Secrétariat Général de la Ville de Paris - Délégation générale au Grand Paris
Direction de l'Urbanisme

2023 DGGP-DU 22 : Avis de la Ville de Paris sur le projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme élaboré par la Région en association avec l'État, qui vise à « maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de [la] région » (code de l'urbanisme, art. L.123-1). Le SDRIF actuellement en vigueur a été adopté en 2013. Afin d'intégrer les objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols issus de la loi « Climat et Résilience » d'août 2021 et de renforcer plus globalement le volet environnemental de ce schéma, la Région Île-de-France et l'État ont prescrit en novembre de la même année sa révision. Il se dénommera dorénavant « SDRIF environnemental » (SDRIF-E). Il s'impose aux documents d'urbanisme dans un rapport de compatibilité. Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la Métropole du Grand Paris, adopté par le conseil métropolitain le 13 juillet dernier, doit ainsi être compatible avec le SDRIF. Le plan local d'urbanisme de la Ville de Paris, en cours de révision, devant quant à lui être compatible avec le SCOT.

La Ville de Paris a été consultée sur l'élaboration du projet dans le cadre de la concertation organisée en 2022 et au premier semestre 2023. Arrêté par le conseil régional le 12 juillet dernier, le projet a été notifié le 5 septembre à la Ville de Paris, qui dispose de trois mois pour rendre son avis. Le Conseil de Paris est invité à rendre cet avis par la présente délibération. Celui-ci fera partie du dossier d'enquête publique qui devrait débuter en février 2024, en vue de l'adoption du document par le conseil régional à l'été 2024, puis d'une approbation par le Gouvernement par voie de décret en Conseil d'État.

*
* *

Ce projet de SDRIF comporte plusieurs documents **téléchargeables à l'adresse figurant au fond de dossier de la présente délibération** : un projet d'aménagement régional, des orientations réglementaires écrites et graphiques, une évaluation environnementale stratégique.

- **Le projet d'aménagement régional.** Il poursuit une stratégie spatiale revisitée basée sur un confortement du polycentrisme, et des objectifs renforcés notamment en matière de sobriété foncière, d'usage des ressources et d'adaptation au changement climatique. Il fixe une trajectoire de sobriété foncière fondée sur une réduction de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) de 20 % pour la période 2022-2031, par rapport à la consommation observée entre 2011 et 2021, et une réduction de la consommation des espaces non artificialisés de 20% pour la période 2031- 2040 visant le « zéro artificialisation nette » à horizon 2050. Il en résulte une artificialisation maximale de 14 700 hectares, dont 10 650 hectares à horizon 2040. Cette enveloppe maximale d'urbanisation se traduit spatialement selon un principe de polarités et d'entités territoriales, et une estimation d'enveloppe foncière

réservée aux projets d'intérêt national (environ 3 900 ha) déclinée comme suit : implantation de nouveaux sites industriels (790 ha), mobilités (360 ha) et transition énergétique (1 357 ha) dans la perspective d'une réindustrialisation, d'une contribution au zéro émission nette (ZEN) et d'un développement régional équilibré, sobre et résilient.

Il s'organise autour de **cinq grands objectifs** :

- « Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens ». Cet objectif prévoit notamment le renforcement de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ; en parallèle, une « armature verte » sera restaurée jusqu'au cœur des espaces urbains ;
- « Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité ». Cet objectif vise à développer les « capacités de production et de transformation locale d'aliments, de transport et d'énergie, ainsi que les infrastructures de l'économie circulaire » d'Île-de-France ;
- « Vivre et habiter en Île-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités ». Cet objectif vise à résorber les déséquilibres territoriaux et à améliorer le bien-être des Franciliens « en proposant des cadres de vie variés et désirables et en favorisant l'accès de tous à un logement abordable et confortable, à un ensemble d'équipements, de services et de commerces, à des espaces publics agréables et végétalisés, ainsi qu'à des paysages valorisés » ;
- « Conforter une économie compétitive et souveraine engagée dans les grandes transitions », notamment par le soutien à la transition environnementale des filières et sites d'activité qui assurent la robustesse de la région ;
- « Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transport robustes, décarbonés et de proximité ».

- **Les orientations réglementaires** . Au nombre de 148, elles précisent les moyens pour mettre en œuvre le projet d'aménagement régional. Elles sont complétées par trois annexes listant les connexions écologiques d'intérêt régional, les projets portés par les opérateurs de l'État impactant les espaces naturels, agricoles et forestiers, et les projets d'infrastructures de transport. Elles sont illustrées par trois cartes réglementaires traduisant spatialement les orientations : « maîtriser le développement urbain », « développer l'indépendance productive régionale », et « placer la nature au cœur du développement régional ». **Une cinquantaine de ces orientations sont applicables à Paris** qui, en tant que polarité de l'hypercentre, est visée en plus des orientations communes par des orientations spécifiques, notamment :

  - Une participation à la progression régionale du nombre de logements dans les espaces urbanisés des polarités du cœur d'agglomération : l'objectif est de produire les 70 000 logements/an prévus par la loi du Grand Paris, avec une progression de 13% en moyenne à horizon 2040, dont 90% de nouveaux logements à produire en renouvellement urbain. En tant qu'entité de la zone définie comme « hypercentre », Paris ne se voit toutefois pas assigner d'objectifs chiffrés (qui seront définis dans le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement et dans le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement), la transformation des bâtiments existants y étant privilégiée (orientation 57), pour tendre vers l'objectif de 5% des objectifs régionaux de construction fixés par le projet d'aménagement régional. Cet accroissement de densité résidentielle s'accompagne d'un objectif régional de production de 46 000 logements abordables par an, soit 2/3 de la production annuelle de logements, en limitant ou inversement en soutenant le développement d'une offre sociale en PLAI selon le parc existant dans les communes. Il s'agirait, selon l'exécutif régional, de donner la priorité à la diversification des produits afin de favoriser un parcours résidentiel ascendant dans les communes ou arrondissements ayant plus de 30% de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS / PLAI (orientation commune 59) ;
  - Une remobilisation et une préservation du parc résidentiel existant au profit des franciliens, « notamment en encadrant la croissance du parc exclusivement consacré aux locations touristiques de courte durée dans les zones où l'offre en logement est particulièrement tendue » avec une vigilance accrue dans l'hypercentre et le cœur de l'agglomération (orientation 60) ;
  - Une réduction de l'exposition de la population aux risques, pollutions et nuisances en améliorant la situation de celles qui y sont déjà exposées à l'occasion des opérations de renouvellement urbain planifiées, et, plus généralement, en développant des zones calmes (orientations 70 et 71) ;

- Un renforcement des polarités de l'hypercentre au titre de leur caractère structurant compte tenu de leur niveau d'équipement, de desserte et d'attractivité économique. Une capacité d'extension de l'urbanisation de l'ordre de 2 % de la superficie des espaces urbanisés observés en 2021 leur est réservée pour répondre aux objectifs d'intensification urbaine prioritairement orientés vers leur adaptation aux effets du changement climatique (orientation 93). S'y ajoute une capacité de 1 % au titre d'un rayon d'influence des gares de deux kilomètres. Ces capacités d'extension doivent permettre de maintenir a minima la densité moyenne des espaces d'habitats existants à la date d'approbation du SDRIF-E (orientations 80, 86 et 91).
- Une préservation des installations terminales embranchées (ITE) existantes ou potentiellement exploitables, y compris leur accès au réseau ferré fret et mixte (orientation 121). Elle accompagne la protection et densification des emprises de fret portuaires, ferroviaires et aéroportuaires et des sites multimodaux préconisées à l'échelle régionale pour privilégier une armature multimodale s'articulant avec le réseau routier principal (orientations communes 113 et 114)

- **L'évaluation environnementale stratégique** . Elle comporte notamment un résumé non technique, une introduction relative aux principes fondamentaux et à la composition du SDRIF-E et à l'articulation du document avec les autres plans et programmes, un état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution, une analyse des incidences probables du document sur l'environnement, la justification des choix opérés, la présentation des mesures mises en place pour éviter, réduire et compenser les effets dommageables pour l'environnement, les critères, indicateurs et modalités de suivi de la mise en application du SDRIF-E.

*
* *

Il vous est proposé d'émettre sur le projet de SDRIF-E un avis défavorable, motivé par les raisons suivantes et qui sont détaillées dans l'annexe à la présente délibération :

- l'inclusion de mesures de confortement et d'augmentation de la capacité du réseau routier magistral, notamment du boulevard périphérique, qui contribueront à l'augmentation de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et à la dégradation du cadre de vie, qui sont en total contradiction avec l'enjeu essentiel de report modal de la route vers les modes de transport alternatifs davantage respectueux de l'environnement et de la santé humaine, et dont le développement est indispensable à la réalisation des objectifs d'économie d'énergie ;
- l'absence de certains projets de transports et d'objectifs suffisamment précis concernant la mise en accessibilité du réseau existant ;
- l'absence de mesures structurantes en faveur de la santé environnementale, notamment en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de l'eau ;
- des mesures insuffisantes concernant la protection de la biodiversité ;
- des mesures inadaptées à Paris concernant la création d'espaces verts ;
- des mesures affaiblissant le développement du logement social, malgré les besoins importants dans ce domaine et en dépit de la crise profonde qui touche le secteur de la construction ;
- le confortement d'un déséquilibre à l'Ouest par des objectifs de renouvellement du parc de bureaux assignés spécifiquement au quartier central des affaires et au quartier de la Défense, qui révèle l'absence de mesures concrètes du projet de SDRIF E en faveur du rééquilibrage habitat/emploi dans la Région, donnant ainsi la perspective certaine d'un accroissement des conséquences économiques, sociales et environnementales induites par ce déséquilibre.

Je vous prie, mes chers(es) collègues, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

2023 DGGP-DU 22 : Avis de la Ville de Paris sur le projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France

Le Conseil de Paris,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.2121-29, L.2131-1, L.2131-2, L.2511-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.123-7, L.123-9 et R.123-3 ;

Vu la délibération du Conseil régional d'Île-de-France en date du 12 juillet 2023 arrêtant le projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France Environnemental (SDRIF-E) ;

Vu la lettre de la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France en date du 5 septembre 2023 saisissant la Ville de Paris pour avis avant enquête publique ;

Vu la délibération CM2023/07/13/02 du Conseil de la Métropole du Grand Paris du 13 juillet 2023 approuvant le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) métropolitain ;

Vu la délibération 2023 DU 33 du Conseil de Paris des 5, 6, 7 et 8 juin 2023 tirant le bilan de la concertation préalable et arrêtant le projet de plan local d'urbanisme bioclimatique de la Ville de Paris ;

Vu le projet de délibération en date du par lequel Mme la Maire de Paris lui propose d'émettre un avis sur le projet arrêté de SDRIF-E, ensemble l'annexe de ce projet portant avis défavorable de la Ville de Paris ;

Considérant les mesures de confortement et d'augmentation de la capacité du réseau routier magistral ;

Considérant l'absence de certains projets de transports ;

Considérant l'absence de mesures structurantes en faveur de la santé environnementale ;

Considérant les mesures insuffisantes en matière de protection de la biodiversité ;

Considérant des mesures inadaptées à Paris concernant la création d'espaces verts ;

Considérant des mesures affaiblissant le développement du logement social ;

Considérant l'absence de mesures concrètes en faveur du rééquilibrage habitat/emploi et du confortement d'un déséquilibre à l'Ouest par des objectifs assignés spécifiquement au quartier central des affaires et au quartier de la Défense ;

Sur le rapport présenté par M. Emmanuel GRÉGOIRE au nom de la 5e Commission ;

Délibère :

Article 1er : Il est émis un avis défavorable au projet de SDRIF-E arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 12 juillet 2023. Les motivations de cet avis sont détaillées en annexe à la présente délibération.

Article 2 : La présente délibération portant avis de la Ville de Paris sur le projet arrêté de SDRIF-E ainsi que son annexe seront notifiées à Mme la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France.