN PLACE DU SUIVI .....                          | 7 |
| Champs .....   | 7 |
| Dispositif .....   | 9 |
| L'évaluation environnementale dans le suivi .....        | 9 |

## PARTIE 2 – LE SUIVI DES OBJECTIFS DU SDRIF

|   |    |
|---|----|
| LA MISE EN ŒUVRE DU SDRIF .....                                       | 12 |
| Un nombre très important de prescriptions de documents d'urbanisme .. | 12 |
| Une dynamique qui concerne l'ensemble du territoire francilien .....  | 13 |
| 2020, étape clef pour les documents d'urbanisme locaux .....          | 14 |

|  |    |
|--|----|
| 1. RÉSOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT .....   | 17 |
| 1.1. Construire 70 000 logements par an .....  | 20 |
| 1.2. Viser 30 % de logements locatifs sociaux .....  | 22 |
| 1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation<br>urbaine des grands ensembles ..... | 24 |

|   |    |
|---|----|
| 2. REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN .....                        | 26 |
| 2.1. Créer 28 000 emplois par an .....                                      | 30 |
| 2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activité .....     | 32 |
| 2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités ..... | 34 |
| 2.4. Structurer les polarités économiques .....                             | 36 |

|   |    |
|---|----|
| 3. RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE .....                                   | 38 |
| 3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité .....         | 42 |
| 3.2. Valoriser les grands équipements attractifs .....                  | 44 |
| 3.3. Améliorer la mixité habitat/emploi .....                           | 46 |
| 3.4. Assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains ..... | 48 |

|   |    |
|---|----|
| 4. ENCOURAGER L'INTENSIFICATION .....   | 50 |
| 4.1. Optimiser les espaces urbanisés .....  | 54 |
| 4.2. Garantir l'accès à des équipements et services,<br>notamment espaces verts publics ..... | 56 |
| 4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports .....                               | 58 |

|   |    |
|---|----|
| 5. PRÉSERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES .....    | 60 |
| 5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts .....      | 64 |
| 5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts ..... | 66 |
| 5.3. Faire entrer la nature en ville .....                | 68 |

|  |    |
|--|----|
| 6. GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS<br>PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ ..... | 70 |
| 6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains .....       | 74 |
| 6.2. Structurer des bassins de déplacement .....                     | 76 |
| 6.3. Améliorer l'ouverture au niveau national et international ..... | 78 |

|  |    |
|--|----|
| 7. GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES .....           | 80 |
| 7.1. Préserver la production agricole et forestière .....      | 84 |
| 7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable ..... | 86 |
| 7.3. Préserver la ressource en eau .....                       | 88 |
| 7.4. Gérer la ressource en matériaux .....                     | 90 |

|  |     |
|--|-----|
| 8. OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT<br>LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN .....             | 92  |
| 8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire .....        | 96  |
| 8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine .....                      | 98  |
| 8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du bassin parisien ..... | 100 |

|   |     |
|---|-----|
| 9. LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES .....   | 102 |
| 9.1. Limiter les pollutions de l'air .....  | 106 |
| 9.2. Limiter les nuisances sonores .....  | 108 |
| 9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain .....   | 110 |
| 9.4. Limiter les risques technologiques et naturels,<br>en particulier le risque inondation ..... | 112 |

|   |     |
|---|-----|
| 10. RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE .....   | 114 |
| 10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier .....                                       | 118 |
| 10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments .....  | 120 |
| 10.3. Développer les énergies renouvelables,<br>le chauffage urbain et les énergies de récupération ..... | 122 |

|              |     |
|--------------|-----|
| Sigles ..... | 124 |
|--------------|-----|

# PRÉAMBULE

Intitulé « Indicateurs clefs pour l'aménagement régional », le second rapport sur le suivi du SDRIF propose un dispositif complet. Il rend compte des travaux réalisés en 2016. Il complète le premier rapport de suivi publié en juin 2015, qui avait posé le dispositif de suivi pour quatre des dix objectifs stratégiques de suivi. Pour chacun des dix objectifs stratégiques validés par le comité technique État-Région-IAU îdF, ce rapport présente des fiches proposant les indicateurs à suivre dans la durée, et un état initial en début de vie du schéma. En fonction de la disponibilité des données, cet état initial est établi à la date la plus proche possible de l'approbation du SDRIF.

Nous disposons donc d'un dispositif de suivi complet, qui pourra servir de base à l'évaluation, dont les résultats doivent être présentés au conseil régional six mois avant l'expiration d'un délai de six ans à compter de l'approbation du schéma directeur, soit au plus tard le 27 juin 2019.

Ce document est complété d'un vademecum des indicateurs qui précise pour chacun sa définition, son mode de calcul, sa source, sa fréquence de mise à jour, etc ...

Première étape de l'évaluation, pour laquelle il est

destiné à être mis à jour, le dispositif de suivi donne lieu à un pilotage partenarial État – Région – IAU îdF, et à la participation de nombreuses directions de la Région-État et de l'IAU îdF, soit près de 100 personnes.

Au travers de la définition de ces indicateurs, c'est un tableau de bord de l'aménagement régional qui est proposé.

On trouvera dans ce rapport :

- un état initial des indicateurs de suivi à l'approbation du SDRIF,
- la caractérisation de l'état initial en 2014, établie en fonction des données disponibles sur l'année 2014 ou des données connues les plus récentes,
- les évolutions passées pour certaines données.



# **PARTIE 1**

# **MESURER ET ÉVALUER**

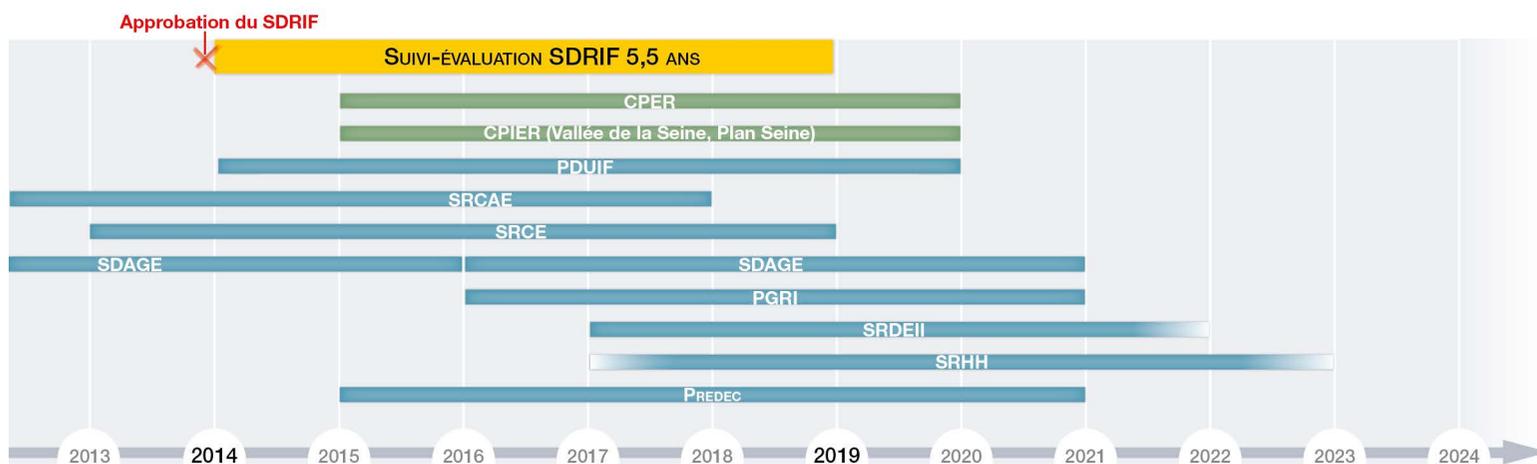
# LE SUIVI

## UNE PREMIÈRE ÉTAPE INDISPENSABLE POUR L'ÉVALUATION

Le suivi est une première étape indispensable pour disposer des données nécessaires à l'évaluation. Il prend en compte à la fois le contexte (suivi des principales données socio-économiques et environnementales franciliennes), les évolutions institutionnelles, législatives et politiques, et les réalisations de la Région et des territoires. Il repose sur des éléments quantitatifs et qualitatifs et est territorialisé.

En associant un grand nombre d'acteurs afin de mobiliser ressources et expertises, l'objectif du suivi est de mettre en cohérence les indicateurs, et de rendre lisible les dynamiques qu'ils recouvrent, en s'adossant sur les données déjà existantes et en travaillant leurs complémentarités. C'est une excellente occasion de réfléchir à des synergies régionales pour le partage de données, depuis leur collecte jusqu'à leur exploitation, et de mettre en place des outils innovants dans ce but.

### ÉVALUATION DU SDRIF ET CONTEXTE CHRONOLOGIQUE



CP(I)ER : Contrat de plan (interrégional) État-Région / PDUIF : Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France / PGRI : Programme de gestion du risque d'inondation / Predec : Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics / SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux / SDRIF : Schéma directeur de la Région Ile-de-France / SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie / SRCE : Schéma régional de cohérence écologique / SRDEII : Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation / SRHH : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement.

© IAU IdF 2015 - Source : IAU IdF

# LA MISE EN PLACE DU SUIVI

## CHAMP

De nombreux domaines (logement, transport, économie, environnement ...) sont abordés dans le schéma directeur, car il revêt plusieurs fonctions. C'est un document d'urbanisme de rang régional avec lequel les documents d'urbanisme locaux, notamment, doivent être compatibles. C'est également un document d'aménagement fixant des objectifs pour les politiques régionales et locales, devant se décliner dans les divers contrats et plans sectoriels. C'est enfin un document porteur d'un modèle de développement basé sur des valeurs (comme la solidarité), des principes (comme la proximité), des notions (comme la densité humaine) à diffuser largement dans l'ensemble des politiques publiques et des pratiques professionnelles.

Sa mise en œuvre tient également aux politiques publiques régionales et locales, ainsi qu'aux partenariats et coopérations tissés sur le territoire. Le SDRIF est en ce sens lié à son appropriation.

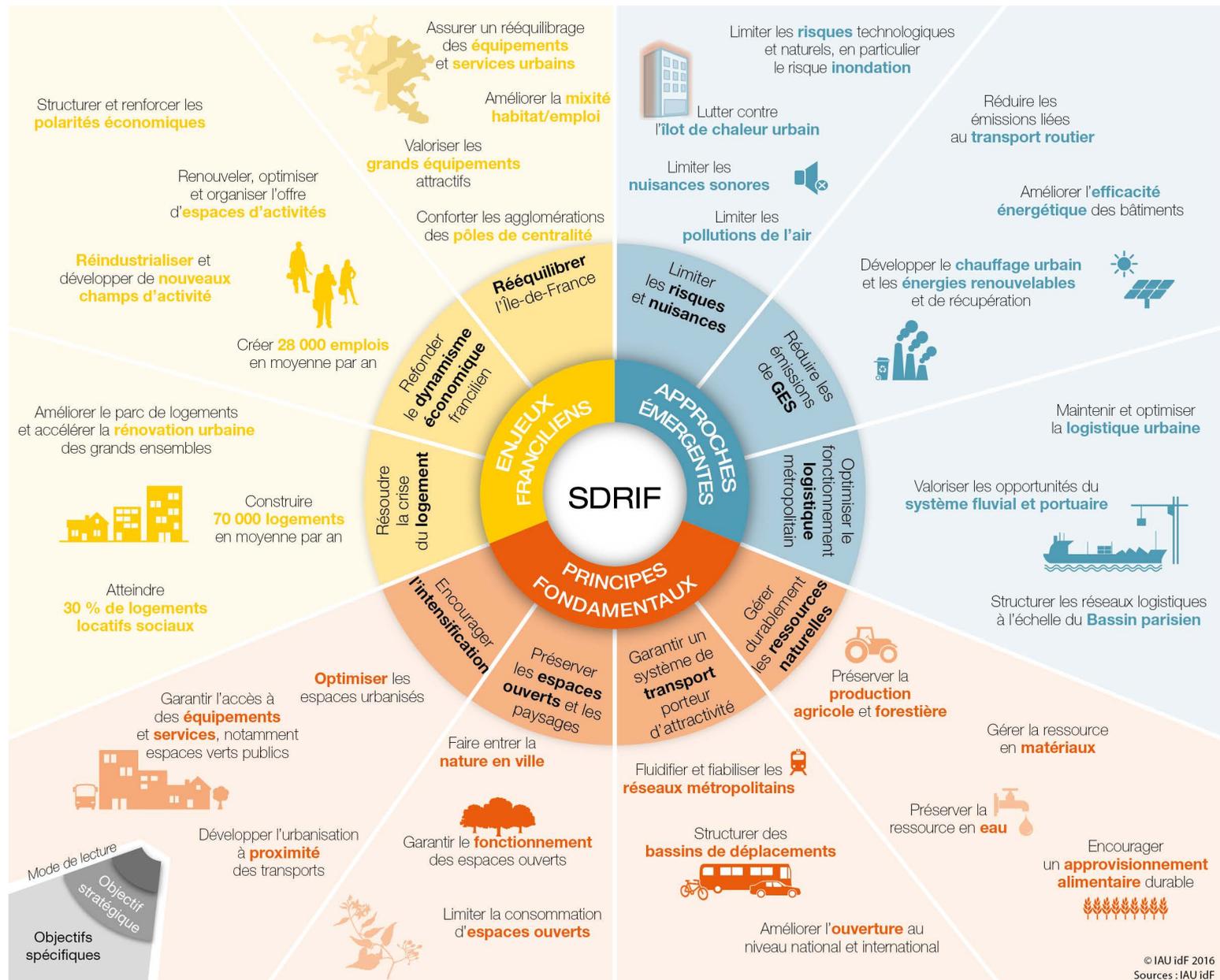
Le champ du suivi et de l'évaluation du SDRIF est donc complexe à appréhender. À cet égard, il est nécessaire de prioriser sur quoi le faire porter. Dans ce but, les objectifs du schéma ont été décomposés et hiérarchisés. Les objectifs stratégiques formulent les impacts globaux escomptés dans le SDRIF. Les objectifs spécifiques précisent les objectifs stratégiques et énoncent les réalisations attendues.

Les objectifs de suivi du SDRIF sont organisés selon trois axes :

- les enjeux qui présentent une acuité particulière en Île-de-France : crise du logement, dynamisme économique, rééquilibrage à de multiples échelles (du rééquilibrage régional est/ouest à la mixité fonctionnelle par quartier) ;
- les principes fondamentaux : densifier, garantir un système de transport porteur d'attractivité, préserver les espaces ouverts, gérer durablement les ressources naturelles ;
- les approches émergentes : il peut s'agir de problématiques qui étaient jusqu'à présent peu traitées dans les documents d'aménagement du territoire et de planification (optimiser le fonctionnement logistique métropolitain, limiter les risques et nuisances, réduire les émissions de gaz à effet de serre) ou de thématiques nouvelles en Île-de-France (îlot de chaleur urbain, agriculture de proximité).

La présentation des données de suivi reprend cette logique.

ARBRE DES OBJECTIFS DU SDRIF



## DISPOSITIF

Le suivi s'attache à mesurer quatre grandes dimensions :

- la mise en œuvre du SDRIF, au travers des outils de mise en œuvre définis ci-après ;
- les résultats de l'application du SDRIF, correspondant aux effets du schéma directeur comparés aux objectifs spécifiques ;
- les impacts, conséquences des effets cumulés du schéma, comparés aux objectifs stratégiques ;
- le contexte, afin de suivre globalement la situation du territoire régional et les évolutions de paramètres extérieurs.

Propres au SDRIF, les orientations réglementaires constituent l'outil de traduction de ses objectifs dans les documents d'urbanisme. Il s'agit d'une mise en œuvre directe. Par ailleurs, d'autres schémas, dispositifs, contrats et politiques publiques constituent également des outils de mise en œuvre du schéma directeur. Il s'agit de dispositifs régionaux et locaux qui participent de façon plus ou moins directe à l'atteinte de ses objectifs thématiques et sectoriels.

Ce rapport privilégie la mise en évidence d'un état initial. La caractérisation de l'état initial au 1<sup>er</sup> janvier 2014 s'est faite en fonction des données disponibles en 2014 ou des données connues les plus récentes. Par ailleurs, les évolutions passées apparaissent pour certaines données.

## L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DANS LE SUIVI

Le suivi et l'évaluation des incidences sur l'environnement développé dans l'évaluation environnementale du SDRIF s'inscrivent dans le suivi et l'évaluation du schéma. La plupart des indicateurs retenus dans l'évaluation environnementale constitue le suivi général pour le volet environnemental du SDRIF. Dans un souci de simplification et de pédagogie, le terme de résultat utilisé dans le dispositif général recouvre un champ plus large que dans l'évaluation environnementale. Les indicateurs de résultat mesurant les effets et les indicateurs d'impact spécifiques mesurant les incidences environnementales précisées dans l'évaluation environnementale ont ainsi été regroupés sous la terminologie d'indicateurs de résultat.

# Les dix objectifs stratégiques du suivi du SDRIF

## Une Île-de-France solidaire et robuste

- Résoudre la crise du logement
- Refonder le dynamisme économique francilien
- Rééquilibrer l'Île-de-France

## Une Île-de-France préservée et accueillante

- Encourager la densification et l'intensification
- Préserver les espaces ouverts et les paysages
- Rendre les transports collectifs plus attractifs et optimiser l'exploitation routière
- Gérer durablement les ressources naturelles

## Une Île-de-France innovante

- Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain
- Limiter les risques et nuisances
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre

## **PARTIE 2**

# **LE SUIVI DES OBJECTIFS DU SDRIF**

# LA MISE EN ŒUVRE DU SDRIF

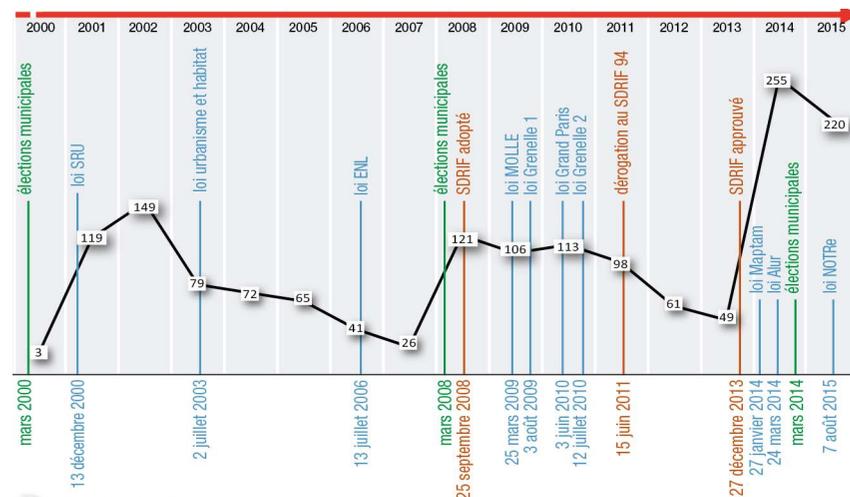
Depuis 2004, la révision du schéma directeur a contribué et souvent anticipé les objectifs poursuivis par les lois récentes. Il s'agit aujourd'hui pour les collectivités territoriales de répondre à ces principes fondamentaux pour le développement régional que sont la nécessaire construction de logements, l'intensification urbaine, le lien entre urbanisme et transports, les relations ville-nature, la transition écologique et sociale de l'économie.

## UN NOMBRE TRÈS IMPORTANT DE PRESCRIPTIONS DE DOCUMENTS D'URBANISME

Le nombre de prescriptions d'élaboration et de mise en révision des plans locaux d'urbanisme n'a jamais été aussi important qu'en 2014 (252 documents d'urbanisme prescrits) et en 2015 (220), mais le mouvement connaît un net ralentissement en 2016. Il s'agit de mettre en compatibilité les documents locaux avec le schéma directeur, de respecter les nouveaux plans et programmes régionaux, et se conformer aux évolutions législatives. L'approbation du schéma fin décembre 2013, sécurisant un certain nombre de procédures des documents d'urbanisme et d'opérations d'aménagement qui avaient anticipé cette révision, est le facteur essentiel de ce renouvellement des projets territoriaux. L'entrée en vigueur de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur) le 27 mars 2014 et de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) le 27 janvier 2014, ainsi que les élections municipales du printemps 2014 expliquent également l'augmentation des prescriptions des procédures de révision ou d'élaboration. En outre, en 2014 et 2015 près de la moitié des communes appartenant au périmètre de la Métropole du Grand Paris ont prescrit un plan local d'urbanisme (PLU), avant que le transfert de la compétence urbanisme aux établissements publics territoriaux ne rende impossible le démarrage de telles procédures à l'échelle communale.

Cette dynamique est très supérieure à celle qu'avait provoqué en son temps la promulgation de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) en décembre 2000, ou encore, plus récemment, à celles ayant accompagné les élections municipales de 2008 ou les lois Grenelle et Grand Paris de 2010.

### NOMBRE DE PLANS LOCAUX D'URBANISME PRESCRITS DEPUIS 2000 (DONNÉES AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2016)



79 Nombre annuel de PLU prescrits

Loi SRU : loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains  
 Loi ENL : loi portant sur l'engagement national pour le logement  
 Loi Molle : loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion  
 Loi Grenelle 1 : loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement  
 Loi Grenelle 2 : loi portant sur l'engagement national pour l'environnement  
 Loi visant à faciliter la mise en œuvre des projets des collectivités d'Ile-de-France (dérogation au SDRIF 94)  
 Loi Maptam : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles  
 Loi Alur : loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové  
 Loi NOTRe : nouvelle organisation territoriale de la République

© IAU IdF 2016  
 Sources : DRIEA,  
 Région Ile-de-France, IAU IdF

### UNE DYNAMIQUE QUI CONCERNE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE FRANCILIEN

Cette mise en mouvement des documents d'urbanisme locaux s'observe sur l'ensemble du territoire, même si elle est un peu plus marquée dans l'espace rural, la disparition des Plans d'occupation des sols (POS) ayant été programmée par la loi Alur.

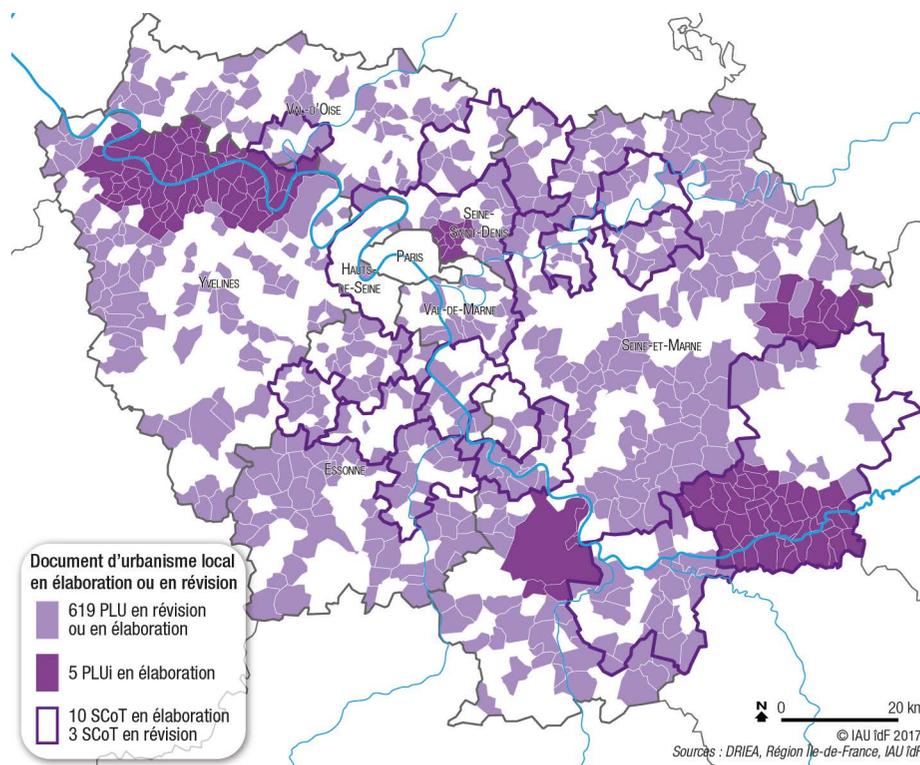
Les documents d'urbanisme locaux actuellement en révision ou en élaboration devront être compatibles avec les orientations réglementaires en matière de densification, de maîtrise de la consommation d'espace, de maîtrise des fronts urbains, de préservation des espaces agricoles et naturels, de création d'espaces verts et d'espaces de loisirs. Ce mouvement concourt à la consolidation du projet d'aménagement régional pour 2030, première étape d'une redéfinition des équilibres territoriaux.

Les documents d'urbanisme en Île-de-France restent très largement confinés aux frontières communales : le territoire régional est ainsi faiblement couvert par des schémas de cohérence territoriale (SCoT), et on ne comptabilise en 2016 que quatre plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) en élaboration et un seul qui soit approuvé (communauté d'agglomération du Val d'Europe). À ce jour, les intercommunalités compétentes en matière de PLU sont essentiellement celles qui le sont de par la loi (établissements publics territoriaux et communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise), peu s'étant volontairement engagées sur ce terrain. Les communes se sont, en outre, majoritairement opposées au transfert de compétences programmé par la loi Alur au 27 mars 2017.

Parallèlement, le paysage institutionnel francilien a été profondément transformé. Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, les nouvelles grandes intercommunalités organisées par le schéma régional de coopération intercommunale dans l'agglomération parisienne, ainsi que la Métropole du Grand Paris (MGP) et les EPT ont été créés.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les intercommunalités péri-urbaines et rurales ont vu également leurs contours évoluer pour atteindre le seuil de 20 000 habitants. À court terme, ces récents bouleversements institutionnels peuvent expliquer en partie la réticence des collectivités à s'engager sur le chemin du PLUi. Toutefois, la question de l'ingénierie et celle de la diminution des dotations des collectivités pourraient faire évoluer cette tendance vers plus de mutualisation, voire une augmentation des transferts de compétence en urbanisme.

### LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX EN MOUVEMENT AU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2017

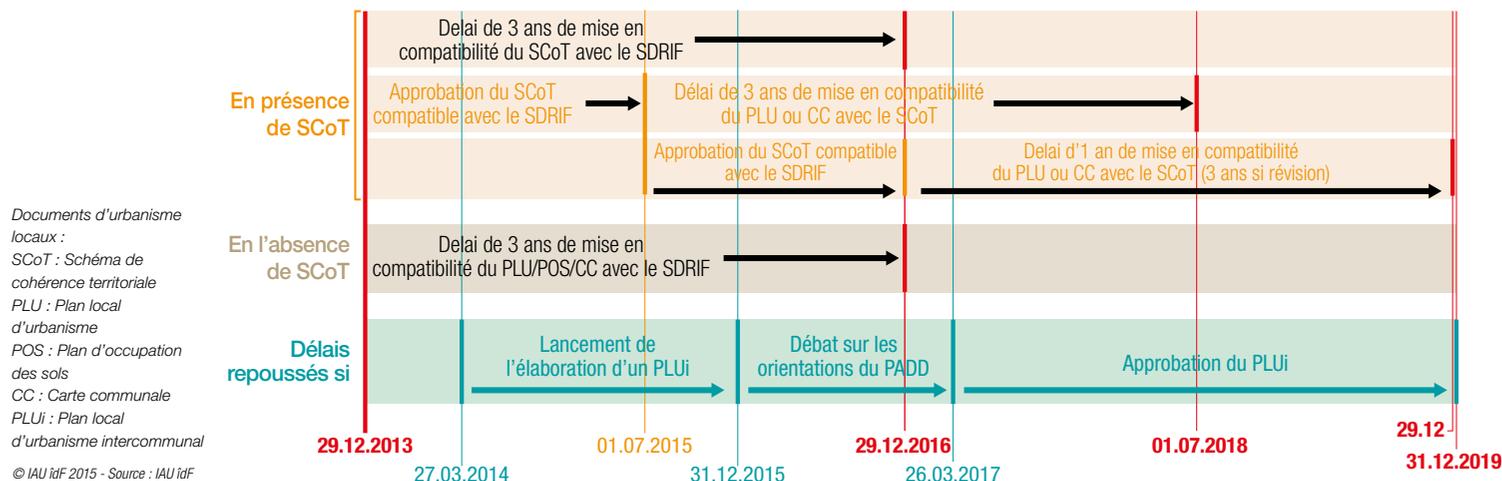


### 2020, ÉTAPE CLEF POUR LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX

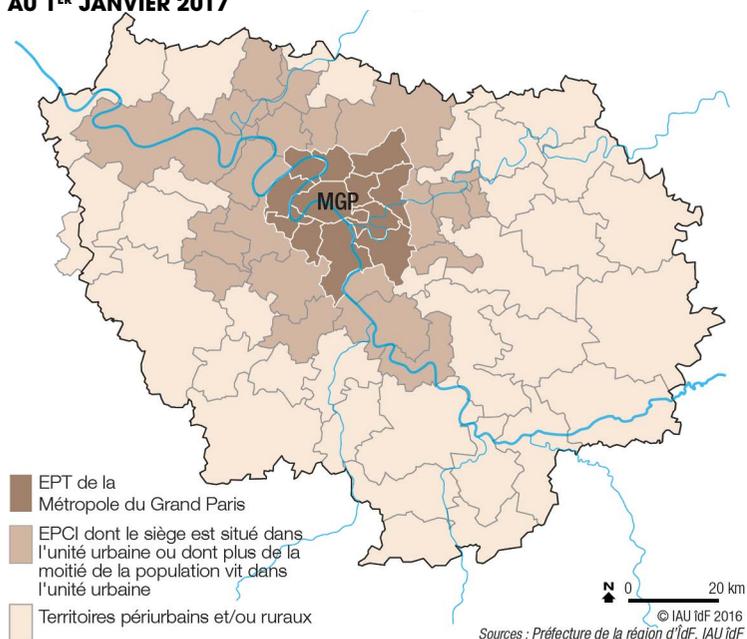
Délai prévu par le législateur, les territoires ont trois ans pour mettre en compatibilité leurs documents d'urbanisme locaux avec le schéma directeur, ou un an dans le cas d'une modification simple d'un PLU ou d'une carte communale. Cette mise en compatibilité sera opérée dans une diversité de situations, du fait notamment des dispositions de la loi Alur concernant les délais de mise en compatibilité des PLU avec les SCOT, la disparition des POS au profit des PLU, les transferts de compétences et modifications du contenu des PLU et des SCOT. Les années à venir augurent donc d'une évolution

importante des documents d'urbanisme. Cette période coïncide avec la prochaine phase de mise en œuvre du contrat de plan État-Région (CPER) et avec un premier cycle de politiques sectorielles régionales (le plan de déplacements urbains d'Île-de-France - PDUiF - s'étend jusqu'en 2020). 2020 est aussi le délai pour la mise en place de la MGP dans sa configuration définitive. Certaines informations du rapport pourraient évoluer dans le cadre de réformes législatives. Par ailleurs, une proposition de loi simplifiant le droit de l'urbanisme a débuté son parcours législatif en octobre 2016. Cette dernière propose de revoir les délais de mise en compatibilité des SCOT avec les documents supérieurs et le passage au PLU intercommunal.

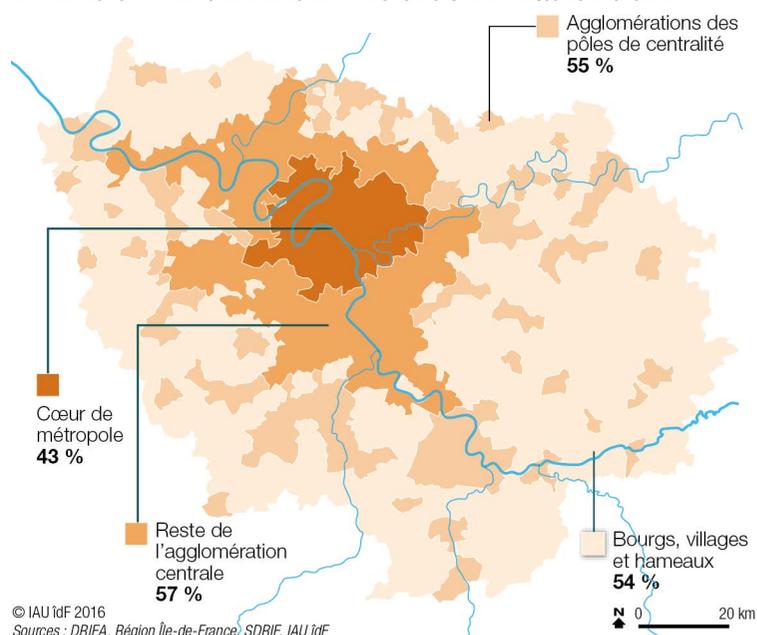
#### DÉLAIS DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX AVEC LE SDRIF



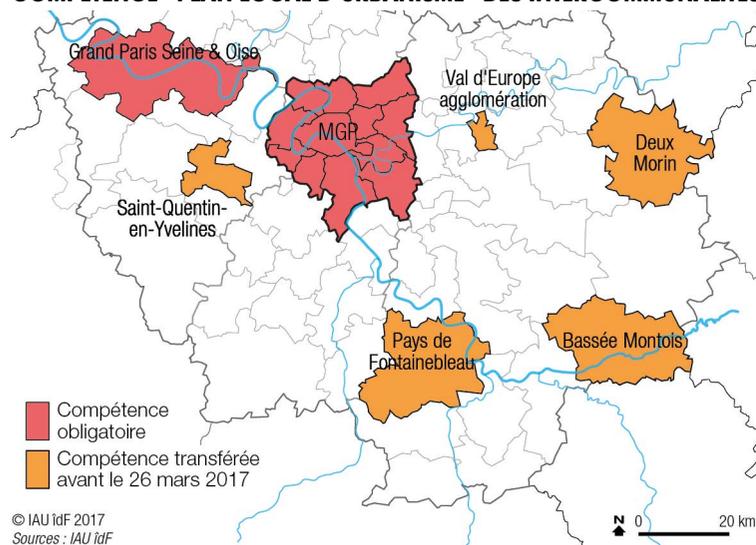
**LES INTERCOMMUNALITÉS EXISTANTES ACTUALISÉES  
AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2017**



**PROPORTION DES COMMUNES DONT LE PLU OU LE PLUI EST EN RÉVISION PAR GRANDES ENTITÉS GÉOGRAPHIQUES DU SDRIF**



**COMPÉTENCE « PLAN LOCAL D'URBANISME » DES INTERCOMMUNALITÉS EN 2017**



MODE D'EMPLOI DES FICHES DE SUIVI PAR OBJECTIF

### OBJECTIF STRATÉGIQUE

INDICATEUR  
D'IMPACT  
PRINCIPAL

**RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF**

---

**CONTEXTE GÉNÉRAL** 1 2  
□ □

Les indicateurs de contexte permettent de suivre globalement la situation du territoire régional et les évolutions des paramètres extérieurs qui pourraient influencer sur l'atteinte ou non d'un objectif stratégique.

---

**ÉTAT INITIAL** 3 4  
□ □

Les indicateurs d'impact permettent d'examiner à terme l'atteinte, ou non, d'un objectif stratégique. Un état initial « Temps 0 » est établi en début d'application du SDRIF.

---

1 2 Illustrations des indicateurs de contexte  
3 4 Illustrations des indicateurs d'impact

### OBJECTIF SPÉCIFIQUE

DÉCLINANT L'OBJECTIF STRATÉGIQUE

INDICATEUR  
DE RÉSULTAT  
PRINCIPAL

**RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF**

---

**ÉTAT INITIAL** 1 2  
□ □

Les indicateurs de résultat permettent d'examiner à terme l'atteinte ou non d'un objectif spécifique. Un état initial « Temps 0 » est établi en début d'application du SDRIF.

---

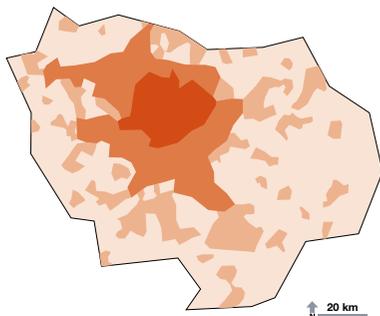
**MISE EN ŒUVRE** 3 4  
□ □

Les indicateurs et les outils de mise en oeuvre du SDRIF permettent d'examiner les réalisations.

---

1 2 Illustrations des indicateurs de résultat  
3 4 Illustrations des indicateurs de mise en oeuvre

Le cas échéant, les indicateurs sont déclinés selon les quatre entités géographiques du SDRIF



- Cœur de métropole** : espace urbanisé dense à structurer en continuité avec Paris.  
Le périmètre du cœur de métropole correspond à celui de l'évaluation environnementale.
- Reste de l'agglomération centrale** : grandes polarités urbaines à conforter entre cœur de métropole et espace rural. Il reprend l'unité urbaine de Paris, à laquelle a été soustrait le cœur de métropole.
- Agglomérations des pôles de centralité** : réseau des villes qui ont vocation à mailler l'espace rural. Elles sont définies par la présence du pôle de centralité, et par les communes qui lui sont agglomérées.
- Bourgs, villages et hameaux** : communes aux caractéristiques rurales.

©IAU idF - Source : IAU idF

# 1. RÉSOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT

| OBJECTIF STRATÉGIQUE             | INDICATEUR D'IMPACT   |                        |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE |
|----------------------------------|---|------------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|
|                                  | Nom (chiffre clé)   | Source                 | Date de référence | Fréquence mise à jour |                        |
| 1. RÉSOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT | <b>Part du budget des ménages consacré au logement</b>                              | Insee ENL              | 2006              | > 6 ans               |                        |
|                                  | Évolution du revenu moyen des ménages et du prix d'achat moyen d'un logement ancien | Insee RFL et Base BIEN | 2000-2011         | 1 an                  | Éviction des ménages   |
|                                  | Part de logements vacants dans le parc total  | Insee RGP              | 2011              | 5 ans                 |                        |

| Objectif spécifique  | INDICATEUR DE RÉSULTAT                                    |                              |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE   |
|--|---|------------------------------|-------------------|-----------------------|---|
|  | Nom (chiffre clé)   | Source                       | Date de référence | Fréquence mise à jour |   |
| 1.1. Construire 70 000 logements par an                                | <b>Nombre de logements* commencés estimés</b>             | Sit@del2 date réelle estimée | 2014              | 1 an                  | Suivi des PLH et des conventions EPF  |
|  | <b>Parc de logements total</b>                            | Filocom                      | 2013              | 2 ans                 | Transcription des orientations concernant les espaces urbanisés et les nouveaux espaces d'urbanisation                        |
|  | Nombre de logements neufs autorisés                       | Sit@del2 date réelle         | 2013              | 1 an                  |   |
| 1.2. Viser 30% de logements locatifs sociaux dans le parc total        | <b>Taux de logements locatifs sociaux</b>                 | RPLS                         | 2012              | 1 an                  | Nombre de logements sociaux financés.   |
|  | Construction de logements sociaux                         | RPLS                         | 2012              | 1 an                  | Nombre de logements sociaux prévus dans les PLH   |
|  | Nombre de demandeurs et attributions de logements sociaux | Drihl RPLS                   | 2013              | 1 an                  |   |
| 1.3. Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine | <b>Part du parc privé potentiellement indigne</b>         | Filocom                      | 2013              | 2 ans                 | Suivi des dispositifs d'amélioration de l'habitat, des sites PNRU et de la géographie prioritaire de la politique de la ville |
|  | Nombre de logements démolis/reconstruits au PNRU          | Anru Enquête livraison       | 2013              | 1 an                  |   |

\* Ces estimations du SOeS disponibles depuis février 2015, visent à corriger le défaut d'exhaustivité des déclarations d'ouverture de chantier dans Sit@del2.

# RÉSOLUDRE LA CRISE DU LOGEMENT

LES  
MÉNAGES  
PROPRIÉTAIRES  
ET LOCATAIRES  
CONSACRENT  
**25,2% ET 21% DE LEUR  
BUDGET AU LOGEMENT  
EN 2013**

SOURCE : INSEE ENIL  
DONNÉES 2013 DISPONIBLES  
PROCHAINEMENT

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Les hypothèses du SDRIF 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 :

- construire 70 000 logements en moyenne par an ;
- viser 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total ;
- améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

1

L'Île-de-France compte 12 millions d'habitants en 2014, soit 18,8 % de la population métropolitaine, une part inchangée depuis le début des années 1960. Malgré des échanges déficitaires avec le reste du pays, elle voit sa population progresser de 50 000 à 60 000 personnes par an en moyenne depuis près de 40 ans sous l'effet d'un très large excédent naturel et d'échanges migratoires positifs avec l'étranger (Insee MGP).

La taille moyenne des ménages se stabilise en Île-de-France, alors qu'elle continue de diminuer en France. Cette évolution témoigne d'un certain blocage dans les parcours résidentiels des jeunes et des ménages les plus modestes. La part des communes dans lesquelles un couple avec un enfant au revenu médian a accès à la propriété est plus faible de 2002 à 2012, avec une accentuation lors de la crise économique de 2008.

Des dynamiques de forte spécialisation sociale des territoires sont à l'œuvre au sein de l'espace francilien. Les disparités s'accroissent avec un appauvrissement de la proche banlieue nord et sud-est, la diffusion de la richesse dans les secteurs aisés de l'ouest et un enrichissement de certains espaces périurbains.

## ÉTAT INITIAL

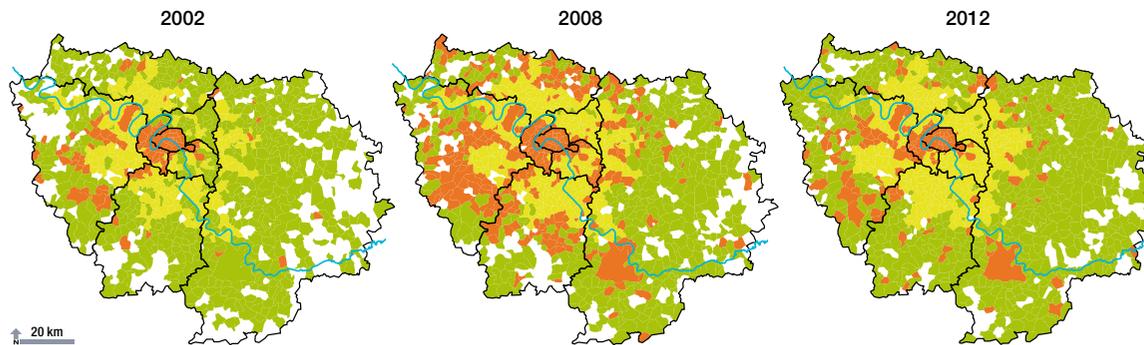
2

3

Depuis la fin des années 1990, l'insuffisance de la construction d'une part et le net décrochage entre l'évolution du coût des logements et les revenus des ménages d'autre part ont réduit sensiblement la capacité des Franciliens à adapter leur logement à leurs besoins et aspirations. En témoignent la baisse de la mobilité résidentielle, surtout chez les moins de 35 ans, le recul de la vacance dans le cœur de métropole, le développement des situations de suroccupation et de cohabitation prolongées. Le SDRIF 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.

### 1 EFFET D'ÉVICTION SUR L'ACCÈS AU LOGEMENT PRIVÉ D'UN COUPLE AVEC UN ENFANT AU REVENU MÉDIAN

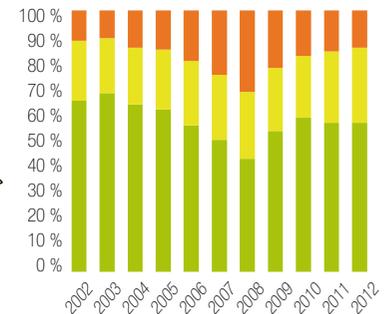
Hypothèses sur les conditions de financement standard d'un logement de 60 m<sup>2</sup> habitables :  
Taux de crédit T.E.G. de l'année étudiée ; durée de prêt de l'année étudiée ; taux d'apport personnel de l'année étudiée ; loyer du parc privé (hors charges) issu des données Olap ; prix au m<sup>2</sup> de l'année.



Réduction du champ des possibles :

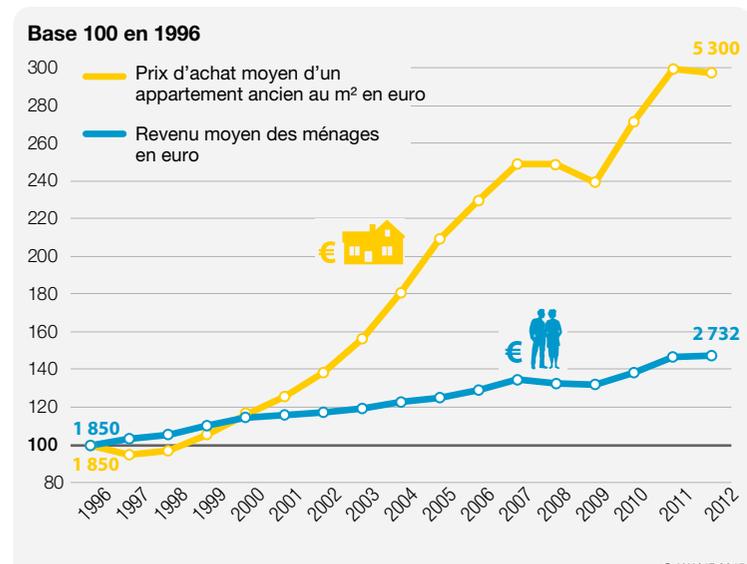
- Communes dans lesquelles l'accèsion à la propriété est possible
- Communes dans lesquelles la location dans le parc privé est possible
- Communes inaccessibles (ni location, ni accession)
- Communes non renseignées (nombre de transactions insuffisant)

### RÉPARTITION DU CHAMP DES POSSIBLES POUR LES COMMUNES ENREGISTRÉES (PART DU NOMBRE DE COMMUNES ENREGISTRÉES)



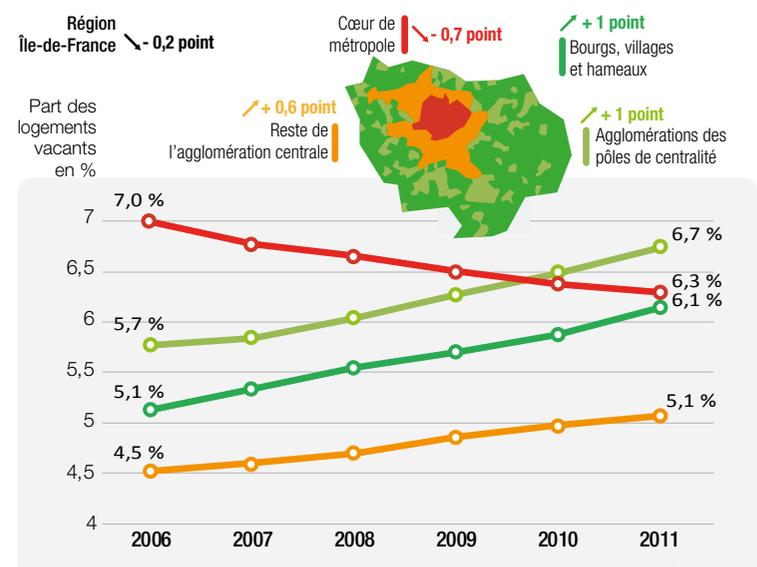
© IAU idF 2015  
Sources : Méthodologie DRIHL (DGFiP/Insee (RFL des ménages, Filocom, ENL2006), Chambre des notaires Paris-Île-de-France (base BIEN), Olap (zones de loyers), Observatoire du financement du logement, Banque de France)

### 2 ÉVOLUTION DU REVENU MOYEN DES MÉNAGES ET DU PRIX D'ACHAT MOYEN D'UN APPARTEMENT ANCIEN AU M<sup>2</sup>

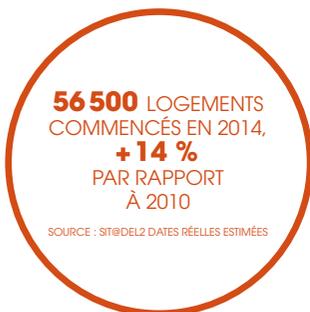


© IAU idF 2015  
Sources : Chambre des notaires Paris Île-de-France (base BIEN), Insee - RFL, traitements IAU idF

### 3 ÉVOLUTION DE LA PART DES LOGEMENTS VACANTS



© IAU idF 2015  
Sources : Insee - RGP 2006-2011, IAU idF



### RÉSOUTRE LA CRISE DU LOGEMENT

## 1.1. CONSTRUIRE 70 000 LOGEMENTS PAR AN

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Pour faire face aux besoins des Franciliens, garantir la qualité de leur résidence principale et compenser le parc de logements qui disparaît chaque année, il est nécessaire de construire près de 1,5 million de logements à l'horizon 2030, soit en moyenne 70 000 logements chaque année à partir de 2010.

### ÉTAT INITIAL



De 2010 à 2013, la construction annuelle de logements estimée est en hausse (jusqu'à 61 600 logements estimés en 2013, Sit@del2 dates réelles estimées). En 2014, le ralentissement de la construction régionale s'explique par la chute en 2013 du nombre d'autorisations de permis de construire dans le cœur de métropole, qui concentrait jusque là plus de 50 % des autorisations en moyenne (Sit@del2 dates réelles). 56 400 logements par an en moyenne ont été commencés sur la période 2010-2014 contre 45 300 par an en moyenne entre 2005 et 2009 (Sit@del2 dates réelles estimées). L'objectif de construction de 70 000 logements par an n'est donc pas atteint sur la période 2010-2014 et l'offre globale de logements augmente peu. En effet, la construction de logements neufs s'accompagne d'une disparition proportionnelle de logements anciens. Un effort est attendu à partir de l'année 2015 afin d'accroître l'offre globale de logements et d'atteindre l'objectif de construction de 1,5 million de logements à terme.

### MISE EN ŒUVRE



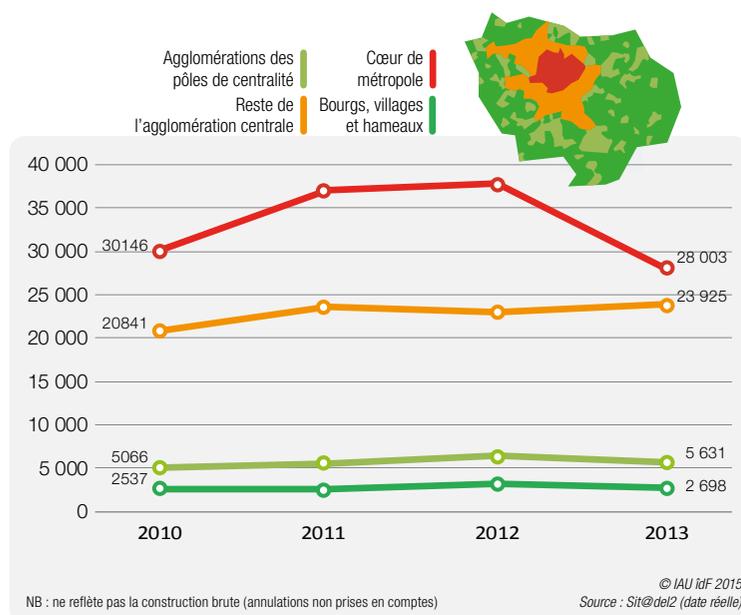
Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations réglementaires concernant les espaces urbanisés à densifier et les nouveaux espaces d'urbanisation.

L'ensemble des territoires est appelé à faire un effort en faveur de la construction de logements.

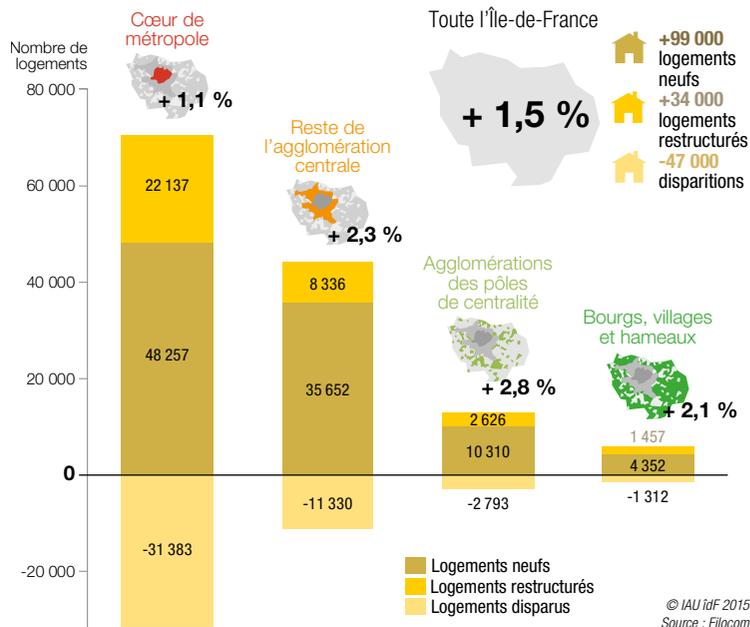
Le SRHH, en cours d'élaboration par le CRHH, permettra de décliner l'objectif de construction à une échelle infrarégionale à traduire dans les programmes locaux de l'habitat (PLH).

Le volet territorial du CPER 2015-2020 est en grande partie dédié à l'accompagnement des territoires bâtisseurs. La mobilisation des établissements publics fonciers et leur fusion fin 2015 et la création de l'établissement public Grand Paris Aménagement doivent permettre de stimuler les opérations répondant aux objectifs spatiaux et qualitatifs du SDRIF.

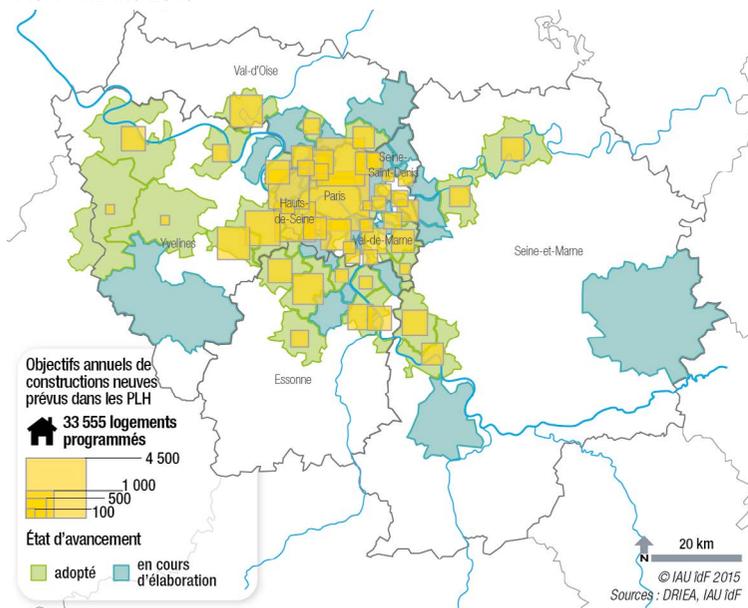
### 1 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS NEUFS AUTORISÉS



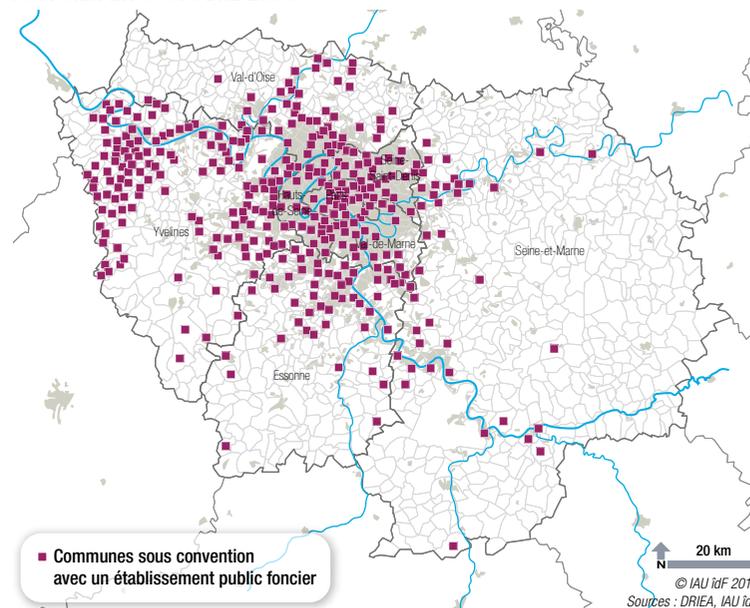
### 2 ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS DE 2011 À 2013



### 3 PROGRAMMES LOCAUX DE L'HABITAT D'ÎLE-DE-FRANCE AU 1<sup>ER</sup> MARS 2015



### 4 COMMUNES SOUS CONVENTION AVEC UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC FONCIER EN OCTOBRE 2014



## RÉSOLVRE LA CRISE DU LOGEMENT

### 1.2. VISER 30 % DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Il faut 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.



#### ÉTAT INITIAL



La part des logements sociaux dans la construction totale de logements est importante ces dernières années, environ 25 % entre 2000 et 2012 (RPLS au 1<sup>er</sup> janvier 2013, Sit@del2 dates réelles) et a contribué à la croissance et à la meilleure diffusion de l'offre sociale au sein de l'espace régional, bien que des communes ne respectent leurs obligations légales. Dans un contexte de hausse du nombre de demandeurs de logements sociaux, pas d'allongement des délais d'obtention et de réduction de la mobilité des locataires du parc social, le ratio de 25 % de logements locatifs sociaux dans le parc de résidences principales, posé par le code de la construction et de l'habitat, est un niveau minimal mais insuffisant en Île-de-France au regard des besoins. 76 % des Franciliens sont éligibles au logement social (ENL 2013). Par ailleurs, l'offre existante est marquée par une répartition déséquilibrée au sein de l'espace régional, avec une trop forte concentration de l'offre la plus sociale sur certains territoires. 52 communes concentrent la moitié de l'offre et 90 communes concentrent 66 % du parc avec des loyers PLAI, loyers les plus bas des logements sociaux (RPLS au 1<sup>er</sup> janvier 2013).

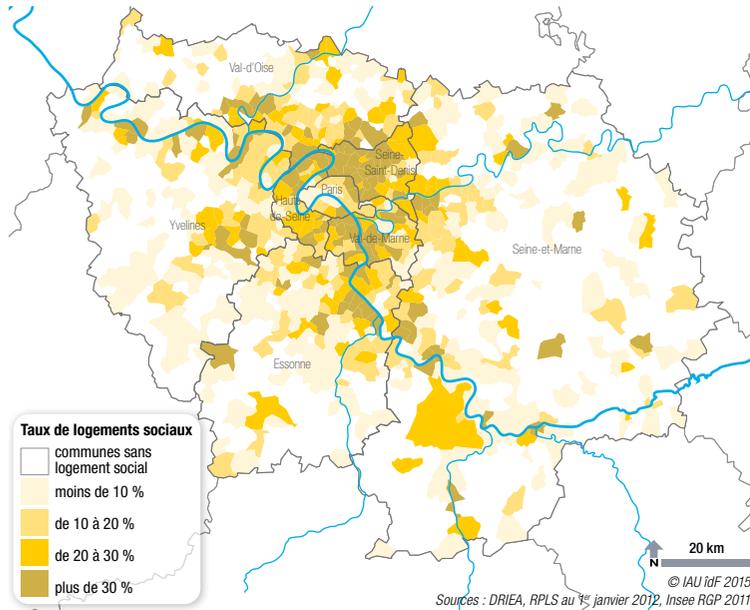
#### MISE EN ŒUVRE

La Région et ses partenaires (État, collectivités...) prennent une part importante au développement de l'offre locative sociale à travers le financement de logements sociaux et de résidences pour jeunes. L'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF) y contribue également.

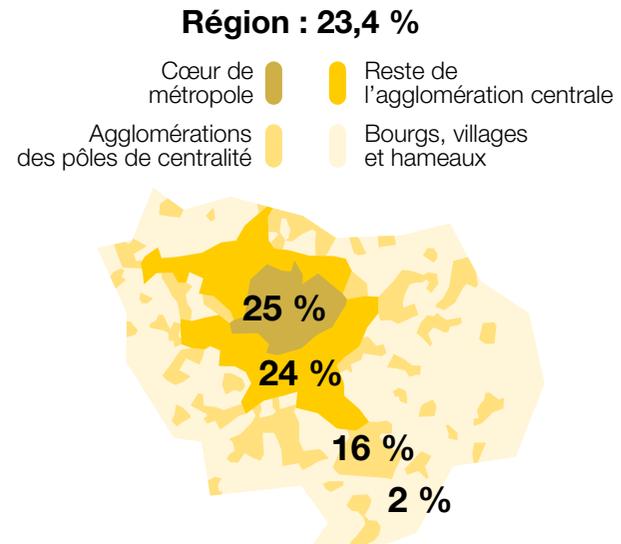
La mise en œuvre de la loi SRU a aidé au léger rééquilibrage de l'offre sociale : 15,4 % de logements sociaux en 2011 dans les 165 communes concernées contre 12,5 % en 2002. La mise en œuvre de l'objectif de 25 % devrait renforcer cet effet.

L'élaboration des PLH et PLU permet aux communes de fixer des objectifs en matière de diversification de l'offre de logements et de définir des réserves foncières au profit du logement social. 17 750 logements sociaux sont prévus dans les PLH au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

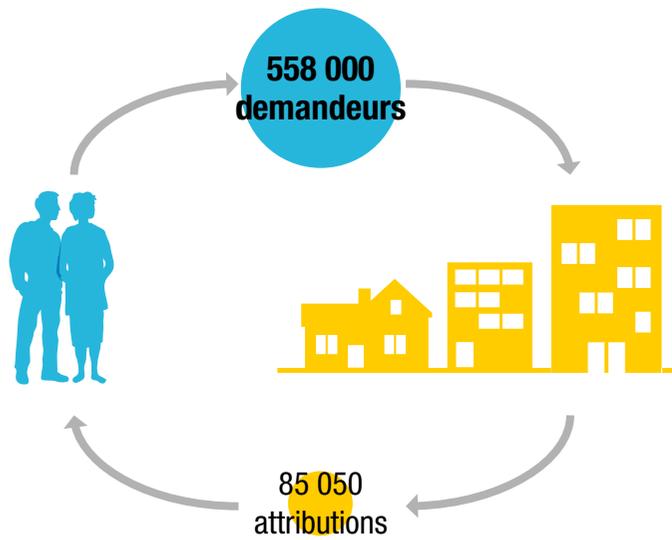
**1 TAUX COMMUNAL DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2012**



**2 TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2012**

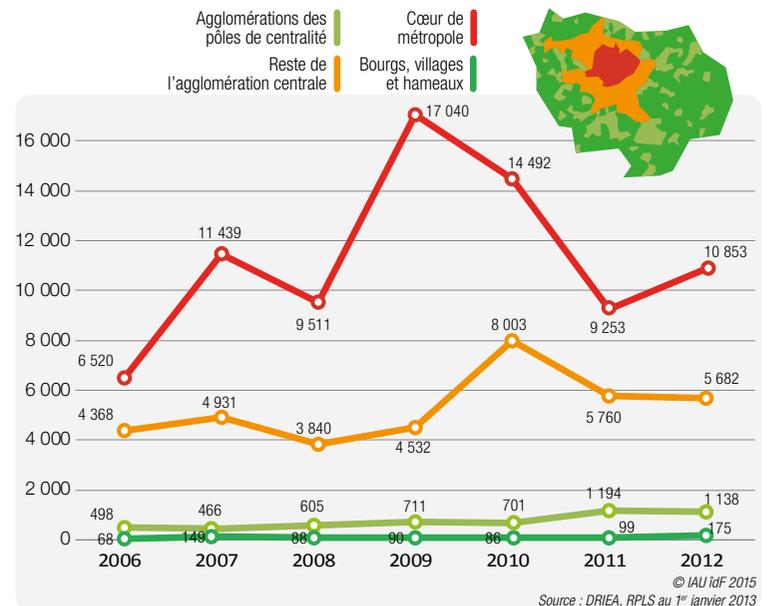


**3 DEMANDEURS ET ATTRIBUTIONS DE LOGEMENTS SOCIAUX EN 2013**



© IAU idF 2015  
Sources : Drhl - fichier du numéro unique régional au 31 décembre 2013, DRIEA - RPLS au 1<sup>er</sup> janvier 2014

**4 ÉVOLUTION DE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX**



## RÉSOLVRE LA CRISE DU LOGEMENT

### 1.3. AMÉLIORER LE PARC DE LOGEMENTS ET ACCÉLÉRER LA RÉNOVATION URBAINE DES GRANDS ENSEMBLES

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Outre la construction neuve, la réhabilitation du parc existant est un enjeu de premier ordre. Les politiques d'aménagement régionales et la politique de la ville doivent continuer à favoriser le désenclavement des quartiers populaires, grands ensembles et anciens quartiers dégradés, le traitement et la valorisation de leurs espaces publics, la diversification et la revalorisation du parc immobilier ainsi que l'introduction d'une plus grande mixité fonctionnelle. Ainsi, la revalorisation foncière de ces quartiers permettra d'en faire de nouveaux espaces de diversification du parc.



#### ÉTAT INITIAL



L'Île-de-France a un important stock de logements anciens occupés par des ménages modestes qui n'ont pas toujours les moyens de financer leur entretien ou leur remise aux normes actuelles de confort : 33 % des propriétaires sont éligibles aux aides de l'Anah (Filocom 2013) et 8,8 % des ménages sont en situation de précarité énergétique (ENL 2013).

Le recul de la vacance et du nombre de logements inoccupés dans le cœur de métropole, l'augmentation de la suroccupation, au détriment du renouvellement urbain, sont autant de signes inquiétants de surexploitation du parc existant et de menaces potentielles quant à la qualité des habitations. Malgré des efforts importants de traitement de l'habitat insalubre et indigne à Paris et dans plusieurs communes de petite couronne, d'importants besoins persistent.

Les copropriétés en difficulté, de la copropriété paupérisée et dégradée aux copropriétés fragilisées à surveiller, constituent un enjeu majeur en Île-de-France.

L'Île-de-France compte un grand nombre de quartiers relevant des périmètres de la politique de la ville.

#### MISE EN ŒUVRE



Un grand nombre de dispositifs ont pu être enclenchés en faveur de la rénovation de certaines poches d'habitat dégradé (OPAH, POPAC, PNRQAD...), mais il reste des territoires avec de forts enjeux où les politiques doivent être renforcées.

Entre 2010 et 2014, l'Agence nationale de l'habitat (Anah) a subventionné 105 200 logements dont 18 900 au titre de la lutte contre l'habitat indigne ; 29 copropriétés ont été subventionnées par la Région en 2014 pour être réhabilitées. Suite à la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, une nouvelle géographie prioritaire, basée sur le critère unique de bas revenu des habitants, remplace les nombreux zonages et dispositifs existants. On dénombre 272 quartiers politique de la ville (QPV) en Île-de-France regroupant 13 % des Franciliens. 59 quartiers bénéficieront du Nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU) mais les périmètres de projet de ces quartiers ne seront définis qu'une fois la phase d'études menée.

**1 NOMBRE DE LOGEMENTS DÉMOLIS-RECONSTRUITS DANS LE CADRE DU PNRU AU 31 DÉCEMBRE 2013**

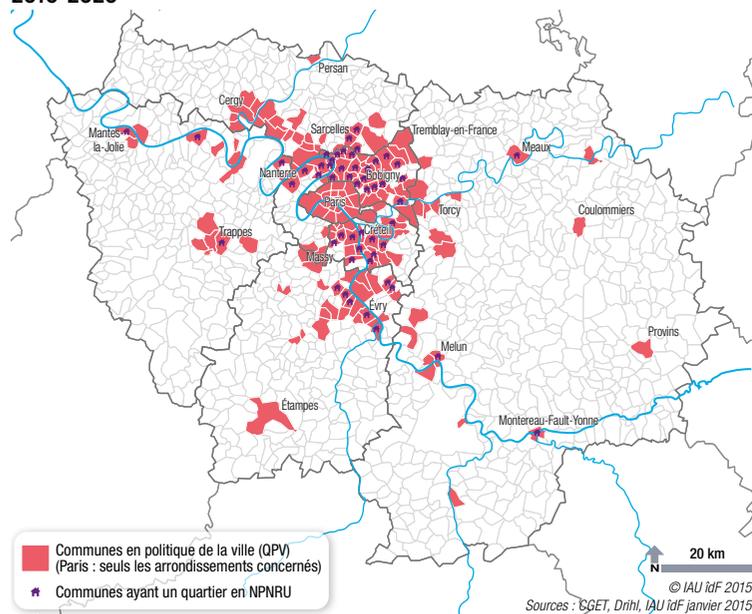
**Démolition de  
38 750 logements  
(en programmation)**



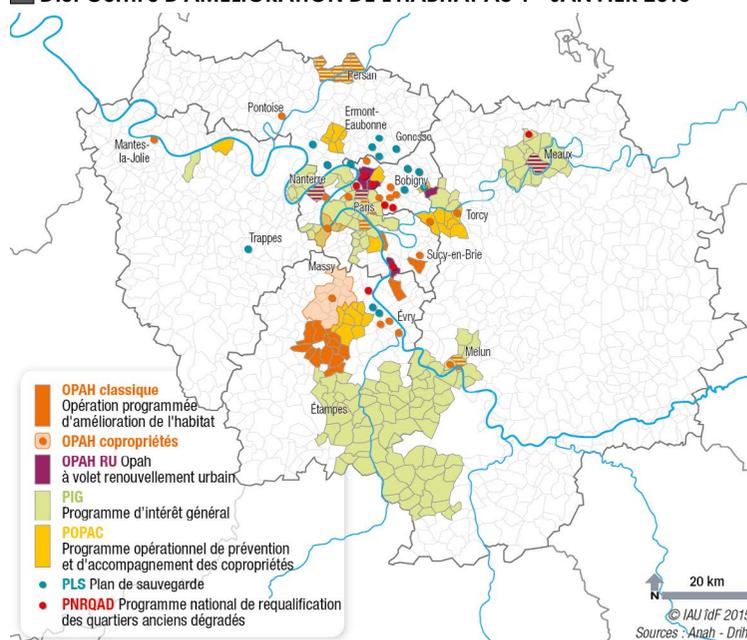
**Reconstruction de  
42 000 logements  
sociaux  
(en programmation)**

© IAU idF 2015  
Source : Anru, enquête livraison

**2 NOUVELLE GÉOGRAPHIE PRIORITAIRE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE 2015-2020**



**3 DISPOSITIFS D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2015**



## **2. REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE   | INDICATEUR D'IMPACT  |   |                                |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE  |
|--|--|---|--------------------------------|-----------------------|---|
|  | Nom (chiffre clé)  | Source  | Date de référence              | Fréquence mise à jour |   |
| <b>2. REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN</b>                        | <b>Évolution de l'Indice de vitalité économique</b>              | IAU îdF   | 2010-2011                      | 1 an                  | Évolution du PIB en ÎdF et en province<br>Investissements directs étrangers   |
| Objectif spécifique  | INDICATEUR DE RÉSULTAT   |   |                                |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE   |
|  | Nom (chiffre clé)  | Source  | Date de référence              | Fréquence mise à jour |   |
| <b>2.1. Créer 28 000 emplois par an</b>                                      | <b>Solde d'emplois</b>   | Insee Estel   | 2012-2013                      | 1 an                  | Aides régionales à la création d'entreprises  |
|  | Taux de chômage BIT  | Insee   | 2013                           | 1 an                  |   |
|  | Nombre d'emplois par secteur d'activité                          | Insee Estel   | 2013                           | 1 an                  |   |
| <b>2.2. Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activité</b>     | <b>Part des emplois dans les fonctions industrielles</b>         | Insee RGP analyse fonctionnelle   | 2012                           | 5 ans                 | Dispositifs Pôles de compétitivité, plans filières, PM'UP   |
|  | Emplois dans les nouveaux champs d'activité                      | IAU îdF, Insee RGP, Clap  | dates variables de 2010 à 2013 | 5 ans                 |   |
|  | Part de l'emploi salarié dans les secteurs clés de l'industrie   | Clap  | 2012                           | 1 an                  |   |
| <b>2.3. Renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités</b> | <b>Évolution des surfaces occupées par l'activité économique</b> | IAU îdF Mos   | 2008-2012                      | 4 ans                 | Construction de bureaux supérieurs à 5000 m <sup>2</sup> annoncés livrables entre 2016 et 2020<br>Nombre de locaux déclarés raccordables à la fibre optique<br>Dispositif Ecopôle |
|  | Répartition surfacique des sites d'activité par vocation         | AU îdF Base sites d'activités   | 2015                           | 2 ans                 |   |
|  | Surface des locaux d'entreprises autorisés                       | Sit@del2 date réelle  | 2013                           | 1 an                  |   |
| <b>2.4. Structurer les polarités économiques</b>                             | <b>Part des emplois situés dans les pôles économiques</b>        | Insee RGP   | 2013                           | 5 ans                 |   |
|  | Fonctions stratégiques des polarités économiques du SDRIF        | ORIE, Recens. ministère de l'Éducation nationale, IAU îdF Base équipements, DRIEA | dates variables de 2012 à 2014 | 5 ans                 |   |

# REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN

L'INDICE DE VITALITÉ ÉCONOMIQUE EST **STABLE** ENTRE 2010 ET 2011

SOURCE : IAU ÎDF

**31%** DU PIB NATIONAL EST PRODUIT EN ÎLE-DE-FRANCE EN 2013

SOURCE : INSEE, COMPTES RÉGIONAUX

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le schéma directeur 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 :

- créer 28 000 emplois par an ;
- réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activité ;
- renouveler, optimiser et organiser l'offre d'espaces d'activités ;
- structurer les polarités économiques.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

L'Île-de-France s'inscrit dans l'économie mondiale. Elle compte un grand nombre d'entreprises étrangères. En 2014, on en dénombre 368, principalement américaines et européennes, créant environ 5 000 emplois (Paris Région Entreprises). Les groupes étrangers implantés en Île-de-France génèrent 18% des emplois salariés franciliens. L'Île-de-France accueille la plus importante part des investissements directs étrangers. Avec plus de 83 milliards d'euros en 2015, représentant 19% du total national, il s'agit de la première région française pour le montant de ses exportations de biens, qui progressent de 7,7% par rapport à 2014, ainsi que pour ses importations. La balance commerciale de la région reste cependant très déficitaire (53,4 milliards d'euros en 2015), les importations progressant plus rapidement que les exportations (Insee).

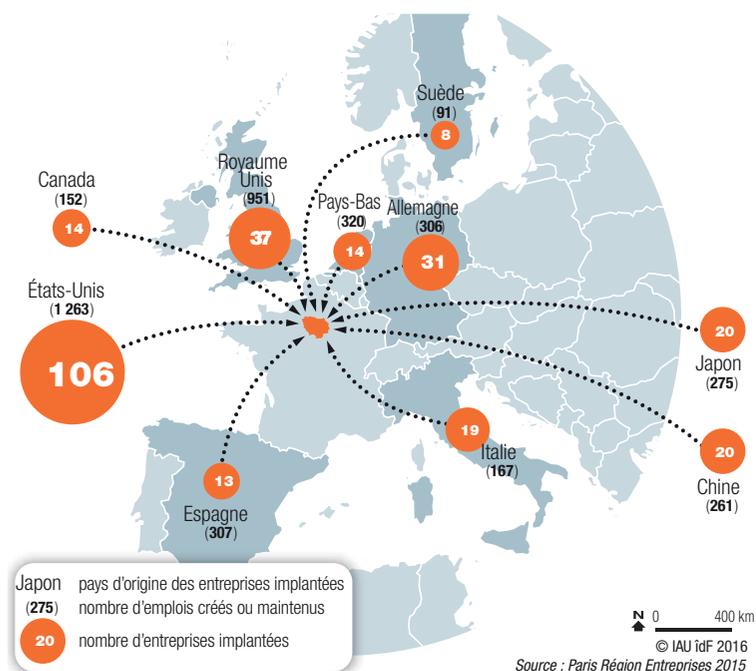
La croissance du produit intérieur brut (PIB) en Île-de-France est supérieure à celle de l'emploi. Ce phénomène est plus marqué que dans le reste du pays en raison d'une croissance du PIB plus rapide (Insee), et d'une spécialisation régionale vers les activités à haute valeur ajoutée, peu créatrices d'emplois. Nettement supérieur à celui des autres régions, le PIB francilien atteint 631,6 milliards d'euros en 2013 (Insee, comptes régionaux).

## ÉTAT INITIAL

Principal indicateur de croissance économique, le PIB ne suffit pas à appréhender le développement régional dans sa globalité. L'indicateur synthétique de vitalité économique (IVE) de l'IAU îdF le complète à travers l'agrégation de 17 indicateurs. L'IVE a évolué positivement entre 1997 et 2011 avec d'importantes fluctuations et se stabilise entre 2010 et 2011. Les indicateurs liés au marché du travail et aux compétences évoluent positivement tandis que les indicateurs de richesse, innovation et attractivité restent stables (IAU îdF).



**1** IMPLANTATION DES ENTREPRISES INTERNATIONALES EN ÎLE-DE-FRANCE



**2** ÉVOLUTION COMPARÉE DU PIB EN ÎDF ET EN FRANCE ENTRE 2008 ET 2013



## REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN

### 2.1. CRÉER 28 000 EMPLOIS PAR AN

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

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. L'objectif de 28 000 emplois par an constitue un solde d'emplois moyen à atteindre à terme. Il se situe dans une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5 %, avec une part de l'Île-de-France dans l'emploi en France se maintenant à 23 %.

#### ÉTAT INITIAL

Depuis 2000, trois phases conjoncturelles de l'emploi se sont succédées : croissance moins élevée en Île-de-France qu'en France de 2000 à 2007, crise de 2008 à 2009 avec une diminution de l'emploi moins marquée en Île-de-France, puis croissance modérée depuis 2010. On dénombre 6,1 millions d'emplois en 2013, soit 22 % de l'emploi en France. Paris en totalise 31 %, la petite couronne 37 % dont plus de 45 % dans les Hauts-de-Seine. Entre 2008 et 2013, l'emploi a augmenté de 1,2 %, contre 0,6 % en France métropolitaine, pour un solde moyen de 14 500 emplois par an (Insee Estel). Ce solde moyen est très inférieur au solde annuel de la période 2012-2013 car l'emploi est fluctuant d'une année à l'autre.

Le secteur tertiaire représente 87 % de l'emploi francilien en 2013 (Insee Estel). Les services orientés vers la production (commerce de gros, logistique, activités financières, études et conseil, transports et télécommunications...) ont une croissance forte et se concentrent en priorité sur Paris, les Hauts-de-Seine, et la zone centrale. Ils sont plus présents en Île-de-France que dans le reste du pays. Les services à la population (enseignement, commerce de détail, santé, fonction publique...) ont une progression plus régulière et une répartition plus diffuse sur l'ensemble de la région en fonction de la croissance et de la distribution de la population (Insee RP 2006-2011). Ce dynamisme des services permet à l'emploi francilien de croître malgré le repli des activités de production : agriculture, industrie, construction.

La crise de 2008 a provoqué une forte augmentation des demandeurs d'emplois, + 17 % entre 2008 et 2009 (Insee). 42 % d'entre eux sont des chômeurs de longue durée en 2015 (Insee). Le taux de chômage francilien est inférieur à la moyenne nationale, les actifs franciliens comptant davantage de diplômés du supérieur et de cadres.

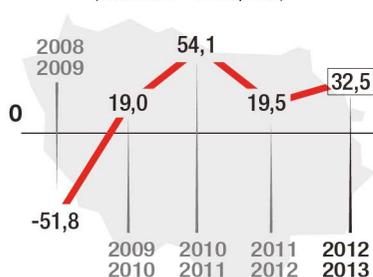
#### MISE EN ŒUVRE

Les travaux du Grand Paris devraient générer 12 000 emplois dans les années à venir. Soutenue par l'État, la CCI Paris Île-de-France lance une plateforme destinée à aider les TPE, les PME et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) à répondre dans les meilleures conditions aux appels d'offre des chantiers du Grand Paris. La mise en place des bassins économiques emploi formation, vise en particulier à mieux articuler les dispositifs et les aides de l'État et de la Région en faveur de la formation et de l'emploi. C'est sur ces périmètres que les contrats Pacte de la Région (15 Pactes opérationnels en 2015, conclus avec des territoires rencontrant des « problématiques communes d'emploi et de développement économique » devraient être renouvelés et que s'appuie la déclinaison territoriale de la SRDEII.

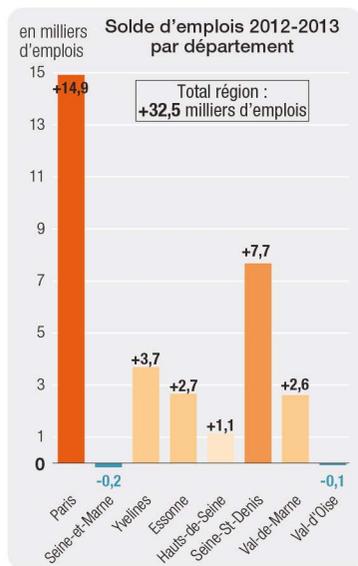
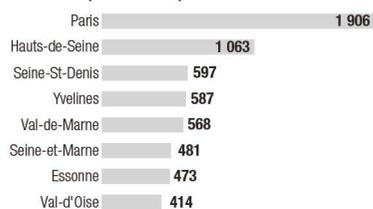


### 1 SOLDE D'EMPLOIS

Évolution du solde d'emplois en ÎDF  
(en milliers d'emplois)



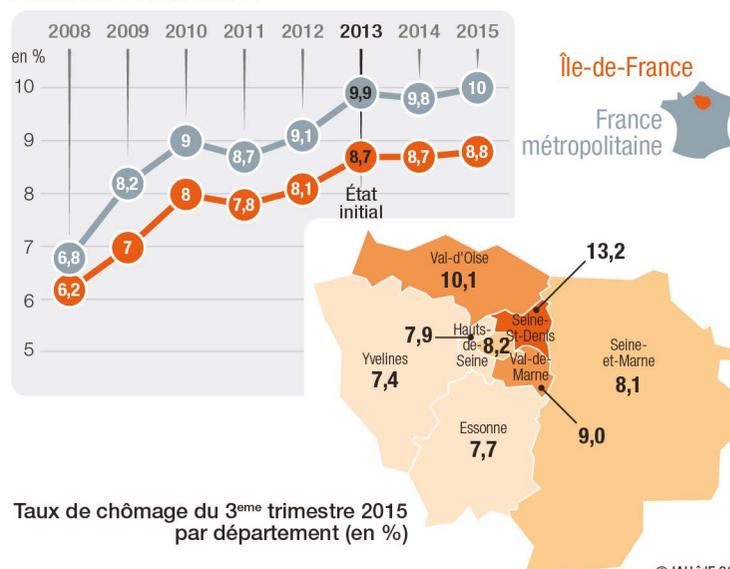
Nombre d'emplois par département  
en 2013 (en milliers)



© IAU îdF 2016 - Source : Insee Estel

### 2 TAUX DE CHÔMAGE

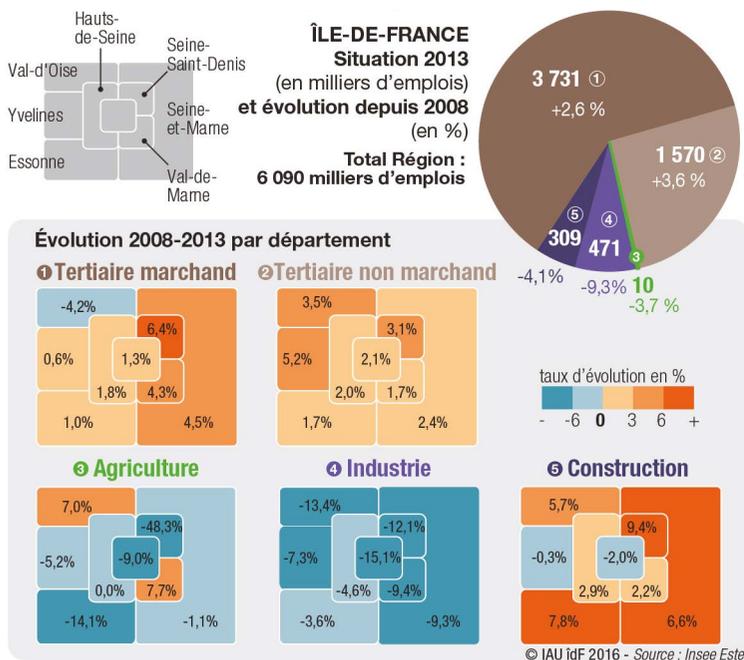
Évolution de 2008 à 2015



Taux de chômage du 3<sup>ème</sup> trimestre 2015  
par département (en %)

© IAU îdF 2016  
Source : Insee, taux de chômage localisés et taux de chômage au sens du BIT

### 3 ÉVOLUTIONS DE L'EMPLOI PAR GRAND SECTEUR D'ACTIVITÉ



© IAU îdF 2016 - Source : Insee Estel

REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN

## 2.2. RÉINDUSTRIALISER ET DÉVELOPPER DE NOUVEAUX CHAMPS D'ACTIVITÉ

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le SDRIF 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.

### ÉTAT INITIAL

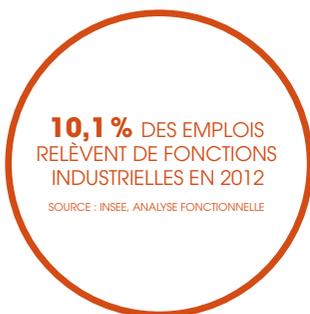
L'Île-de-France, comme la France, est affectée par un processus de désindustrialisation depuis plus de 40 ans. Il résulte à la fois des gains de productivité enregistrés dans l'industrie, de l'externalisation par les entreprises industrielles d'emplois de services (nettoyage, logistique, comptabilité, informatique ...) et des effets de la concurrence étrangère.

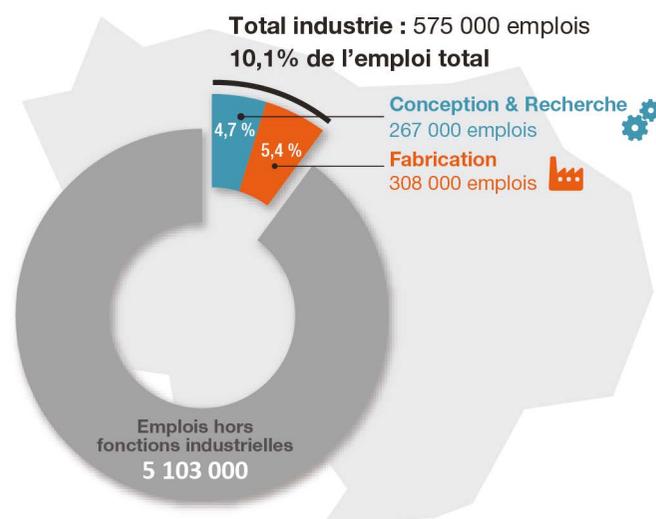
Avec 19,5 % de la valeur ajoutée industrielle nationale et 575 000 emplois en 2012 (Insee, analyse fonctionnelle), l'Île-de-France demeure la première région industrielle française. Le repli de l'emploi industriel à nuancer, concerne essentiellement les fonctions de fabrication. Or, l'industrie francilienne est de plus en plus composée de fonctions de conception, recherche et innovation, dont les emplois sont plus qualifiés. Elles représentent près de la moitié de l'emploi industriel en Île-de-France en 2012, soit plus du double de leur part dans les autres régions. Leur progression rapide ne compense cependant pas la baisse du nombre d'emplois de fabrication.

Le numérique touche tous les secteurs d'activité. Il est au croisement des contenus culturels et de l'industrie des technologies de l'information et de la communication (TIC), majoritairement programmation et conseil informatiques. La transition écologique voit l'émergence de nouveaux modèles économiques (circulaire, fonctionnalité) et crée une dynamique sur l'emploi. L'économie verte regroupe les secteurs des éco-activités (protection de l'environnement, gestion des ressources, R&D), et les activités périphériques impactées par les enjeux environnementaux (construction, espaces verts, production et distribution de l'eau). Le développement de l'économie créative, entamée dans les années 1990 se poursuit.

### MISE EN ŒUVRE

Des leviers transversaux se mettent en place pour soutenir le développement de l'innovation : soutien aux pôles de compétitivité (7 pôles de compétitivité et 242 structures représentant 152 projets collaboratifs soutenus en 2015), plans filières et dispositif PM'up de la Région, initiatives d'écologie industrielle territoriale, extension du dispositif « French Tech Ticket » à l'Île-de-France pour attirer les talents étrangers et créer les entreprises de demain par exemple. L'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris » vise à accompagner l'émergence de projets innovants susceptibles de contribuer au dynamisme économique et à la création d'emplois dans la métropole.



**1 EMPLOIS DANS LES FONCTIONS INDUSTRIELLES EN 2012**

© IAU idF 2016

Sources : Insee RGP 2012, exploitation complémentaire au lieu de travail

**2 EMPLOIS DANS LES NOUVEAUX CHAMPS D'ACTIVITÉ**

L'économie créative emploie dans les secteurs des industries culturelles et créatives (ICC) : cinéma, spectacle vivant, audiovisuel, musique, édition de jeux vidéo et logiciels, livre, architecture, publicité. S'y ajoutent également les créatifs qui travaillent hors ICC.



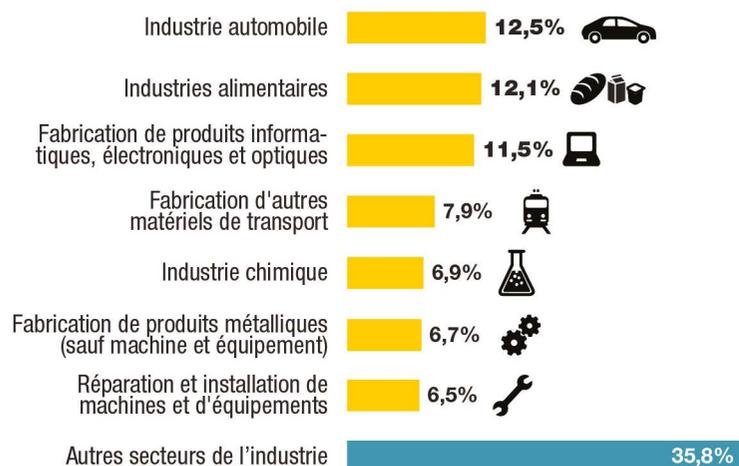
L'économie verte regroupe les secteurs des éco-activités, qui agissent en faveur de l'environnement (protection de l'environnement, gestion des ressources, R&D), et les activités périphériques impactées par les enjeux environnementaux (construction, espaces verts, production et distribution d'eau).



L'économie numérique emploie dans les TIC (technologies de l'information et de la communication), dans les contenus et supports culturels (cinéma, audiovisuel, édition de livre et presse, musique), dans la publicité et la communication, et dans les activités industrielles connexes aux TIC (fabrication d'équipements d'aide à la navigation, instrumentation et matériel optiques).

© IAU idF 2016

Sources : IAU idF, Insee RGP 2010, Clap 2013

**3 RÉPARTITION DE L'EMPLOI INDUSTRIEL SALARIÉ DANS LES SECTEURS CLÉ DE L'INDUSTRIE EN 2012**© IAU idF 2016  
Source : Clap 2012

## REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN

## 2.3. RENOUVELER, OPTIMISER ET ORGANISER L'OFFRE D'ESPACES D'ACTIVITÉS

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le SDRIF vise à réhabiliter ou créer des parcs d'activité 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'activité 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.

## ÉTAT INITIAL

En 2012, les activités économiques occupent 2,1 % du territoire. Le contexte économique a affaibli la dynamique depuis 2008. Une grande partie des projets de ZAE, se localise en grande couronne mais avec de faibles densités d'emplois expliquant en partie la faible croissance de l'emploi sur ces territoires. Les espaces d'activité se développent quasi-exclusivement par renouvellement urbain dans le cœur de métropole. La majeure partie d'entre eux se crée dans le reste de l'agglomération centrale. L'espace rural connaît la plus forte dynamique entre 2008 et 2012, essentiellement par extension urbaine (Mos).

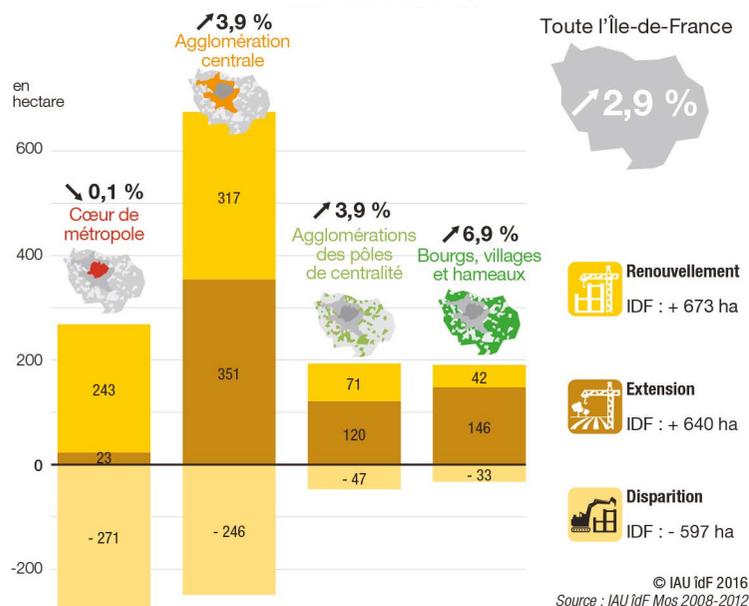
La situation par rapport à la fibre optique au premier trimestre 2016 montre la persistance d'écart très importants des taux de couverture entre la zone centrale et la grande couronne : plus de 71 % des foyers et des locaux d'activité sont raccordés sur Paris, 59 % dans les Hauts-de-Seine et 7,2 % pour la Seine-et-Marne (Observatoire France THD).

## MISE EN ŒUVRE

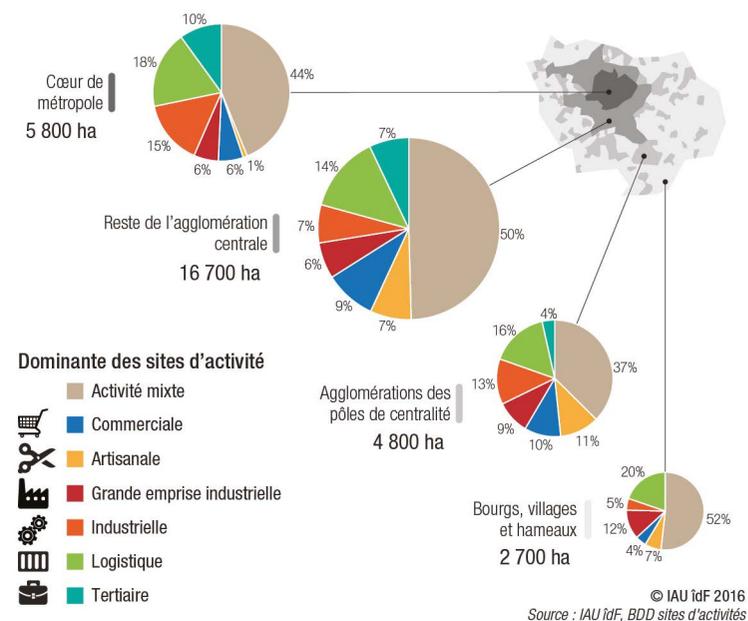
Dans un contexte de fort ralentissement économique depuis 2009, on constate un repli des nouveaux programmes de bureaux (annoncés livrables entre 2016 et 2020) dans les polarités tertiaires établies du cœur de métropole, avec une part croissante des opérations de renouvellement. Un réajustement de cette dynamique serait nécessaire dans la perspective d'un rééquilibrage population/emploi. La réforme de 2014 de la désormais « Taxe pour création de bureaux » (TCBCE) qui, au regard des enjeux majeurs de renouvellement du parc de bureaux francilien, le plus grand d'Europe mais dont plus de la moitié a été construit avant la première réglementation thermique, a reconduit un dispositif d'exonération totale de cette taxe pour les opération de démolition-reconstruction ou de restructuration lourde à hauteur de la surface de plancher initiale (on est là encore sur l'immobilier et pas directement les zones d'activités mais c'est une manière d'anticiper à l'amont les risques de perte d'attractivité de certains secteurs. Le programme prévoyant le raccordement en 2020 de 100 % des foyers et locaux d'activité à la fibre optique est en cours de réalisation. 470 000 locaux ont été déclarés raccordables à la fibre optique entre juillet 2014 et 2015.



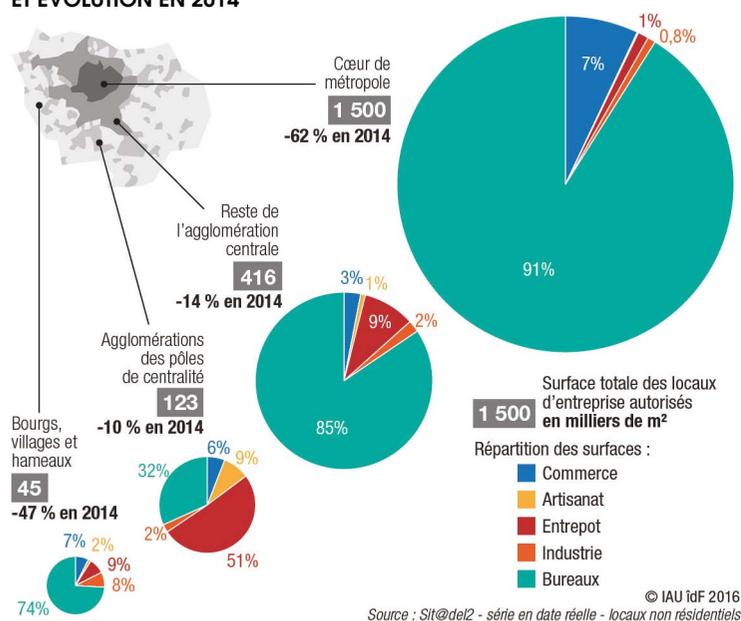
### 1 ÉVOLUTION DES SURFACES OCCUPÉES PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ENTRE 2008 ET 2012



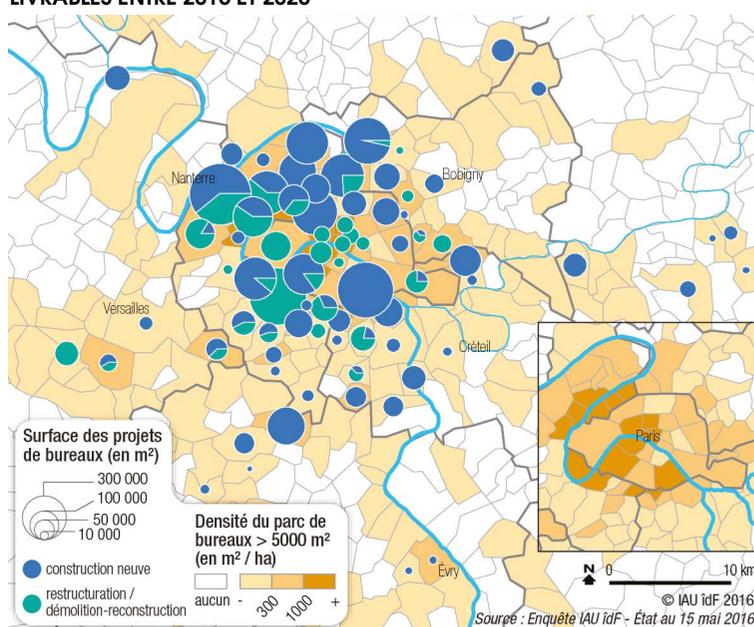
### 2 RÉPARTITION DES SURFACES DES SITES D'ACTIVITÉ PAR VOCATION EN 2015



### 3 SURFACES DES LOCAUX D'ENTREPRISE AUTORISÉS EN 2013 ET ÉVOLUTION EN 2014



### 4 CONSTRUCTION DE BUREAUX SUPÉRIEURS À 5 000 M<sup>2</sup> ANNONCÉS LIVRABLES ENTRE 2016 ET 2020

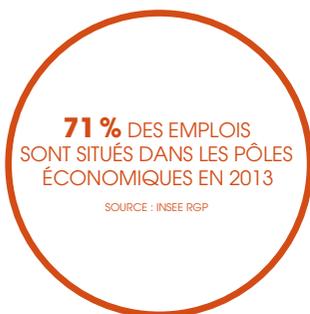


## REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN

### 2.4. STRUCTURER LES POLARITÉS ÉCONOMIQUES

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le SDRIF 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.



#### ÉTAT INITIAL

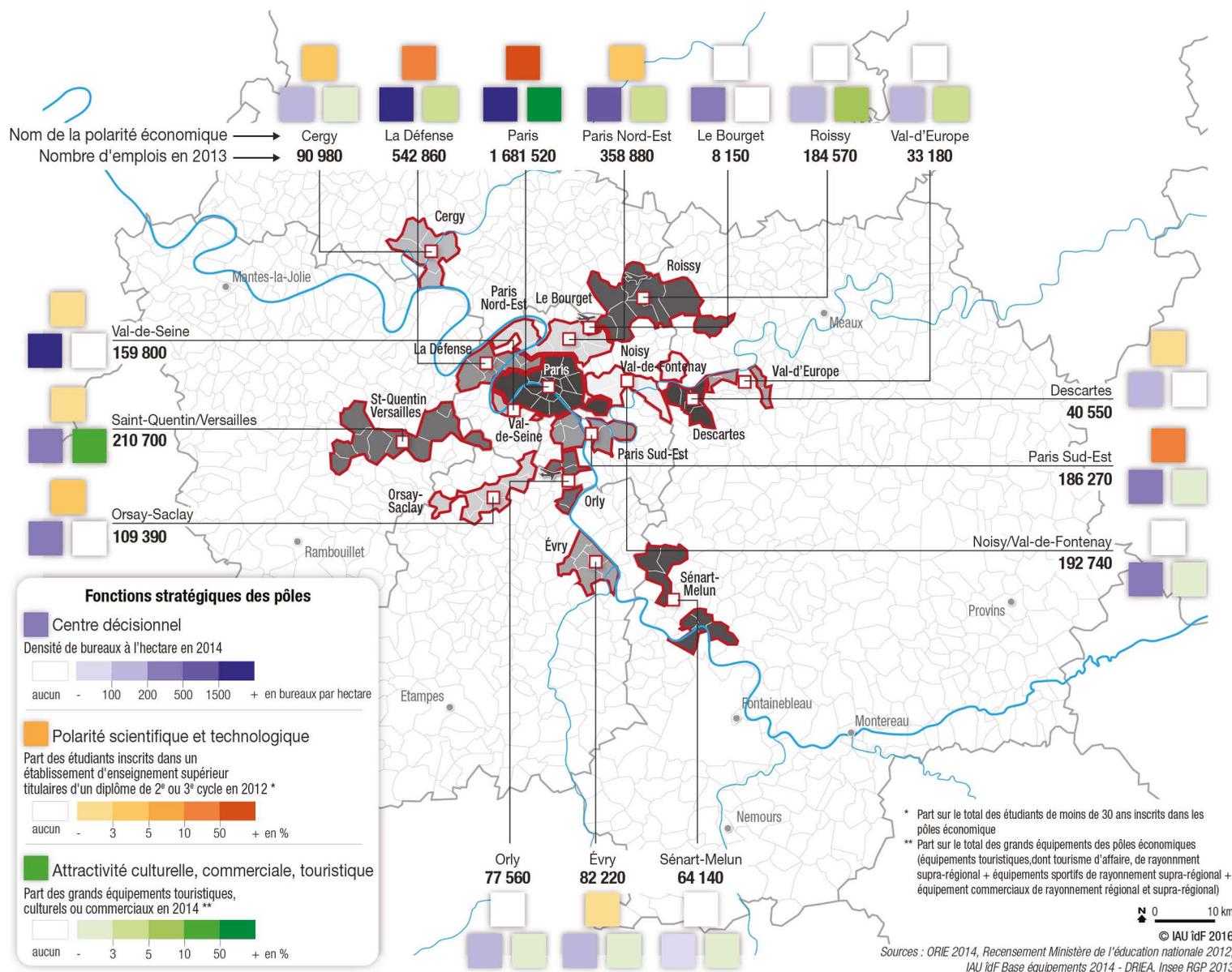
Les 16 polarités économiques identifiées dans le SDRIF totalisent environ 71 % de l'emploi francilien en 2013, et 45 % pour les seules polarités majeures Paris, La Défense et Paris Nord-Est (Insee, RGP). Elles se distinguent par une forte orientation dans les emplois de services à la production (commerce de gros, activités financières, services d'études et conseil, transports et télécommunications...). Les communes hors polarités sont davantage orientées vers les services à la population (enseignement, commerce de détail, médecine, hôpitaux, fonction publique, culture). Cette structure de l'emploi est cependant variable suivant les polarités. La Défense, Val de Seine, Orsay-Saclay et Saint-Quentin-Versailles sont plus tournés vers la production de biens et les services à la production à l'inverse de Val d'Europe, Roissy, Paris Sud-Est et Sénart-Melun plus orientés vers les services à la population.



#### MISE EN ŒUVRE

Trois réalisations majeures concentrent des efforts particuliers: le quartier d'affaires de La Défense, l'arc de l'innovation qui fait de l'agglomération parisienne un des lieux de concentration majeure des start-ups dans le monde, la création de Paris Saclay, futur pôle de recherche et de développement à l'échelle de la compétition mondiale. Par ailleurs, la dernière réforme de la TCBC de 2015 qui, de par le nouveau zonage mis en place et la révision des tarifs, favorise l'émergence de projets dans les pôles secondaires sans affaiblir les places fortes.

## 1 FONCTIONS STRATÉGIQUES DES PÔLES



# **3. RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE   | INDICATEUR D'IMPACT   |                                |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE  |
|--|---|--------------------------------|-------------------|-----------------------|---|
|  | Nom (chiffre clé)   | Source                         | Date de référence | Fréquence mise à jour |   |
| <b>3. RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE</b>                           | <b>Indice pour la répartition du fonds de solidarité</b>  | DGCL                           | 2014              | 1 an                  | Répartition du produit fiscal issu des ménages et des entreprises.<br>Niveaux de vie des ménages  |
| Objectif spécifique  | INDICATEUR DE RÉSULTAT  |                                |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE   |
|  | Nom (chiffre clé)   | Source                         | Date de référence | Fréquence mise à jour |   |
| <b>3.1. Conforter les agglomérations des pôles de centralité</b> | <b>Part des logements et des emplois hors agglomération centrale localisés dans les agglomérations des pôles de centralité</b>      | Insee RGP                      | 2013              | 5 ans                 | Nombre de pôles de centralité concernés par un PLUi ou un SCOT<br>Transcription des orientations relatives aux agglomérations des pôles de centralité à conforter |
|  | <b>Part des déplacements domicile-travail hors agglomération centrale à destination d'une agglomération d'un pôle de centralité</b> | Insee RGP                      | 2012              | 5 ans                 |   |
|  | Évolution du parc de logements dans les agglomérations des pôles de centralité  | Insee RGP                      | 2008-2013         | 5 ans                 |   |
|  | Évolution de l'emploi dans les agglomérations des pôles de centralité   | Insee RGP                      | 2008-2013         | 5 ans                 |   |
| <b>3.2. Valoriser les grands équipements attractifs</b>          | <b>Part des grands équipements situés dans un rayon de 800 m autour d'une gare du réseau métropolitain</b>                          | IAU îdF Base équipements       | 2013              | 5 ans                 | Programmation des projets de grands équipements et desserte théorique en transports collectifs  |
|  | Accessibilité moyenne aux grands équipements en transports en commun  | Stif, IAU îdF Base équipements | 2014              | 5 ans                 |   |
|  | Offre d'hébergements touristiques   | Insee                          | 2014              | 1 an                  |   |
|  | Répartition des opérations commerciales de plus de 1000 m <sup>2</sup> par type de tissu urbain                                     | Dossiers CDAC                  | 2011-2012         | ?                     |   |
| <b>3.3. Améliorer la mixité habitat-emploi</b>                   | <b>Ratio logements/emplois</b>  | Insee RGP                      | 2013              | 5 ans                 |   |
|  | Ratio d'accroissement logements/accroissement emplois   | Insee RGP                      | 2008-2013         | 5 ans                 |   |
|  | Capacités de stockage totales des déchets non dangereux et inertes  | Ordif                          | 2013-2014         | 2 ans                 |   |
|  | Capacités d'épuration   | Siaap, Satese, IAU îdF         | 2012              | 5 ans                 |   |

# RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE

**31 %**  
DES COMMUNES  
DISPOSENT D'UN INDICE  
DE RICHESSE POSITIF  
EN 2014

SOURCE : DGCL

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 des pôles tertiaires vers l'est et un effort de construction de logements dans le secteur ouest. Il affirme une région multipolaire plus équilibrée autour de plusieurs bassins de vie structurés autour de pôles de centralité confortés.

### Objectifs spécifiques :

- conforter les agglomérations des pôles de centralité ;
- valoriser les grands équipements attractifs ;
- améliorer la mixité habitat/emploi ;
- assurer un rééquilibrage des équipements et services urbains.

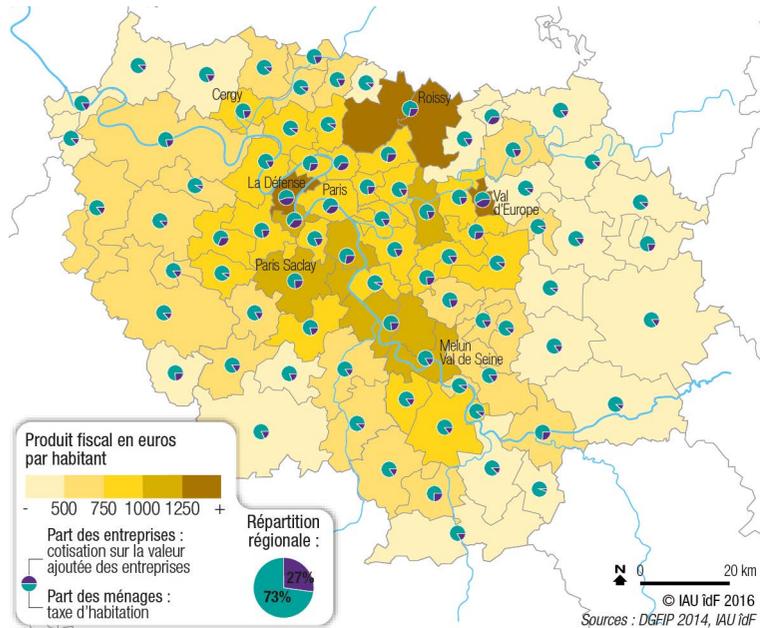
## CONTEXTE GÉNÉRAL

L'Île-de-France se caractérise à la fois par sa richesse et de très fortes disparités territoriales en son sein. Le produit fiscal, composé des taxes d'habitation, de foncier bâti et non bâti, de la cotisation foncière des entreprises et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, illustre ce constat. Le bloc communal francilien dispose d'un produit fiscal conséquent de 680 €/hab en 2014. Mais il s'échelonne de 224 €/hab à 9 105 €/hab sur 1 280 communes. 5 communes bénéficient d'un produit fiscal supérieur à 5 000 €/hab tandis que 51 communes disposent de moins de 300 €/hab. L'inégale répartition de la ressource est à corrélérer avec la nature des impositions collectées. Ainsi, la fiscalité ménage représente 95 % de la ressource fiscale pour 20 % du périmètre francilien, principalement rural ou péri-urbain. À l'inverse les pôles d'activités générant de la fiscalité économique à plus de 75 % de l'imposition totale sont disséminés en zone urbaine, comme les intercommunalités de Roissy et Orly, la communauté d'agglomération de Melun, Cergy, Sénart, Mantes en Yvelines (DGFIP).

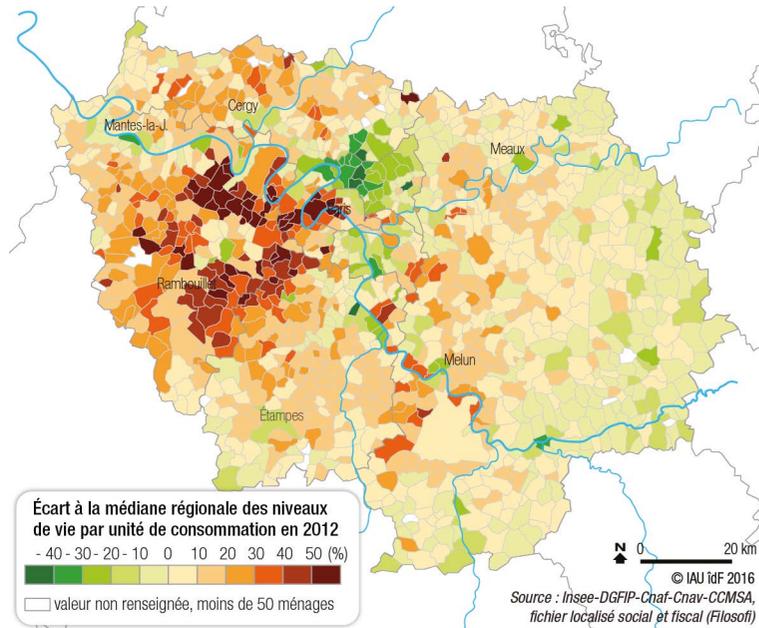
## ÉTAT INITIAL

Les communes les moins richement dotées en ressources sont concentrées dans un arc allant vers l'est, du nord des Hauts-de-Seine jusqu'au nord de l'Essonne. Elles cumulent deux difficultés : faible capacité à générer de la ressource fiscale et revenu moyen par habitant modeste. Avec des ressources trop limitées, elles doivent faire face à des besoins en services publics et en équipements importants pour des populations à niveau de vie modeste et souvent croissantes. L'indice de richesse présenté cumule les critères fiscaux (potentiel financier, 80 %) et de revenu (20 %) et permet d'identifier les communes disposant de moyens et les communes en difficulté. Utilisé pour la répartition du Fonds de solidarité Île-de-France, il permet d'identifier les périmètres sur lesquels le rééquilibrage régional et la solidarité doivent s'exercer prioritairement.

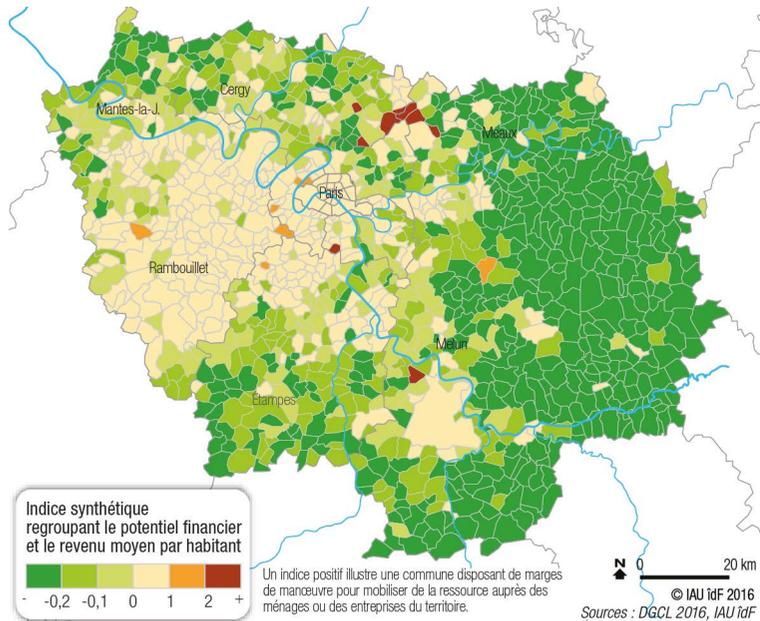
### 1 RÉPARTITION DU PRODUIT FISCAL EN 2014



### 2 NIVEAUX DE VIE DES MÉNAGES EN 2012



### 3 INDICE POUR LA RÉPARTITION DU FONDS DE SOLIDARITÉ EN 2014



RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE

### 3.1. CONFORTER LES AGGLOMÉRATIONS DES PÔLES DE CENTRALITÉ



#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

L'objectif est d'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.

#### ÉTAT INITIAL

Hors de l'agglomération centrale, l'accroissement du parc de logements se polarise autour de certains pôles tels que Mantes-la-Jolie, Beaumont-sur-Oise, Meaux ou Étampes. À l'inverse, les pôles comme Avon, Nemours ou Provins sont peu dynamiques, notamment du point de vue de l'emploi. Les secteurs tels que Provins et Magny-en-Vexin ont vu leur part de déplacements domicile-travail en transports en commun augmenter. Hors agglomération centrale, 97 % des équipements à rayonnement intercommunal sont situés dans des pôles de centralité au 1<sup>er</sup> janvier 2014 : médecins spécialistes, magasins, supermarchés, collèges... (Insee BPE).

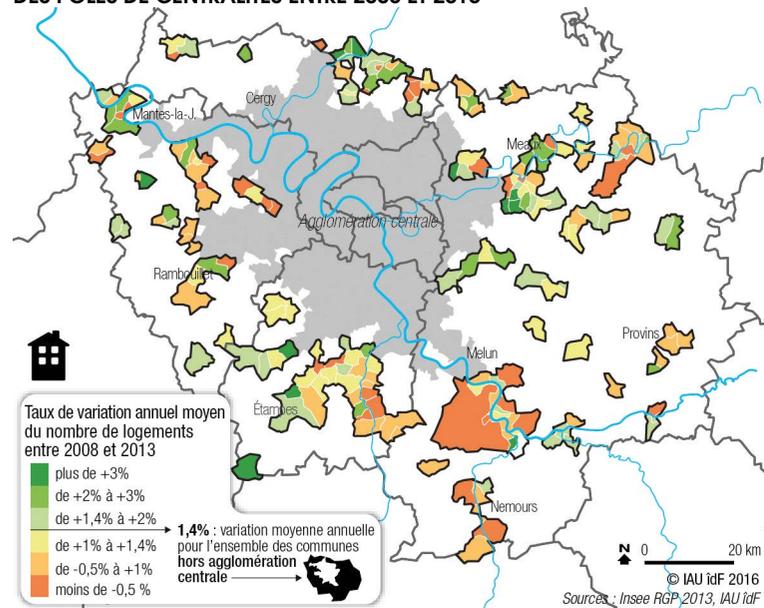


#### MISE EN ŒUVRE

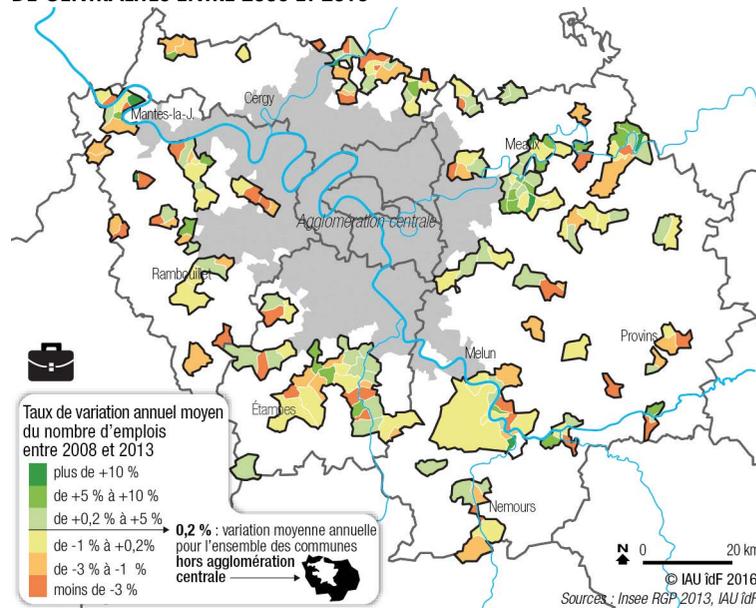
Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires relatives aux agglomérations des pôles de centralité à conforter.

Le transfert de compétence d'urbanisme au niveau intercommunal permet de mener la planification urbaine à une échelle renforçant les pôles de centralité. Trois pôles de centralité sont concernés par un PLUi en cours d'élaboration ; il s'agit de Serris pour Val d'Europe, La Ferté Gaucher pour le cœur de Brie et Epône pour le Grand Paris Seine Oise. 19 pôles de centralité sont concernés par un SCOT approuvé, ou en cours de révision ou d'approbation.

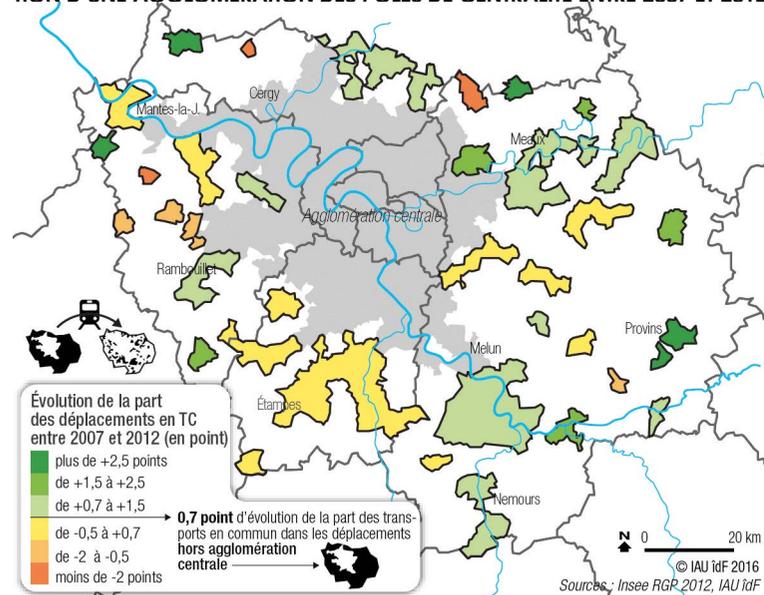
### 1 ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS DANS LES AGGLOMÉRATIONS DES PÔLES DE CENTRALITÉS ENTRE 2008 ET 2013



### 2 ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LES AGGLOMÉRATIONS DES PÔLES DE CENTRALITÉS ENTRE 2008 ET 2013



### 3 TAUX D'ÉVOLUTION DE LA PART DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN TRANSPORTS EN COMMUN HORS AGGLOMÉRATION CENTRALE À DESTINATION D'UNE AGGLOMÉRATION DES PÔLES DE CENTRALITÉ ENTRE 2007 ET 2012



## RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE

### 3.2. VALORISER LES GRANDS ÉQUIPEMENTS ATTRACTIFS



#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

#### ÉTAT INITIAL



L'accessibilité aux grands équipements en transports collectifs est très inégale selon les territoires. Grâce à un réseau de transports collectifs très dense et la concentration des grands équipements, un habitant du cœur de métropole met en moyenne trois fois moins de temps pour accéder à un grand équipement qu'un habitant de l'espace rural.

Concernant l'offre d'hébergements touristiques, on observe un accroissement du tourisme d'affaire au niveau des pôles économiques, en particulier autour du Grand Roissy.

Les autorisations d'exploitation commerciale pour des opérations de plus de 1 000 m<sup>2</sup> délivrées en commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) en 2011-2012 sont à plus de 70 % des créations nouvelles en termes de surface autorisée. 26 % des autorisations se font sur des espaces non urbanisés et 60 % sur des espaces déjà dédiés au commerce. Plus de la moitié des opérations commerciales s'implante au niveau d'un site d'activité existant, ZAE ou zone commerciale (Dossiers CDAC 2011-2012).

#### MISE EN ŒUVRE



Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires qui visent à localiser les grands équipements à proximité d'une gare du réseau de transport collectif de niveau métropolitain et à orienter les nouvelles implantations commerciales vers les zones existantes déjà dédiées aux commerces ou dans un projet urbain mixte.

Les projets programmés de grands équipements se situent majoritairement dans le cœur de métropole. Parmi l'ensemble des projets, 60 % serait théoriquement bien desservi en transports collectifs, c'est-à-dire situé dans un rayon de 800 m autour d'une gare du réseau métropolitain (RER, Transilien et métro) tel qu'il est prévu à l'horizon 2030. La candidature de Paris aux jeux olympiques et paralympiques de 2024 se fonde sur la valorisation d'équipements sportifs existants.

### 1 ACCESSIBILITÉ MOYENNE AUX GRANDS ÉQUIPEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUNE EN 2014

Temps de trajet moyen par habitant :

Résidant...

...en cœur de métropole  
25 min



... dans le reste de l'agglomération centrale  
45 min



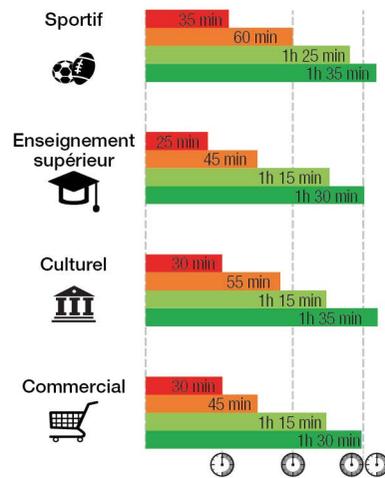
...dans les agglomérations des pôles de centralité  
70 min



...dans les bourgs, villages et hameaux  
90 min



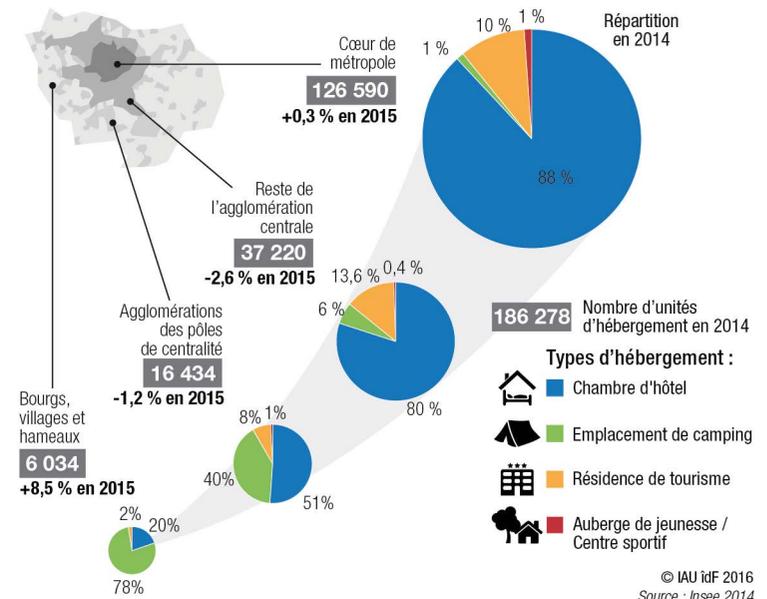
Par catégorie d'équipement :



© IAU idF 2016

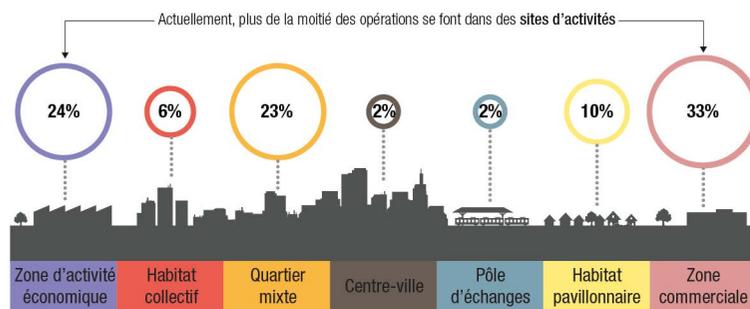
Sources : Stif 2014, Base équipements IAU idF, traitement IAU idF

### 2 OFFRE D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUE EN 2014 ET ÉVOLUTION EN 2015



### 3 NATURE ET ENVIRONNEMENT DES OPÉRATIONS COMMERCIALES

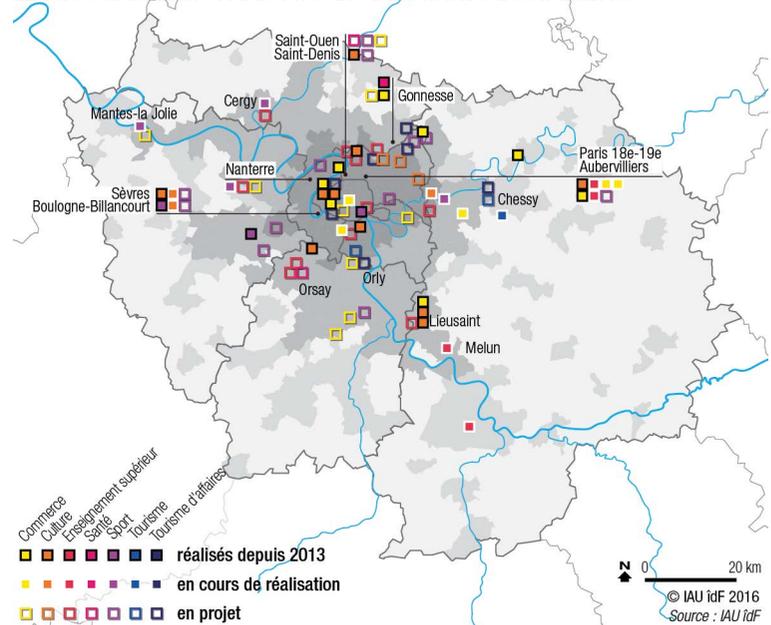
Répartition des opérations commerciales de plus de 1000 m<sup>2</sup>



© IAU idF 2016

Source : Dossiers CDAC 2011/2012 (commerces de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de SDU autorisées), traitements IAU idF

### 4 PROGRAMMATION DES PROJETS DE GRANDS ÉQUIPEMENTS





## RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE

### 3.3. AMÉLIORER LA MIXITÉ HABITAT/EMPLOI

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Un développement plus équilibré du logement et de l'emploi est recherché. Le SDRIF vise le rééquilibrage des pôles tertiaires, notamment vers l'est, autour de polarités économiques bien desservies en transports en commun et l'effort de construction de logements en particulier dans l'ouest. 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.

#### ÉTAT INITIAL



L'équilibre habitat/emploi dépend principalement de l'évolution de l'emploi, plus fluctuant que le parc de logements. Des déséquilibres historiques perdurent, entre des territoires fortement bénéficiaires de dynamisme économique, Paris et les Hauts-de-Seine en tête, et d'autres, comme la Seine-et-Marne et l'Essonne, qui sont sur une dynamique moindre. En témoigne une évolution 2008-2013 faible, voire négative de l'emploi en grande couronne particulièrement touchée par la crise économique, tandis que le parc de logements a augmenté (Insee RGP). Néanmoins, on peut s'attendre à une amélioration globale du ratio habitat/emploi au vu des tendances positives de l'emploi ces deux dernières années (Insee Estel). Paris demeure une exception et maintient un accroissement de l'emploi bien supérieur à celui du parc de logements. L'évolution de l'équilibre habitat/emploi sera observée sur une période longue et sera nuancée du fait de la variabilité des emplois recensés selon la source utilisée. Les ratios d'équilibre du SDRIF entre logement et emploi à atteindre d'ici 2030 ne constituent pas une orientation réglementaire opposable mais une référence incitative.

#### MISE EN ŒUVRE

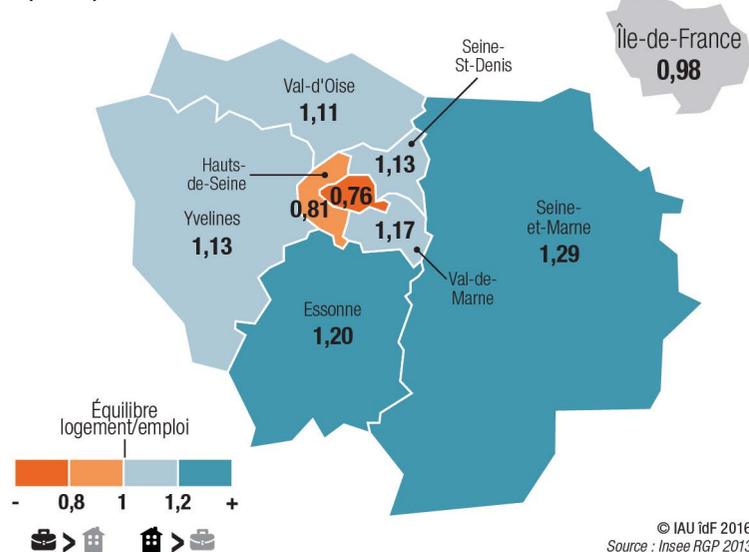
Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux de l'orientation réglementaire qui vise à accompagner la croissance de l'offre de locaux d'activité d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logement, dans les territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois et celle visant à localiser les espaces de construction de bureaux en lien avec le principe de mixité fonctionnelle et sociale.

La réforme de la taxe à la création de bureaux et de commerces en Île-de-France (TCBC ÎDF) va dans le sens du rééquilibrage régional. Elle permet notamment le déblocage de projets mixtes habitat/emploi hors de la zone centrale.

Le SRHH et la SRDEII déclinent de manière plus fine des objectifs quantitatifs par territoire, le premier en fixant des objectifs de construction de logements par EPCI, et le second en fixant des objectifs de création d'emplois par grands bassins économiques.

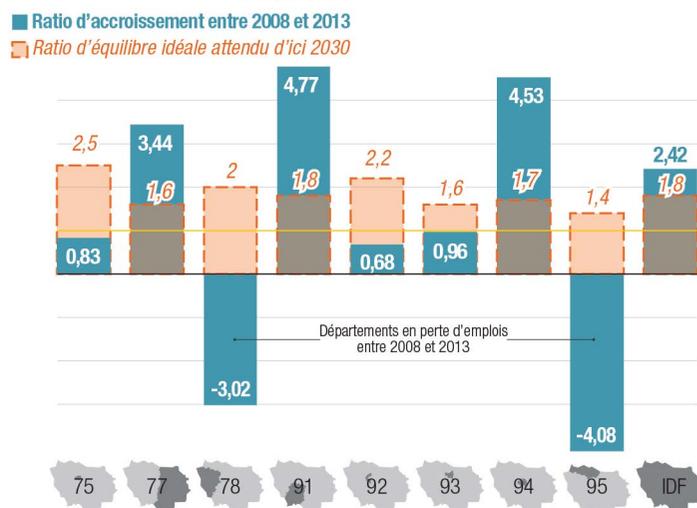
### 1 RATIO LOGEMENTS/EMPLOIS EN 2013

Rapport entre le nombre de logements et le nombre d'emplois par département en 2013



### 2 RATIO ACCROISSEMENT LOGEMENTS/ACCROISSEMENT EMPLOIS 2008-2013

Rapport entre l'accroissement net du nombre de logements et l'accroissement net du nombre d'emplois sur 5 ans (2008-2013) comparé aux références 2030



RÉÉQUILIBRER L'ÎLE-DE-FRANCE

### 3.4. ASSURER UN RÉÉQUILIBRAGE DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES URBAINS



#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

#### ÉTAT INITIAL



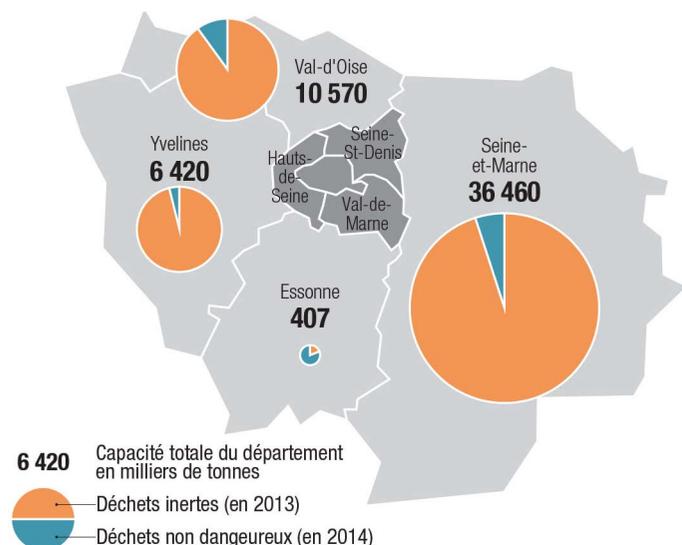
La politique foncière est un axe essentiel pour le maintien des services urbains dans le cœur de métropole. Le cas des déchèteries publiques est symptomatique avec une couverture insuffisante dans la zone dense : 26 % du parc en 2013 pour une collecte de 31 kg/hab contre 111 kg/hab en grande couronne. La tendance est à la fermeture de plusieurs déchèteries en Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis. Il en est de même pour les installations de collecte des déchets ménagers et assimilés (DMA). En 2012, 440 kg/hab de DMA ont été collectés dans Paris et la petite couronne contre 513 en grande couronne (Ordif). Depuis le début des années 2000, le nombre d'installations de collecte et de traitement des déchets est pourtant en augmentation, mais il demeure insuffisant au regard de la densité humaine et déséquilibré, notamment pour les capacités de stockage des déchets inertes majoritairement situés en Seine-et-Marne. Le système d'assainissement, historiquement centralisé, nécessite un rééquilibrage des points de traitement pour conserver des marges d'adaptation et anticiper des tensions probables sur l'assainissement (augmentation des charges polluantes due à l'augmentation de population et diminution du débit d'étiage des principaux cours d'eau due au changement climatique). En 2013, les cinq stations interdépartementales du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (Siaap) représentent 1 % du nombre total de stations mais 75 % de la capacité d'épuration (Siaap, Satese, IAU îdF).

#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires relatives aux réseaux et équipements liés aux ressources en particulier celle visant à prévoir, en fonction des besoins, les réserves foncières pour l'extension des installations ou l'implantation d'équipements complémentaires permettant d'en accroître les performances.

Le schéma directeur d'assainissement (SDA) de la zone Siaap 2007-2021, qui confirme la déconcentration des moyens d'épuration, est en cours d'actualisation. Le rééquilibrage des capacités de stockage des déchets ménagers et assimilés est un des objectifs fixés par le Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés pour 2019.

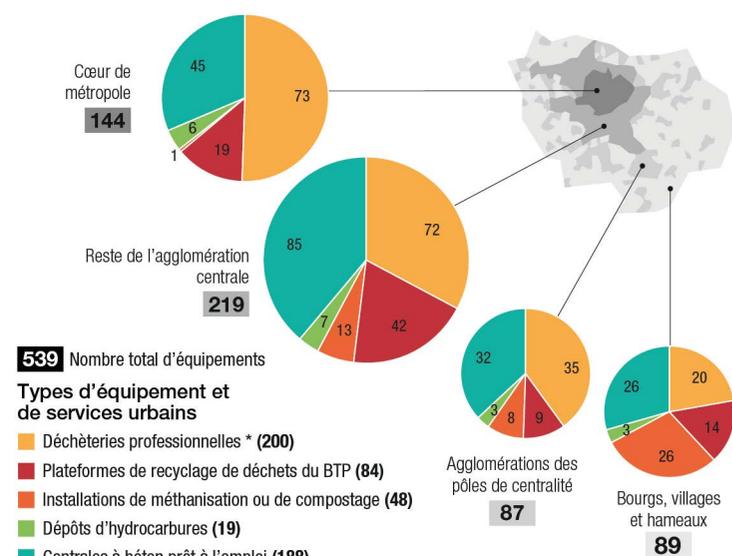
### 1 CAPACITÉS DE STOCKAGE TOTALES DES DÉCHETS NON DANGEREUX EN 2014 ET INERTES EN 2013



Toutes les installations de stockage de déchets non dangereux et inertes sont en grande couronne

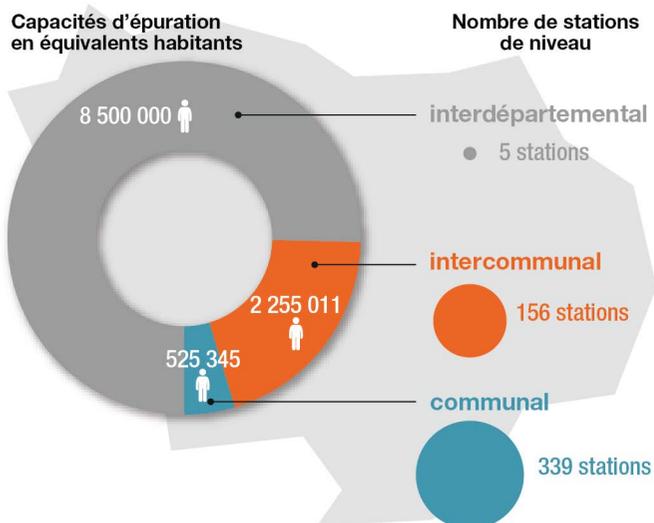
© IAU îdF 2016  
Source : Ordif

### 2 ÉQUIPEMENTS ET SERVICES URBAINS DESTINÉS À L'ACTIVITÉ DATES VARIABLES DE 2010 À 2014



© IAU îdF 2016  
Sources : Predec, Ordif, DRIEE ÎF, IAU-IdF

### 3 CAPACITÉS D'ÉPURATION EN 2012



© IAU îdF 2016  
Sources : SIAAP, SATESE, IAU îdF

## **4. ENCOURAGER L'INTENSIFICATION**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE  | INDICATEUR D'IMPACT  |   |                                |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE   |
|---|--|---|--------------------------------|-----------------------|--|
|   | Nom (chiffre clé)  | Source  | Date de référence              | Fréquence mise à jour |  |
| <b>4. ENCOURAGER L'INTENSIFICATION</b>  | <b>Intensité communale (densité, équipements et services de proximité dont les espaces verts, transports collectifs)</b> | Insee RGP, IAU îdF Mos Base équipements Enquête espaces verts | 2012                           | 5 ans                 | Densité des tissus d'habitat   |
| Objectif spécifique   | INDICATEUR DE RÉSULTAT   |   |                                |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE  |
|   | Nom (chiffre clé)  | Source  | Date de référence              | Fréquence mise à jour |  |
| <b>4.1. Optimiser les espaces urbanisés</b>   | <b>Densité de population et d'emploi</b>   | IAU îdF Mos, Insee RGP  | 2012                           | 5 ans                 | Dynamique de projets des secteurs à fort potentiel de densification en agglomération centrale<br>Transcription des orientations concernant les espaces urbanisés à optimiser, les quartiers à densifier à proximité des gares et les secteurs à fort potentiel de densification  |
|   | <b>Densité de logements dans les espaces d'habitat</b>   | IAU îdF Mos, Insee RGP  | 2012                           | 5 ans                 |  |
|   | Densité de logements des espaces urbanisés existants et des extensions   | IAU îdF Mos, Majic  | 2012                           | 4 ans                 |  |
| <b>4.2. Garantir l'accès à des équipements et services, notamment espaces verts publics</b> | <b>Offre en espaces verts ouverts au public</b>  | IAU îdF Enquête espaces verts                                 | 2013                           | 3 ans                 | État d'avancement des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional   |
|   | Niveau d'équipements de proximité  | IAU îdF Base équipements                                      | dates variables de 2012 à 2015 | 5 ans                 | Transcription de l'orientation visant à atteindre 10 m <sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant dans les communes déficitaires  |
| <b>4.3. Développer l'urbanisation à proximité des transports</b>                            | <b>Densité de population et d'emplois salariés des quartiers de gare</b>   | Insee RGP, Altares, IAU îdF Densibâti                         | 2012                           | 5 ans                 | Part des projets d'habitat, mixtes et bureaux (> 5000 m <sup>2</sup> ) situés dans des quartiers de gare existants ou en projet<br>Transcription des orientations relatives aux quartiers à densifier à proximité des gares, aux secteurs d'urbanisation conditionnelle et aux secteurs de développement à proximité des gares |
|   | <b>Densité de logements des quartiers de gare</b>  | Insee RGP, IAU îdF Densibâti                                  | 2012                           | 5 ans                 |  |

**87**  
**COMMUNES**  
SONT TRÈS DENSES  
ET BIEN DOTÉES EN  
ÉQUIPEMENTS ET SERVICES  
DE PROXIMITÉ,  
EN PARTICULIER  
EN ESPACES VERTS  
EN 2012  
SOURCE : IAU ÎdF

# ENCOURAGER L'INTENSIFICATION

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 :

- optimiser les espaces urbanisés ;
- garantir l'accès à des équipements et services, notamment en espaces verts publics ;
- développer l'urbanisation à proximité des transports.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

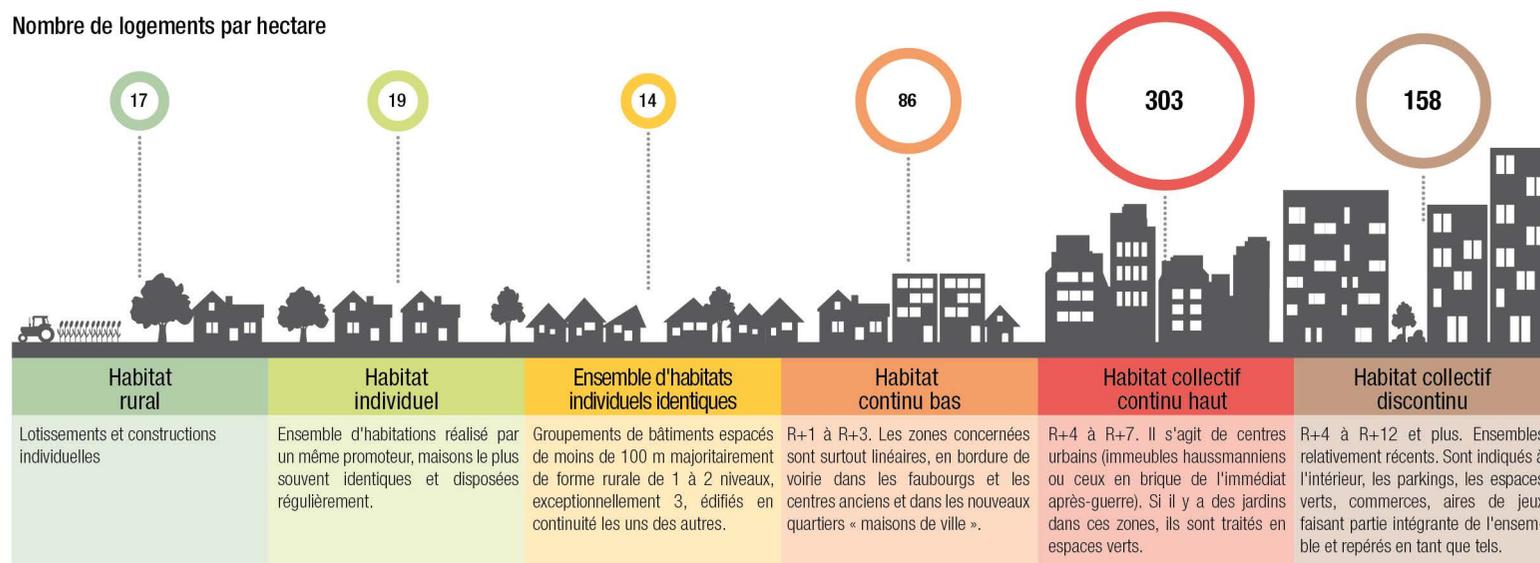
À l'instar d'autres grandes métropoles telles que Shanghai, Beijing, Londres ou New-York, l'agglomération parisienne est densément peuplée. Au regard du Mos, plusieurs types de tissus d'habitat sont identifiés. En 2012, la densité varie de 14 logements par hectare dans les ensembles d'habitats individuels à 303 logements par hectare dans un tissu d'habitat collectif continu haut (IAU îdF Mos). L'évolution de la densité des tissus urbains d'habitat collectif et individuel sera suivie à long terme afin d'appréhender la prise en compte de la densification par les acteurs de l'aménagement (architectes, promoteurs ...) dans chacune des formes urbaines.

## ÉTAT INITIAL

En 2012, 45% des communes très denses, situées quasi exclusivement dans le cœur de métropole, sont bien dotées en espaces verts ouverts au public (> 10 m<sup>2</sup>/hab). Les espaces verts sont un équipement essentiel à considérer afin que la densification soit de qualité et équilibrée. Les communes les plus à même d'être densifiées, c'est-à-dire accessibles en transports collectifs et bien dotées en équipements et services de proximité, particulièrement en espaces verts, représentent 12% des communes peu denses en 2012.

## 1 DENSITÉ DES TISSUS D'HABITAT EN 2012

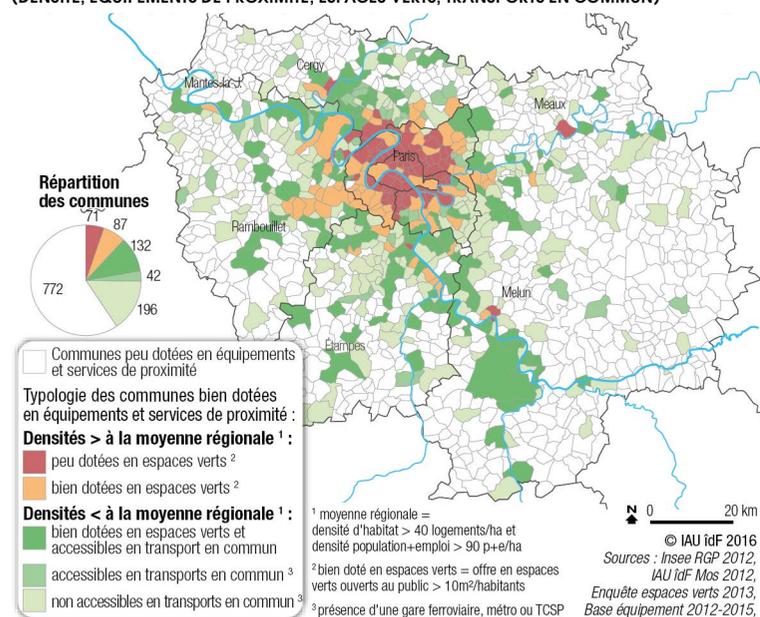
Nombre de logements par hectare



© IAU idF 2016

Sources : IAU idF Mos 2012, Insee RGP 2012

## 2 INTENSITÉ COMMUNALE EN 2012 (DENSITÉ, ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ, ESPACES VERTS, TRANSPORTS EN COMMUN)





## ENCOURAGER L'INTENSIFICATION

### 4.1. OPTIMISER LES ESPACES URBANISÉS

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 les tissus urbains existants.

#### ÉTAT INITIAL



Les calculs de densités urbaines peuvent être approchés à des échelles territoriales variées, de la parcelle au quartier, de l'îlot à la ville ou à l'agglomération. Les indicateurs retenus pour le suivi sont issus de la définition de la densité figurant dans les orientations réglementaires du SDRIF. Il s'agit de la densité de population et d'emploi et de la densité de logements à l'échelle communale. Les densités sont environ 15 fois plus importantes dans le cœur de métropole que dans les bourgs, villages et hameaux.

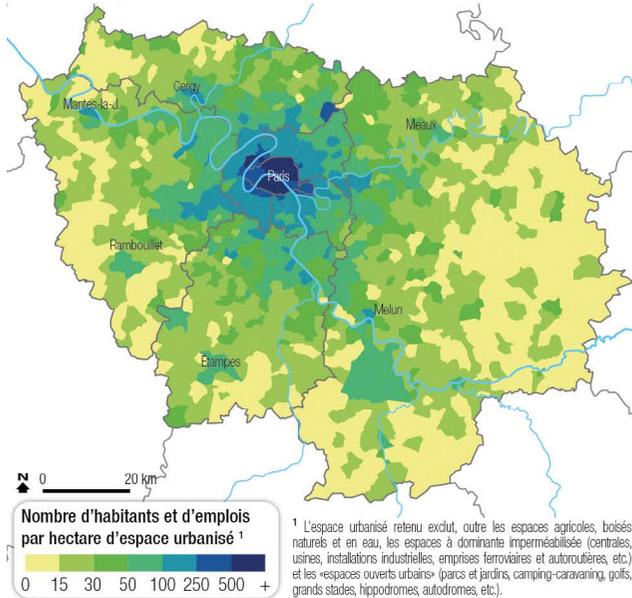
À l'échelle infracommunale, les extensions urbaines apparues entre 2008 et 2012 sont globalement moins denses en logements que les espaces urbanisés existants adjacents. Les extensions devront donc être optimisées à l'avenir dans l'objectif de densifier l'ensemble du tissu.

#### MISE EN ŒUVRE

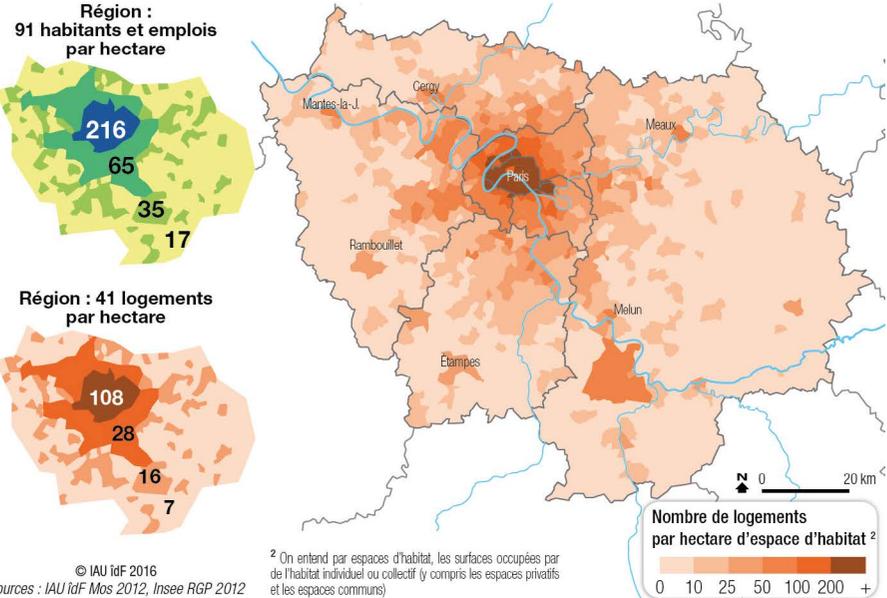
Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires concernant la densification : espaces urbanisés à optimiser, quartiers à densifier à proximité des gares et secteurs à fort potentiel de densification.

La wikimap'Projets (IAU îdF) permet de suivre la dynamique de projets d'aménagement dans les secteurs à fort potentiel de densification du SDRIF et d'identifier ceux d'ores et déjà en cours de mutation. 5 % des secteurs de densification préférentielle sont couverts à plus de 75 % par des projets en cours ou programmés. Sont particulièrement concernés les territoires du nord de l'agglomération centrale (de la boucle nord des Hauts-de-Seine au Grand Roissy, en passant par la Plaine de France), ORSA, Melun Val de Seine et dans une moindre mesure la vallée de la Marne. Près de la moitié des projets recensés dans l'agglomération centrale sont mixtes. Les secteurs de densification non couverts par des projets offrent un potentiel de mutation majeur à ne pas compromettre à moyen terme.

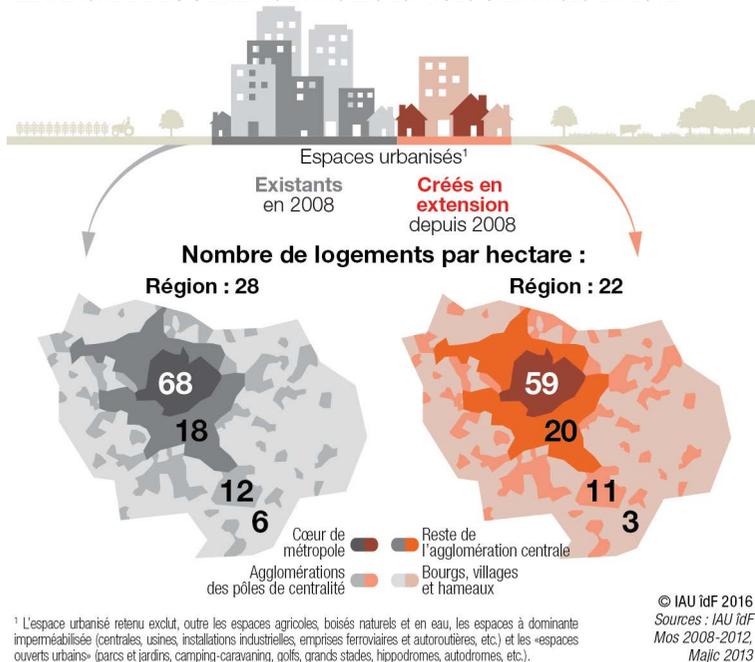
### 1 DENSITÉ DE POPULATION ET D'EMPLOI EN 2012



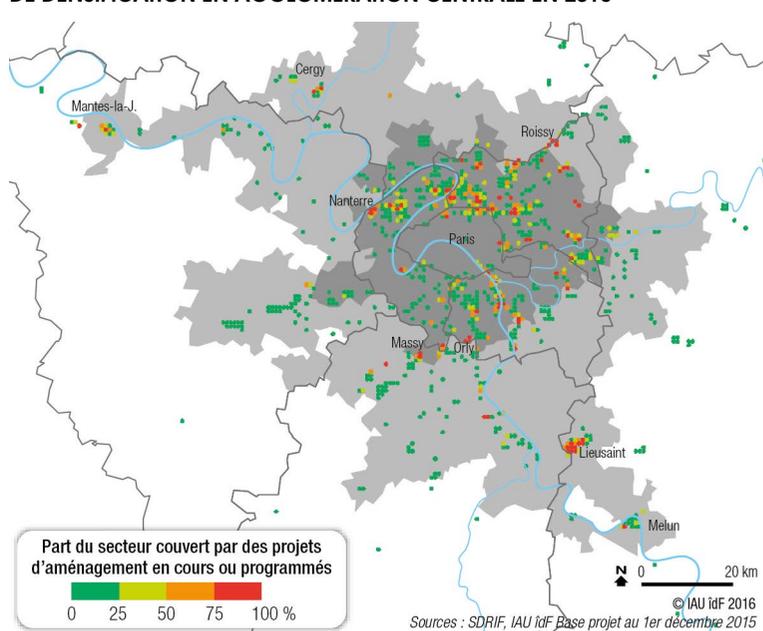
### 2 DENSITÉ DE LOGEMENTS DANS LES ESPACES D'HABITAT EN 2012



### 3 DENSITÉ DE LOGEMENTS DANS LES ESPACES URBANISÉS EN 2012



### 4 DYNAMIQUE DE PROJETS DES SECTEURS À FORT POTENTIEL DE DENSIFICATION EN AGGLOMÉRATION CENTRALE EN 2015



ENCOURAGER L'INTENSIFICATION

## 4.2. GARANTIR L'ACCÈS À DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES, NOTAMMENT ESPACES VERTS PUBLICS

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

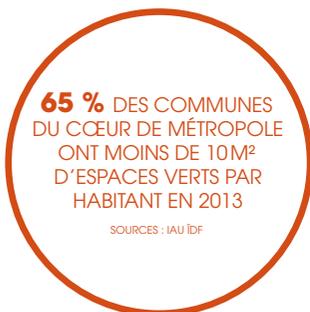
### ÉTAT INITIAL

Sauf en ce qui concerne les espaces verts, le niveau d'équipements de proximité (bibliothèques, médecins généralistes et spécialistes de premier recours, commerces de proximité, petite enfance, espaces verts ouverts au public) rapporté à la population s'accroît avec la densité de population et d'emploi, et ceci plus l'on se rapproche du cœur de métropole. 5 % des communes des agglomérations des pôles de centralité comprennent entre 30 et 50 habitants et emplois par hectare pour un niveau moyen d'équipements de proximité. Le suivi permettra d'observer si l'optimisation urbaine de ces territoires s'accompagne d'un accroissement du niveau d'équipements de proximité. Les bourgs, villages et hameaux sont plus hétérogènes. 5 % sont bien dotés en équipements pour moins de 30 habitants et emplois par hectare. L'accès aux premiers soins est l'un des principaux enjeux. 90 communes du cœur de métropole ont moins de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts ouverts au public par habitant en 2013 (IAU îdF Enquête espaces verts). Cette analyse complète par celle de l'accessibilité aux espaces verts et permet de s'affranchir des limites communales. Par exemple, les communes limitrophes du bois de Vincennes sont peu dotées en espaces verts mais leurs habitants ont accès à cet espace vert.

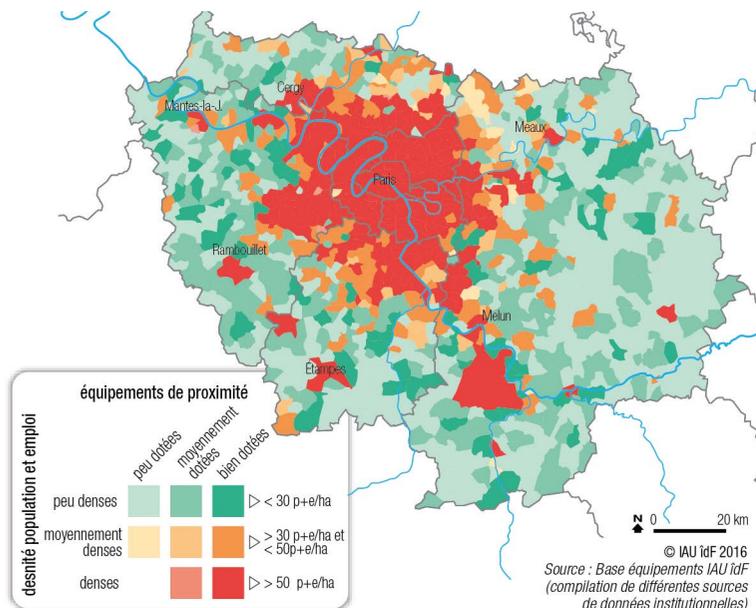
### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires concernant les espaces verts et de loisirs, notamment celle visant à atteindre 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant dans les communes déficitaires.

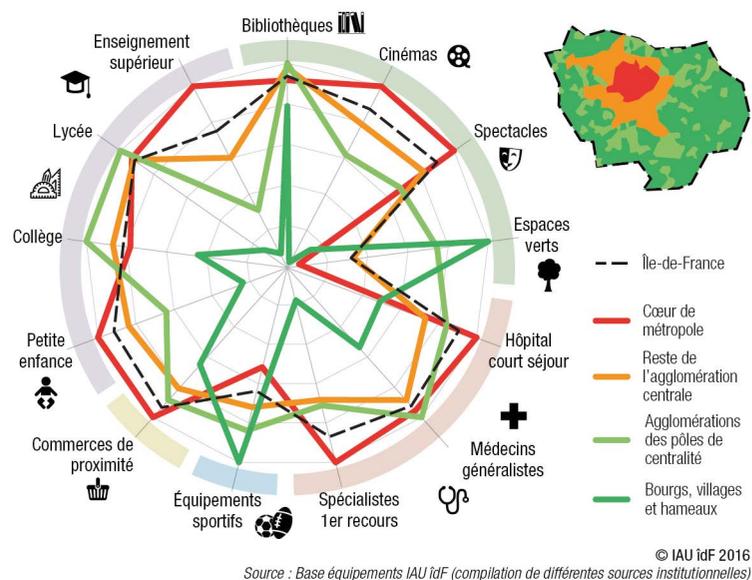
16 % des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional inscrits au SDRIF sont d'ores et déjà réalisés ou partiellement réalisés. Améliorer l'accessibilité des Franciliens aux espaces verts est l'un des objectifs du Plan Vert de la Région.



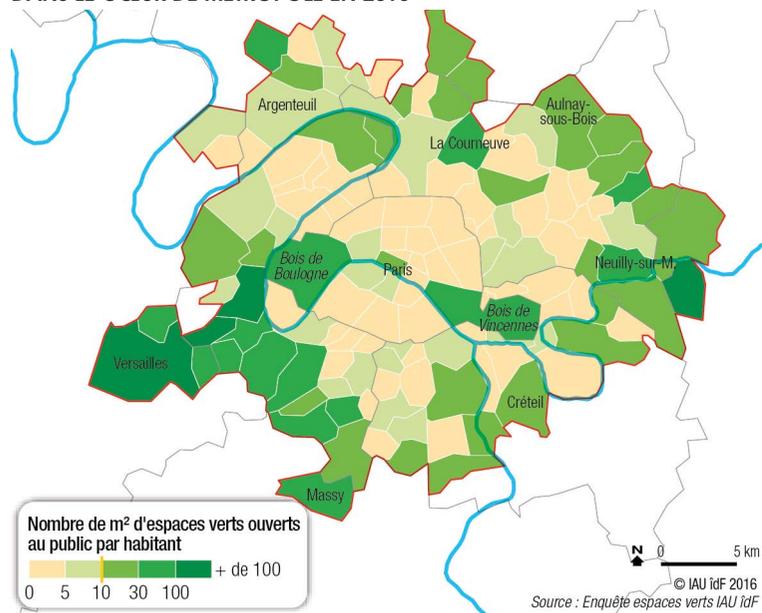
### 1 NIVEAU COMMUNAL D'ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ DATES VARIABLES DE 2012 À 2015



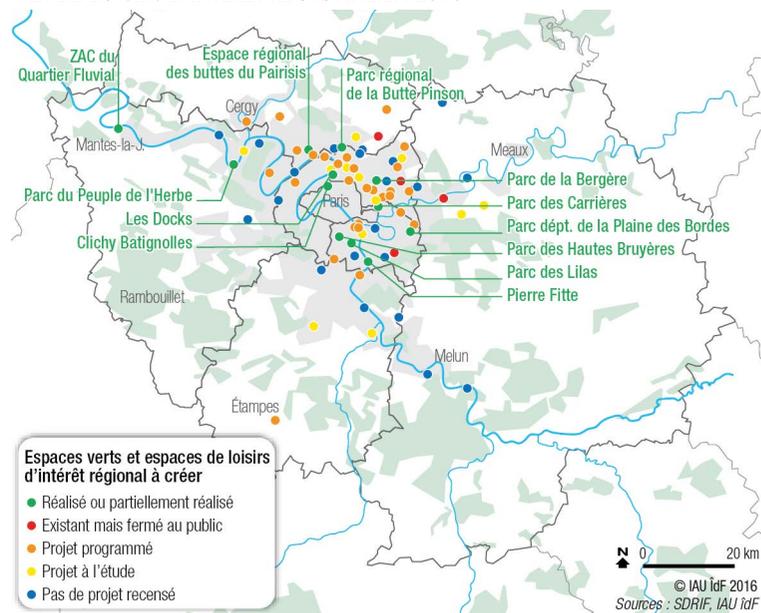
### 2 NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ DATES VARIABLES DE 2012 À 2015



### 3 OFFRE EN ESPACES VERTS OUVERTS AU PUBLIC DANS LE CŒUR DE MÉTROPOLE EN 2013



### 4 ÉTAT D'AVANCEMENT DES ESPACES VERTS ET DE LOISIRS D'INTÉRÊT RÉGIONAL EN 2015



ENCOURAGER L'INTENSIFICATION

### 4.3. DÉVELOPPER L'URBANISATION À PROXIMITÉ DES TRANSPORTS

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

**66 HABITANTS ET EMPLOIS** À L'HECTARE EN MOYENNE DANS LES QUARTIERS DE GARE EN 2012

SOURCES : IAU ÎDF

**41 LOGEMENTS** À L'HECTARE EN MOYENNE DANS LES QUARTIERS DE GARE EN 2012

SOURCES : IAU ÎDF

#### ÉTAT INITIAL

La densité de population et d'emplois permet de mesurer en partie l'intensité d'usage des différents quartiers de gare. L'évolution de cet indicateur permettra de repérer les effets de centralité de certaines gares. La densité de logements est variable selon le type d'habitat. Au sein de l'agglomération centrale (hors cœur de métropole), 42 % des quartiers de gare comprennent moins de 11 logements par hectare en 2012. Cela concerne la totalité des quartiers de gare dans les bourgs, villages et hameaux (IAU îdF).

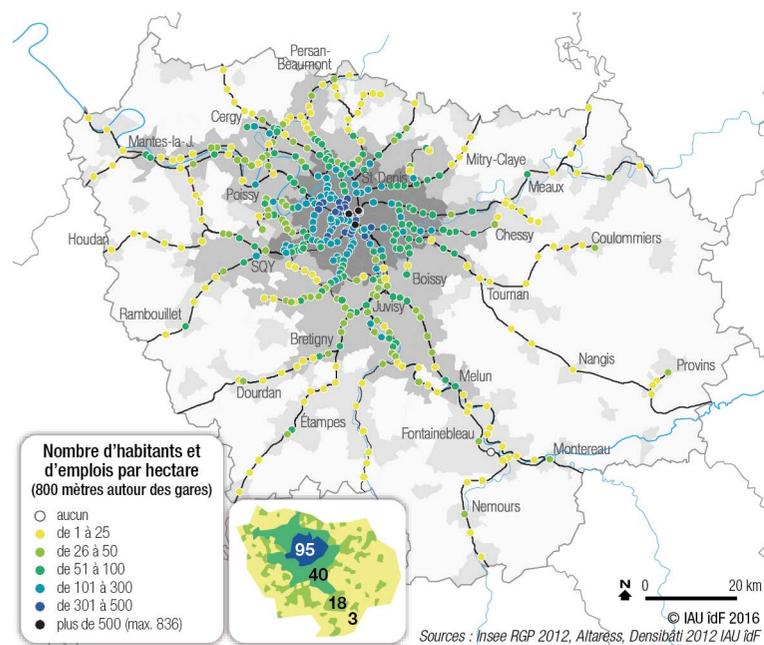


#### MISE EN ŒUVRE

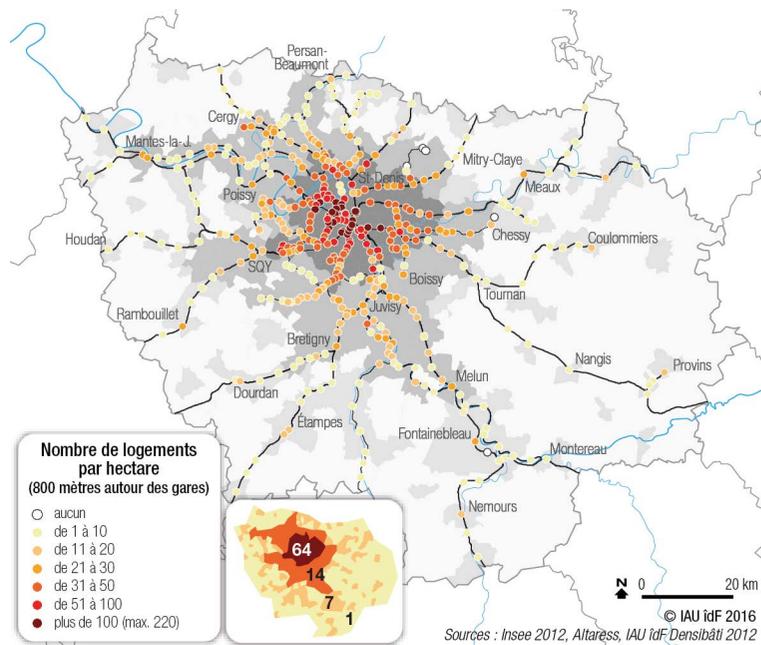
Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires relatives aux quartiers à densifier à proximité des gares, les secteurs d'urbanisation conditionnelle et les secteurs de développement à proximité des gares.

Plusieurs dispositifs articulant urbanisme et transport collectif existent en Île-de-France. L'analyse croisée de la Wikimap'Projets (IAU îdF) et du réseau de transports collectifs (existant et projets inscrits au SDRIF à horizon 2030) permet de mesurer la prise en compte du développement urbain à proximité des gares. 48 % des projets d'habitat et mixtes recensés sont situés dans des quartiers de gare existants ou en projet. Concernant les bureaux (> 5 000 m<sup>2</sup>), 85 % des projets à horizon 2020 sont situés dans des quartiers de gare existants ou en projet. Les chartes dites « Aménagement – transports » liées au tramway Paris-Orly, à la Tangentielle Nord et au TZen 2 et à la ligne 11 du métro ont été établies afin d'articuler arrivée des nouvelles infrastructures et politiques d'aménagement.

### 1 DENSITÉ DE POPULATION ET D'EMPLOI SALARIÉ DES QUARTIERS DE GARE EN 2012



### 2 DENSITÉ DE LOGEMENTS DES QUARTIERS DE GARE EN 2012



## **5. PRÉSERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE                                       | INDICATEUR D'IMPACT  |                              |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE  |
|--|--|------------------------------|-------------------|-----------------------|---|
|  | Nom (chiffre clé)  | Source                       | Date de référence | Fréquence mise à jour |   |
| <b>5. PRÉSERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES</b>    | <b>Communes cumulant les pressions et les enjeux sur les espaces ouverts</b>       | IAU idF                      | -                 | -                     | Processus d'urbanisation et moyens d'observation  |
| Objectif spécifique  | INDICATEUR DE RÉSULTAT   |                              |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE   |
|  | Nom (chiffre clé)  | Source                       | Date de référence | Fréquence mise à jour |   |
| <b>5.1. Limiter la consommation d'espaces ouverts</b>      | <b>Consommation des espaces agricoles, boisés et naturels</b>                      | IAU idF Mos                  | 2008-2012         | 4 ans                 | Niveau d'utilisation du potentiel d'extension offert par le SDRIF   |
|  | Part des nouveaux espaces d'habitat et à vocation économique produits en extension | IAU idF Mos                  | 2008-2012         | 4 ans                 | Part des espaces ouverts concernés par les principales protections à l'aménagement (hors dispositions du SDRIF)                         |
| <b>5.2. Garantir le fonctionnement des espaces ouverts</b> | <b>Fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels</b>                     | IAU idF Mos                  | 2012              | 4 ans                 | Fonctionnalité des continuités écologiques du SDRIF   |
|  | Caractéristiques des lisières forestières  | IAU idF Ecomos Mos           | 2012              | 4 ans                 |   |
| <b>5.3. Faire entrer la nature en ville</b>                | <b>Part des espaces agricoles, boisés, naturels et ouverts urbains par commune</b> | IAU idF Mos                  | 202               | 4 ans                 | État d'avancement des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional  |
|  | Indice de végétation communal  | IGN BD Ortho IRC             | 2011              | 3 ans                 | Communes engagées dans une démarche zéro pesticide  |
|  | Évolution surfacique des espaces ouverts urbains                                   | IAU idF Mos                  | 2008-2012         | 4 ans                 | Transcription de l'orientation visant à atteindre 10 m <sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant dans les communes déficitaires |
|  | Offre en espaces verts ouverts au public   | AU idF Enquête espaces verts | 2013              | 3 ans                 |   |

# PRÉSERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES

**51 COMMUNES**  
PRÉSENTENT  
UN TRÈS FORT ENJEU  
DE PRÉSERVATION  
DES ESPACES OUVERTS  
EN 2013

SOURCE : IAU ÎDF

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 :

- limiter la consommation des espaces ouverts ;
- garantir le fonctionnement des espaces ouverts ;
- faire entrer la nature en ville.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

Le suivi s'attachera d'une part à appréhender l'occupation du sol globalement de manière quantitative. D'autre part, une analyse plus qualitative pourra apporter des éléments d'information sur des processus plus fins tels que la fragmentation, le mitage ou le cloisonnement. La perte de la fonctionnalité étant quasi-irréversible, le suivi doit porter sur les étapes en amont du processus d'urbanisation, afin d'alerter si nécessaire avant d'en observer les effets sur le territoire.

## ÉTAT INITIAL

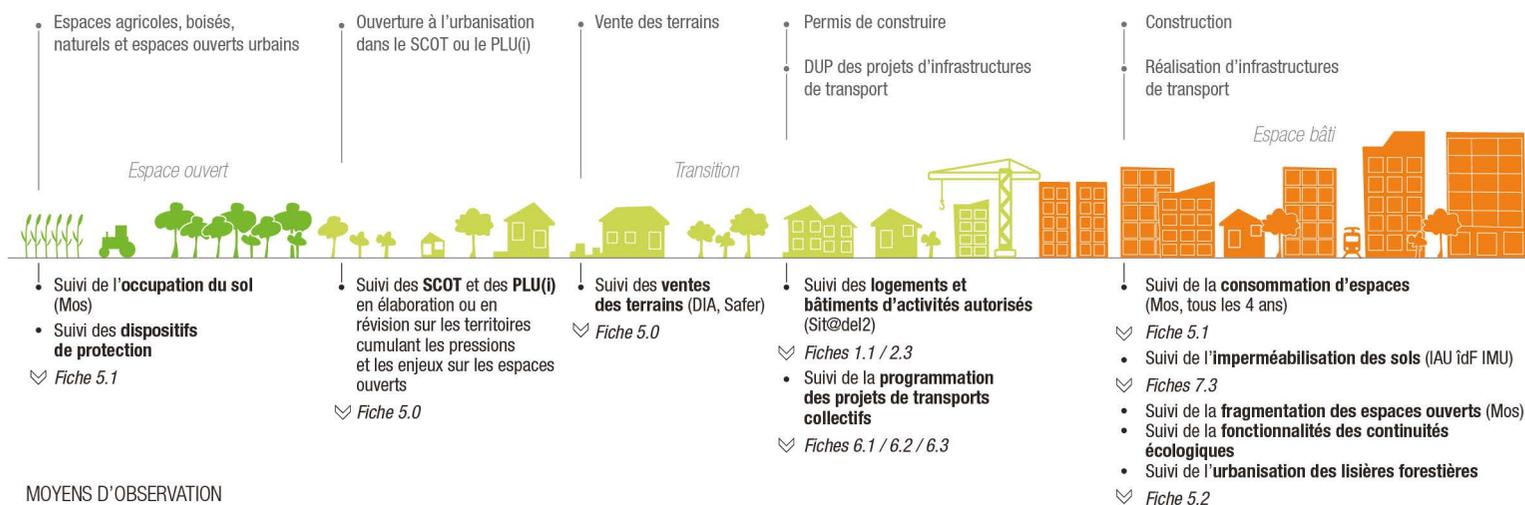
Les espaces agricoles, boisés et naturels occupent plus des trois-quarts de la surface francilienne en 2012, et les espaces agricoles la moitié à eux seuls (IAU îdF Mos).

L'analyse des ouvertures à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux et les évolutions foncières sont difficiles à appréhender sur l'ensemble du territoire francilien. Un travail exploratoire a permis de définir des secteurs stratégiques, dont les espaces ouverts présentent un enjeu majeur pour le maintien des différentes fonctions qu'ils apportent au territoire francilien (qualité paysagère, présence de biodiversité, espaces de détente...) et/ou qui sont rendus vulnérables par le cumul des pressions dont ils sont l'objet (pression foncière, cloisonnement par l'urbanisation...). Ces espaces présentent le plus souvent une concentration d'outils du SDRIF dédiés aux espaces ouverts, tels que fronts urbains, continuités, liaisons et espaces de respiration, espaces verts et de loisirs d'intérêt régional à créer et doivent faire l'objet d'une vigilance particulière. Le dispositif de suivi devra s'axer prioritairement sur une analyse qualitative de ces territoires.

1  
2

## 1 PROCESSUS D'URBANISATION ET MOYENS D'OBSERVATION

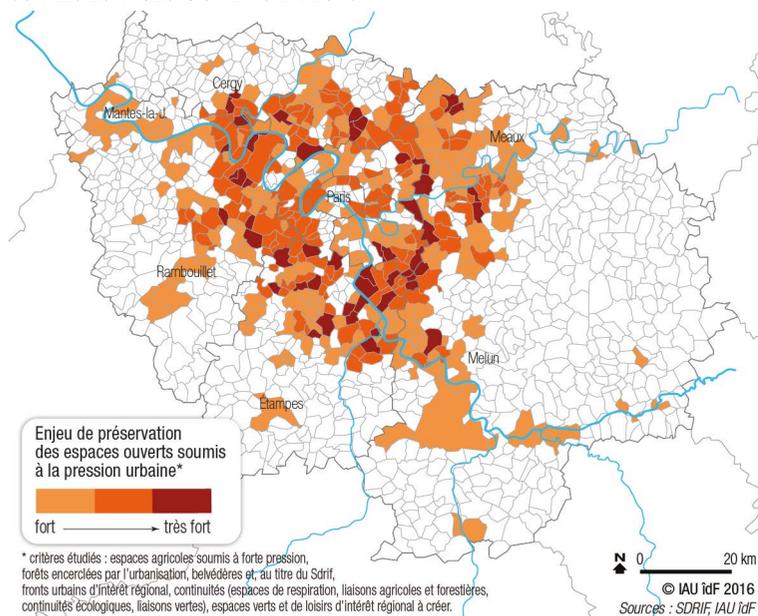
### PROCESSUS D'URBANISATION



### MOYENS D'OBSERVATION

© IAU îdF 2016  
Source : IAU îdF

## 2 TERRITOIRES CUMULANT LES PRESSIONS ET LES ENJEUX SUR LES ESPACES OUVERTS EN 2013



## PRÉSERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES

### 5.1. LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACES OUVERTS

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 1 315 ha/an au maximum jusqu'à l'horizon 2030.



#### ÉTAT INITIAL

Les espaces agricoles, boisés et naturels occupent plus de 75 % du territoire régional en 2012. Le rythme de la consommation d'espaces poursuit sa baisse entamée depuis les années 2000 (IAU îdF, Mos 2012). Cela s'explique par la crise de la construction et l'absence de réalisation récente de grande infrastructure routière ou ferrée, mais aussi par une urbanisation plus dense et recentrée sur la ville. L'extension urbaine se fait essentiellement sur des espaces agricoles, principalement en périphérie de l'agglomération centrale (hors cœur de métropole) et dans les bourgs, villages et hameaux. Pour la première fois depuis 30 ans, le développement urbain se fait majoritairement par recyclage urbain. Ce constat est cependant à nuancer car il concerne avant tout le cœur de métropole. Les nouveaux espaces d'habitat et à vocation économique sont encore largement produits en extension dans les autres entités géographiques (IAU îdF).



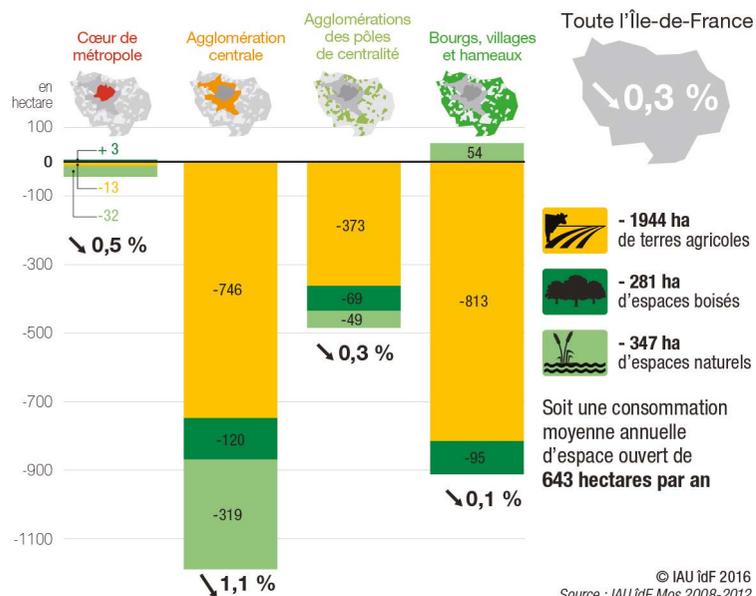
#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme des orientations réglementaires relatives aux nouveaux espaces d'urbanisation, aux fronts urbains, aux espaces agricoles, boisés et naturels.

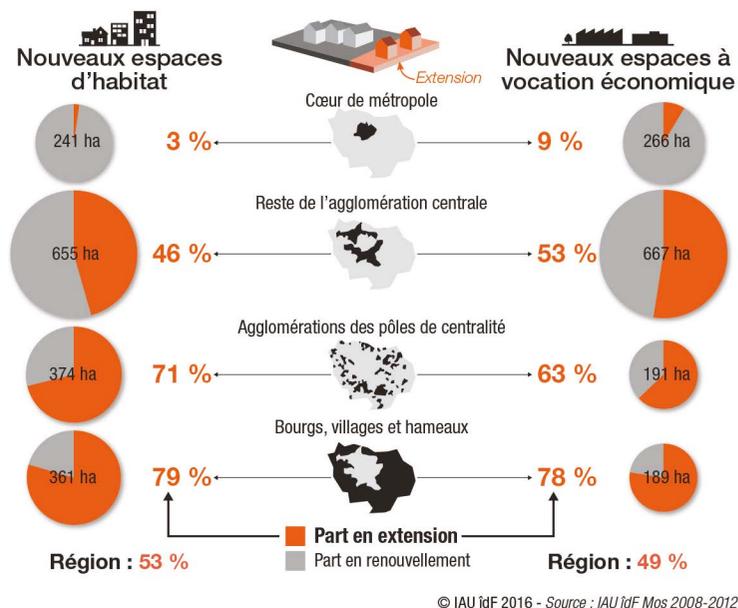
La dynamique de projets en extension est observée au regard du potentiel d'extension maximal accordé par le SDRIF. Plusieurs communes urbaines ou rurales ont d'ores et déjà engagé des projets d'extension à hauteur du potentiel qu'il leur est attribué jusqu'à l'horizon 2030, limitant ainsi leur possibilité d'adaptation sur le long terme. Parmi les projets d'extension en cours ou programmés recensés, près de la moitié concernent de l'activité économique (IAU îdF Wikimap'Projets). Des dispositifs ont été mis en place afin de protéger les espaces ouverts sensibles : certaines mesures publiques à caractère réglementaire ou non, entraînent de fait des contraintes fortes à l'aménagement. On peut citer les réserves naturelles, sites Natura 2000, forêts de protection, zones agricoles protégées, sites classés, périmètres régionaux d'intervention foncière mis en place par l'Agence des espaces verts de la Région Île-de-France, zones humides, zones inconstructibles des plans de préventions des risques naturels et technologiques... Elles recouvrent plus de 20 % des espaces ouverts franciliens en 2012, principalement des espaces boisés. S'ajoutent à cela des dispositifs moins contraignants tels que les espaces naturels sensibles, Znieff 1, sites inscrits... Le Plan Vert élaboré par la Région vise la création et l'augmentation nette d'espaces verts en Île-de-France.



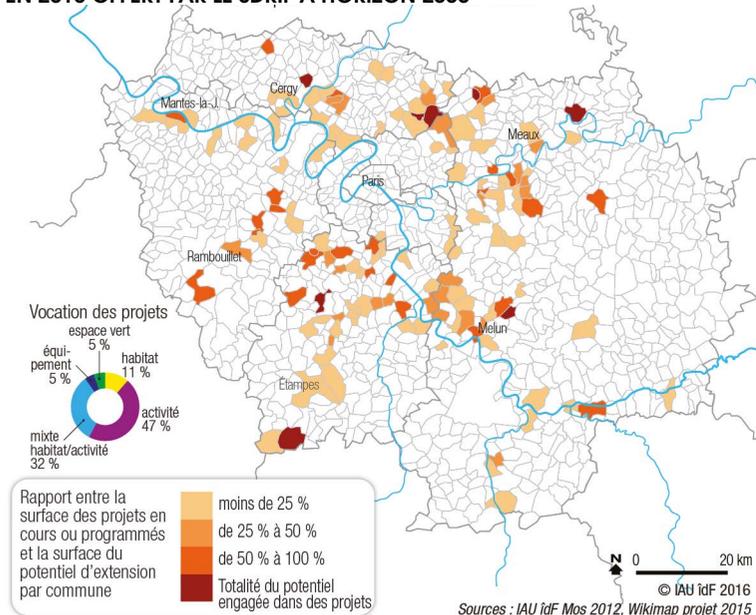
### 1 URBANISATION DES ESPACES AGRICOLES, BOISÉS ET NATURELS ENTRE 2008 ET 2012



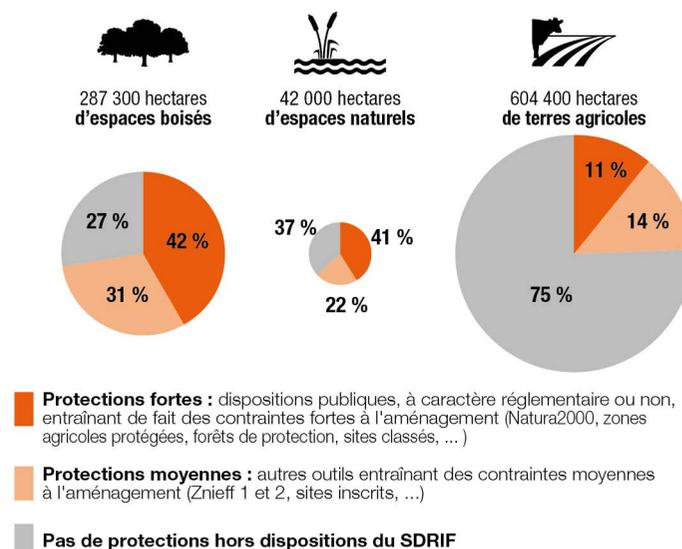
### 2 PART DES NOUVEAUX ESPACES D'HABITAT ET À VOCATION ÉCONOMIQUE PRODUITS EN EXTENSION ENTRE 2008 ET 2012



### 3 NIVEAU D'UTILISATION DU POTENTIEL D'EXTENSION URBAINE EN 2015 OFFERT PAR LE SDRIF À HORIZON 2030



### 4 PART DES ESPACES OUVERTS CONCERNÉS PAR LES PRINCIPALES PROTECTIONS À L'AMÉNAGEMENT (HORS DISPOSITION DU SDRIF)



PRÉSERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES

## 5.2. GARANTIR LE FONCTIONNEMENT DES ESPACES OUVERTS

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

### ÉTAT INITIAL

La fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par la création ou l'élargissement d'infrastructures routières ou ferrées majeures (départementales, nationales et autoroutes) et l'extension urbaine découpent des entités d'espaces ouverts de plus en plus petites. Cette fragmentation engendre une difficulté de déplacements pour la faune et limite les échanges génétiques entre populations. En 2012, on ne recense en Île-de-France qu'un seul ensemble agro-forestier non fragmenté de plus de 5 000 ha, domaine vital des grands prédateurs, aujourd'hui absents dans la région (IAU îdF).

Certaines forêts sont fragilisées par un cloisonnement progressif, lié à l'urbanisation de leurs lisières. Les lisières naturelles jouent un rôle important pour ces massifs. Elles sont le lieu de reproduction ou d'alimentation d'espèces forestières, hébergent une biodiversité spécialisée et permettent la circulation des espèces vers d'autres massifs. À partir d'un découpage du territoire régional en mailles, on peut établir qu'en 2012, plus de 13 % des mailles à dominante forestière ont des contacts majoritaires avec des espaces urbains bâtis, peu perméables à la vie sauvage. Ces mailles mettent en évidence les forêts particulièrement vulnérables de la ceinture verte (IAU îdF).

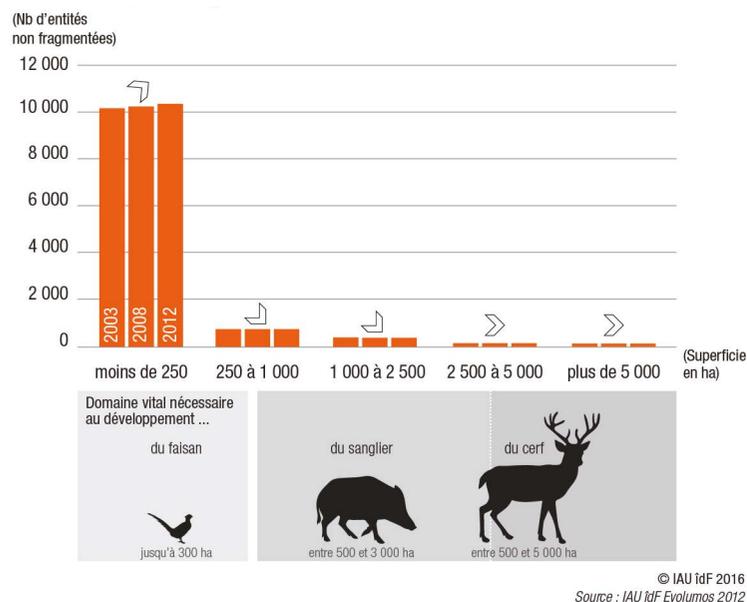
### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires relatives aux espaces agricoles, boisés et naturels, verts et de loisirs et aux continuités.

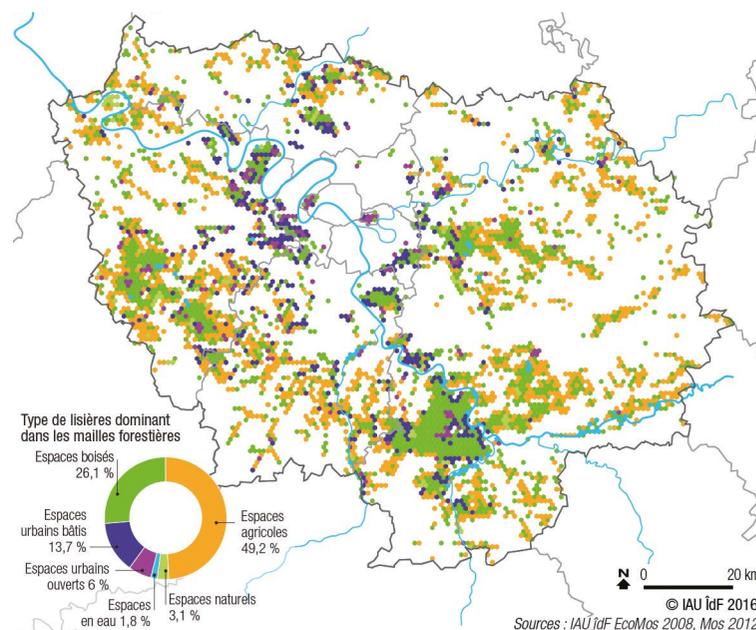
Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) co-élaboré par la Région et l'État participe à la mise en œuvre de la Trame verte et bleue nationale. Les continuités écologiques du SDRIF reprennent des segments des corridors écologiques du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols. Sur les 154 continuités écologiques du SDRIF, un tiers est situé en milieu urbain. Leur fonctionnalité s'appuie sur une trame d'espaces ouverts, plus ou moins dense et étendue suivant le contexte. Entre 2008 et 2012, 23 % des continuités écologiques ont vu leur trame d'espaces ouverts réduite de plus de 5 % (IAU îdF Mos). Afin de mieux prendre en compte les espaces ouverts dans les projets d'aménagement et la planification urbaine, l'IAU îdF et la DRIAAF ont développé une méthode opérationnelle intitulée « Analyse fonctionnelle des espaces ouverts ». De nombreux territoires ont appliqué cette méthode : Marne-et-Gondoire, Saint-Quentin-en-Yvelines, Melun-Sénart, Marne-et-Chantereine, Plateau de Saclay, Plaine de France, Roissy Est et Cergy.



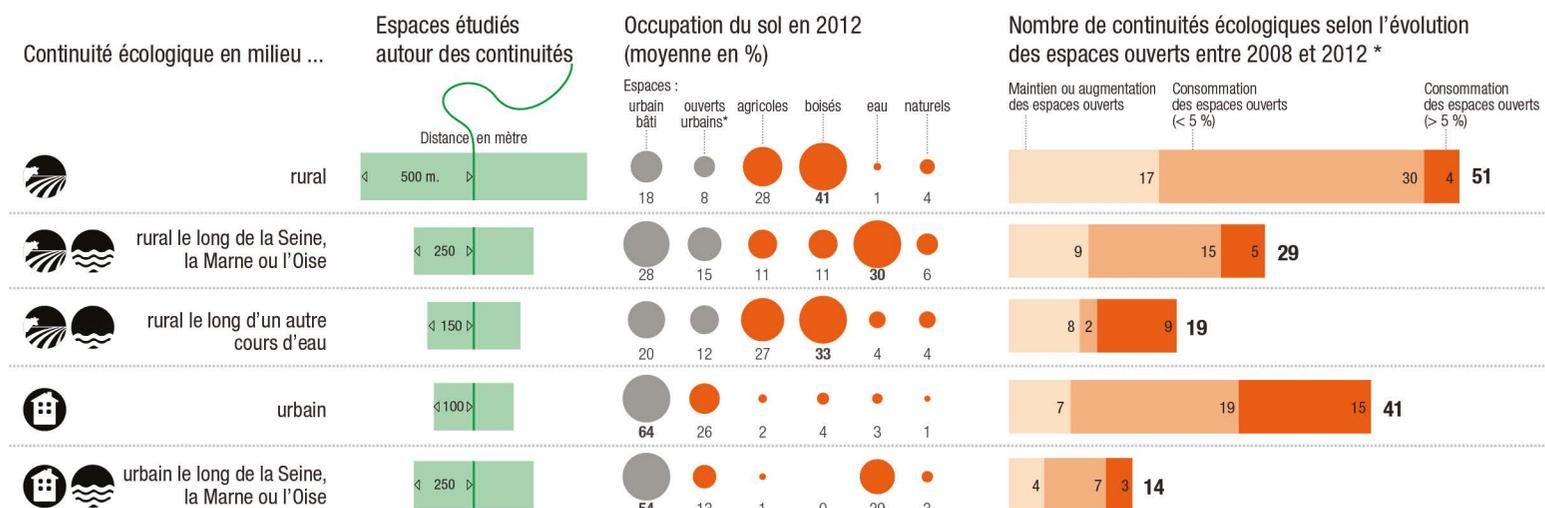
### 1 ÉVOLUTION DE LA FRAGMENTATION DES ESPACES AGRICOLES, BOISÉS ET NATURELS ENTRE 2003 ET 2012



### 2 CARACTÉRISTIQUES DES LISIÈRES FORESTIÈRES EN 2012



### 3 FONCTIONNALITÉ DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES DU SDRIF EN 2012



\* Pour les continuités en milieu urbain, les espaces ouverts urbains sont considérés comme espaces ouverts, au même titre que les espaces agricoles, boisés naturels et en eau.

PRÉSERVER LES ESPACES OUVERTS ET LES PAYSAGES

### 5.3. FAIRE ENTRER LA NATURE EN VILLE

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

La présence d'espaces ouverts urbains (espaces verts et boisés publics, jardins, cœurs 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.

#### ÉTAT INITIAL

L'indice de végétation montre la variation de présence de la végétation chlorophyllienne en Île-de-France. Il est corrélé à la densité et l'activité de couverts végétaux et à la biomasse (quantité de végétation). En milieu urbain, cet indice permet de hiérarchiser les carences en espaces ouverts et de caractériser les espaces verts privés dans les tissus pavillonnaires. En 2011, 9% des communes du cœur de métropole ont un indice de végétation faible (IGN Bd Ortho IRC).

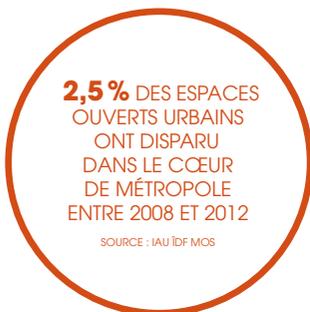
Selon le Mos de 2012, les espaces ouverts urbains occupent 6% du territoire francilien. Entre 2008 et 2012, ils ont diminué de 2,5% dans le cœur de métropole. 65% des communes du cœur de métropole ont moins de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant (IAU îdF).



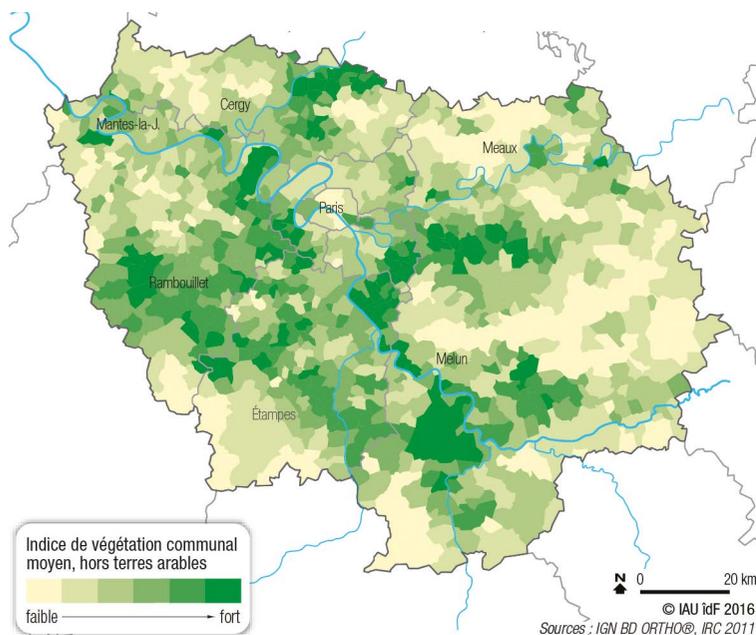
#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires visant l'atteinte de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts ouverts au public par habitant dans les communes déficitaires, le rétablissement d'un réseau écologique dans les communes disposant de moins de 10% d'espaces ouverts (dont espaces ouverts urbains), et la préservation ou la création des espaces verts et des liaisons vertes. 16% des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional inscrits au SDRIF sont d'ores et déjà réalisés en 2015 (IAU îdF).

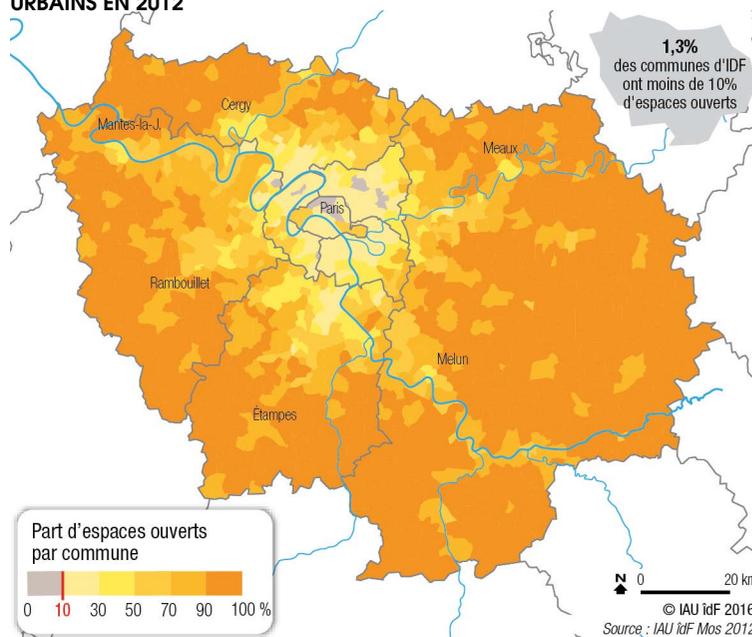
L'Agence régionale pour la nature et la biodiversité (Natureparif) recense l'usage des pesticides par les collectivités franciliennes sur les espaces que celles-ci gèrent : voirie, espaces verts, terrains de sport et cimetières. Au 1<sup>er</sup> juin 2015, sur les 922 communes ayant répondu à l'enquête, 12% appliquent la règle du zéro pesticide, et 15% n'utilisent des pesticides que sur les espaces à contraintes : terrains de sport, golfs, cimetières par exemple. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, l'utilisation des pesticides par les collectivités est interdite par la loi, hors espaces à contraintes. Adopté en 2017, le Plan Vert de la Région vise à faire revenir la nature en ville en recréant un solde positif d'espaces verts.



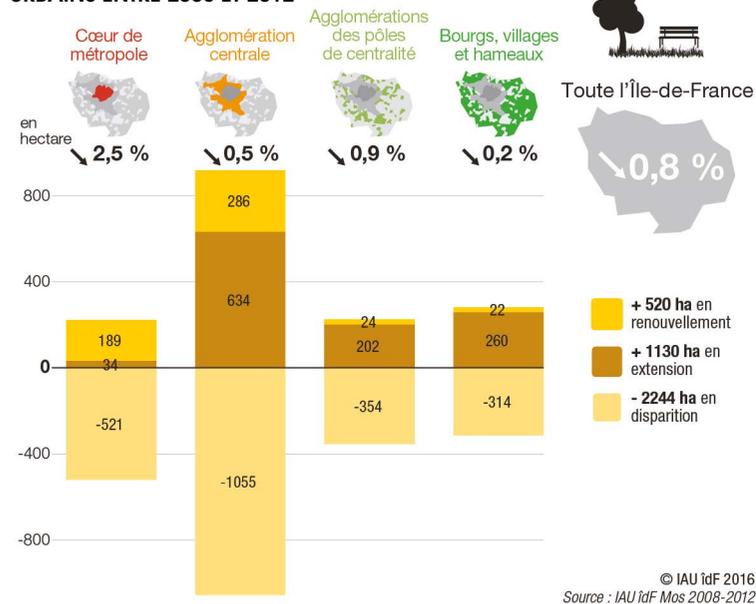
### 1 INDICE DE VÉGÉTATION EN 2011



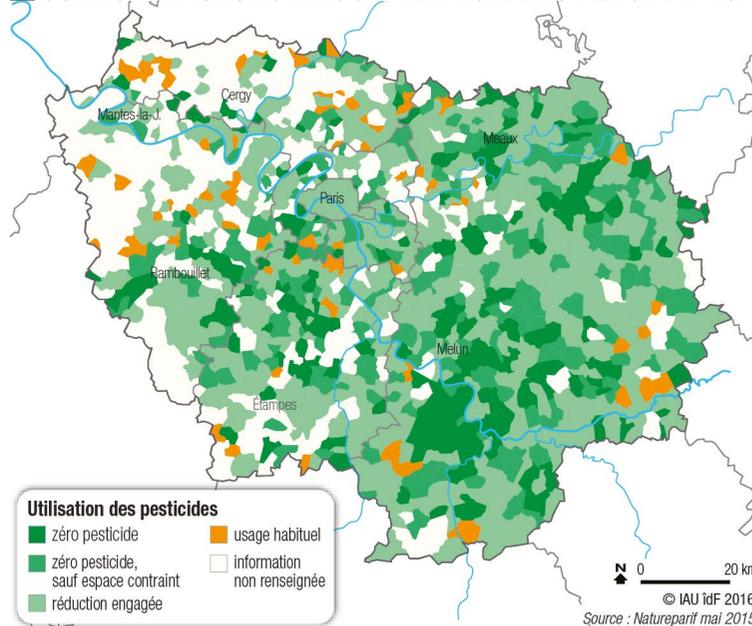
### 2 PART DES ESPACES AGRICOLES, BOISÉS ET NATURELS OUVERTS URBAINS EN 2012



### 3 ÉVOLUTION DES SURFACES OCCUPÉES PAR DES ESPACES OUVERTS URBAINS ENTRE 2008 ET 2012



### 4 COMMUNES ENGAGÉES DANS UNE DÉMARCHE ZÉRO PESTICIDE EN 2015



## **6. GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE  | INDICATEUR D'IMPACT   |                          |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE   |
|---|---|--------------------------|-------------------|-----------------------|--|
|   | Nom (chiffre clé)   | Source                   | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>6. GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORT PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ</b> | <b>Nombre et parts des déplacements quotidiens en transports collectifs</b>                       | EGT                      | 2010              | 9 ans                 |  |
|   | Évolution de la répartition modale des déplacements quotidiens*                                   | EGT                      | 2001-2010         | 9 ans                 |  |
|   | Répartition modale des déplacements domicile-travail  | Insee RGP                | 2011              | 5 ans                 |  |
|   | Nombre de voyages annuels en transports collectifs  | Stif - Omnil             | 2014              | 1 an                  |  |
| Objectif spécifique   | INDICATEUR DE RÉSULTAT  |                          |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE  |
|   | Nom (chiffre clé)   | Source                   | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>6.1. Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains</b>   | <b>Portée et durée moyenne des déplacements quotidiens en transports collectifs et en voiture</b> | EGT                      | 2010              | 9 ans                 | Programmation des projets de transports collectifs de niveau métropolitain inscrits au SDRIF             |
| <b>6.2. Structurer des bassins de déplacements</b>                | <b>Part des déplacements quotidiens de moins de 3 km</b>  | EGT                      | 2010              | 9 ans                 | Programmation des projets de transports collectifs de niveau territorial inscrits au SDRIF               |
|   | <b>Répartition modale des déplacements quotidiens de moins de 3 km</b>                            | EGT                      | 2010              | 9 ans                 | Offre supplémentaire en transports en commun. Nombre de km cyclables réalisés                            |
| <b>Développer l'ouverture à l'Europe et à l'international</b>     | <b>Trafic aéroportuaire</b>   | ADP                      | 2014              | 1 an                  | Programmation des projets de transports collectifs de niveau national et international inscrits au SDRIF |
|   | <b>Estimation du trafic LGV</b>   | SNCF Gares et Connexions | 2015              | 1 an                  |  |

\* Dans l'EGT 2010, une attention particulière est portée à la relève des petits déplacements, souvent effectués à pied. Les résultats pour la marche sont plus difficilement comparables avec ceux des précédentes enquêtes.

# GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

**8 MILLIONS**  
DE DÉPLACEMENTS  
QUOTIDIENS SE FONT  
EN TRANSPORTS  
COLLECTIFS EN 2010,  
SOIT **20%**  
DES DÉPLACEMENTS  
TOUS MODES  
CONFONDUS

SOURCE : EGT

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le SDRIF 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 :

- fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains ;
- structurer des bassins de déplacements ;
- améliorer l'ouverture au niveau national et international.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

Le renforcement de la compacité urbaine, la maîtrise de l'urbanisation diffuse et l'intensification des polarités urbaines seront porteurs du développement de l'usage des transports collectifs ainsi que des modes actifs. Il s'agit de promouvoir un système de transports plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émission de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés. Pour rendre les transports collectifs plus attractifs, le développement de l'offre doit s'accompagner d'un renforcement de la qualité du service offert aux voyageurs (en particulier la fiabilité et le confort du voyage) et d'une facilitation de l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs.

L'enjeu principal est de diminuer la dépendance à l'automobile au-delà du cœur de métropole en développant l'offre et en améliorant le maillage du réseau et les conditions d'intermodalité.

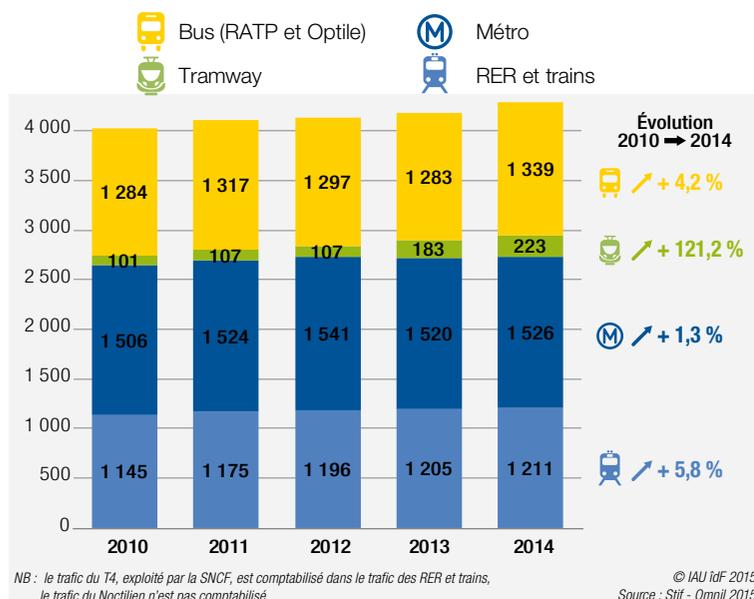
## ÉTAT INITIAL

Compatible avec le SDRIF, le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de transport, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Le dispositif de suivi du SDRIF est articulé avec celui du PDUIF.

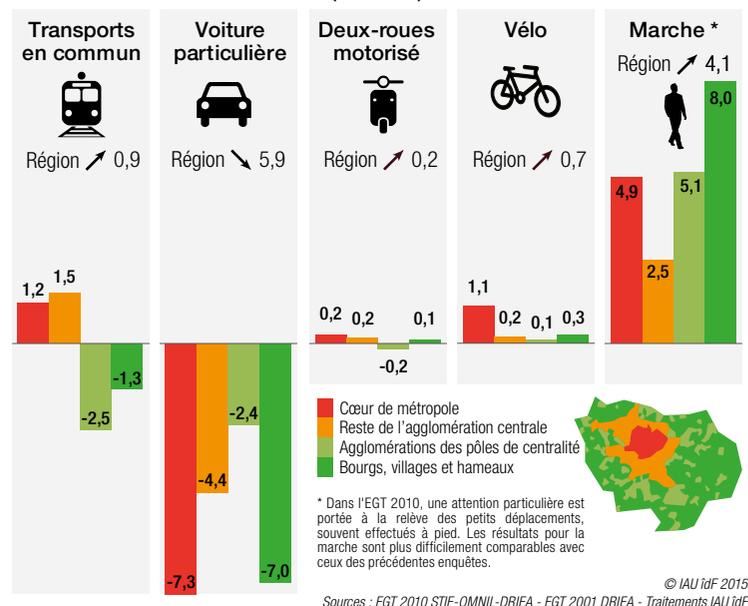
Bien qu'il reste structurant dans la chaîne de déplacements quotidiens, le poids des déplacements domicile-travail continue de diminuer dans la mobilité : 29 % des déplacements en 2010 contre 32 % en 2001. Les déplacements en transports collectifs progressent de 21 % entre 2001 et 2010. La stabilisation du nombre de déplacements en voiture résulte d'une baisse de la mobilité automobile individuelle, compte tenu de la croissance démographique (EGT). Elle occupe une place prépondérante dans les déplacements domicile-travail au-delà du cœur de métropole. Près de 60 % des résidents dans le reste de l'agglomération centrale utilisent ce mode de transport pour rejoindre leur lieu de travail, qui est situé dans le cœur de métropole dans plus de 40 % des cas (RGP 2011).

1 2  
3

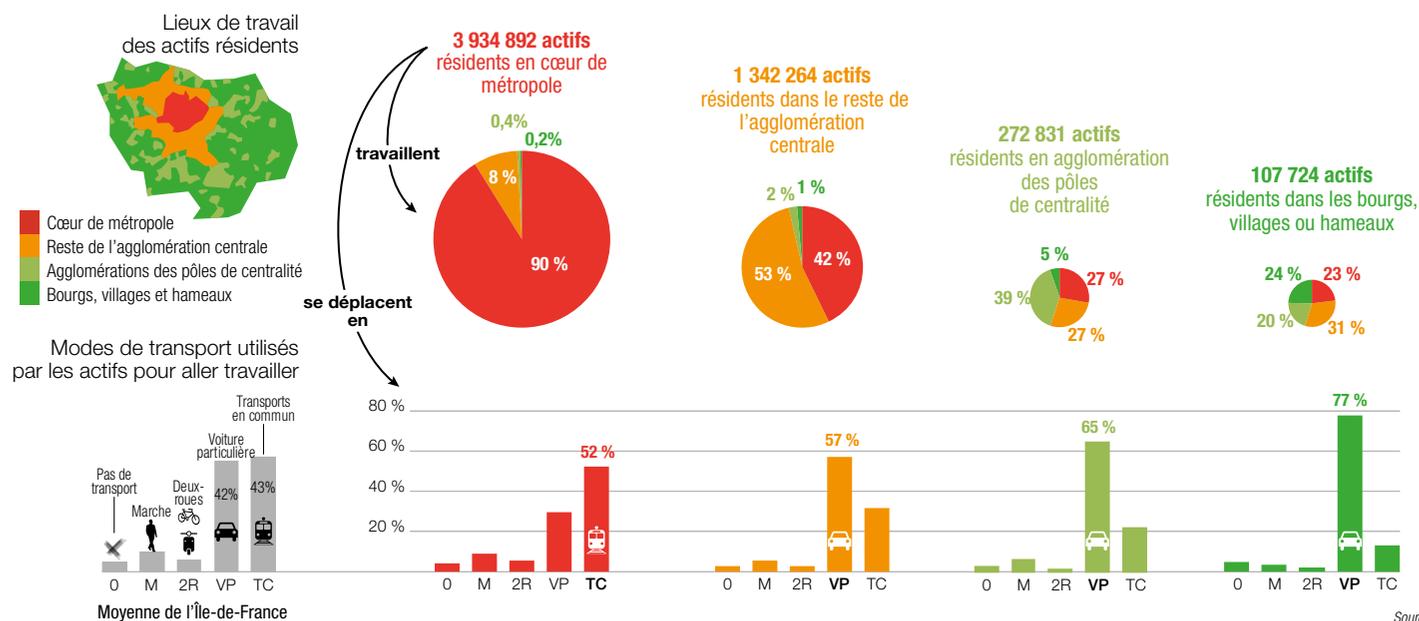
### 1 NOMBRE DE VOYAGES ANNUELS EN TRANSPORTS COLLECTIFS (EN MILLIONS DE VOYAGES)



### 2 ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ENTRE 2001 ET 2010 (EN POINTS)



### 3 LIEUX DE TRAVAIL ET MODES DE TRANSPORT DES ACTIFS SELON LEUR LIEU DE RÉSIDENCE EN 2011



## GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

### 6.1. FLUIDIFIER ET FIABILISER LES RÉSEAUX MÉTROPOLITAINS

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 terme. 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.

EN MOYENNE,  
LES DÉPLACEMENTS  
EN VOITURE  
PARTICULIÈRE FONT

**6,1 KM**  
POUR UNE DURÉE DE  
**23 MIN**  
EN 2010

SOURCE : EGT

EN MOYENNE,  
LES DÉPLACEMENTS  
EN TRANSPORTS COLLECTIFS  
FONT

**9 KM**  
POUR UNE DURÉE DE  
**48 MIN**  
EN 2010

SOURCE : EGT

#### ÉTAT INITIAL

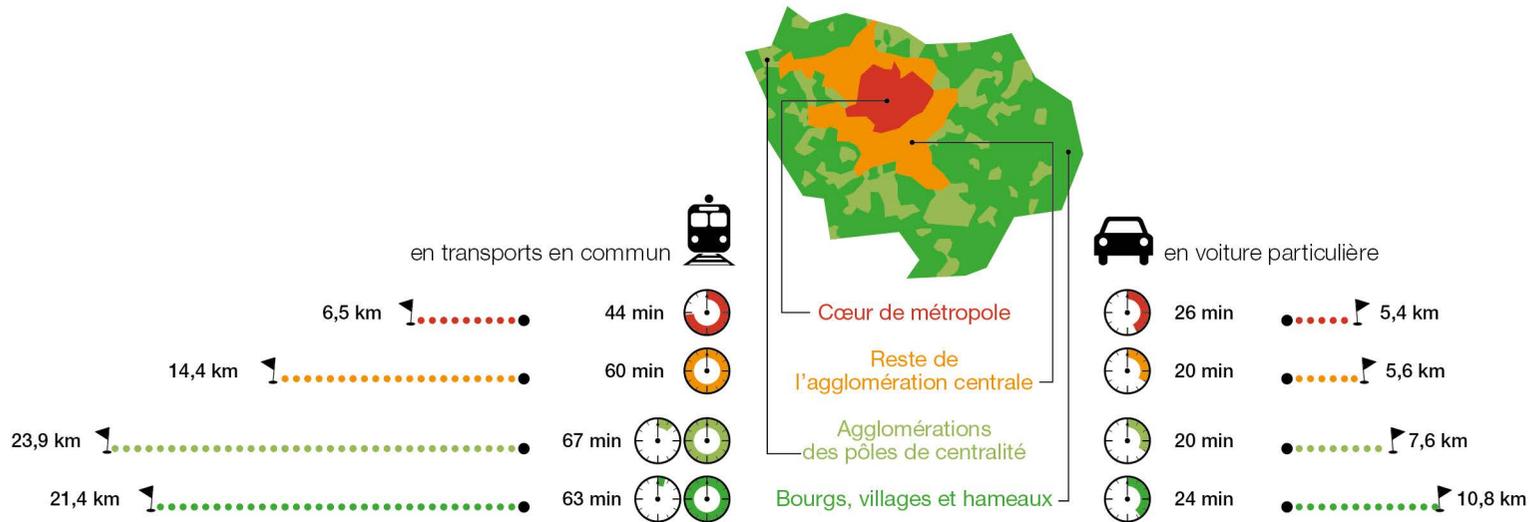
L'objectif spécifique est lié aux actions du PDUIF 2.1 à 2.4, 5.4 et au partage multimodal de la voirie.

Le réseau structurant de transports collectifs assure essentiellement les déplacements de moyenne et longue distance et supporte les flux massifiés. Ce système de transport performant atteint ses limites de capacité du fait de l'augmentation des déplacements quotidiens en transports collectifs, du vieillissement du réseau ferré et de la mixité des circulations sur les mêmes voies (voyageurs et marchandises, grandes lignes et desserte régionale...). La région bénéficie d'un réseau viaire dense, capacitaire et maillé, pratiquement achevé, y compris le réseau à caractère magistral, articulé à des radiales et à trois niveaux de rocades quasi complets. La saturation chronique du réseau magistral (radiales et rocades entre le périphérique et l'A86) et des axes structurants implique de traiter les points durs et de faire évoluer l'usage du réseau viaire vers un partage plus équilibré de la voirie.

#### MISE EN ŒUVRE

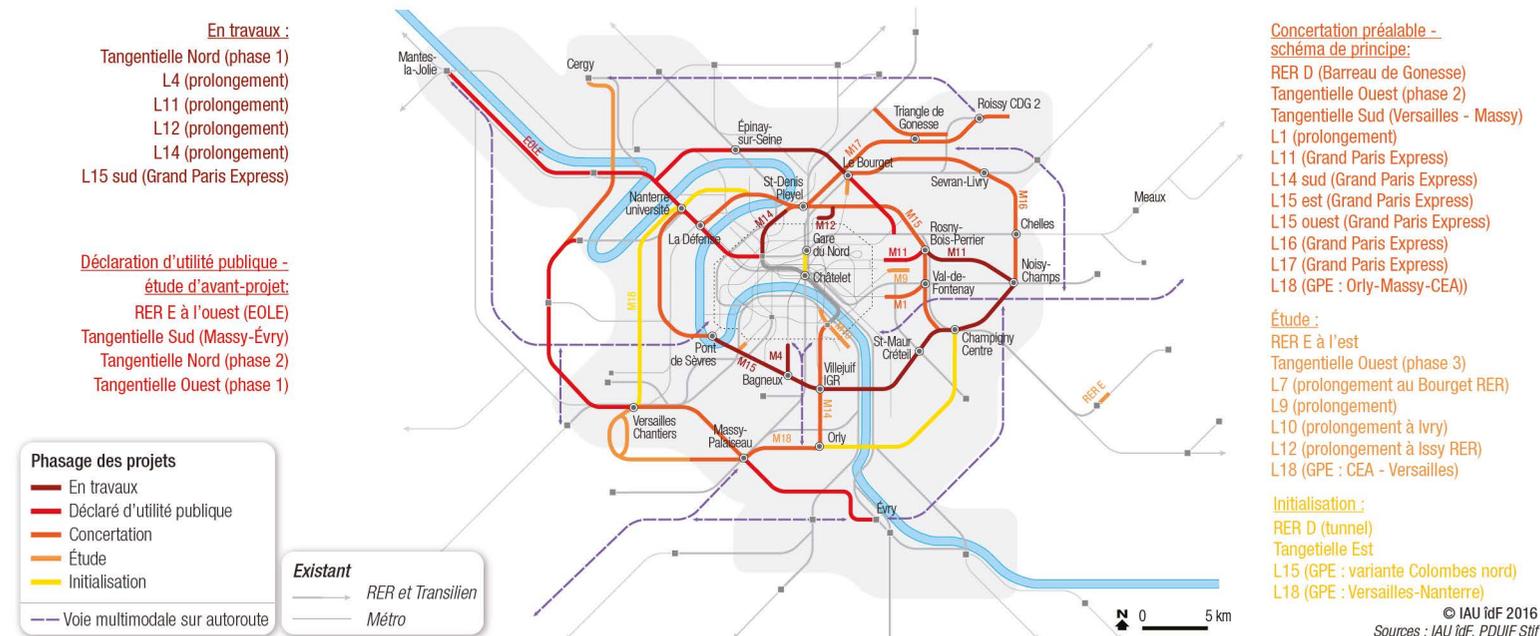
L'État, la Région, les Départements et les opérateurs consacrent 7,5 milliards d'euros à la modernisation des transports publics entre 2015 et 2020. Les projets de transport prévus dans le SDRIF à l'horizon 2020 rentrent dans ce cadre.

**1 PORTÉE ET DURÉE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN 2010**



© IAU IdF 2015  
 Source : EGT 2010

**2 PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORTS DE NIVEAU MÉTROPOLITAIN EN 2015 (FER, RER, MÉTRO)**



## GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

### 6.2. STRUCTURER DES BASSINS DE DÉPLACEMENT

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

**66 %**  
DES DÉPLACEMENTS  
QUOTIDIENS FONT MOINS  
DE 3 KM EN 2010

SOURCE : EGT

**9 %**  
DES DÉPLACEMENTS  
QUOTIDIENS DE MOINS  
DE 3 KM SE FONT  
EN TRANSPORTS  
COLLECTIFS EN 2010

SOURCE : EGT

#### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 2.3 à 2.5, 3.1, 4.1 à 4.3, et le partage multimodal de la voirie. Si les déplacements pour se rendre au travail font en moyenne 10 km, les déplacements pour les autres motifs (éducation, loisirs, achats, affaires personnelles) sont courts : moins de 3 km (EGT, 2010).

Tramway et TCSP sont des modes de transport collectifs de surface, intégrés à la ville, offrant une haute qualité de service en circulant sur des voies en site propre. Ils complètent le réseau ferroviaire et le métro et assurent une desserte forte, en particulier à l'échelle des bassins de déplacement. Chaque ligne de tramway ou de TCSP constitue un axe de transport structurant pour l'aménagement des territoires qu'elle traverse. Concernant les modes actifs, le vélo possède un fort potentiel de développement à l'échelle des bassins de déplacement et la marche demeure un maillon essentiel à renforcer.

#### MISE EN ŒUVRE

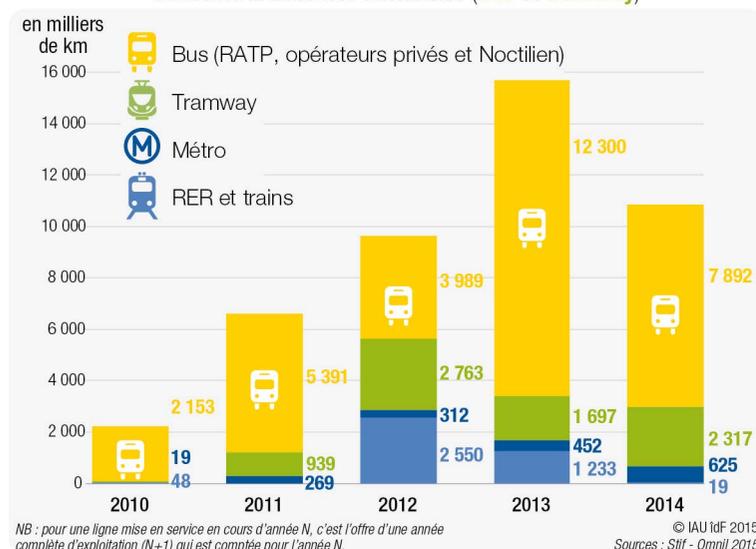
Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux infrastructures de transports collectifs de niveau de desserte territorial.

Ces dernières années, l'offre supplémentaire en transports collectifs renforce la desserte territoriale (Stif - Omnil). Cet accroissement s'explique par la mise en service de lignes de tramways et par la mise en oeuvre du plan de déplacement de l'offre bus. Les tramways T6, T7 et T8 ont été mis en service. L'offre cyclable continue d'augmenter. 3 500 km d'itinéraires cyclables ont été créés en 2013 (IAU îdF). Le CPER 2015-2020 prévoit un financement de 10 millions d'euros pour le développement des mobilités actives dont le vélo.

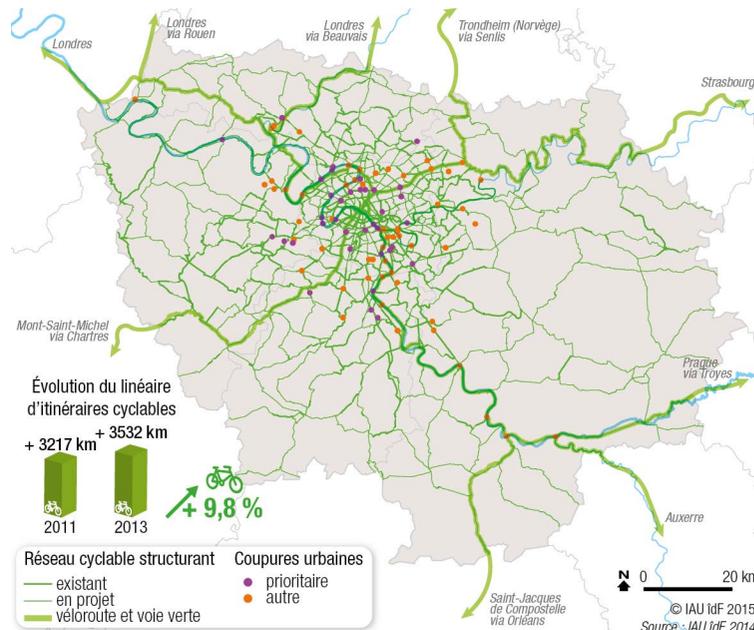
1 2  
3

### 1 OFFRE SUPPLÉMENTAIRE ANNUELLE EN TRANSPORTS COLLECTIFS (KILOMÈTRES COMMERCIAUX CONTRACTUELS)

En 2014, 94 % de l'offre supplémentaire de transports en commun concerne la **desserte territoriale (bus et tramway)**



### 2 LE RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT EN 2013



### 3 PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORTS DE NIVEAU TERRITORIAL EN 2015 (TRAMWAY, TCSP, BHNS)

**Mis en service :**  
T6 (Châtillon-Vélizy)  
T7 (Villejuif - Athis-Mons)  
T8 (St-Denis-Épinay-Villetaneuse)

**En travaux :**  
T3 (prolongement à Porte d'Asnières)  
T4 (débranchement à Clichy-Montfermeil)  
T6 (prolongement à Vélizy-Viroflay)  
BHNS (Phase 1 : St-Quentin-en-Y. - Massy)  
BHNS (RER B-RER D)

**Déclaration d'utilité publique - étude d'avant-projet :**  
T1 (prolongement à Val de Fontenay)  
T1 (prolongement à Colombes)  
T7 (Athis-Mons - Juvisy)  
T9 (Porte de Choisy - Orly)  
T Zen 2 (Sénart - Melun)  
Est TVM

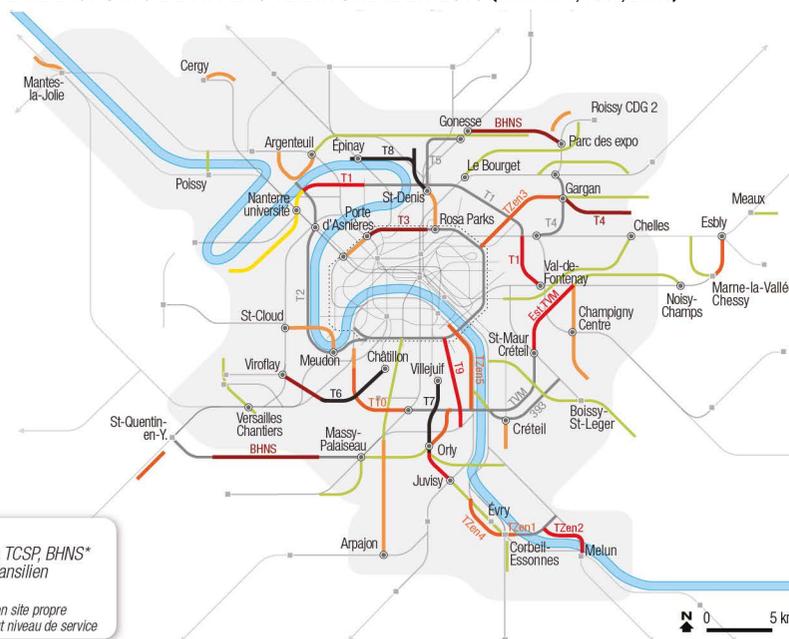
**Phasage des projets**

- Mis en service
- En travaux
- Déclaré d'utilité publique
- Concertation
- Étude
- Initialisation
- Autre projet inscrit au SDRIF

**Existant**

- Tramway, TCSP, BHNS\*
- RER et Transilien
- Métro

\* TCSP : transport en site propre  
BHNS : bus à haut niveau de service



**Concertation préalable - schéma de principe :**  
T10 (Antony-Clamart)  
T Zen 1 (prolongement à Corbeil-Essonnes)  
T Zen 3 (Pantin - Gargan)  
T Zen 4 (Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes)  
T Zen 5 (Paris 13e - Choisy)  
TCSP (Esblly - Chessy - Val d'Europe)  
TCSP 393 (prolongement à Orly)  
TCSP (secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines)

**Étude :**  
T3 (prolongement à Porte Maillot)  
T8 (prolongement sud à Rosa Parks)  
T10 (prolongement à Issy (M15))  
Téléval (Créteil - Villeneuve Saint Georges)  
TCSP (Val-de-Seine : Meudon - St-Cloud)  
TCSP (Noisy-le-Grand - Champigny - RD4)  
TCSP (Antony - Arpajon RN20)  
TCSP (secteur du sud Roissy)  
TCSP (Argenteuil Bezons et Cormeilles)  
TCSP (Cergy-Pontoise)  
T Zen du Mantois

**Initialisation :**  
T1 (prolongement à Rueil-Malmaison)

© IAU IdF 2016  
Sources : IAU IdF, PDUiF Stif

**GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ**

**6.3. AMÉLIORER L'OUVERTURE AU NIVEAU NATIONAL ET INTERNATIONAL**

**RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF**

Les objectifs sont de maîtriser le développement du transport aérien, de compléter le réseau à grande vitesse et de développer son accès.



**ÉTAT INITIAL**

L'Île-de-France dispose d'une accessibilité internationale et européenne forte grâce à une bonne desserte aérienne et ferrée. Ces atouts viennent compenser l'éloignement relatif de la région Île-de-France, notamment par rapport à l'axe rhénan européen.

Les aéroports jouent un rôle majeur de plaque tournante des échanges aux niveaux national, européen et mondial. Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG) est le premier aéroport européen pour le fret, le deuxième pour le trafic de passagers en Europe, et le huitième au niveau mondial. L'enjeu aéroportuaire est de réduire les nuisances et les pollutions engendrées et l'exposition des Franciliens, tout en préservant les conditions de fonctionnement et les capacités d'accueil du trafic. Cela se traduit par la nécessité de préserver les espaces agricoles et de maîtriser la construction de logements à proximité des aéroports, ainsi que d'organiser le transfert d'une partie du trafic aérien sur le réseau ferroviaire. On observe une optimisation du trafic aéroportuaire depuis 2011 : une augmentation du nombre de passagers et du fret et un nombre de mouvements aériens en baisse grâce à un emport moyen et à un taux de remplissage des avions croissants. L'accessibilité aux aéroports est un enjeu fort : en 2009, 46 % des passagers au départ de Roissy-Charles-de-Gaulle et 36 % au départ d'Orly accèdent à l'aéroport en transports en commun (Aéroports de Paris).

La région est positionnée au carrefour du réseau à grande vitesse français et européen. Néanmoins, le nombre toujours plus important de voyageurs transitant ou à destination de Paris et les besoins de déplacement des Franciliens entraînent une saturation des gares parisiennes qui constituent le principal point d'accès au réseau LGV.



**MISE EN ŒUVRE**

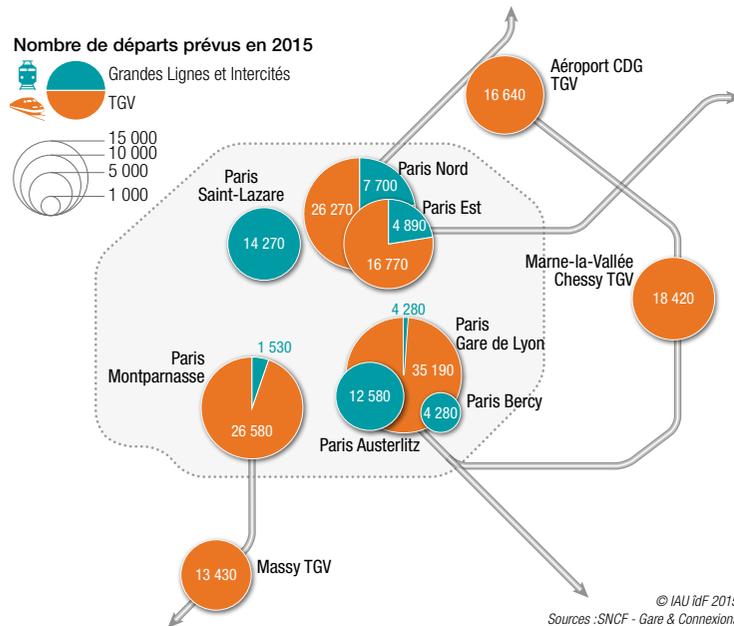
Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux infrastructures de transports collectifs de niveaux de desserte nationale et internationale.

L'Île-de-France est au centre des systèmes ferroviaires et autoroutiers français dont l'évolution et les projets sont inscrits au schéma national des infrastructures de transport. La commission « Mobilité 21 » a précisé dans son rapport de juin 2013 les conditions de la mise en œuvre de ce schéma.

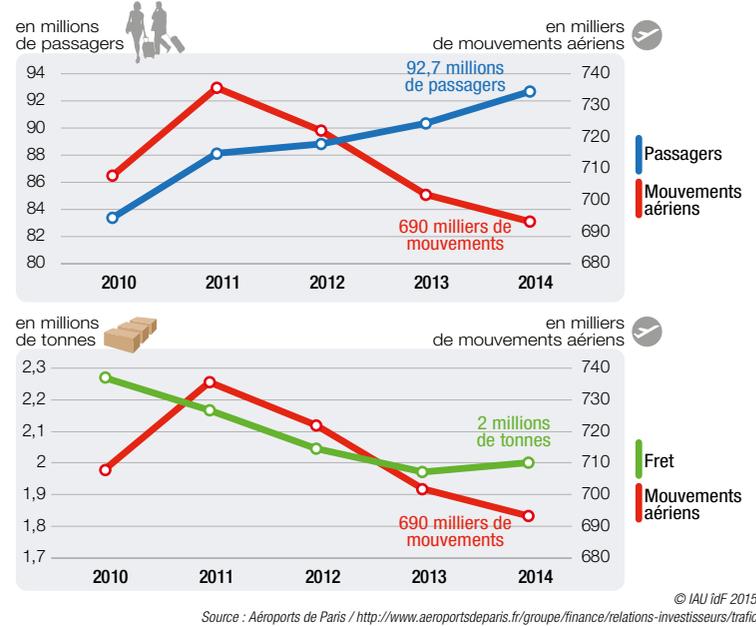
La ligne 17 du métro, qui desservira Le Bourget et CDG, et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly vont améliorer l'accessibilité aux aéroports en transports collectifs. Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie est à l'étude.



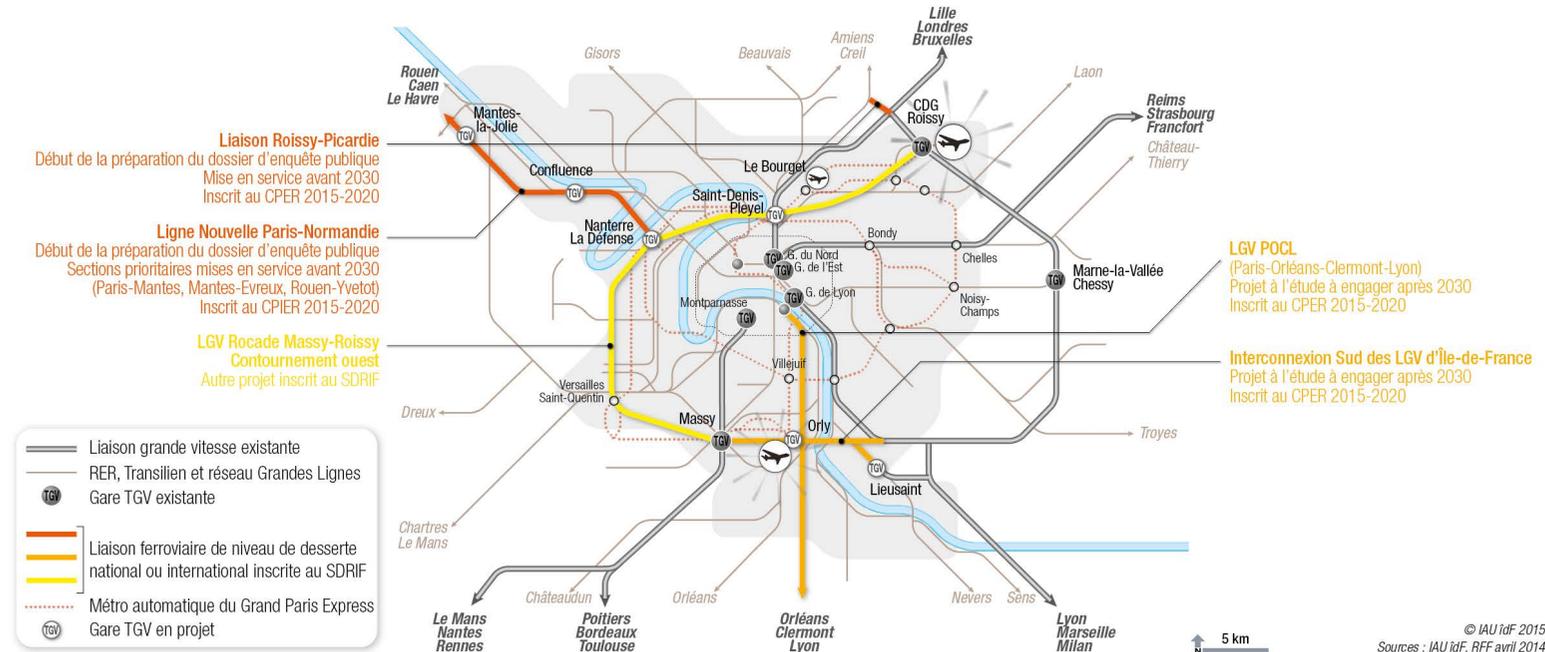
**1 LE TRAFIC DES GRANDES GARES FERROVIAIRES D'ÎLE-DE-FRANCE**



**2 ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉROPORTUAIRE PASSAGERS ET MARCHANDISES**



**3 PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORTS DE NIVEAUX NATIONAL ET INTERNATIONAL EN 2015**



# **7. GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE  | INDICATEUR D'IMPACT  |  |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE   |
|---|--|--|-------------------|-----------------------|--|
|   | Nom (chiffre clé)  | Source   | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>7. GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES</b>           | <b>Superficie des espaces de ressources naturelles</b>   | IAU îdF Mos  | 2012              | 4 ans                 |  |
|   | Évolution surfacique des espaces de ressources naturelles  | IAU îdF Mos  | 2008-2012         | 4 ans                 |  |
| Objectif spécifique   | INDICATEUR DE RÉSULTAT   |  |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE  |
|   | Nom (chiffre clé)  | Source   | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>7.1. Préserver la production agricole et forestière</b>      | <b>Production moyenne de céréales, oléagineux et protéagineux, cultures légumières et fruitières, lait de vache, animale</b> | Agreste SAA, Driaaf  | 2010-2014         | 5 ans                 | Programmes d'aide à la production agricole   |
|   | <b>Production potentielle de bois</b>  | IGN IFN  | 2013              | 1 an                  |  |
|   | Nombre d'exploitations et surface agricole utilisée moyenne des principales filières agricoles                               | Agreste recensement agricole, Driaaf                             | 2010              | 10 ans                |  |
|   | Récolte en bois commercialisée   | Agreste enq. ann. de branche « exploitation forestière », Driaaf | 2014              | 1 an                  |  |
| <b>7.2. Encourager un approvisionnement alimentaire durable</b> | <b>Part des exploitations agricoles en circuit court et part en bio</b>  | Agreste Recens. agricole Driaaf                                  | 2010              | 10 ans                | Appellations d'origine contrôlée et indications géographiques protégées.<br>Dispositif « Mangeons local en Île-de-France » |
|   | Répartition des exploitations vendant en circuit court selon l'activité dominante  | Agreste Recens. agricole Driaaf                                  | 2010              | 10 ans                |  |
|   | Principaux équipements de l'industrie agro-alimentaire de première transformation  | PRAD, données réactualisées Driaaf                               | 2014              | 4 ans                 |  |
| <b>7.3. Préserver la ressource en eau</b>                       | <b>Taux d'imperméabilisation des sols</b>  | IAU îdf IMU/ICU  | 2012              | 4 ans                 | État d'avancement des Sage   |
|   | État des eaux de surface et des eaux souterraines  | AESN, Driee EDL  | 2013              | 1 an                  | Transcription de l'orientation visant à diminuer la surface des espaces imperméabilisés                                    |
|   | Inventaire des zones humides   | AESN, Driee EDL  | 2013              | 1 an                  |  |
| <b>7.4. Gérer la ressource en matériaux</b>                     | <b>Taux de dépendance régionale en granulats</b>   | Unicem   | 2014              | 1 an                  | Transcription de l'orientation visant à préserver l'accès et l'exploitation future des ressources en matériaux             |
|   | Exploitation de matériaux de carrière dans les bassins de gisement stratégiques  | Driee, Unicem  | 2012              | 1 an                  |  |
|   | Évolution des surfaces autorisées d'exploitation de matériaux de carrière et du nombre de logements autorisés                | Driee, Unicem, Sit@ del2 date réelle                             | 2008-2012         | 1 an                  |  |
|   | Production régionale de matériaux  | Driee, Unicem  | 2014              | 1 an                  |  |

# GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES

LES ESPACES LIÉS  
AUX RESSOURCES  
NATURELLES REPRÉSENTENT  
**78%**  
DE L'ÎLE-DE-FRANCE  
EN 2012

SOURCE : IAU ÎDF MOS

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 enrayerée.

### Objectifs spécifiques :

- préserver la production agricole et forestière ;
- encourager un approvisionnement alimentaire durable ;
- préserver la ressource en eau ;
- gérer la ressource en matériaux.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

Le contexte géologique francilien favorable offre une diversité importante de matériaux naturels. Parmi la grande variété de roches présentes dans la région, les plus connues ou celles dont l'importance dépasse les limites régionales sont les grès de Fontainebleau, le gypse, les argiles de Provins, les meulières et le calcaire grossier du Lutétien. Les espaces agricoles se caractérisent par leur grande richesse agronomique, résultant principalement des apports éoliens de limons reçus lors des périodes géologiques récentes. Les surfaces les moins fertiles, souvent sur les roches acides, sont vouées à la forêt ou aux milieux naturels.

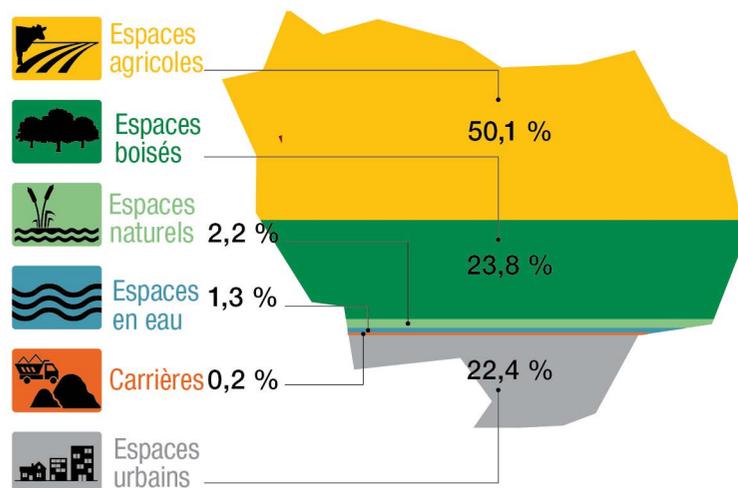
## ÉTAT INITIAL

L'Île-de-France demeure une grande région agricole : les terres agricoles occupent plus de 600 000 hectares en 2012, soit la moitié de la superficie régionale. Les bois et forêts couvrent le quart de la région. Tandis que la superficie des espaces boisés, naturels et en eau a légèrement augmentée sur la période 2008-2012, les terres agricoles ont perdu 3 160 ha. Les carrières à ciel ouvert peuvent être considérées comme des espaces de transition correspondant à une artificialisation des sols durant leur fonctionnement. Les carrières sont réaménagées à la fin de leur exploitation principalement en espaces naturels, mais aussi en surfaces en eau et grandes cultures (IAU îdF Mos).

Le suivi de la biodiversité francilienne se fait dans le cadre du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

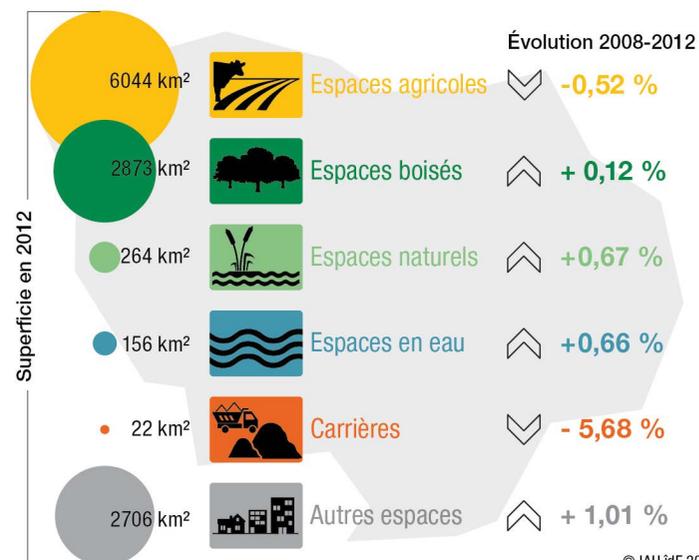


**1 SUPERFICIE DES ESPACES DE RESSOURCES NATURELLES EN 2012**



© IAU idF 2016  
Source : IAU idF Mos 2012

**2 ÉVOLUTION DES SURFACES DES ESPACES DE RESSOURCES NATURELLES ENTRE 2008 ET 2012**



© IAU idF 2016  
Source : IAU idF Mos 2012

## GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES

### 7.1. PRÉSERVER LA PRODUCTION AGRICOLE ET FORESTIÈRE

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

La production agricole et forestière doit être pérennisée. L'activité agricole et ses filières sont à renforcer.



#### ÉTAT INITIAL



Les grandes cultures occupent 93% de la surface agricole régionale en 2010. L'agriculture spécialisée (maraîchage, arboriculture, pépinières, horticulture, légumes de plein champ), représente 1% de la surface agricole utile (SAU) et 10% des exploitations, mais un poids économique non négligeable : 15% du chiffre d'affaire. L'élevage bien que peu présent contribue à la diversité des productions franciliennes. La baisse du nombre d'exploitations et le relatif maintien de la SAU régionale s'expliquent par l'augmentation de la taille des exploitations : 113 ha en moyenne par exploitation en 2010, soit + 27% en 10 ans (Agreste recensement agricole). Concernant la consommation de pesticides pour le blé tendre (culture majoritaire en superficie), l'indicateur de fréquence de traitement est compris entre 4,6 et 6,1 en 2011 ; on n'observe pas d'évolution significative en 2014 (Enquêtes pratiques culturales).

Plus de 60% de la forêt francilienne est privée en 2014, avec une forte problématique de morcellement de la propriété. Le bois d'énergie est la principale récolte en Île-de-France (58%). Le bois d'œuvre (14%), principalement du chêne, est destiné à la construction ou la rénovation. Le bois d'industrie (28%) est utilisé pour la pâte à papier ou les panneaux (Agreste, Driaaf).

#### MISE EN ŒUVRE

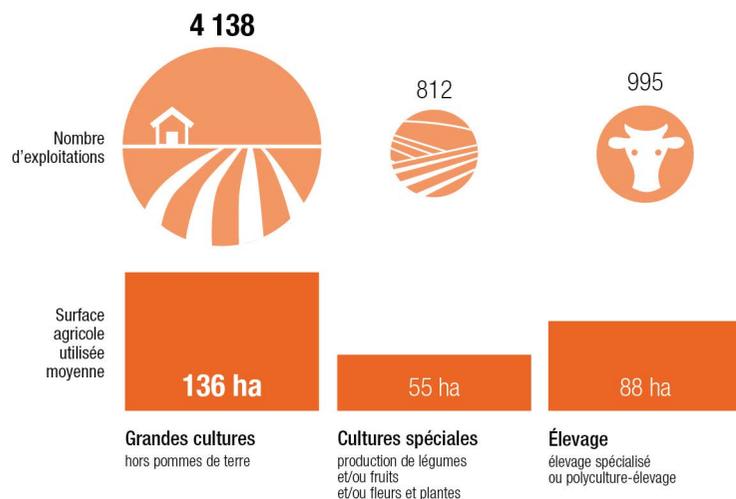


Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme des orientations réglementaires concernant les espaces agricoles et les espaces boisés.

La démarche Leader favorise l'émergence de solutions locales pour développer les territoires ruraux (agro-ressources, nouvelles filières énergétiques, valorisation des productions agricoles...). Reconduit en 2014-2020, ce dispositif a mobilisé 7 millions d'euros de fonds publics pour la période 2007-2013. Les huit programmes agri urbains de la Région s'appuient sur une démarche volontaire des communes et des agriculteurs afin de préserver les espaces et les activités agricoles et de mettre en place les conditions foncières et économiques de leur développement. Les projets agro-environnementaux et climatiques permettent de maintenir les pratiques agricoles et d'encourager leurs changements. Le rôle des PNR pour œuvrer à l'émergence de nouvelles filières (agro-matériaux, matériaux bio-sourcés...) est renforcé. La Région s'apprête à engager une stratégie régionale pour l'agriculture durable de proximité.

Il existe deux principales certifications de la filière forêt-bois : programme de reconnaissance des certifications forestières (PEFC) et Forest Stewardship Council (FSC). Elles représentent respectivement 114 840 et 8 140 ha, soit 43% et 3% des forêts franciliennes en 2014 (CRPF, AEV). La charte forestière de territoire (CFT) est une démarche volontaire sans valeur réglementaire qui a pour objectif d'insérer davantage les forêts dans leur environnement économique, écologique, social et culturel. On en dénombre 4 en 2013. La Région s'est dotée d'une direction de la forêt dans la perspective de l'élaboration d'un plan forêt.

## 1 CARACTÉRISATION DES FILIÈRES AGRICOLES EN 2010



© IAU îdF 2016

Source : Agreste Recensement agricole DRIAAF

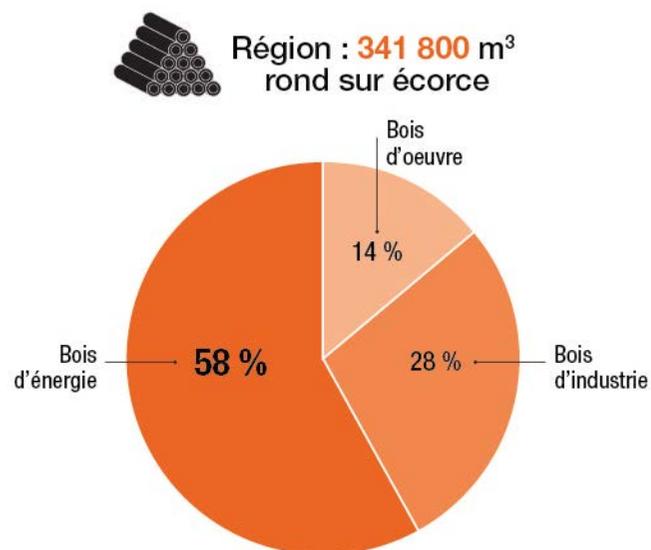
## 2 ÉVOLUTION DES PRINCIPALES PRODUCTIONS AGRICOLES ENTRE LES PÉRIODES 2005-2009 ET 2010-2014

|  | Moyenne annuelle 2005-2009 | Moyenne annuelle 2010-2014 | Taux d'évolution |
|--|----------------------------|----------------------------|------------------|
| <b>Céréales, oléagineux et protéagineux</b><br>(en quintaux)                             | 32 235 060                 | 33 318 168                 | + 3 %            |
| <b>Cultures légumières</b><br>(en quintaux)  | 927 406                    | 893 997                    | - 4 %            |
| <b>Cultures fruitières</b><br>(en quintaux)  | 153 951                    | 130 424                    | - 15 %           |
| <b>Production de lait de vache</b><br>(en hectolitres)                                   | 475 716                    | 467 826                    | - 2 %            |
| <b>Production animale</b><br>(bovins, porcins, caprins volailles, lapins)<br>(en tonnes) | 9 614                      | 9 245                      | - 4 %            |

© IAU îdF 2016

Source : Agreste Statistique agricole annuelle DRIAAF

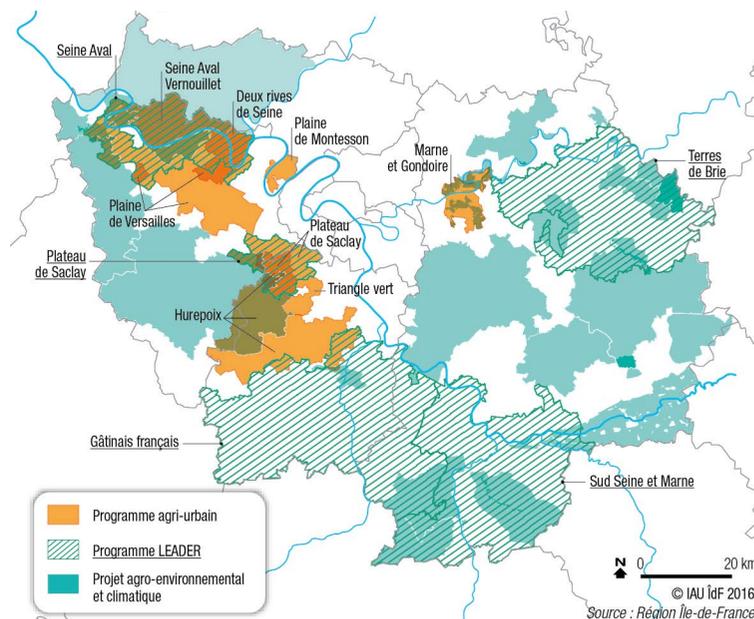
## 3 RÉCOLTE EN BOIS COMMERCIALISÉE EN 2014



© IAU îdF 2016

Source : Agreste Enquête annuelle de branche «exploitations forestières» DRIAAF

## 4 PROGRAMME D'AIDES À LA PRODUCTION AGRICOLE EN 2015



## GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES

### 7.2 ENCOURAGER UN APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE DURABLE

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

#### ÉTAT INITIAL

Les filières courtes de proximité se définissent par un nombre réduit d'intermédiaires et la proximité géographique entre producteurs et consommateurs. La commercialisation s'exerce notamment par la vente directe (vente à la ferme, sur les marchés ...), ou par la vente indirecte mobilisant un faible nombre d'intermédiaires (restauration, épicerie de quartier ...). L'enjeu n'est pas de tendre vers l'autosuffisance, qui n'est pas envisageable : l'Île-de-France regroupe 19% de la population française pour 2% de la SAU nationale. En revanche, préserver et développer des terroirs, filières agricoles et agroalimentaires présente des atouts en termes de traçabilité, diversification, paysage, services, multifonctionnalité, savoir-faire, variétés locales, emplois locaux. Environ 800 exploitations pratiquent des modes de commercialisation en circuits courts en 2010. La forte diminution entre 2000 et 2010 est corrélée au recul des secteurs maraîcher et arboricole. Cependant, 2 exploitations sur 3 produisant des fruits et légumes les distribuent en circuit court. Les exploitations recourant majoritairement au circuit court sont à dominante grandes cultures. Cela s'explique par leur prédominance en Île-de-France et par le fait qu'elles développent la production de légumes et l'élevage en complément des cultures céréalières. 11% des exploitations vendant en circuit court sont certifiées BIO en 2010 (Agreste Recensement agricole).

L'agriculture biologique et en conversion représente près de 11 000 hectares pour 220 exploitations en 2015, soit 2% des surfaces cultivables. Entre 2014 et 2015, l'agriculture biologique a augmenté de 1 600 ha et de 23 exploitations (GAB Île-de-France).

#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations réglementaires relatives aux espaces agricoles.

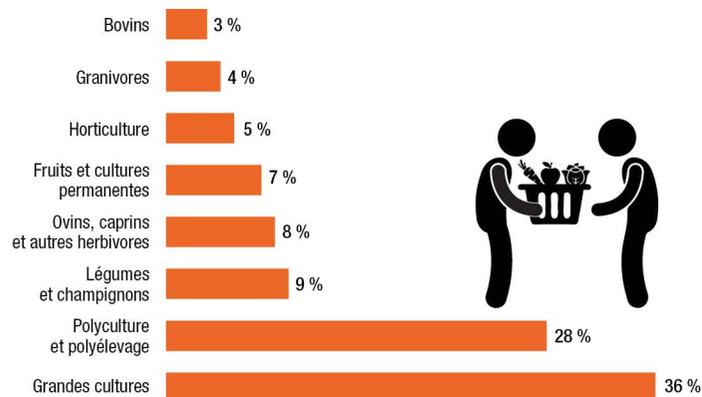
Depuis 2014, le nombre d'entreprises adhérentes à la démarche « Mangeons local en Île-de-France » délivré par le CERVIA est passé de 206 en 2014 à 225 en 2015. 430 produits ont été labellisés dans le cadre de cette démarche. Le plan de développement de l'agriculture biologique élaboré par l'État et la Région pour la période 2009-2013, reconduit sur 2015-2020, a représenté un investissement financier de la Région de 5,6 millions d'euros.



### 1 RÉPARTITION DES EXPLOITATIONS VENDANT EN CIRCUIT COURT SELON L'ACTIVITÉ DOMINANTE EN 2010

Région :

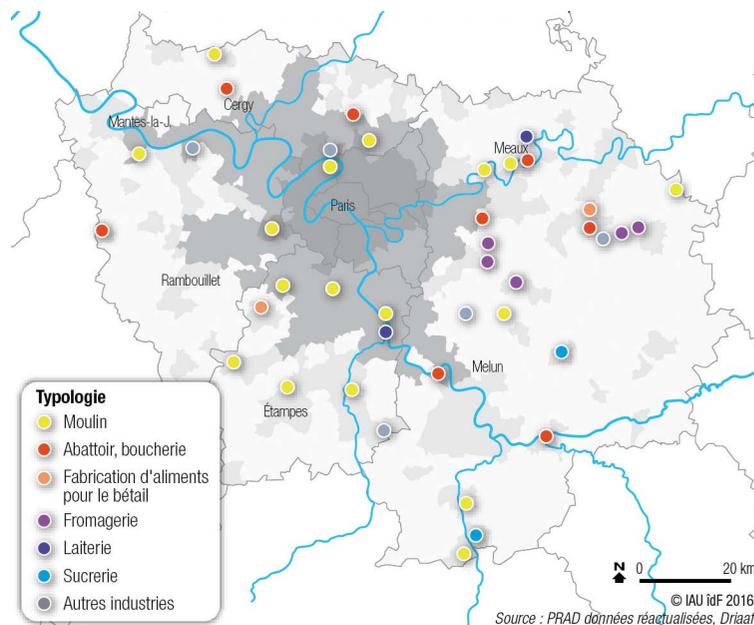
800 exploitations en circuit court



© IAU IdF 2016

Source : Agreste Recensement agricole DRIAAF

### 2 PRINCIPALES INDUSTRIES AGRO-ALIMENTAIRES DE PREMIÈRE TRANSFORMATION EN 2014

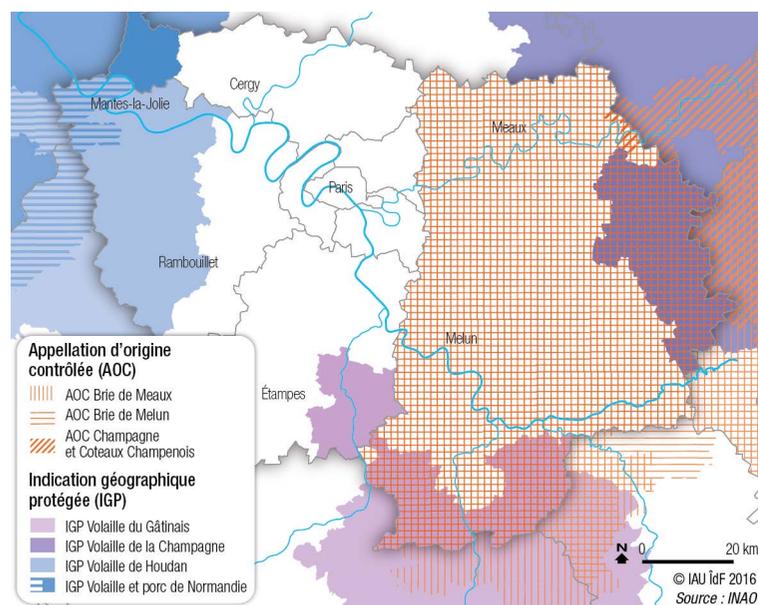


0 20 km

© IAU IdF 2016

Source : PRAD données réactualisées, Driaaf

### 3 APPELLATIONS D'ORIGINE CONTRÔLÉE ET INDICATIONS GÉOGRAPHIQUES PROTÉGÉES EN 2012



0 20 km

© IAU IdF 2016

Source : INAO

## GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES

### 7.3. PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le SDRIF 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 et la réouverture des rivières enterrées urbaines.

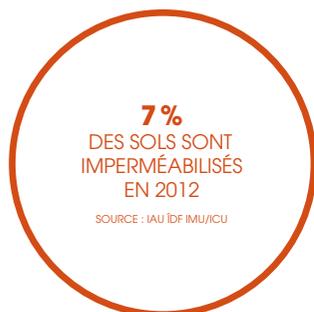
#### ÉTAT INITIAL

Les zones humides favorisent une biodiversité pérenne, peuvent constituer des zones adaptées à l'expansion des crues et participent à la lutte contre le ruissellement. Engendré par l'imperméabilisation des sols, le ruissellement pluvial peut, en plus du risque inondation, contribuer à la pollution des cours d'eau et des nappes phréatiques. Les sols imperméabilisés représentent 7 % de la superficie régionale. 37 % des cours d'eau ont un bon état écologique en 2013 (AESN DRIEE). Les principaux cours d'eau tels que la Seine et la Marne ont un état écologique « moyen » qui s'améliore. Les contraintes d'usages limitent les actions de renaturation de ces cours d'eau à l'hydromorphologie perturbée. L'état écologique est médiocre, voire mauvais, pour une partie des petites rivières particulièrement sensibles aux pollutions urbaines et agricoles. Les cours d'eau risquant un déficit sont plus vulnérables aux pollutions (moindre dilution des polluants). L'état chimique des masses d'eaux souterraines est préoccupant sur la majeure partie de la région en raison des pollutions diffuses azotées et phytosanitaires.

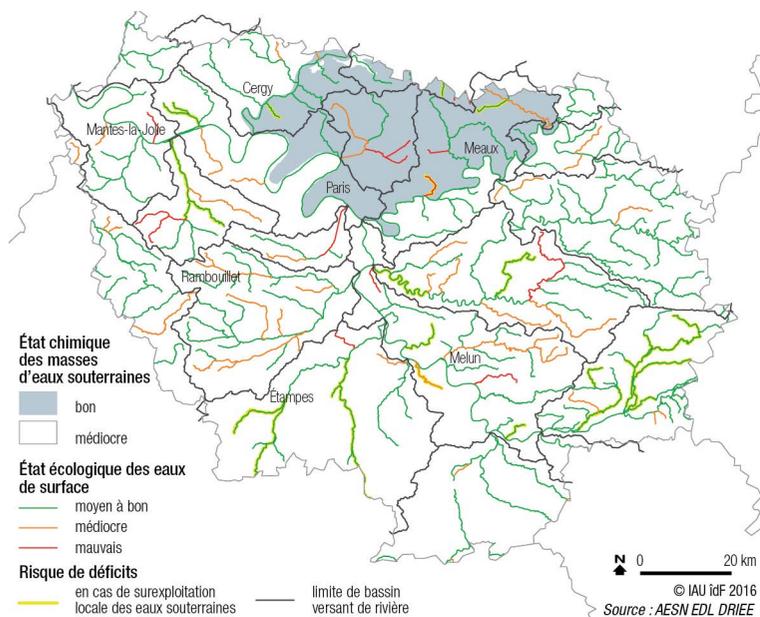


#### MISE EN ŒUVRE

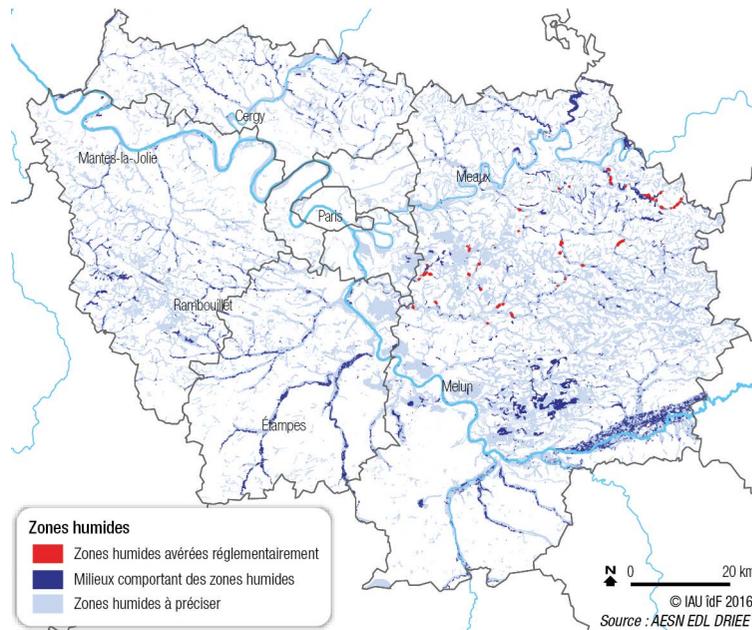
Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux des orientations visant à diminuer la surface des espaces imperméabilisés et celles relatives au fleuve et aux espaces en eau. Le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) Seine-Normandie 2016-2021 fixe les orientations d'une gestion équilibrée de l'eau sur la région Île-de-France. Dix schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage) sont élaborés ou en cours d'élaboration par des commissions locales de l'eau ; ils permettent la traduction du SDAGE sur leurs territoires. Des contrats Trame Verte et Bleue seront proposés par la Région afin de conduire des actions sur les milieux aquatiques et humides en matière de biodiversité. L'Agence de l'eau a engagé 20 millions d'euros pour l'effacement d'obstacles des rivières et la renaturation des berges de la Mérintaise et 54 millions d'euros pour des dossiers de restauration de milieux aquatiques et humides en 2015.



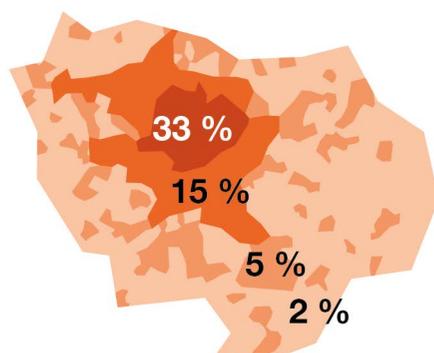
### 1 ÉTAT DES EAUX DE SURFACE ET DES EAUX SOUTERRAINES EN 2013



### 2 RECENSEMENT DES ZONES HUMIDES EN 2013

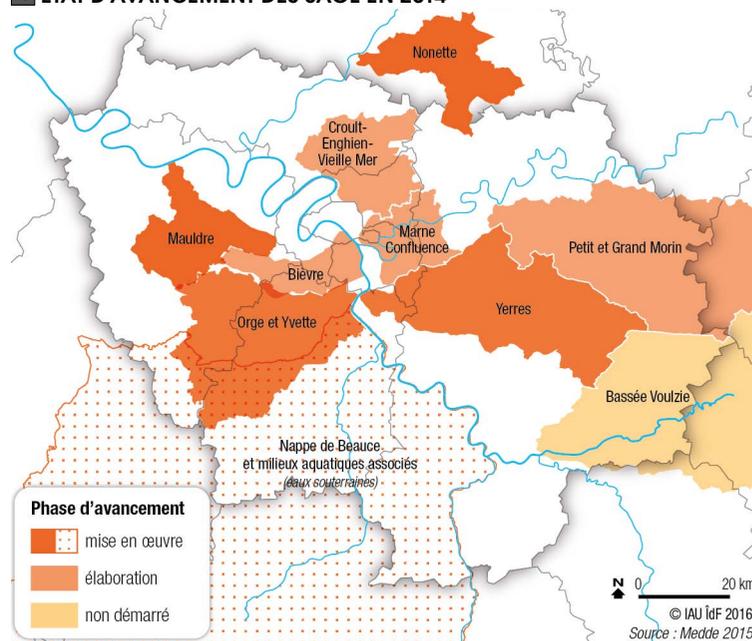


### 3 TAUX D'IMPERMÉABILISATION EN 2012



© IAU IdF 2016 - Source : IMU, ICU, IAU IdF

### 4 ÉTAT D'AVANCEMENT DES SAGE EN 2014



## GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES

### 7.4. GÉRER LA RESSOURCE EN MATÉRIAUX



#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le SDRIF a pour objectif de ne pas accroître la dépendance aux régions voisines pour les granulats à plus de 45% de nos besoins. 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.

#### ÉTAT INITIAL



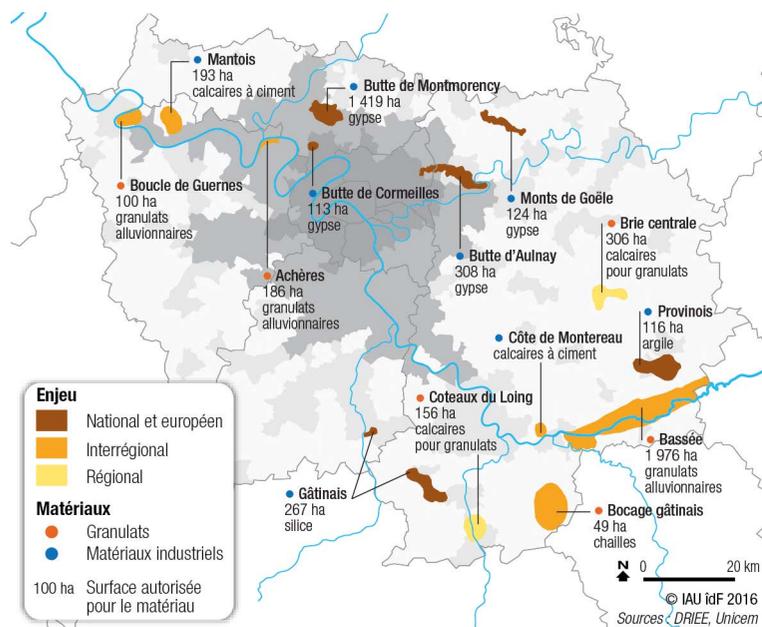
98 sites d'extraction de matériaux de carrières (granulats, matériaux industriels) sont autorisés en 2012 pour une surface d'environ 7 300 ha, dont plus de 70 % sont situés dans les bassins de gisements stratégiques. 2 350 ha sont consacrés à l'exploitation de matériaux d'enjeu national (gypse, silice et argile) (Driee, Unicem, IAU îdF).

Les sables et graviers alluvionnaires sont les matières premières qui composent les bétons hydrauliques, utilisés largement dans le secteur du bâtiment et des travaux publics. L'Île-de-France est une des premières régions françaises consommatrices de granulats alluvionnaires. 2 260 sont consacrés à leur exploitation dans les bassins de gisements stratégiques en 2012. Les matériaux de substitution, tels que les calcaires, sables et chailles, représentent 510 ha (Driee, Unicem, IAU îdF). Autre possibilité de substitution, les recyclés occupent 35 % de la production régionale en granulats en 2014. En dépit d'une production importante de granulats naturels et recyclés, soit 15,7 millions de tonnes en 2014, la région ne couvre pas la totalité de ses besoins. Le taux de dépendance vis-à-vis des autres régions est de 45 % (Unicem). Les bâtiments construits à partir de matériaux de construction bio-sourcés sont peu nombreux et ils n'ont que très rarement une origine francilienne. L'offre de bois d'œuvre (majoritairement des feuillus) ne correspond pas à la demande (principalement des résineux). La construction en bois représente moins de 5 % du marché de la maison individuelle en 2012 (France Bois Forêt). L'activité de première transformation est quasi inexistante ; on dénombre 6 scieries en 2010.

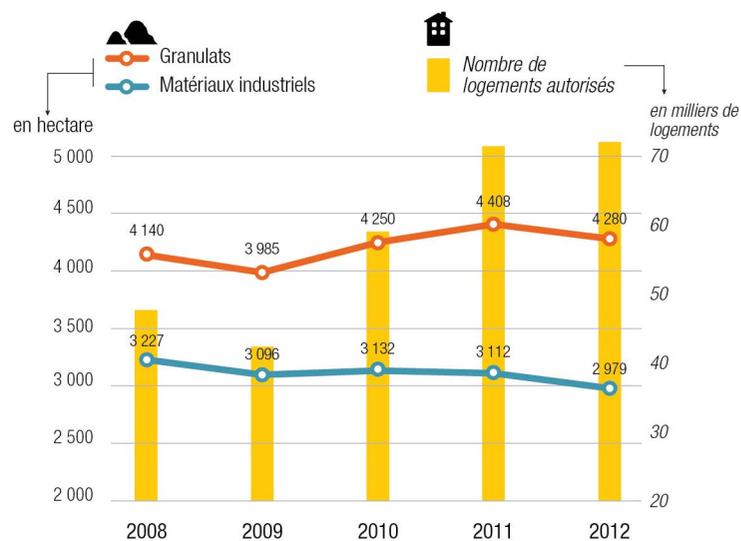
#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux de l'orientation réglementaire visant à préserver l'accès et l'exploitation future des ressources en matériaux, y compris celles des gisements franciliens de matériaux de substitution aux granulats alluvionnaires (calcaires, chailles, sables, matériaux recyclés). Les schémas départementaux de carrières (SDC) élaborés par les commissions départementales de la nature des sites et des paysages (CDNPS) définissent les gisements de matériaux potentiellement exploitables à environ 650 000 ha une fois les contraintes liées à l'urbanisation et aux carrières déjà exploitées prises en compte. Ce potentiel est réduit à 220 000 ha si l'on considère l'ensemble des protections environnementales (BRGM 2008, IAU îdF 2010). L'entrée en vigueur d'un schéma régional de carrières élaboré par l'État est prévue en 2020 pour remplacer les SDC. Il vise à passer à l'ère de l'économie circulaire, assurer la protection des paysages et des milieux naturels sensibles, et favoriser une utilisation économe des matières premières.

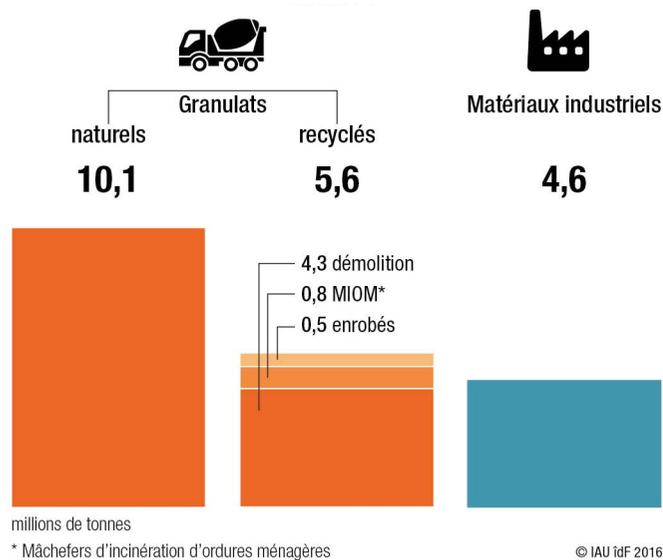
### 1 EXPLOITATIONS DE MATÉRIAUX DE CARRIÈRES DANS LES BASSINS DE GISEMENTS STRATÉGIQUES EN 2012



### 2 ÉVOLUTION DES SURFACES AUTORISÉES D'EXPLOITATION DE MATÉRIAUX DE CARRIÈRES ENTRE 2008 ET 2012



### 3 PRODUCTION RÉGIONALE DE MATÉRIAUX EN 2014



# **8. OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE  | INDICATEUR D'IMPACT   |  |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE   |
|---|---|--|-------------------|-----------------------|--|
|   | Nom (chiffre clé)   | Source                                 | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>8. OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN</b>                | <b>Répartition modale du trafic de marchandises</b>   | Sitram – SOeS – Sitranet               | 2013              | 1 an                  | Indice Brent.<br>Flux routiers dans le Bassin parisien   |
|   | Évolution des flux de marchandises (internes, entrants, sortants) par mode                      | Sitram – SOeS – Sitranet               | 2010-2013         | 1 an                  |  |
|   | Répartition des marchandises échangées par la route par type de produit                         | Sitram – SOeS – Sitranet               | 2013              | 1 an                  |  |
|   | Surfaces des entrepôts autorisées   | Sit@dél2<br>date réelle                | 2013              | 1 an                  |  |
| Objectif spécifique   | INDICATEUR DE RÉSULTAT  |  |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE  |
|   | Nom (chiffre clé)   | Source                                 | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>8.1. Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire</b>        | <b>Trafic portuaire et de conteneurs fluviaux</b>   | Haropa Pdp                             | 2014              | 1 an                  | Trafic des sites multimodaux portuaires inscrits au SDRIF  |
|   | Répartition des marchandises manutentionnées par voie d'eau                                     | Haropa Pdp                             | 2014              | 1 an                  |  |
| <b>8.2. Maintenir et optimiser la logistique urbaine</b>                      | <b>Part des sites multimodaux d'enjeux territoriaux inscrits au SDRIF actifs</b>                | IAU îdF                                | 2013              | 1 an                  | Programmation des sites multimodaux d'enjeux territoriaux inscrits au SDRIF                                  |
|   | Trafic portuaire et routier intra A86   | Haropa Pdp et Sitram – SOeS – Sitranet | 2013              | 1 an                  |  |
| <b>8.3. Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien</b> | <b>Part des sites multimodaux d'enjeux métropolitains et nationaux inscrits au SDRIF actifs</b> | IAU îdF                                | 2013              | 1 an                  | Programmation des sites multimodaux et autres projets d'enjeux métropolitains et nationaux inscrits au SDRIF |
|   | Flux de l'Île-de-France avec le Bassin parisien par mode et distance moyenne                    | Haropa Pdp et Sitram – SOeS – Sitranet | 2013              | 1 an                  |  |
|   | Manutentions portuaires à l'échelle du bassin de la Seine                                       | Haropa Pdp                             | 2014              | 1 an                  |  |

# OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

LA VOIE D'EAU  
REPRÉSENTE **7 %**  
DES TONNES  
DE MARCHANDISES  
EN 2013,  
**- 0,4 POINT**  
PAR RAPPORT À 2010

SOURCE : SITRAM SOEs SITRANET

LA VOIE D'EAU  
REPRÉSENTE **11 %**  
DES TONNES KM  
DE MARCHANDISES  
EN 2013,  
**+ 0,8 POINT**  
PAR RAPPORT À 2010

SOURCE : SITRAM SOEs SITRANET

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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, on vise un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré.

### Objectifs spécifiques :

- valoriser l'opportunité du système fluvial et portuaire ;
- maintenir et optimiser la logistique urbaine ;
- structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

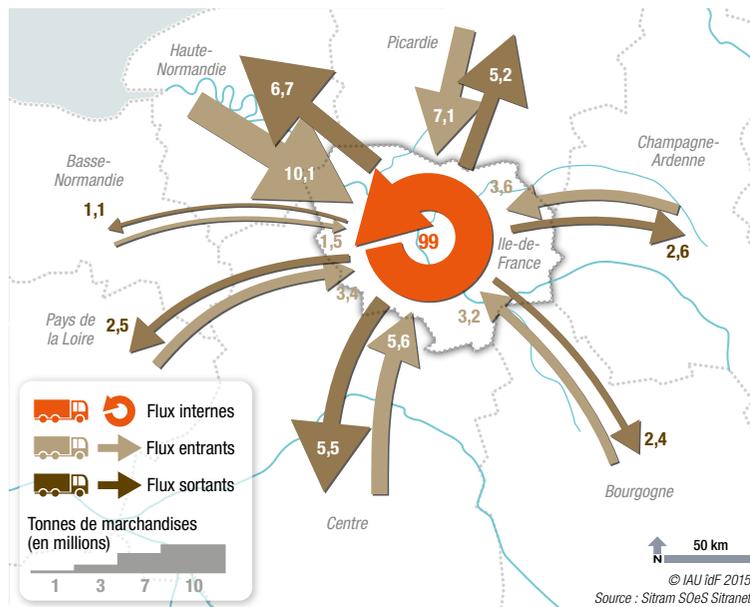
La logistique d'Île-de-France occupe une place importante à l'échelle nationale : elle concentre 20 % des surfaces d'entrepôts en France et 10 % des tonnes de marchandises nationales y sont générés. Le secteur totalise 375 000 emplois en 2011, soit 7 % des salariés d'Île-de-France. Plus de la moitié des flux de la région sont intrarégionaux. Concernant les échanges avec les autres régions françaises, l'Île-de-France est plutôt un marché de consommation puisque les flux entrants sont supérieurs aux flux sortants. Le faible prix des approvisionnements européens en produits pétroliers ne favorise pas le report modal du mode routier : l'indice Brent, qui le caractérise, a atteint en décembre 2014 son plus bas niveau en quatre ans.

## ÉTAT INITIAL

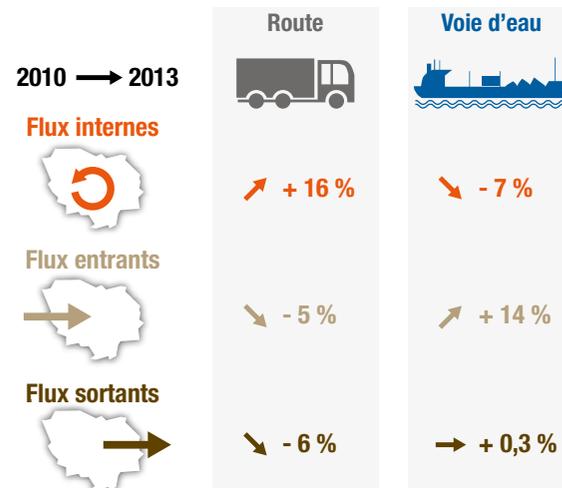
L'objectif stratégique est en lien avec le défi 7 du PDUIF, « rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau ». On estime qu'environ 10 millions de tonnes sont transportés par fer. La part modale du fer n'est cependant pas renseignée car seuls les trafics générés par la SNCF sont connus.

En 2013, l'Île-de-France a généré 228 millions de tonnes de marchandises par route et par voie d'eau (Sitram SOEs) hors trafics de transit estimés à 80 millions de tonnes. La part modale de la voie d'eau est plus importante en tonnes km qu'en tonnes car la distance sur voie d'eau est plus grande que sur route, particulièrement pour les échanges intrarégionaux où le parcours fluvial (89 km) est trois fois supérieur. Les fortes variations des distances parcourues, liées aux types de produits et à l'origine des échanges, témoignent de l'interdépendance des territoires par rapport au mode de transport et à la localisation des plates-formes et des entrepôts. 46 % des surfaces d'entrepôts autorisées entre 1984 et 2013 sont situées au-delà de la Francilienne. Entre 2010 et 2013, la construction s'est faite à 66 % dans cette zone, soit 1,8 millions de m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôts autorisées (Sit@del2 dates réelles). Une des problématiques de la filière est le coût du foncier, qui engendre l'éloignement progressif des sites logistiques de Paris vers les zones régionales limitrophes.

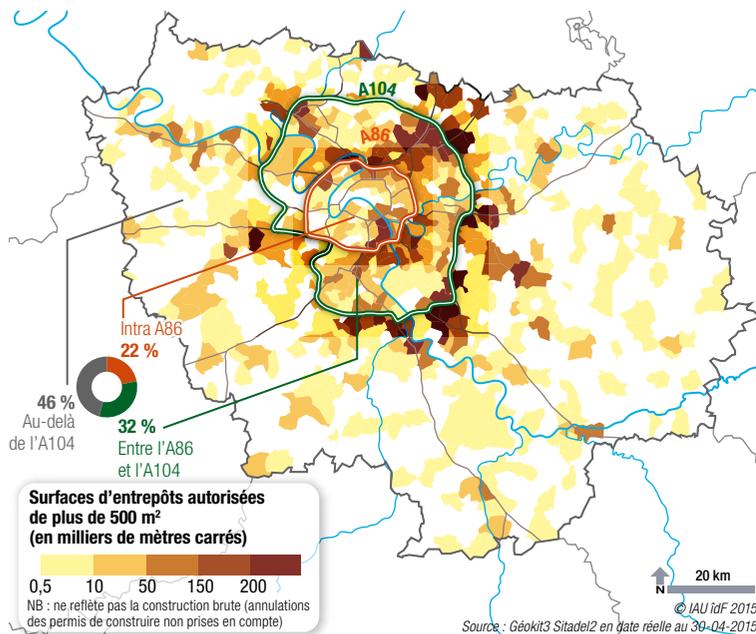
**1 FLUX ROUTIERS DES MARCHANDISES EN 2012 DANS LE BASSIN PARISIEN**



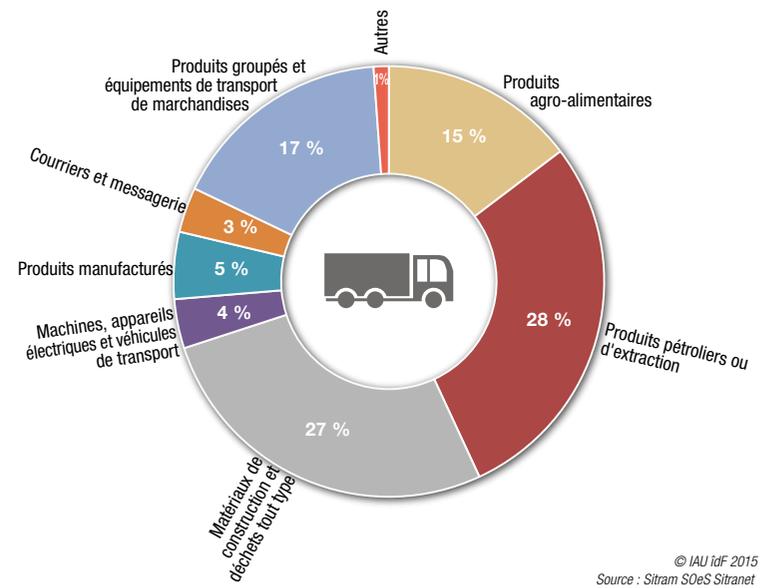
**2 ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE 2010 ET 2013 (TONNES KILOMÈTRES)**



**3 SURFACE DES ENTREPÔTS AUTORISÉS ENTRE 1984 ET 2013**



**4 RÉPARTITION DES MARCHANDISES ÉCHANGÉES PAR LA ROUTE EN 2012 (213 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES)**



OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

## 8.1. VALORISER LES OPPORTUNITÉS DU SYSTÈME FLUVIAL ET PORTUAIRE

LE TRAFIC PORTUAIRE EST DE **20,1 MILLIONS** DE TONNES EN 2014, **- 2%** PAR RAPPORT À 2010

SOURCE : HAROPA PDP

LE TRAFIC FLUVIAL DE CONTENEURS A AUGMENTÉ DE **38%** ENTRE 2010 ET 2014

SOURCE : HAROPA PDP

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 CO<sub>2</sub>. 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.

### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 7.1 et 7.2.

Après une diminution sensible dans les années 1970-80, le trafic portuaire en Île-de-France a dépassé la barre des 20 millions de tonnes en 2002. En 2014, 20,1 millions de tonnes ont été manutentionnés sur les ports franciliens, en légère baisse par rapport à 2010. 70% du trafic est lié à la filière BTP, qui enregistre une baisse du trafic de 6% par rapport à 2010 (Haropa Ports de Paris).

En Île-de-France, 175 000 conteneurs équivalent vingt pieds ont été manutentionnés sur les quais des ports. Il s'agit essentiellement de conteneurs maritimes qui prennent la Seine jusqu'à Rouen ou Le Havre. Depuis 2012, il existe des flux intrafranciliens conteneurisés de déchets industriels banals amenés par la Marne jusqu'à Précy-sur-Marne, d'où les conteneurs sont acheminés vers le centre de valorisation et de stockage de déchets ultimes de Claye-Souilly. Les flux de produits pour la grande distribution aboutissent également à Paris sur le port de la Bourdonnais.

### MISE EN ŒUVRE

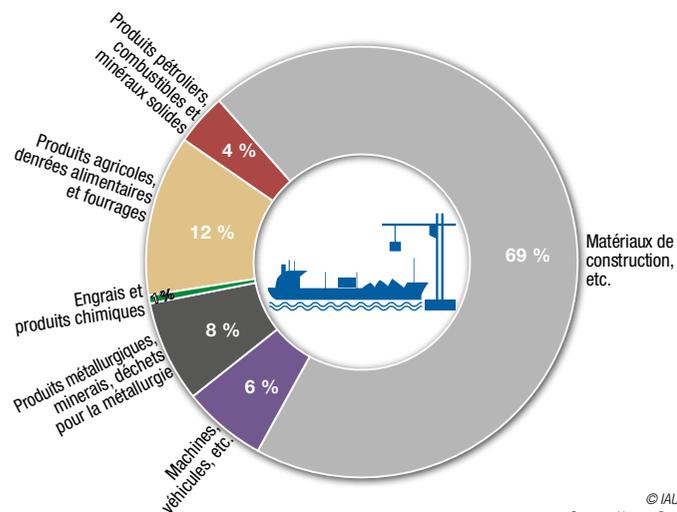
Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux sites multimodaux portuaires d'enjeux nationaux, métropolitains et territoriaux.

Pour développer le trafic portuaire, de nouveaux terminaux à conteneurs ont complété le maillage ; cinq terminaux sont désormais en service : Gennevilliers (le terminal historique), Bonneuil, Limay, évy et Bruyères-sur-Oise. La première phase du projet de Port Seine Métropole (secteur ouest) porte sur 100 hectares. L'exploitation du sol est en cours. Le projet de Triel-sur-Seine est en phase de préparation aux travaux.

Outre les financements spécifiques à l'aménagement de sites multimodaux, le CPER 2015-2020 prévoit un financement global pour les terminaux à conteneurs, la logistique et la desserte ferrée des ports.

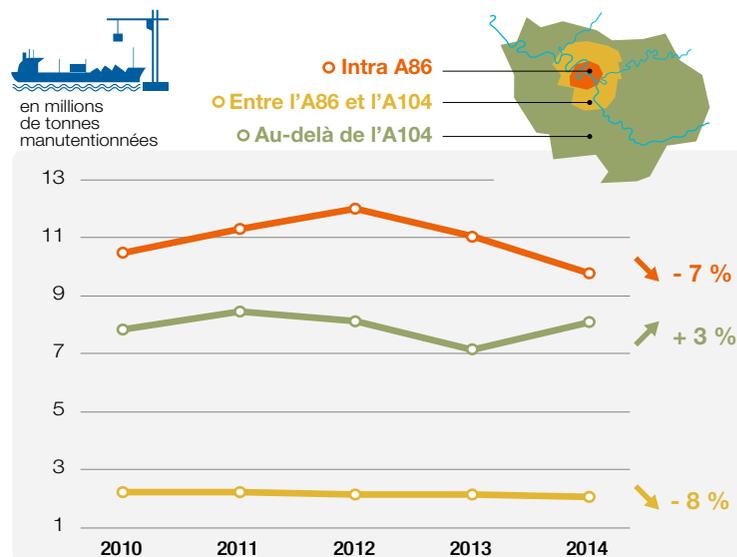


**1 RÉPARTITION DES MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES DEPUIS UN PORT PAR VOIE D'EAU EN 2014 (20 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES)**



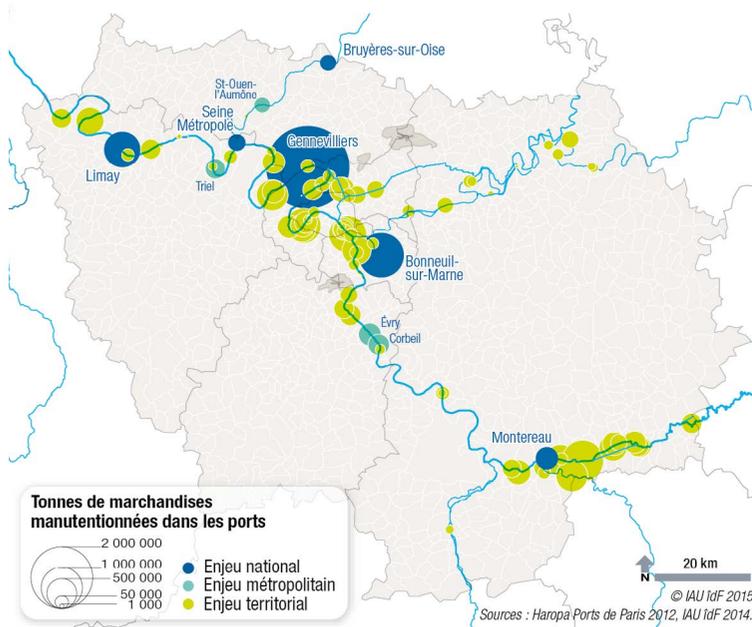
© IAU IdF 2015  
Source : Haropa Ports de Paris

**2 ÉVOLUTION ANNUELLE DU TRAFIC PORTUAIRE (EN TONNES)**



© IAU IdF 2015  
Source : Haropa Ports de Paris

**3 TRAFIC DES SITES MULTIMODAUX PORTUAIRES EN 2012**



## OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

### 8.2. MAINTENIR ET OPTIMISER LA LOGISTIQUE URBAINE

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 les sites ferroviaires urbains devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

**65 %**

DES SITES PORTUAIRES  
D'ENJEUX TERRITORIAUX  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

**76 %**

DES SITES FERROVIAIRES  
D'ENJEUX TERRITORIAUX  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

#### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 7.1, 7.2, 7.3 et 7.4.

Le mode routier occupe une place prépondérante en zone dense. En 2013, le transport par des véhicules de plus de 3,5 tonnes de l'intérieur de l'A86 a atteint 100 millions de tonnes, tandis que le trafic portuaire était de 10 millions de tonnes manutentionnées (Sitram SOeS Sitranet, Haropa Ports de Paris). L'enquête Transports de marchandises en ville Île-de-France réalisée entre 2011 et 2014 complète cette analyse. On estime qu'un emploi génère 0,75 mouvement logistique par semaine en moyenne, sachant que 70 % des emplois franciliens sont à Paris et en petite couronne. Or 61 % de ces mouvements sont assurés par des véhicules de moins de 3,5 tonnes (véhicules non comptabilisés dans le trafic).

Le SDRIF identifie les sites multimodaux sensibles suivants : Picheta, Les Vignes, Sénia, secteur de Bercy, Maisons Alfort/Alfortville, Ivry Champ Dauphin, Chapelle Charbon, Hébert, La Plaine, Issy-les-Moulineaux, Port Victor et Pantin Vilette.

#### MISE EN ŒUVRE

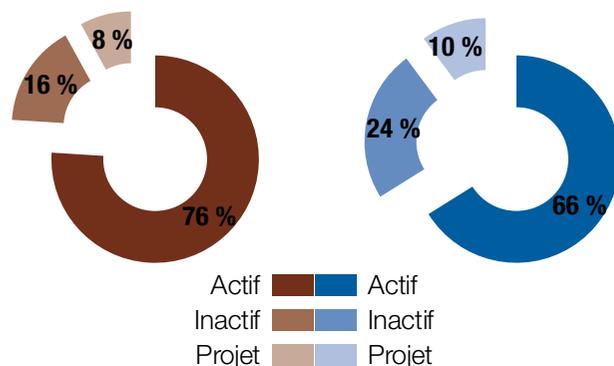
Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux sites multimodaux d'enjeux territoriaux.

Plusieurs projets de logistique urbaine intégrant un maillon fluvial sont en cours : Franprix, Vert Chez Vous et Alizarine. D'autres projets comme Chapelle International, qui intègrera un terminal ferroviaire urbain et un espace urbain de distribution, sont en cours de lancement.

Des opportunités d'usage sont également à valoriser. Par exemple, Chronopost utilise depuis 2013 un espace de 3 000 m<sup>2</sup> dans un parking souterrain de Beaugrenelle, jusque-là sous-exploité. Un projet logistique sous le périphérique à la Porte de Pantin est à l'étude. La logistique doit également être intégrée dans les projets urbains.

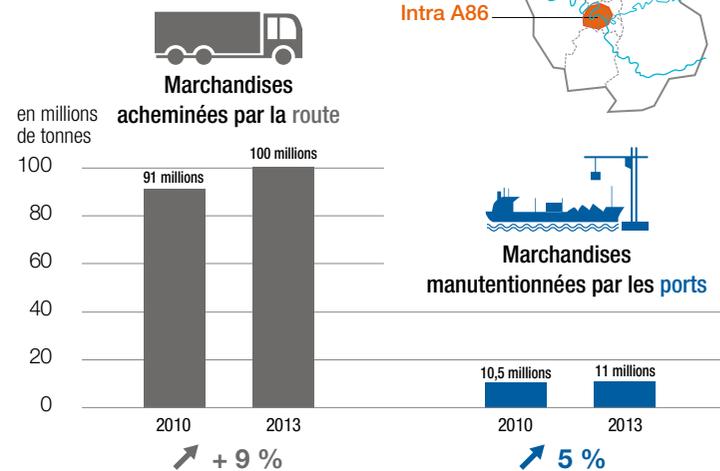


**1 SITES LOGISTIQUES D'ENJEU TERRITORIAUX À L'INTÉRIEUR DE L'A86 EN 2013**



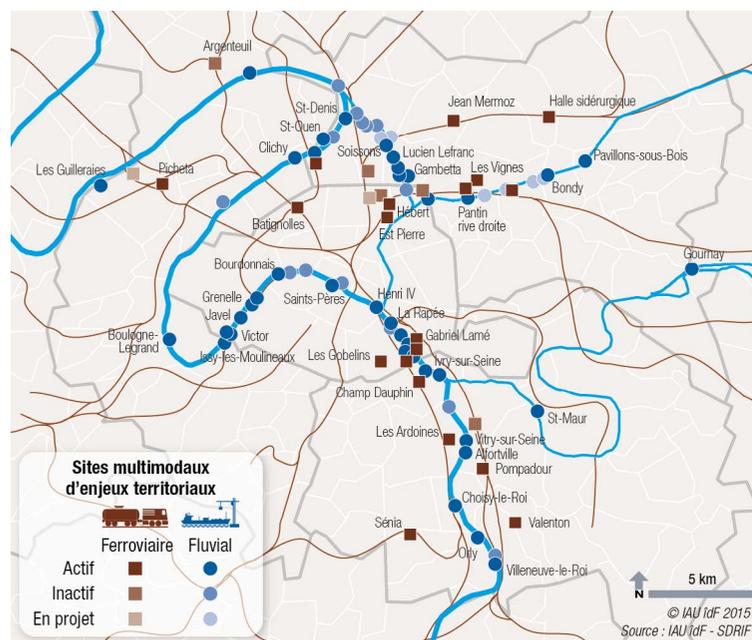
© IAU IdF 2015  
Source : IAU IdF, enquête 2014

**2 ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER ET DU TRAFIC PORTUAIRE À L'INTÉRIEUR DE L'A86**



© IAU IdF 2015  
Sources : Sitram SOeS Sitranet, Haropa Ports de Paris

**3 SITES MULTIMODAUX D'ENJEU TERRITORIAUX À L'INTÉRIEUR DE L'A86 EN 2013**



OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

## 8.3. STRUCTURER LES RÉSEAUX LOGISTIQUES À L'ÉCHELLE DU BASSIN PARISIEN

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 7.1 et 7.3.

La logistique multimodale nécessite une structuration à l'échelle interrégionale. 70 % du trafic routier et 57 % du trafic portuaire franciliens s'effectuent avec le reste du Bassin parisien en 2013 (Sitram SOeS Sitranet, Haropa Ports de Paris). Le bassin de la Seine reçoit le premier trafic fluvial du réseau navigable en France.

Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor est-ouest. Cependant, les trafics fluvial et ferroviaire sont encore à développer car le port du Havre reste très majoritairement desservi par la route (environ 80 % du trafic d'hinterland, zone que le port approvisionne ou dont il tire ses ressources).

Le trafic ferroviaire des grandes plates-formes multimodales d'échelle européenne (ports de Gennevilliers, Limay, Bonneuil, et de Bruyères-sur-Oise depuis 2014) a progressé de 70 % entre 2010 et 2013 grâce aux travaux engagés et à la prise de gestion du domaine ferroviaire par Haropa Ports de Paris en 2012 (Haropa Ports de Paris). Une vigilance doit être portée au site multimodal d'enjeux métropolitains de Massy, fragilisé par des projets urbains.

### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux sites multimodaux d'enjeux nationaux et métropolitains.

Le CPER 2015-2020 et le CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 servent de cadre de financement pour les projets logistiques à réaliser d'ici 2020.

**73 %**  
DES SITES PORTUAIRES  
D'ENJEUX NATIONAUX  
ET MÉTROPOLITAIN  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

**86 %**  
DES SITES FERROVIAIRES  
D'ENJEUX NATIONAUX  
ET MÉTROPOLITAINS  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

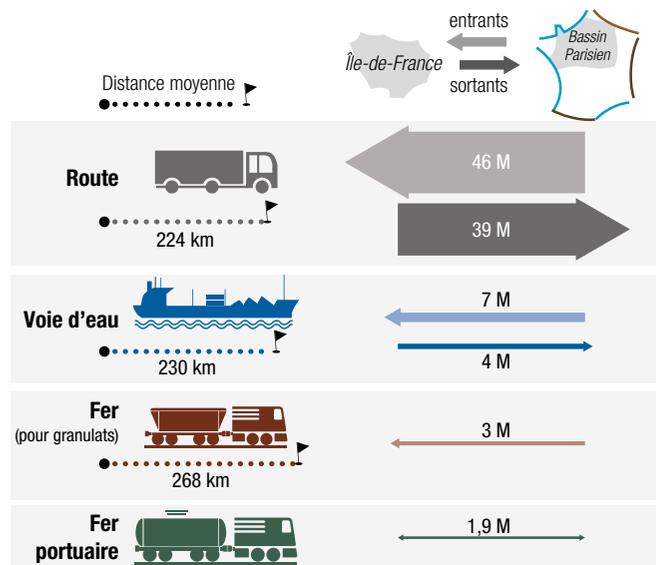
1 2



3

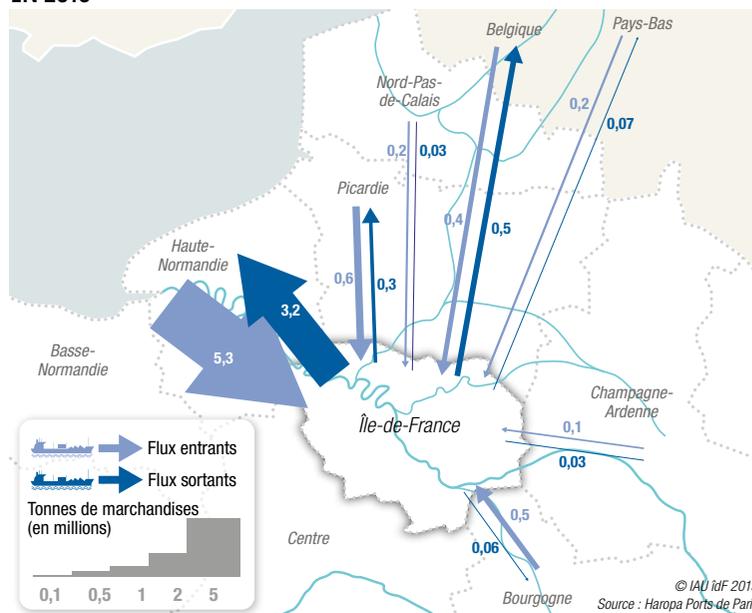


### 1 FLUX DE L'ÎLE-DE-FRANCE AVEC LE BASSIN PARISIEN EN 2013



© IAU IdF 2015  
Sources : Sitram SOeS Sitranet, Unicem UNPG, Haropa Ports de Paris

### 2 LES MANUTENTIONS PORTUAIRES À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE LA SEINE EN 2013



© IAU IdF 2015  
Source : Haropa Ports de Paris

### 3 SITES MULTIMODAUX D'ENJEUX NATIONAUX ET MÉTROPOLITAINS EN 2013



© IAU IdF 2015  
Source : IAU IdF - SDRIF

## **9. LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE  | INDICATEUR D'IMPACT  |  |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE  |
|---|--|--|-------------------|-----------------------|---|
|   | Nom (chiffre clé)  | Source   | Date de référence | Fréquence mise à jour |   |
| <b>9. LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES</b>  |  |  |                   |                       | Identification des points de cumul de nuisances environnementales   |
| Objectif spécifique   | INDICATEUR DE RÉSULTAT   |  |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE   |
|   | Nom (chiffre clé)  | Source   | Date de référence | Fréquence mise à jour |   |
| <b>9.1. Limiter les pollutions de l'air</b>   | <b>Part de la population francilienne potentiellement soumise à des niveaux de pollution supérieurs aux valeurs réglementaires en NO<sub>2</sub></b> | Airparif   | 2013              | 1 an                  | Dispositif « Changeons d'air en Île-de-France »   |
|   | Emission d'oxydes d'azote  | Airparif   | 2012              | 2 ans                 |   |
|   | Teneur annuelle en dioxyde d'azote   | Airparif   | 2015              | 1 an                  |   |
|   | Répartition des émissions d'oxydes d'azote par secteur d'activité  | Airparif   | 2012              | 2 ans                 |   |
|   | Répartition des émissions de particules fines en suspension (PM10) par secteur d'activité  | Airparif   | 2012              | 2 ans                 |   |
| <b>9.2. Limiter les nuisances sonores</b>   | <b>Part de la population de l'agglomération parisienne potentiellement exposée au bruit routier, ferré et aérien</b>                                 | Bruitparif   | 2013              | 3 ans                 | Part de la population de l'agglomération parisienne couverte par les CSB réactualisées et les PPBE  |
|   | Bruit routier, ferré et aérien supérieur à la valeur limite réglementaire  | Bruitparif   | 2013              | 3 ans                 |   |
| <b>9.3. Lutter contre l'îlot de chaleur urbain</b>  | <b>Part de la population résidant dans un quartier soumis à l'effet d'îlot de chaleur urbain</b>   | IAU îdF IMU/ICU  | 2010              | 4 ans                 | Transcription des orientations visant à limiter l'imperméabilisation des sols, rouvrir les rivières urbaines, augmenter l'offre en espaces verts ouverts au public dans les communes déficitaires et préserver les espaces verts, les liaisons vertes et les forêts |
|   | Population sensible située dans des îlots de chaleur très vulnérables  | IAU îdF IMU/ICU  | 2010              | 4 ans                 |   |
| <b>9.4. Limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque inondation</b> | <b>Part de la population exposée à au moins un risque inondation, mouvement de terrain, technologique</b>  | IAU îdF Densibâti, Driee, DDT, UTEA, IGC Paris, IGC Versailles | 2012              | 4 ans                 | État d'avancement des plans de prévention des risques   |
|   | Évolution des surfaces urbanisées en zone inondable et nombre de logements   | IAU îdF Mos Densibâti, Driee, DDT, UTEA                        | 2008-2012         | 4 ans                 |   |
|   | Évolution des surfaces urbanisées dans les zones d'anciennes carrières souterraines  | IAU îdF Mos, IGC Paris, IGC Versailles                         | 2008-2012         | 4 ans                 |   |
|   | Nombre de sites Seveso seuils haut et bas et occupation du sol en zone de danger   | IAU îdF Mos, Seveso  | 2012              | 4 ans                 |   |

# LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES



## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

La vulnérabilité de la ville aux risques, aux pollutions et aux nuisances doit être réduite.

### Objectifs spécifiques :

- limiter les nuisances sonores et les pollutions de l'air ;
- lutter contre l'îlot de chaleur urbain ;
- limiter les risques technologiques et naturels, en particulier le risque inondation.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

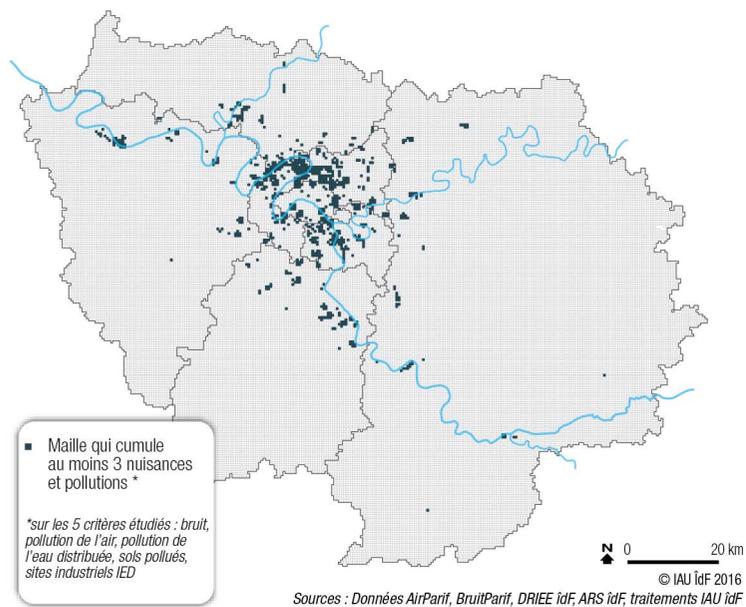
Aux inégalités sociales liées au logement ou à l'accès à l'emploi s'ajoutent dans certains secteurs des inégalités environnementales, pouvant induire notamment des risques importants pour la santé. Certaines communes cumulent les difficultés environnementales : pollution de proximité, expositions aux bruits, expositions aux risques naturels et technologiques, carence en espaces verts ou encore faible accessibilité aux espaces de nature existants.



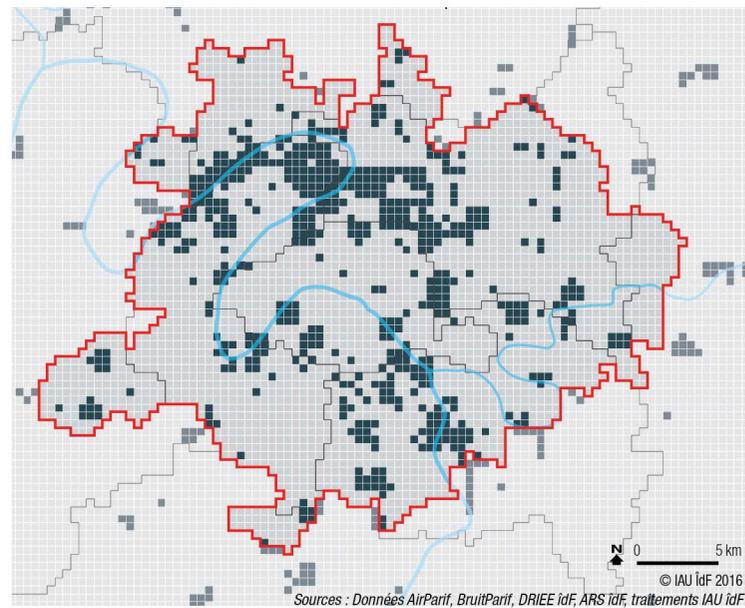
## ÉTAT INITIAL

On estime que 2 % du territoire francilien soit 13% de la population régionale résidente, serait potentiellement exposé à au moins trois nuisances et pollutions parmi les cinq critères retenus par la Plan régional santé environnement 2011-2015 (PRSE2) élaboré par l'État : bruit, pollution de l'air, pollution de l'eau distribuée, sols pollués, pollutions chroniques diffuses liées à l'activité industrielle. Ce premier travail exploratoire sera approfondi dans le cadre du PRSE 3 (2017-2022), en cours d'élaboration.

**1 IDENTIFICATION DES POINTS DE CUMUL DE NUISANCES ENVIRONNEMENTALES EN 2012**



**2 IDENTIFICATION DES POINTS DE CUMUL DE NUISANCES ENVIRONNEMENTALES DANS LE CŒUR DE LA MÉTROPOLE EN 2012**



## LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES

### 9.1. LIMITER LES POLLUTIONS DE L'AIR

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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...



#### ÉTAT INITIAL

En Île-de-France, les principaux polluants dont les niveaux restent problématiques sont les particules et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), en particulier aux abords des axes routiers, et l'ozone. La situation est satisfaisante pour de nombreux autres polluants réglementés tels que le plomb, le monoxyde de carbone, et le dioxyde de soufre...

La qualité de l'air, dont les effets sur la santé sont avérés, est une préoccupation majeure des franciliens en matière de nuisance. Certaines populations comme les jeunes enfants sont plus sensibles aux effets des polluants. Les risques sont l'augmentation des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires. Si les niveaux de particules fines PM<sub>2,5</sub> étaient conformes aux objectifs de qualité de l'OMS de 10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle, il est estimé que les trentenaires de Paris et de la proche couronne gagneraient six mois d'espérance de vie.

Les émissions d'oxydes d'azote, et particules en suspension PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> ont respectivement baissé de 44 %, 48 % et 55 % entre 2000 et 2012, principalement du fait de l'amélioration technologique des véhicules. Le trafic routier reste responsable de plus de 50 % des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des émissions directes de particules fines en Île-de-France. Le secteur « résidentiel et tertiaire », les activités économiques et l'agriculture participent également aux émissions de polluants atmosphériques. Le résidentiel contribue à hauteur de 26 % aux émissions directes de particules fines PM<sub>10</sub> (Airparif).

#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme locaux de l'orientation visant à créer des plates-formes et centres de distribution en zone dense, relais des grands équipements et sites multimodaux logistiques, et celles concernant les infrastructures de transports collectifs, espaces boisés et naturels, espaces verts et de loisirs, fronts urbains.

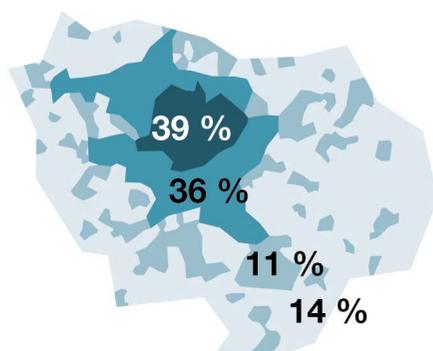
Plusieurs démarches partenariales État-Région participent à l'améliorer la situation : le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) en cours de révision. La Région a adopté le plan « changeons d'air en Île-de-France » le 17 juin 2016.



### 1 ÉMISSION D'OXYDES D'AZOTE EN 2012

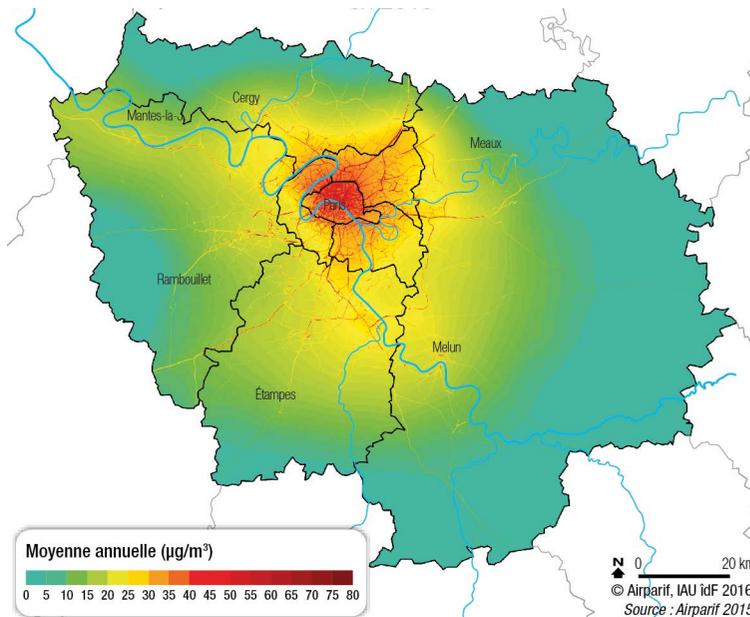
Région : **95 000 t/an eq NO<sub>2</sub>**

- Cœur de métropole
- Reste de l'agglomération centrale
- Agglomérations des pôles de centralité
- Bourgs, villages et hameaux

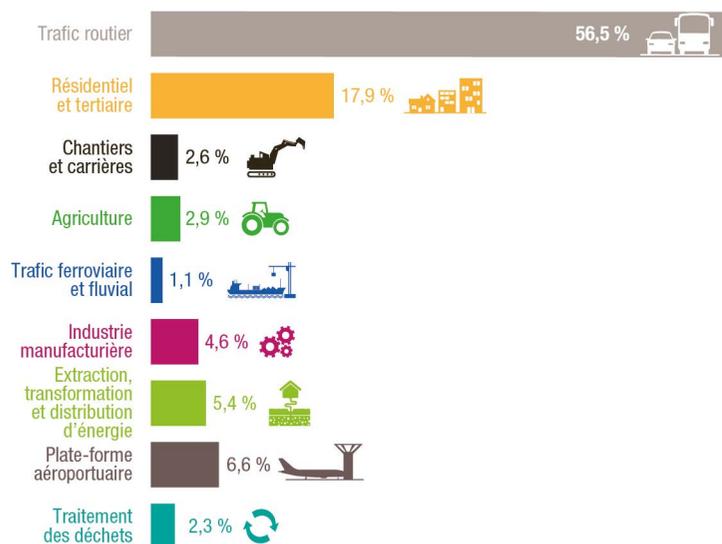


© IAU idF 2016 - Source : Airparif 2012

### 2 TENEUR ANNUELLE EN DIOXYDE D'AZOTE (NO<sub>2</sub>) EN 2015



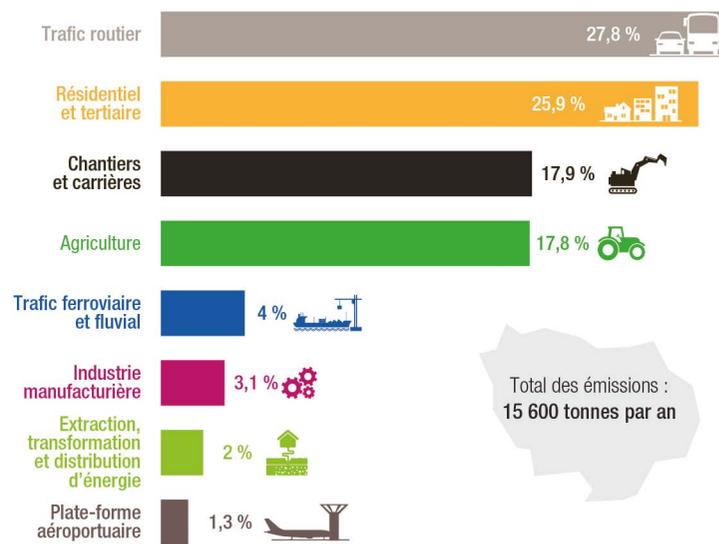
### 3 RÉPARTITION DES ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE (NO<sub>x</sub>) PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2014



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

© IAU idF 2016  
Source : Airparif 2014

### 4 RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE PARTICULES FINES EN SUSPENSION PM10 PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2012



Total des émissions :  
15 600 tonnes par an

\* Les émissions liées au traitement des déchets représentent moins de 0,2% des émissions totales

© IAU idF 2016  
Source : Airparif 2014

## LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES

### 9.2. LIMITER LES NUISANCES SONORES

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Il convient de limiter l'exposition des populations au bruit, notamment les plus sensibles comme les jeunes enfants. Le développement urbain doit s'accompagner de pratiques visant à limiter la concentration des nuisances sonores.



#### ÉTAT INITIAL

Le bruit est une nuisance ressentie très fortement par les Franciliens, du fait de la forte concentration de l'habitat et de la densité importante des infrastructures de transport. 86 % des Franciliens indiquent se préoccuper des nuisances sonores et 59 % considèrent que le bruit affecte leur santé (sondage IFOP pour le Ministère de l'Écologie, sept 2014). Parmi les sources de bruit, les transports sont cités en premier par 45 % des personnes se déclarant gênées (33 % pour le bruit routier, 7 % pour le bruit aérien et 5 % pour le bruit ferroviaire). Au-delà de la gêne, le bruit génère des troubles du sommeil ainsi que des risques cardio-vasculaires accrus. Il est estimé qu'un individu résidant toute sa vie dans l'agglomération parisienne perd ainsi 7 mois de vie en bonne santé en moyenne du fait de son exposition au bruit des transports (Bruitparif).

Au sein de l'agglomération parisienne, 2,2 millions d'habitants soit 22 % de la population seraient ainsi exposés potentiellement à des niveaux de bruit en façade de leur habitation jugés excessifs au regard des valeurs limites réglementaires : 1,7 millions soit 17,1 % de la population pour le bruit routier, de l'ordre de 380 000 personnes soit 3,3 % de la population pour le bruit aérien et autour de 110 000 personnes soit 1,1 % environ de la population pour le bruit ferré.

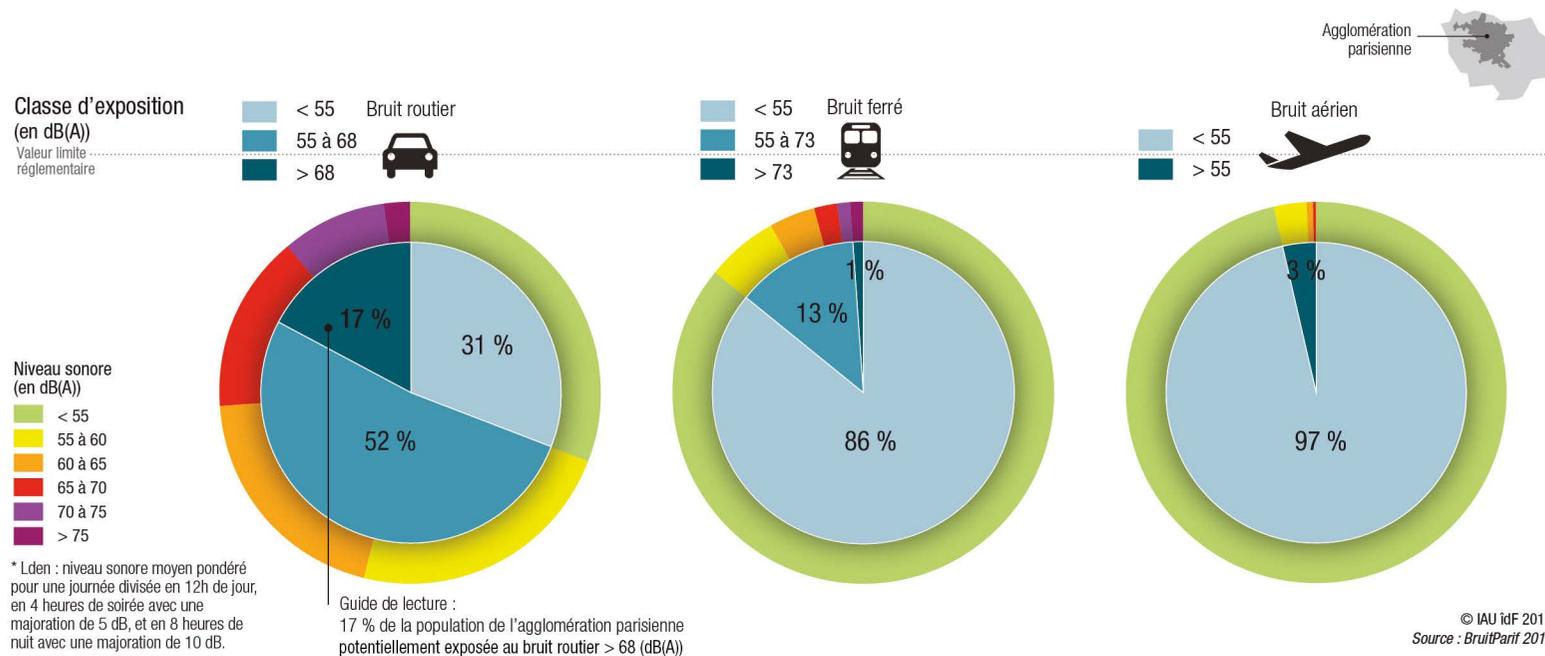
#### MISE EN ŒUVRE

Les cartes stratégiques de bruit (CSB) élaborées par l'État sont des outils d'information du public et permettent un diagnostic de l'environnement sonore pour une période de référence. Sur la base de ces cartes, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sont mis en place par les collectivités locales, visant à définir les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes.

CSB et PPBE doivent être réactualisés tous les 5 ans. Au sein de l'agglomération parisienne, les CSB de 1<sup>re</sup> échéance ont été totalement finalisées en 2014, celles de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> échéance sont en cours, de même que les PPBE. En juillet 2016, les CSB réactualisés et les PPBE publiés couvraient respectivement 54 % et 57 % de la population de l'agglomération parisienne (Bruitparif).

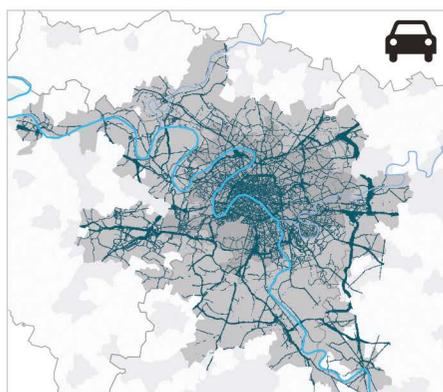
Le CPER 2015-2020 prévoit des mesures d'accompagnement des infrastructures ferroviaires et routières (enfouissements, protections phoniques ...).

## 1 POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE POTENTIELLEMENT EXPOSÉE AU BRUIT ROUTIER, FERRÉ ET AÉRIEN (LDEN\*) EN 2013

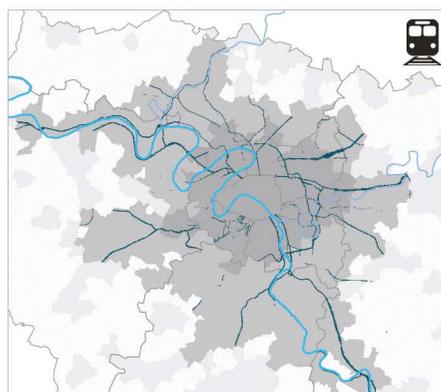


## 2 BRUIT ROUTIER, FERRÉ ET AÉRIEN SUPÉRIEUR À LA VALEUR LIMITE RÉGLEMENTAIRE (LDEN\*) DANS L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE EN 2013

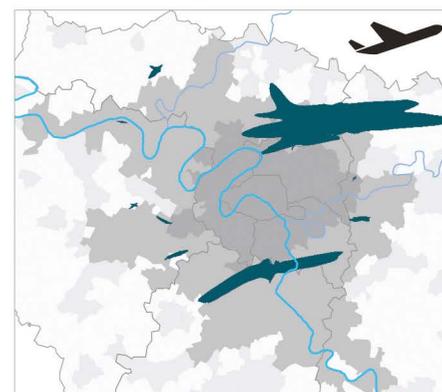
Bruit routier > 68 dB(A)



Bruit ferré > 73 dB(A)



Bruit aérien > 55 dB(A)



\* Lden : niveau sonore moyen pondéré pour une journée divisée en 12h de jour, en 4 heures de soirée avec une majoration de 5 dB, et en 8 heures de nuit avec une majoration de 10 dB.

0 20 km

© IAU îdF 2016  
Source : BruitParif 2013

## LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES

### 9.3. LUTTER CONTRE L'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.



#### ÉTAT INITIAL



L'ICU se matérialise par des températures de l'air plus élevées dans une zone urbaine dense que dans son environnement péri-urbain et rural. La ville, par sa minéralité, ses carences en eau et en végétation et ses activités anthropiques, influe sur le climat en réchauffant l'atmosphère. L'effet d'ICU aggrave les conséquences des vagues de chaleur en ralentissant notamment le refroidissement nocturne en ville et représente un enjeu de santé publique.

En 2010, 5 800 000 Franciliens résident dans un quartier soumis à l'effet d'îlot de chaleur urbain, avec un cœur de métropole particulièrement concerné. Plus important au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre, le potentiel de fraîcheur s'observe dès l'agglomération centrale du fait de la ceinture verte et d'un tissu urbain plus diffus. Les habitants en zone à effet d'ICU ne sont pas tous vulnérables. Il faut analyser leur sensibilité (personnes très jeunes et plus âgées, qualité de l'habitat ...) et la difficulté à faire face à la nuisance (revenus faibles, offre réduite de médecins, pas d'espace de fraîcheur ...). En 2010, 3 800 000 Franciliens résident dans des îlots considérés comme fortement vulnérables dont 800 000 personnes sensibles (- 5 ans ; + 65 ans), soit un peu moins de 7 % de la population et 32 % des personnes sensibles.

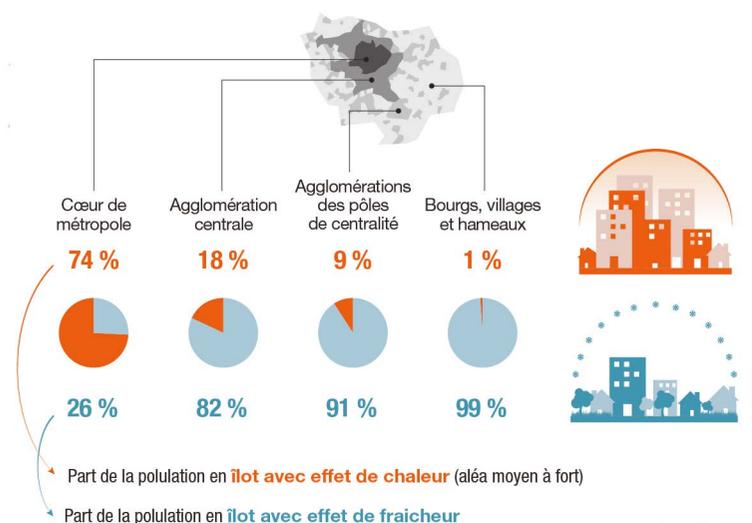
#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme des orientations réglementaires visant à limiter l'imperméabilisation des sols, rouvrir les rivières urbaines, augmenter l'offre en espaces verts ouverts au public dans les communes déficitaires et préserver les espaces verts, les liaisons vertes et les forêts.

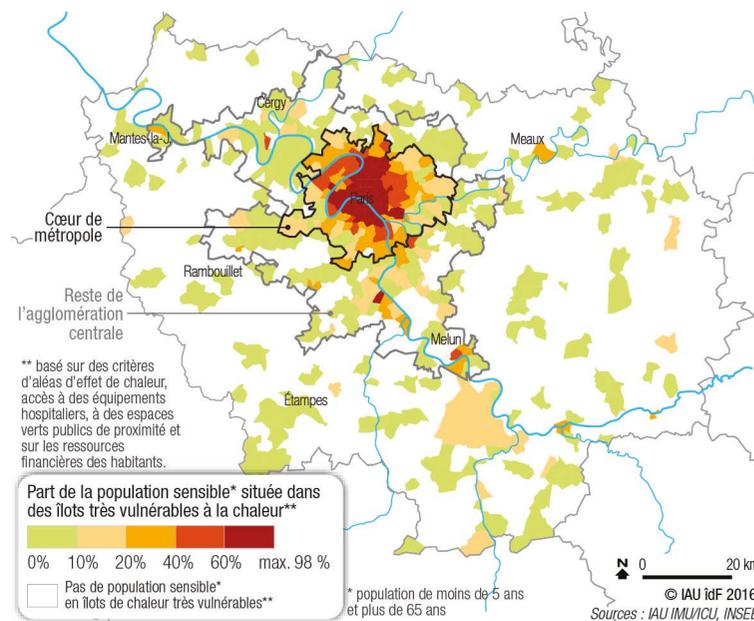
En lien avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de la Région, les plans climat air énergie territoriaux (PCAET) sont en cours d'élaboration par les EPCI de plus de 20 000 habitants, les EPT et Paris. Ils comprennent une analyse de la vulnérabilité du territoire aux effets du changement climatique, des objectifs d'adaptation et un programme d'actions. Le projet de recherche MAPUCE (Modélisation Appliquée et droit de l'urbanisme : Climat urbain et Énergie) financé par l'agence nationale pour la recherche (ANR) dans le cadre de l'appel à projets Bâtiments et Villes durables vise à intégrer dans les politiques urbaines et les documents cadres des données sur le microclimat urbain. L'aide de la Région à l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques prend également en compte cette problématique.

## 1 RÉPARTITION DE LA POPULATION RÉSIDANT DANS UN QUARTIER SOUMIS À L'EFFET D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN OU EN ZONE DE FRAICHEUR

Région : **1 Francilien sur 2** vit dans un îlot avec effet de chaleur

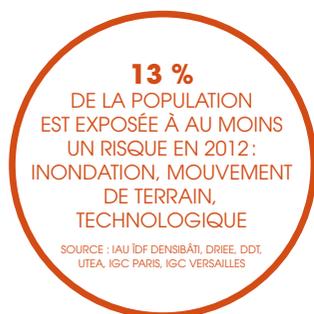


## 2 POPULATION COMMUNALE SENSIBLE\* EN ÎLOTS TRÈS VULNÉRABLES À LA CHALEUR EN 2010



LIMITER LES RISQUES ET NUISANCES

## 9.4. LIMITER LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS, EN PARTICULIER LE RISQUE INONDATION



### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 stratégiques d'expansion des crues 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 être améliorée 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, d'isolation, etc.



### ÉTAT INITIAL

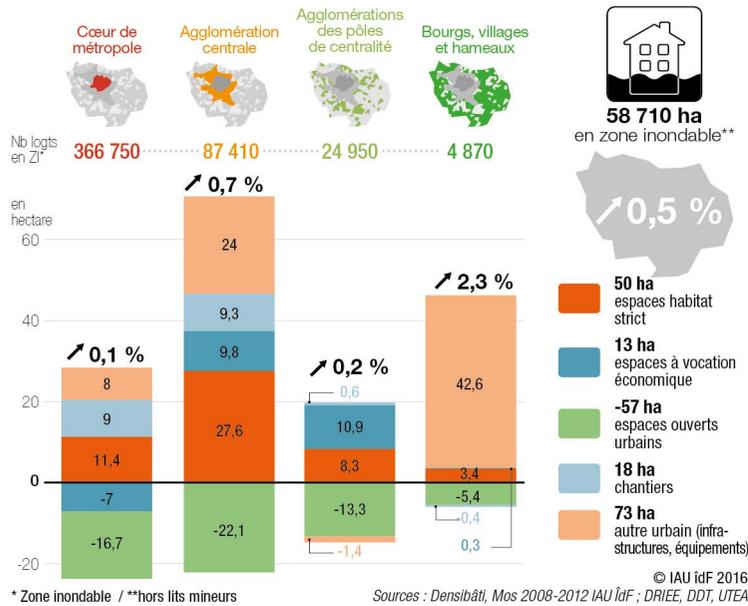
Le risque inondation est le risque naturel majeur en Île-de-France. Les surfaces urbanisées en zones inondables ont augmenté entre 2008 et 2012. Plus de 8 % de la population pour 5 % du territoire francilien sont concernés en 2012. 37 % des zones inondables sont urbanisés : 12 % d'habitat et 6 % à vocation économique. Le taux d'urbanisation atteint 95 % dans le cœur de métropole (IAU îdF Mos). La forte exposition du cœur de métropole engendre une vulnérabilité multiple bien, au-delà des 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). La présence d'anciennes carrières souterraines de matériaux de construction constitue un facteur du risque localisé de mouvement de terrain concernant environ 5 % de la population francilienne. 27 % des zones concernées sont couvertes par de l'habitat (hors jardins individuels) et 63 % sont urbanisés en 2012 (IAU îdF Mos). Le risque technologique concerne moins de 1 % de la population. On dénombre une centaine de sites industriels dangereux (Seveso) en 2012. Les espaces d'habitat et ceux liés à l'économie représentent respectivement 7 et 10 % des zones de dangers (IAU îdF Mos). La directive européenne Seveso 3, en vigueur depuis juin 2015, engendre des modifications de classement des sites Seveso influant sur l'évolution des surfaces urbanisées en zone de danger à court terme.



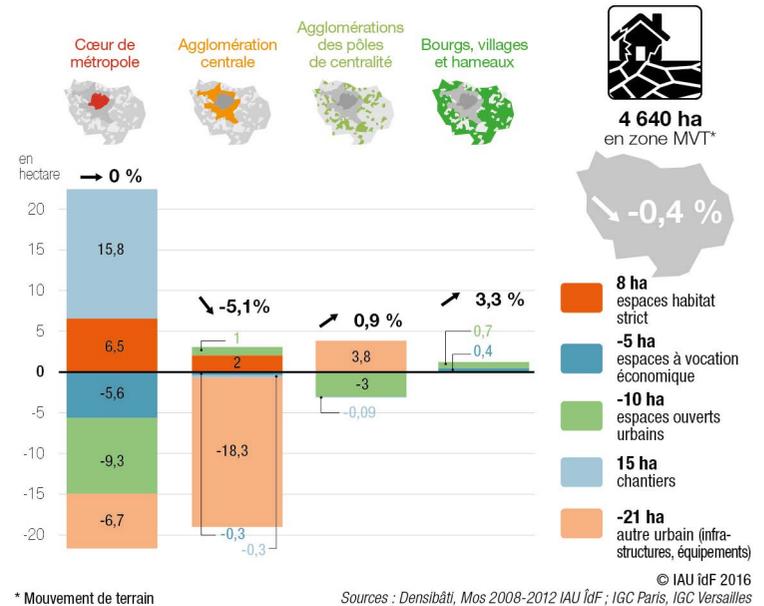
### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription dans les documents d'urbanisme des orientations concernant le fleuve et les espaces en eau et celles relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation. Sous la responsabilité de l'État, 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. Un Plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 (PGRI) élaboré sous l'autorité de l'État a été approuvé en décembre 2015. Il donne un cadre aux politiques locales en combinant la réduction de la vulnérabilité, les gestions de crise et de l'aléa, les gouvernances et la culture du risque.

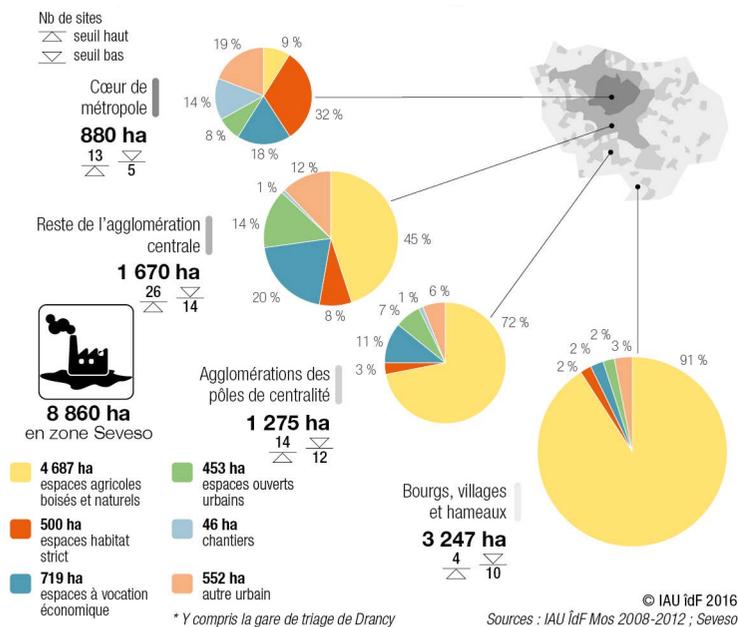
**1 ÉVOLUTION DES SURFACES URBANISÉES EN ZONE INONDABLE ENTRE 2008 ET 2012 ET NOMBRE DE LOGEMENTS EN 2012**



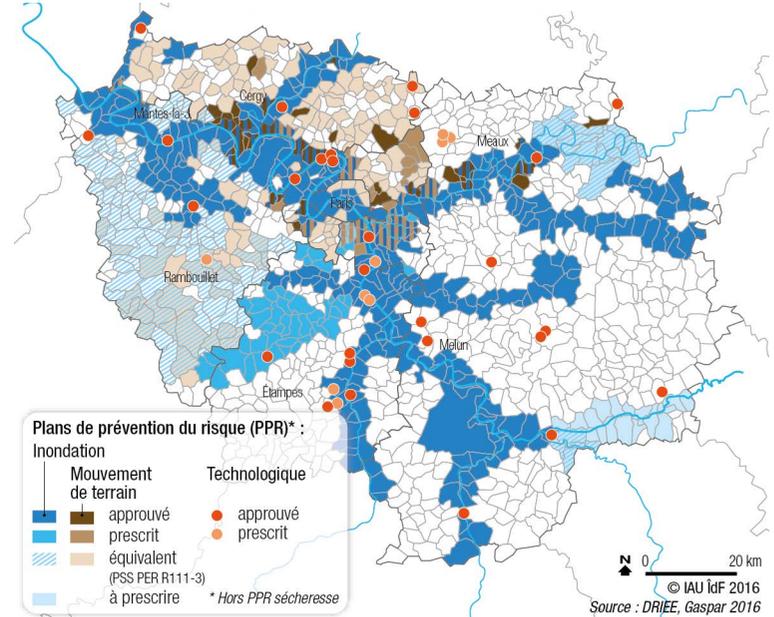
**2 ÉVOLUTION DES SURFACES URBANISÉES DANS LES ZONES D'ANCIENNES CARRIÈRES SOUTERRAINES ENTRE 2008 ET 2012**



**3 OCCUPATION DU SOL EN ZONE DE DANGER SEVESO\* EN 2012**



**4 ÉTAT D'AVANCEMENT DES PLANS DE PRÉVENTIONS DES RISQUES AU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2016**



# **10. RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE**

| OBJECTIF STRATÉGIQUE   | INDICATEUR D'IMPACT  |                          |                   |                       | INDICATEUR DE CONTEXTE   |
|--|--|--------------------------|-------------------|-----------------------|--|
|  | Nom (chiffre clé)  | Source                   | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>10. RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE</b>                                     | <b>Émissions de gaz à effet de serre*</b>  | Airparif                 | 2012              | 2 ans                 | Part de l'Île-de-France dans les émissions directes de GES nationales  |
|  | Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur*   | Airparif                 | 2012              | 2 ans                 |  |
| Objectif spécifique  | INDICATEUR DE RÉSULTAT   |                          |                   |                       | ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE  |
|  | Nom (chiffre clé)  | Source                   | Date de référence | Fréquence mise à jour |  |
| <b>10.1. Réduire les émissions de GES liées au transport routier</b>                         | <b>Émissions de gaz à effet de serre du trafic routier*</b>  | Airparif                 | 2012              | 2 ans                 | Programmation des projets de TC et des projets portuaires et fluviaux inscrits au SDRIF  |
|  | Répartition modale du trafic de marchandises   | Sitram – SOeS – Sitranet | 2013              | 1 an                  |  |
|  | Répartition modale des déplacements quotidiens   | EGT                      | 2010              | 9 ans                 | Transcription des orientations concernant les quartiers à densifier et secteurs de développement à proximité des gares                     |
|  | Distance moyenne des déplacements quotidiens en voiture particulière   | EGT                      | 2010              | 9 ans                 |  |
| <b>10.2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments</b>                                | <b>Émissions de gaz à effet de serre du secteur résidentiel et tertiaire*</b>                                    | Airparif                 | 2012              | 2 ans                 | Suivi des dispositifs de rénovation énergétique du parc de logements privé, de l'écoprêt logement social rénovation énergétique et des CEE |
|  | Consommation énergétique du bâti résidentiel et tertiaire  | Airparif                 | 2012              | 2 ans                 |  |
|  | Parts des logements individuels et collectifs  | Insee RGP                | 2011              | 5 ans                 |  |
| <b>10.3. Développer le chauffage urbain et les énergies renouvelables et de récupération</b> | <b>Part de la production d'énergies renouvelables et de récupération dans la consommation énergétique finale</b> | SRCAE                    | 2009              | > 2 ans               | Suivi du dispositif Territoires à énergie positive pour la croissance verte  |
|  | <b>Nombre équivalent de logements alimentés par le chauffage urbain</b>  | SNCU                     | 2013              | 1 an                  |  |
|  | Bouquet énergétique des réseaux de chaleur   | SNCU                     | 2013              | 1 an                  |  |
|  | Puissance installée des énergies renouvelables électriques   | RTE                      | 2014              | 1 an                  |  |

\* Sont renseignées les émissions directes (Scope 1) des trois principaux GES (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O) et les émissions indirectes de CO<sub>2</sub> liées à la production d'énergie consommée sur le territoire d'Île-de-France (Scope 2).

# RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

LES ÉMISSIONS DE GES EN 2012 SONT DE **45,1 MILLIONS** DE TONNES EQ CO<sub>2</sub> EN 2012

SOURCE : AIRPARIF, SCOPE 1 ET 2

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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 :

- réduire les émissions de GES liées au transport routier ;
- améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

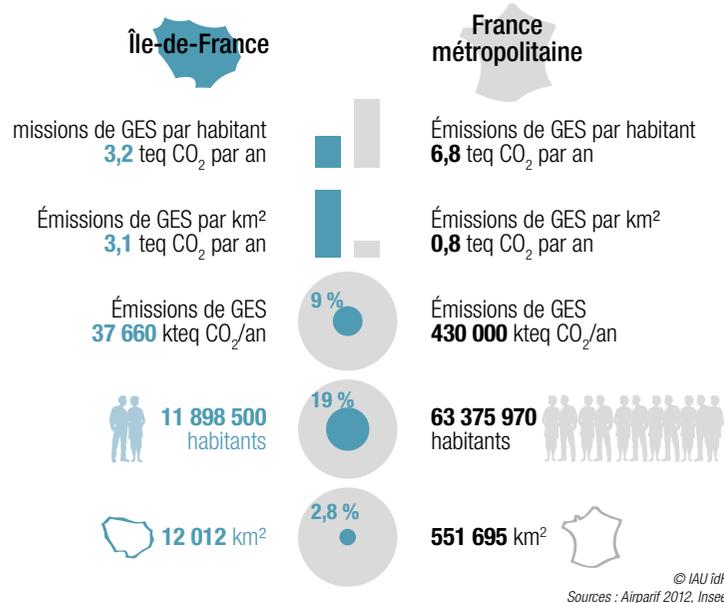
L'Île-de-France présente des caractéristiques paradoxales propres aux métropoles denses. Constituant 2,8 % de la superficie nationale, les émissions directes de GES par hectare sont quatre fois plus importantes en Île-de-France qu'en France métropolitaine en 2012. Toutefois, accueillant 19 % de la population française, elle ne représente que 9 % des émissions directes de GES nationales. Les émissions directes de GES par habitant sont ainsi deux fois plus faibles en Île-de-France que dans la France métropolitaine (Airparif).

## ÉTAT INITIAL

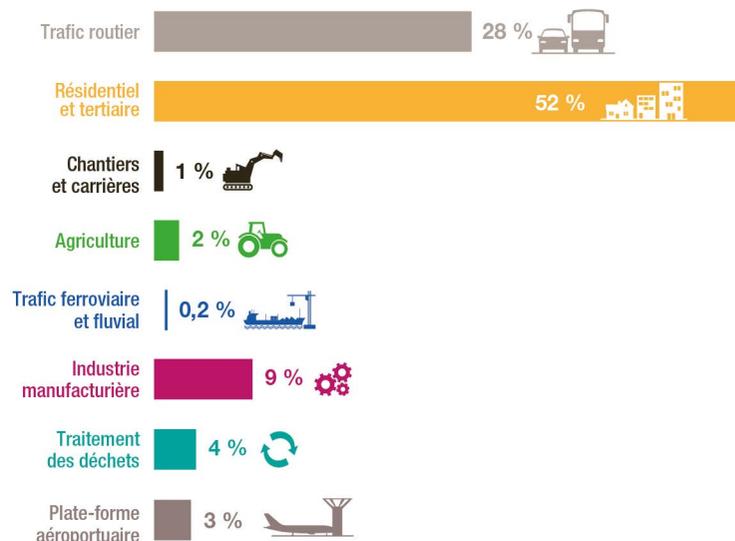
Sont renseignées les émissions directes (Scope 1) des trois principaux GES (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O) et les émissions indirectes de CO<sub>2</sub> liées à la production d'énergie consommée sur le territoire d'Île-de-France (Scope 2). Cette estimation n'intègre pas les émissions générées à l'extérieur par des activités franciliennes.

La consommation d'énergie est la principale cause d'émission de GES. En lien avec la densité de population, d'emplois et de déplacements, le cœur de métropole représente 50 % des émissions de GES en Île-de-France en 2012. Les secteurs résidentiel, tertiaire et du transport routier produisent 80 % des émissions franciliennes de GES (Airparif). Les trois leviers pour atténuer le changement climatique via la réduction des émissions de GES sont la sobriété énergétique (réduire les consommations énergétiques par l'évolution des comportements), l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables. En lien avec d'autres documents stratégiques régionaux tels que le SRCAE et le PDUIF, les dispositions du SDRIF, en termes d'organisation spatiale du développement urbain, de desserte et de maillage en transports collectifs, d'organisation du système de transport du fret alternatif au mode routier et de développement des énergies renouvelables, contribuent à créer un cadre global qui rend possible une réduction des émissions de GES malgré les dynamiques de croissance (démographique, urbaine et économique) attendues.

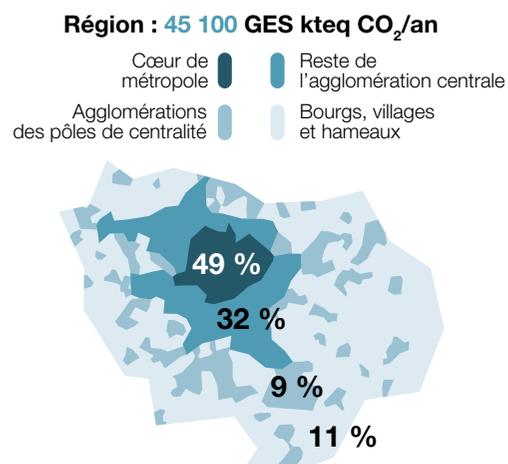
### 1 PART DE L'ÎLE-DE-FRANCE DANS LES ÉMISSIONS DIRECTES DE GES EN 2012 (HORS TRAFIC AÉRIEN LONGUE DISTANCE)



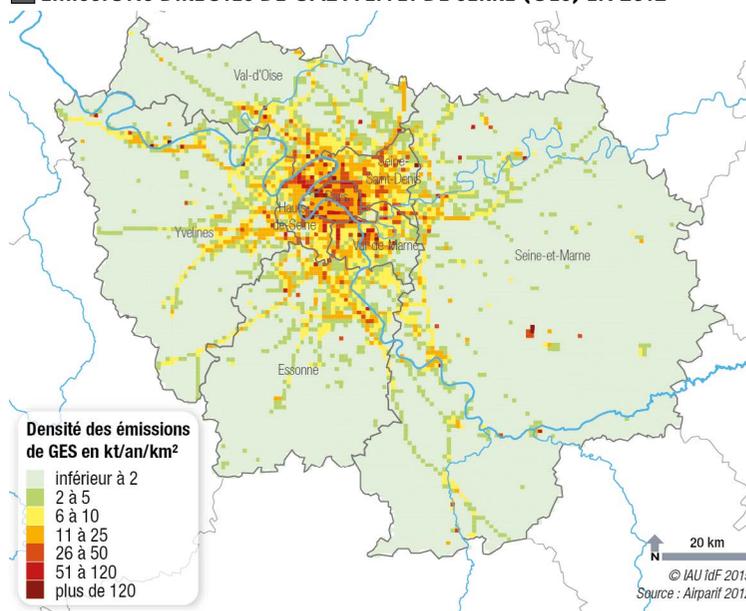
### 2 RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2012 (SCOPE 1 ET 2)



### 3 ÉMISSIONS DE GES EN 2012 (SCOPE 1 ET 2)



### 4 ÉMISSIONS DIRECTES DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) EN 2012



## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

### 10.1. RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES LIÉES AU TRANSPORT ROUTIER

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.



#### ÉTAT INITIAL

Le principal levier de réduction des émissions de GES du trafic routier, indépendamment du SDRIF, est la baisse des consommations moyennes par véhicule. Entre 2000 et 2012, alors que le trafic routier a été relativement stable, les émissions de GES ont diminué de 15 % du fait de la réduction des cylindrées moyennes et de l'amélioration technologique des véhicules (Airparif).

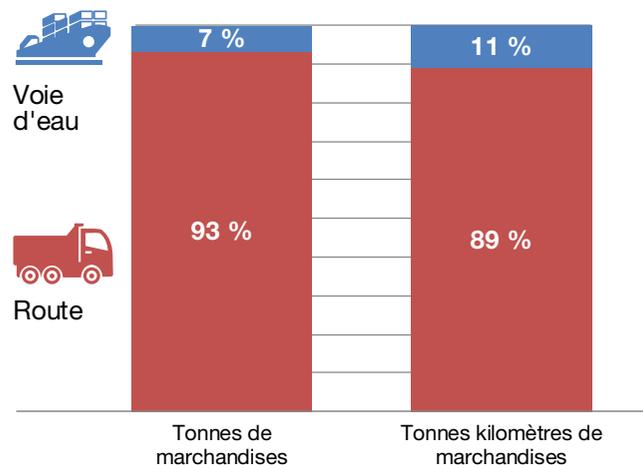
Au travers des règles concernant les quartiers des gares à densifier (et notamment le renforcement de la mixité logements/emplois), des projets d'infrastructure de transports collectifs et de sites multimodaux inscrits, le SDRIF entend diminuer la part modale routière dans le transport de voyageurs et de marchandises et réduire les distances moyennes parcourues en voiture particulière. En 2012, les véhicules particuliers représentent 51 % des émissions de GES du transport routier (Airparif). Cela provient de leur utilisation dans près de 40 % des déplacements franciliens, avec des distances parcourues plus importantes dans les bourgs, villages et hameaux (EGT 2010). Concernant le fret, la part modale du fer n'est pas renseignée car seuls les trafics générés par la SNCF sont connus. Le mode routier constitue 89 % des tonnes-kilomètres de marchandises en 2012 (Sitram – SOeS – Sitranet).

#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux infrastructures de transports collectifs et fluviales, aux sites multimodaux, ainsi qu'aux quartiers à densifier et les secteurs de développement à proximité des gares.

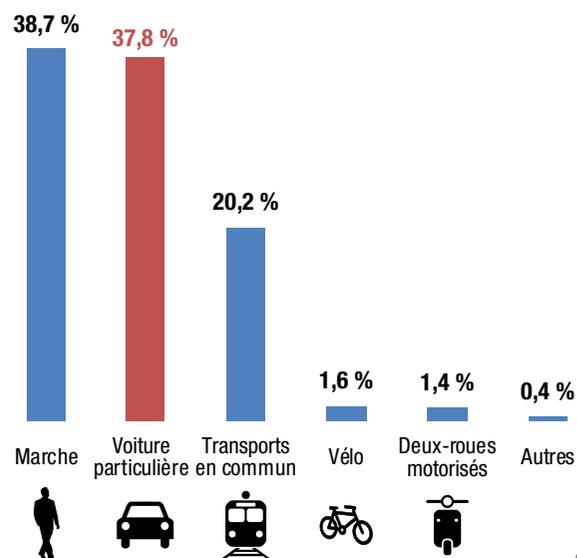
La plupart des projets de transports collectifs à horizon 2020 du SDRIF sont financés dans le volet Mobilité multimodale du CPER 2015-2020, qui représente 73 % des financements. Le CPER comprend également un volet territorial dont certaines actions visent à renforcer l'articulation entre l'aménagement et l'offre de transports en commun. De portée interrégionale (Basse-Normandie, Haute-Normandie, Île-de-France), le CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 prévoit également des financements afin de maîtriser les flux et les déplacements.

**1 RÉPARTITION MODALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN 2013**  
(HORS FERROVIAIRE, DONNÉES NON DISPONIBLES)



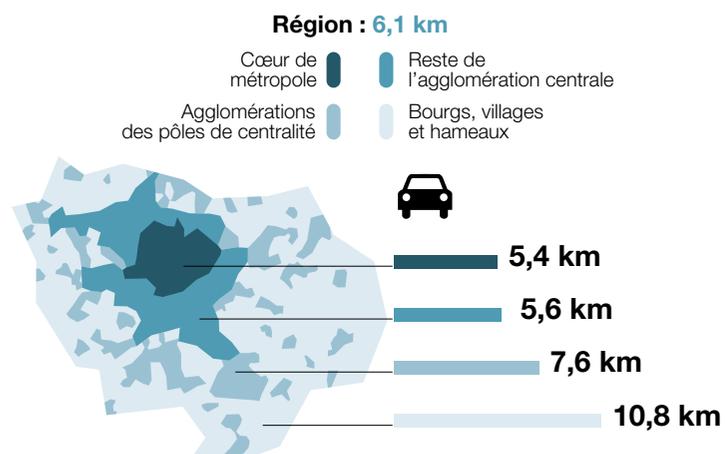
© IAU idF 2015  
Source : Sitram SDeS Sitranet

**2 RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN 2010**



© IAU idF 2015  
Source : EGT 2010

**3 DISTANCES MOYENNES DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE PARTICULIÈRE EN 2010**



© IAU idF 2015  
Source : EGT 2010

## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

### 10.2. AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.



|   |   |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 3 |   |

#### ÉTAT INITIAL

La réduction des émissions de GES du secteur résidentiel et tertiaire provient principalement du renforcement de la réglementation thermique, des travaux de rénovation énergétique des bâtiments, de l'amélioration du rendement des équipements et des comportements plus sobres. Entre 2000 et 2012, les émissions directes de GES ont diminué de 14 % par la baisse de la consommation d'énergie fossile. En revanche, si l'on intègre la consommation liée à l'électricité, la consommation d'énergie finale reste stable sur la même période (Airparif). Le secteur résidentiel contribue à hauteur de 61 % aux émissions directes de GES de l'ensemble du bâti. À 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. Dans le cœur de métropole, où la part des logements collectifs est de 85 %, la consommation énergétique du bâti résidentiel est de 14 MWh par logement par an. À l'inverse, dans les bourgs, villages et hameaux constitués à 91 % par des logements individuels, cette consommation énergétique atteint 21 MWh par logement par an (Airparif).

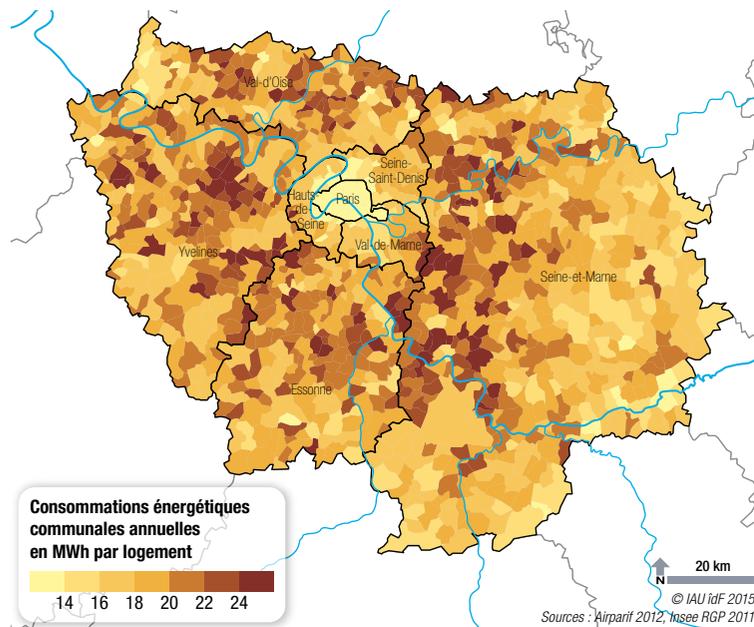
#### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations réglementaires concernant la densification : espaces urbanisés à optimiser, quartiers à densifier à proximité des gares et secteurs à fort potentiel de densification.

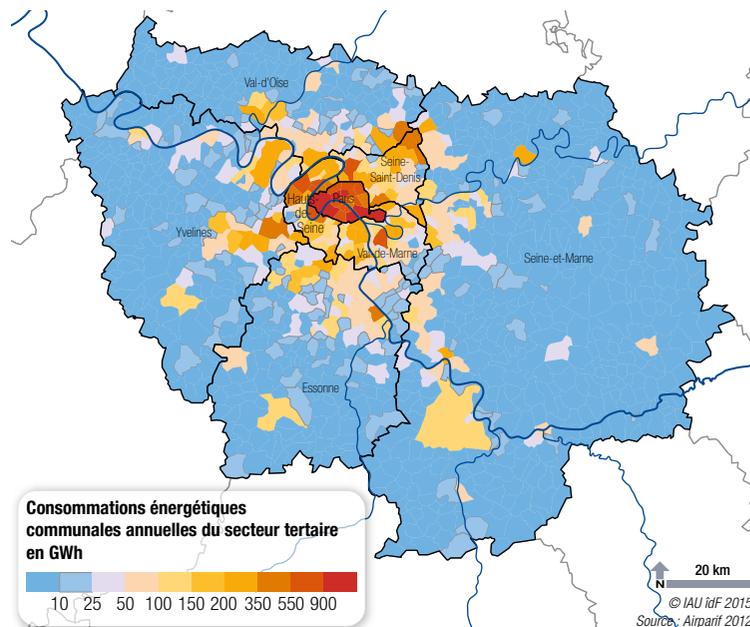
En 2014, 20 000 logements sociaux franciliens ont bénéficié d'un écoprêt logement social pour leur rénovation énergétique (3 fois plus que 2013 et près de 45 % du total national).

Concernant la rénovation énergétique du parc privé, les financements conjoints de l'Agence nationale de l'habitat (Anah), de l'État et de la Région ont contribué à la rénovation énergétique de 4 500 logements en 2014. Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) de l'État repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée aux vendeurs d'énergie, qui sont incités à promouvoir l'efficacité énergétique auprès de leurs clients. Les CEE délivrés en 2013 pour des travaux d'économies d'énergie dans les logements ou bâtiments tertiaires ont permis une économie d'énergie annuelle moyenne de 30 % sur 45 000 logements.

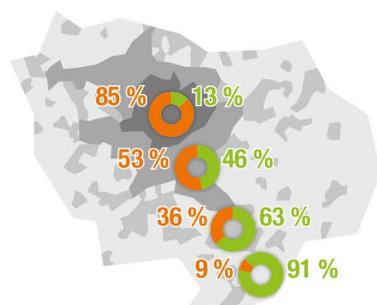
### 1 CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES DU BÂTI RÉSIDENTIEL EN 2012



### 2 CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES DU BÂTI TERTIAIRE EN 2012

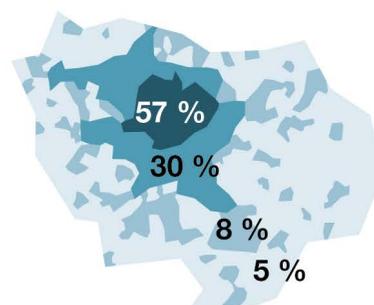


### 3 PART DES LOGEMENTS COLLECTIFS ET INDIVIDUELS EN 2011



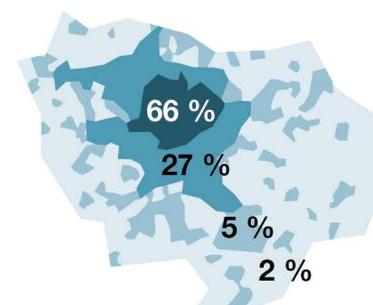
© IAU IdF 2015 - Source : Insee RGP 2011

### BÂTI RÉSIDENTIEL CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE EN 2012



© IAU IdF 2015 - Source : Airparif 2012

### BÂTI TERTIAIRE CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE EN 2012



© IAU IdF 2015 - Source : Airparif 2012

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

## 10.3. DÉVELOPPER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES, LE CHAUFFAGE URBAIN ET LES ÉNERGIES DE RÉCUPÉRATION

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU 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.

### ÉTAT INITIAL

Dépendante de l'extérieur à 89 % pour son approvisionnement énergétique, la région se caractérise également par une production d'énergies renouvelables faible et une très grande dépendance aux énergies fossiles, plus de 70 % de l'énergie finale consommée.

La production francilienne d'ENR&R se décompose en 9 % de chaleur et 7 % d'électricité. L'Île-de-France est la première région française pour la valorisation de la géothermie profonde. Sont actuellement recensés en Île-de-France 125 réseaux de chaleur et de froid, d'une longueur de 1 540 km, avec une chaleur produite à 34 % par des ENR&R (SNCU). En 2013, les énergies renouvelables électriques ont produit 1 227 GWh (dont 87 % à partir de l'incinération des déchets ménagers et 13 % pour les filières éolien, photovoltaïque et hydraulique), ce qui a permis de couvrir près de 2 % de la consommation électrique régionale (RTE).

### MISE EN ŒUVRE

Une attention particulière sera portée à la transcription de l'orientation réglementaire qui vise à développer des équipements liés à la production locale d'énergies renouvelables et à la valorisation des énergies de récupération (ENR&R), ainsi qu'à leur distribution, en particulier par des réseaux de chaleur.

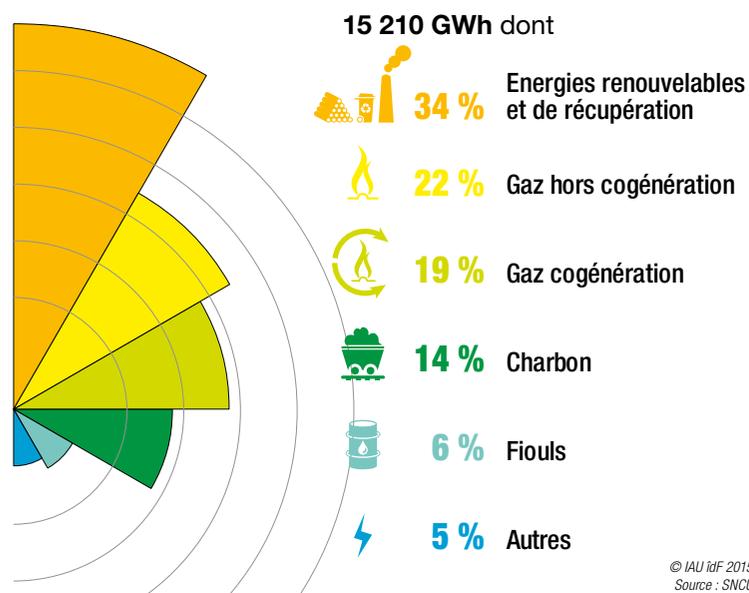
Le Fonds Chaleur de l'État, doublé pour atteindre 420 M€ d'ici 2017, soutient le développement des réseaux de chaleur à partir d'ENR&R.

40 lauréats de l'appel à projets « 200 Territoires à énergie positive pour la croissance verte » ont été retenus en Île-de-France. Ils sont accompagnés par la communauté de travail régionale, et notamment par les aides du fonds spécial de la transition énergétique, pour contribuer concrètement à la transition énergétique francilienne, en fonction de ses potentiels locaux. Le préfet de région a arrêté en mars 2015 le schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables de la région Île-de-France. Ce schéma définit les ouvrages des gestionnaires des réseaux publics d'électricité, à créer ou à renforcer pour atteindre les objectifs de développement des énergies renouvelables électriques fixés par le SRCAE. Il évalue leur coût prévisionnel et réserve, pendant dix ans, les capacités d'accueil aux installations de production d'électricité à partir des énergies renouvelables.

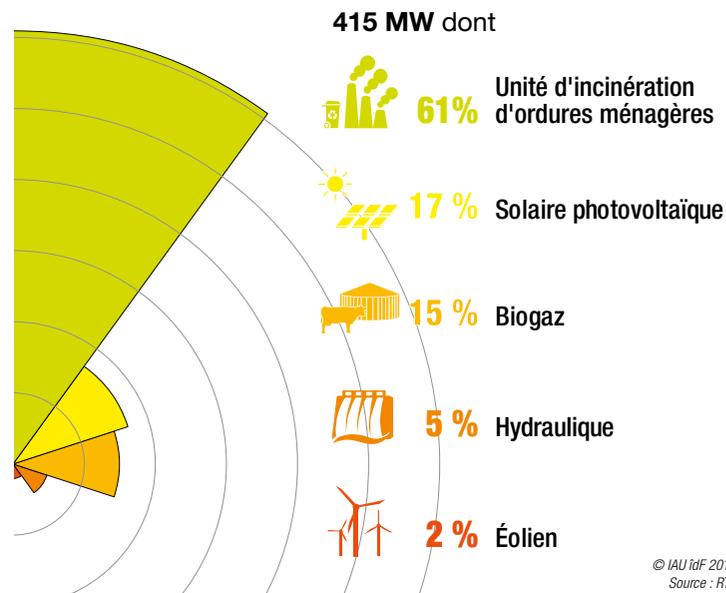
1 2  
3



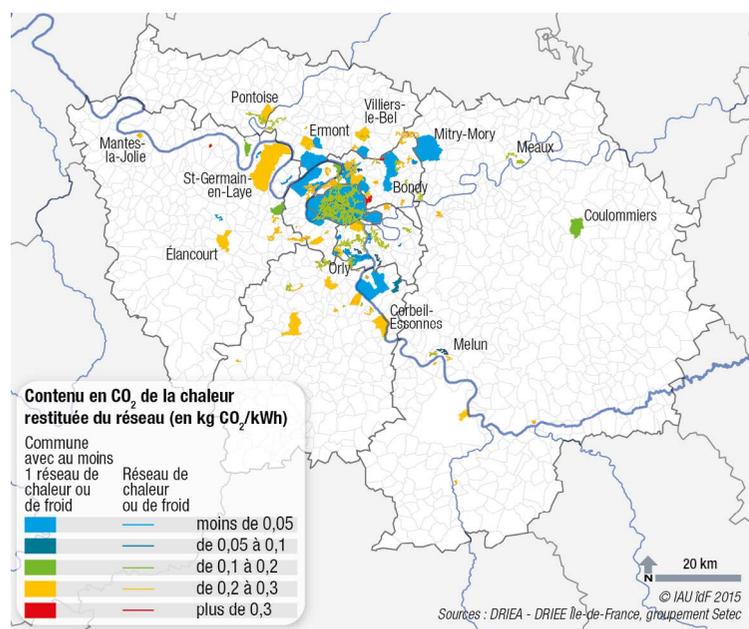
**1 PRODUCTION DES ÉNERGIES POUR ALIMENTER LES RÉSEAUX DE CHALEUR EN 2013**



**2 PUISSANCE INSTALLÉE EN SERVICE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ÉLECTRIQUES EN 2014**



**3 RÉSEAUX DE CHALEUR OU DE FROID EXISTANTS EN 2012**



# SIGLES

|                  |  |                |  |
|------------------|--|----------------|--|
| <b>ADP</b>       | Aéroport de Paris  | <b>Filocom</b> | Fichier des logements par communes   |
| <b>Airparif</b>  | Association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France                          | <b>GES</b>     | Gaz à effet de serre   |
| <b>Alur</b>      | Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové  | <b>GIEC</b>    | Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat                         |
| <b>Anah</b>      | Agence nationale de l'habitat  | <b>GP3</b>     | Grand projet 3 du CPER 2007-2014   |
| <b>Anru</b>      | Agence nationale pour la rénovation urbaine  | <b>GPE</b>     | Grand Paris express  |
| <b>Apur</b>      | Atelier parisien d'urbanisme   |                |  |
| <b>BHNS</b>      | Bus à haut niveau de service   | <b>Haropa</b>  | Groupement d'intérêt économique (GIE) des ports du Havre, de Rouen et de Paris         |
| <b>BTP</b>       | Bâtiment et travaux publics  |                |  |
| <b>CDGT</b>      | Carte de destination générale des différentes parties du territoire                          | <b>IAU idF</b> | Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France                       |
| <b>CDPENAF</b>   | Commissions départementales de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers | <b>Insee</b>   | Institut national de la statistique et des études économiques                          |
| <b>CEE</b>       | Certificat d'économies d'énergie   | <b>LGV</b>     | Ligne à grande vitesse   |
| <b>CNFPT</b>     | Centre national de la fonction publique territoriale   | <b>Maptam</b>  | Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles |
| <b>COP21</b>     | Conférence internationale sur le climat  | <b>MEDDE</b>   | Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie                      |
| <b>CPER</b>      | Contrat de plan État-Région  | <b>MGP</b>     | Métropole du Grand Paris   |
| <b>CPIER</b>     | Contrat de plan interrégional État-Région  | <b>Molle</b>   | Loi pour la mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion               |
| <b>CRHH</b>      | Comité régional pour l'habitat et l'hébergement  | <b>NPNRU</b>   | Nouveau programme national de renouvellement urbain                                    |
| <b>DRIEA</b>     | Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement               | <b>OCEAN</b>   | Observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels                      |
| <b>DRIEE</b>     | Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie                | <b>Olap</b>    | Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne                                  |
| <b>Drihl</b>     | Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement                   | <b>OMNIL</b>   | Observatoire de la mobilité en Île-de-France   |
| <b>DUL</b>       | Document d'urbanisme local   | <b>ONCEA</b>   | Observatoire national de la consommation des espaces agricoles                         |
| <b>DUP</b>       | Déclaration d'utilité publique   | <b>OPAH</b>    | Opération programmée d'amélioration de l'habitat                                       |
| <b>EGT</b>       | Enquête globale transport  | <b>OPAH RU</b> | Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain           |
| <b>EPCI</b>      | Établissement public de coopération intercommunale   | <b>ORCOD</b>   | Opération de requalification des copropriétés dégradées                                |
| <b>EPF</b>       | Établissement public foncier   |                |  |
| <b>EPFIF</b>     | Établissement public foncier d'Île-de-France   |                |  |
| <b>ENL</b>       | Enquête nationale sur le logement de l'Insee   |                |  |
| <b>ENR&amp;R</b> | Énergies renouvelables et de récupération  |                |  |
| <b>EPT</b>       | Établissement public territorial   |                |  |
| <b>EVP</b>       | Équivalent Vingt Pieds (conteneur)   |                |  |

|               |   |               |   |
|---------------|---|---------------|---|
| <b>PDP</b>    | Port de Paris   | <b>SGP</b>    | Société du Grand Paris  |
| <b>PDUIF</b>  | Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France                   | <b>SNCF</b>   | Société nationale des chemins de fer français   |
| <b>PGRI</b>   | Plan de gestion des risques d'inondation                                  | <b>SNCU</b>   | Syndicat national du chauffage urbain et de la climatisation urbaine                    |
| <b>PIG</b>    | Programme d'intérêt général   | <b>SNIT</b>   | Schéma national des infrastructures de transport  |
| <b>PLAI</b>   | Prêt locatif aidé d'intégration   | <b>SRCAE</b>  | Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie                                     |
| <b>PLH</b>    | Programme local de l'habitat  | <b>SRCE</b>   | Schéma régional de cohérence écologique   |
| <b>PLS</b>    | Plan local de sauvegarde  | <b>SRDEI</b>  | Stratégie régionale de développement économique et de l'innovation                      |
| <b>PLU</b>    | Plan local d'urbanisme  | <b>SRDEII</b> | Stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation |
| <b>PLUi</b>   | Plan local d'urbanisme intercommunal                                      | <b>SRHH</b>   | Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement  |
| <b>PMHH</b>   | Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement                       | <b>SRU</b>    | Loi solidarité et renouvellement urbains  |
| <b>PMV</b>    | Partage multimodal de la voirie   | <b>Stif</b>   | Syndicat des transports d'Île-de-France   |
| <b>PNR</b>    | Parc naturel régional   | <b>TC</b>     | Transport collectif   |
| <b>PNRQAD</b> | Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés      | <b>TCSP</b>   | Transport collectif en site propre  |
| <b>PNRU</b>   | Programme national pour la rénovation urbaine                             | <b>TMV</b>    | Transports de marchandises en ville   |
| <b>POS</b>    | Plan d'occupation des sols  | <b>UIOM</b>   | Unité d'incinération d'ordures ménagères  |
| <b>Predec</b> | Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers        | <b>Unicem</b> | Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction                |
| <b>POPAC</b>  | Programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés | <b>UNPG</b>   | Union nationale des producteurs de granulats  |
| <b>PPPI</b>   | Parc privé potentiellement indigne  | <b>VP</b>     | Véhicule particulier  |
| <b>PRMD</b>   | Plan régional pour une mobilité durable                                   | <b>VRM</b>    | Voie rapide multimodale – voie multimodale sur autoroute                                |
| <b>QPV</b>    | Quartier prioritaire de la politique de la ville                          | <b>Zac</b>    | Zone d'aménagement concerté   |
| <b>RATP</b>   | Régie autonome des transports parisiens                                   |               |   |
| <b>RGP</b>    | Recensement général de la population de l'Insee                           |               |   |
| <b>RPLS</b>   | Répertoire du parc locatif social   |               |   |
| <b>RTE</b>    | Réseau de transport d'électricité   |               |   |
| <b>SCoT</b>   | Schéma de cohérence territoriale  |               |   |
| <b>SDAGE</b>  | Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux                     |               |   |
| <b>SDRIF</b>  | Schéma directeur de la région Île-de-France                               |               |   |
| <b>SEM</b>    | Société d'économie mixte  |               |   |
| <b>Setec</b>  | Société d'études techniques et économiques                                |               |   |
| <b>Sitram</b> | Système d'information sur les transports de marchandises                  |               |   |

**Le présent document a été élaboré sous l'autorité de :**

- Valérie Péresse, présidente du conseil régional d'Île-de-France,
- Chantal Jouanno, vice-présidente du conseil régional d'Île-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 Île-de-France de Marion Zalay, directrice générale adjointe, Lucile Leblanc, directrice de la planification, de l'aménagement et des stratégies territoriales, Nathalie Prouhèze, sous-directrice de la planification et de la prospective, Jean-Michel Grandchamp, chef du suivi, de l'évaluation et de l'observation ; pour la DRIEA d'Isabelle Derville, directrice adjointe en charge du développement durable, Pierre-Yves Appert, chef du service de l'aménagement et Florent Hébert, adjoint au chef de service de l'aménagement ; pour l'IAU îdF de Fouad Awada, directeur général et Sandrine Barreiro, directrice de la mission Planification.

**Coordination et rédaction :**

Pascal Hauchecorne, chargé de mission, service suivi évaluation observation à la Région Île-de-France, Michel Maria, responsable du département aménagement durable et dynamiques territoriales et Édouard Massonneau, chargé d'études, mission Planification à l'IAU îdF.

Dorothee Palayan, géomaticienne-cartographe, mission Planification à l'IAU îdF.

**Experts mobilisés :**

Rebecca Akrich, Claire Aubrée, Cédric Auboin, Marine Augé, Aurore Bonilla, Cyril Brun, Marc Casanès, Emilia Chantre, Véronique Charbaud, Grégoire Charbaut, Hélène Colombini, Francis Daydou, Lucie Droulers, Marie Gueydan, Jean-Michel Grandchamp, Aurélie Jakob, Anne-Sophie de Kerangal, Benoît Kiene, Elodie Lachaud, Séverine Madura, Sophie Manca, Julien Megdoud, Eric Mulot, Vanessa Nuzzo, Bastien Recher, Florence Rey, Christine Roma-Facquez, Joachim Solda, Claire Souet, Matthew Wendeln, Guillaume Zwang pour les services de la Région ;

Anais Bailly, Marie-Antoinette Basciani-Funestre, Vincent Baudrand, Julie Beelmon, Jean-Marc Bernard, Simon Biset, Céline Bourdon, Benoit Chantoiseau, Christine Cheveau, Éric Chometon, Camille Daval, Charlotte Dianoux, François Graille, Alexandre Grenier, Adrien Kippelen, Guillaume Leseq, Cédric Loret, Brigitte Loubet, Florence Lundy, Aurélie Maloula, François Mauvais, Samy Ouahsine, Sandrine Robert, Morgane Sanchez, Laurent Tellechea, Catherine Wintgens pour les services de l'État ;

Nicolas Boichon, Alexandra Cocquièrre, Erwan Cordeau, Nicolas Cornet, Jérémy Courel, Anne-Claire Davy, Laure de Biasi, Carole Delaporte, Ludovic Faître, Sandrine Gueymard, Jean-Jacques Guillouet, Philippe Louchart, Catherine Mangeney, Julie Missonnier, Muriel Adam, Martin Omhovère, Philippe Pauquet, Manuel Pruvost-Bouvattier, Dominique Riou, Corinne Ropital, Marion Tillet, Pauline Zeiger pour l'IAU îdF ;

Marion Benoist-Mouton, Sarah Lerey, Grégoire Palierse, Thomas Pinet pour le CEREMA ;

Sarah Charre pour la SAFER ;

Nathalie Madrid pour l'AEV îdF ;

Piotr Gaudibert, Fanny Mietlicki, Anne Pelletier, Carlos Ribeiro pour Bruitparif ;

Fabrice Joly pour Airparif.

**Direction artistique :**

Olivier Cransac, département communication à l'IAU îdF.

**Maquette :**

Vay Ollivier, département communication à l'IAU îdF.

Septembre 2017



