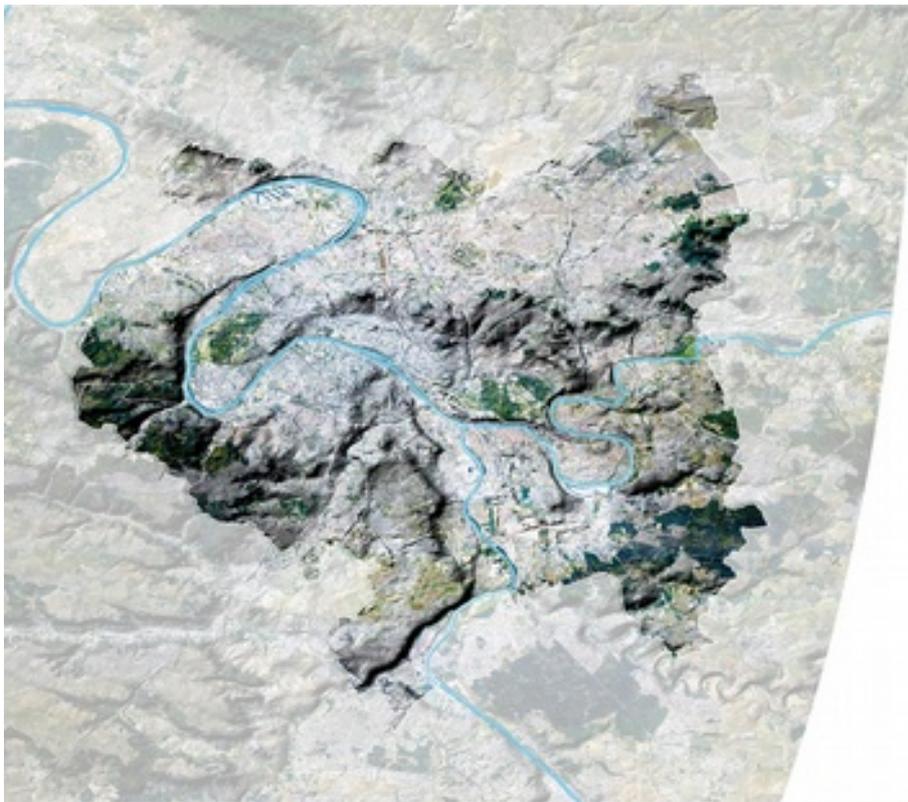


Note d'enjeux de l'État relative au SCOT de la Métropole du Grand Paris

Synthèse Mai 2018



La présente note expose les principaux enjeux que l'État estime devoir être pris en compte dans le SCOT métropolitain.

Le Conseil de la Métropole du Grand Paris a engagé le 23 juin 2017 l'élaboration du schéma de cohérence territoriale métropolitain (SCOT). Intégrateur des politiques publiques qui concourent à un aménagement durable et équilibré du territoire, ce SCOT est un document essentiel pour la construction de la Métropole et la mise en œuvre de ses compétences en aménagement, habitat, environnement et développement économique. Il constitue également un cadre de mise en cohérence des futurs PLU intercommunaux élaborés par les établissements publics territoriaux. Il exposera le projet métropolitain prévu par les textes fondateurs et déclinera une vision sur le territoire à l'horizon de 10 à 15 ans, en articulation avec le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF – approuvé par décret en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013), dont l'horizon est fixé à 2030.

La présente note développe les principaux enjeux que l'État estime devoir être pris en compte, ainsi que le sens global des réponses à y apporter :

- **conforter le statut de « ville mondiale » et répondre au besoin de proximité des habitants dans une Métropole rééquilibrée et solidaire ;**
- **répondre aux ambitions du développement durable dans un contexte urbain très dense, et progresser vers une Métropole résiliente ;**
- **s'appuyer sur les dynamiques d'aménagement existantes pour affirmer une vision spatiale du projet métropolitain aux différentes échelles territoriales.**

Cette note constituera une référence pour le dialogue entre la Métropole et les services de l'État associés tout au long de l'élaboration du document, en complément du porter-à-connaissance réglementaire.

I. Conforter le statut de « ville-monde » et répondre au besoin de proximité des habitants dans une Métropole rééquilibrée et solidaire

1.1 Affirmer le rayonnement de la Métropole

La Métropole bénéficie de multiples atouts. Par sa capacité à attirer les flux de toutes natures ainsi qu'à concentrer les fonctions de commandement économique, Paris appartient au club des « villes-mondes » avec New-York, Londres, Tokyo, Hong-Kong et Singapour¹. Ses atouts les plus marquants sont : un ancrage solide à l'ouest de l'espace européen, avec un accès maritime facile grâce à l'axe Seine ; une population nombreuse de 7 millions d'habitants en 2013 (dont plus de la moitié d'actifs) et une démographie dynamique² ; un rayonnement patrimonial, culturel et événementiel exceptionnel qui en fait la première destination touristique mondiale ; des pôles d'excellence, des campus universitaires et des centres de recherche scientifique et technologique de premier plan ; un tissu économique diversifié et une destination privilégiée pour les investissements internationaux ; un réseau de transports dense qui fait aujourd'hui l'objet d'un plan de mobilisation ambitieux visant à le rendre plus robuste et à l'étendre avec des lignes nouvelles qui viendront compléter le maillage ; de fortes dynamiques d'aménagement etc.

1 Voir le rapport de l'ORIE « Immobilier d'entreprise et attractivité internationale », février 2017

2 La population connaît une croissance dynamique depuis la fin des années 1990 (au rythme de 42 000 habitants supplémentaires par an en moyenne entre 1999 et 2013), en raison notamment d'un excédent naturel élevé et de la forte attractivité de la métropole sur les jeunes et les étrangers.

Ces atouts ne doivent pas masquer les défis à relever, dans un environnement international toujours plus concurrentiel. Plusieurs facteurs affectent les équilibres et l'attractivité de la métropole.

La qualité de vie dans la métropole est marquée par le coût élevé du logement, la cherté de la vie au cœur de l'agglomération, la longueur des trajets domicile-travail, la pollution de l'air. Si le cœur d'agglomération attire les étudiants et les jeunes cadres, les familles et les retraités le quittent en nombre. La vie culturelle et l'animation urbaine de Paris font contraste avec la mono-fonctionnalité de nombre de quartiers de la première couronne.

La fragmentation de l'agglomération est source de fragilité. Les clivages urbains et sociaux qui séparent les quartiers, voire les territoires, à l'intérieur même de l'agglomération, restent profonds. La sécurité, l'éducation, l'accès à l'emploi et le « vivre ensemble » sont des enjeux de premier plan.

Le modèle de développement urbain de la métropole doit devenir durable : il s'agit notamment de « faire la ville sur la ville », de promouvoir une nouvelle mobilité et de conduire la transition écologique et énergétique.

Enfin, le modèle économique métropolitain est confronté à des défis nouveaux. La croissance économique métropolitaine est peu intense en emplois³. Le tourisme est en quête d'une nouvelle dynamique à l'échelle de la Métropole. Le parc immobilier tertiaire, largement dimensionné, est concentré au centre et à l'ouest de la Métropole et confronté à une obsolescence rapide dans certains quartiers. L'activité logistique, industrielle et artisanale est fragilisée. La transition écologique et énergétique, le développement de l'économie numérique sont des opportunités pour donner un nouvel élan à l'économie métropolitaine, mais ce sont aussi des défis à relever.

Le projet métropolitain traduit dans le SCOT est une opportunité majeure pour renforcer l'attractivité de la Métropole, en proposant une vision et des partenariats aux différentes échelles territoriales. Il doit en effet combiner une cohérence interne au territoire métropolitain à une articulation pertinente et des synergies avec les projets des territoires voisins en Île-de-France (Grand Roissy, Grand Paris Sud etc.) et au-delà (Vallée de la Seine, par exemple).

L'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 est aussi de nature à renforcer la visibilité du projet métropolitain, en faisant le lien entre le Paris historique et le Grand Paris de demain, et en mettant en valeur la transformation du nord de l'agglomération. Leur succès lui donnera une dimension particulière.

1.2 Promouvoir une Métropole rééquilibrée et solidaire

Faire émerger de nouveaux équilibres habitat-emploi-déplacements. La polarisation des emplois à Paris et dans les Hauts-de-Seine tend à se renforcer. Ces déséquilibres habitat-emploi saturent les transports collectifs et pèsent sur la vie quotidienne des habitants, en particulier sur la durée de leurs trajets domicile-travail. Une étude de la DRIEA⁴ montre qu'un début de rééquilibrage de la répartition des emplois en faveur de l'est de la Métropole améliorerait les conditions de déplacement des Franciliens. Conformément aux principes du SDRIF, le SCOT doit proposer un rééquilibrage des activités au nord, à l'est et au sud.

Plusieurs axes de travail sont également à explorer : la création de logements à proximité des emplois, dans des sites accessibles par les transports collectifs ; le renforcement de la multipolarité grâce à la création ou à la consolidation des centralités qui ont vocation à rayonner à l'échelle des territoires, en particulier autour des centres-villes et des pôles-gares structurants. Il convient aussi d'encourager la diversité fonctionnelle et

3 Voir la synthèse « Emploi et territoires » du rapport 2016 de l'Observatoire des Territoires du CGET, qui montre que, sur la période 1975-2012, le taux moyen de croissance de l'emploi dans l'aire urbaine parisienne a été significativement inférieur à celui des métropoles régionales.

4 Voir l'étude de la DRIEA « La répartition des emplois en Ile-de-France : un élément à prendre en compte pour améliorer les conditions de déplacement » (2017) sur la sensibilité de la demande de transport à la localisation des emplois.

la mixité sociale de tous les projets d'aménagement, en tenant compte de leur contexte urbain, sociologique et économique.

Garantir la cohésion sociale et la solidarité territoriale. Parmi les métropoles françaises, Paris est première pour le potentiel fiscal par habitant (devant Lyon) mais elle est seconde pour le taux de pauvreté (derrière Montpellier)⁵. Le cumul des inégalités est particulièrement marqué sur certains territoires de la Métropole, du nord-ouest (Boucle Nord de la Seine) au nord-est (Terres d'envol, Est ensemble), avec des grappes de quartiers en difficulté sur les deux rives de la Seine dans le Val-de-Marne. La réduction des déséquilibres entre les territoires de la Métropole apparaît donc comme essentielle.

La politique de la ville connaît une nouvelle impulsion avec le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) qui contribuera à la transformation profonde de 69 quartiers prioritaires au sein de la Métropole. Leur requalification doit conduire à un renforcement de leur attractivité, tant en matière résidentielle qu'économique ; leur intégration durable dans la dynamique de l'agglomération sera traduite dans le projet métropolitain. L'articulation des stratégies aux échelles communale et intercommunale est primordiale, avec l'affirmation d'une solidarité métropolitaine.

1.3 Faire émerger une Métropole au service des habitants

Développer une offre de logements diversifiée, assurer sa répartition équilibrée sur le territoire métropolitain et favoriser l'évolution qualitative du parc existant. La Métropole doit prendre sa part de l'objectif global de production annuelle de 70 000 logements fixé par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, repris dans le SDRIF, en assurant la nécessaire cohérence entre les différentes échelles territoriales et les différentes temporalités des documents stratégiques (SRRHH, PMHH, SDRIF). Le Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) fixe cette contribution de la Métropole à l'objectif régional à 38 000 logements par an.

Le SCOT intervient à différents horizons : il doit cadrer à l'échéance de 2030 les objectifs de production de logements de la métropole répartis sur son territoire, et permettre leur réalisation effective non seulement à cet horizon mais aussi à plus court terme (d'ici à 2024), pour accompagner la mise en œuvre du Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH) en cours d'élaboration.



**Construction de logements
dans l'écoquartier de l'Île-
Saint-Denis**

Au-delà de cet objectif global, il convient de répondre aux objectifs de production des différents types de logements, et en particulier des logements sociaux. Le SDRIF et le SRHH vont au-delà du taux de logement social minimal exigé par la loi et proposent un objectif de 31 % de logements locatifs sociaux dans le parc de la Métropole à horizon 2030. L'offre de logements sociaux doit elle-même être constituée en respectant les répartitions fixées par la loi du 18 janvier 2013, à savoir un minimum de 30 % de Prêts locatifs aidés

5 Voir le « Métroscope » de février 2017, diffusion FNAU

d'intégration (PLAI) et un maximum de 30% de Prêts locatifs sociaux (PLS). Un effort accentué sur la construction de logements très sociaux doit contribuer à produire des logements accessibles pour les plus démunis et faciliter la sortie des dispositifs d'hébergement et de logement adaptés.

De la métropole jusqu'aux quartiers, les objectifs et les orientations du SCOT doivent conduire au rééquilibrage territorial, à la mixité sociale et fonctionnelle. Les quartiers en politique de la ville, et plus généralement ceux identifiés comme fragiles, sont des objectifs majeurs du rééquilibrage. Cette mixité sociale à toutes les échelles nécessite aussi que la Métropole favorise le logement intermédiaire. En termes d'hébergement et de logement adapté, la Métropole doit promouvoir une réorientation de l'offre vers les territoires aujourd'hui les moins équipés. L'enjeu de l'habitat indigne reste particulièrement prégnant sur le territoire métropolitain et doit être pris en compte.

Enfin, il convient que le parc de logement francilien dans son ensemble intègre les enjeux écologiques, démographiques ou encore sanitaires de demain. Il s'agit d'anticiper le vieillissement de la population et de répondre à la forte demande en petits logements, notamment de la part des jeunes. En termes de rénovation énergétique, le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) fixe une cible de rénovation de l'ensemble du parc de logements en 2050 au niveau « BBC rénovation » ou équivalent.

Structurer et renforcer les polarités économiques, au service de l'emploi, en favorisant les synergies et les complémentarités entre territoires. Le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) promeut une économie régionale innovante, riche en emplois et bien positionnée dans les chaînes de valeur mondiales. Il complète le SDRIF qui visait déjà à refonder le dynamisme de l'économie francilienne.

En cohérence avec ces documents, il s'agit de développer une rénovation de haute qualité des bâtiments tertiaires et une diversification des espaces de travail pour mieux répondre à la variété des parcours entrepreneuriaux. Il convient également d'organiser l'accueil des activités artisanales, industrielles, logistiques, en intégrant très en amont cet enjeu dans les grandes opérations d'aménagement et en modernisant les grandes zones d'activités du territoire métropolitain.

Le projet métropolitain doit s'attacher à structurer et renforcer les filières et les polarités économiques, pour favoriser les synergies et les complémentarités, et éviter ainsi la concurrence entre territoires.

Enfin, dans le cadre de la mise en œuvre du volet territorial du SRDEII, il convient de favoriser autant que possible l'adéquation entre les qualifications des actifs résidents, les besoins en formation connus et la nature des emplois existants ou à développer.

Assurer aux habitants une égalité d'accès aux services essentiels sur les différents territoires de la métropole, en termes de santé, d'espaces verts, de culture, de sports et de commerce. La proximité et l'accessibilité doivent être recherchées à toutes les échelles du territoire, et pour tous les niveaux d'équipements. Divers schémas de services sont en cours d'élaboration. La Métropole a un rôle particulier à jouer dans la localisation et la rationalisation des grands équipements structurants d'échelle métropolitaine, mais aussi dans le maillage du territoire en équipements et services de proximité, dans une logique d'optimisation et de mutualisation globale. L'État est partie prenante de cet effort de rationalisation pour ses propres services⁶.

Déployer le très haut débit. Sur la scène internationale, la qualité des infrastructures numériques sera un facteur très fort d'attractivité. Dans une logique de compétitivité et d'équité entre les territoires métropolitains, il importe que la Métropole confirme l'objectif d'un accès au très haut débit sur l'ensemble du territoire métropolitain à l'horizon 2020-2025. Au travers du Schéma d'aménagement numérique qu'il

⁶ En particulier au travers du Schéma directeur de l'immobilier en Région (SDIR).

revient à la Métropole d'élaborer, un suivi précis de la couverture numérique sera assuré sur l'ensemble du territoire, en portant une attention particulière aux sites d'intérêt public⁷, aux zones d'activité économiques et aux pôles de développement majeurs, ainsi qu'à la localisation des data-centers.

Développer la ville numérique. Dans une ville dense où les infrastructures sont fortement sollicitées, il convient de développer les différents systèmes qui constituent la « ville intelligente », en vue de promouvoir les services en ligne, de mutualiser les équipements, d'optimiser la gestion des flux (gestion de la circulation et du stationnement etc.) et des ressources (eau, énergie, déchets). Pour éviter la surcharge des infrastructures de transport, le travail à distance doit être facilité, par exemple au travers de la création d'un maillage de centres de télé-travail, notamment dans les pôles-gares.

2. Répondre aux ambitions du développement durable dans un contexte urbain très dense, et progresser vers une Métropole résiliente

Les objectifs du SCOT doivent répondre aux ambitions du développement durable et permettre l'intégration des préoccupations environnementales, économiques et sociétales dans un contexte urbain dense. L'intensification urbaine doit s'appuyer sur une politique volontariste du paysage, et de la qualité urbaine et architecturale, en vue de faire émerger des quartiers mixtes et pluri-fonctionnels. Pour progresser vers la résilience, la Métropole doit promouvoir l'intégration environnementale et systématiser l'approche « éviter, réduire, compenser » vis-à-vis des impacts sur l'environnement et la santé, tant dans les documents de planification que dans les projets d'aménagement qu'elle porte.

2.1 Promouvoir un urbanisme durable et résilient

Affirmer une politique volontariste du paysage, du patrimoine et du cadre de vie pour améliorer la vie au quotidien et consolider l'attractivité de la Métropole. L'axe Seine, avec la Marne et les canaux, forme la figure centrale de la métropole. Élément structurant de la trame verte et bleue décrite dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), il constitue un élément clé de l'attractivité de la région-capitale et peut constituer l'armature du projet paysager métropolitain. Il importe de veiller à une urbanisation particulièrement maîtrisée et de qualité aux abords de l'axe Seine, tout en tenant compte du risque inondation.

Le paysage a un socle géographique, qu'il faut mettre en valeur, en identifiant notamment les grandes figures paysagères de la métropole articulées autour des bois, forêt et parcs. Le paysage urbain est néanmoins construit, et il connaît une puissante transformation : les grandes infrastructures routières et ferroviaires, axes de découverte cinétique, appellent un traitement soigné, comme les portes d'entrée de la métropole (aéroports, gares, ports), les « boulevards de la métropole » (les routes départementales ex-nationales en radiales ou en rocades) et les « places du Grand Paris » associées aux pôles-gares.

Les patrimoines historiques, et en particulier le patrimoine industriel et celui du XX^{ème} siècle, contribuent à façonner la singularité des quartiers et à renforcer le sentiment d'appartenance. Dans une agglomération cloisonnée, souvent marquée par la prééminence des logiques routières, l'espace public des rues, des squares et des commerces doit retrouver de la qualité, de la continuité et de la lisibilité. Il convient aussi de développer la place de la nature en ville, et dans le cadre d'une approche multi-fonctionnelle, de

⁷ Notamment les établissements d'enseignement et de recherche, les hôpitaux, les sites administratifs etc - qui peuvent nécessiter des réseaux sécurisés.

développer ou renaturer des espaces naturels (berges, espaces verts, milieux aquatiques et zones humides), permettant à la fois de garantir des espaces de calme et d'offrir des échappées vers le ciel, tout en favorisant la biodiversité, les continuités écologiques et la désimpermeabilisation des sols.



L'écoquartier des docks de Saint-Ouen



Répondre au défi de « faire la ville sur la ville ». Pour répondre aux besoins actuels et à venir, la métropole doit se renouveler et se construire sur la ville existante, en misant sur la compacité, l'intensité et la polarité. Si de grands espaces mutables offrent des perspectives significatives de construction, il est nécessaire de promouvoir une évolution raisonnée des tissus urbains existants, notamment lorsqu'ils sont bien desservis par les transports en commun.

Pour être acceptée, l'intensification/densification doit s'accompagner d'une plus grande qualité urbaine, architecturale et paysagère, et d'une animation urbaine à l'échelle du piéton. Le SCOT s'attachera à faire émerger des quartiers mixtes, multifonctionnels et évolutifs. Certains pôles-gares ont vocation à devenir des centralités structurantes à l'échelle des bassins de vie ; ils peuvent être à la fois des lieux d'affaires, d'échanges, de commerces, d'habitat, de culture et de loisirs. L'intensification urbaine implique également de sauvegarder et de créer des espaces naturels multifonctionnels, bien connectés entre eux.

Assurer la fluidité des parcours, remédier aux coupures urbaines en s'appuyant sur la trame viaire et la trame verte et bleue.

L'émergence de cette métropole durable et résiliente passe également par la résorption des coupures urbaines, liées aux infrastructures routières et ferrées et aux grands secteurs monofonctionnels, qui cloisonnent les quartiers. Assurer la fluidité des parcours et la continuité des espaces publics, notamment à l'échelle du piéton, est un enjeu essentiel pour la Métropole. Les études de l'APUR sur la trame viaire de la petite couronne ont montré en particulier que le maillage viaire local mérite parfois d'être complété et renforcé⁸.

Restaurer des continuités urbaines implique ainsi de renforcer la trame verte et bleue, en traduisant et en précisant, à l'échelle métropolitaine, les objectifs et les prescriptions du SDRIF et du SRCE en matière de préservation et de restauration des continuités écologiques. Grâce à de nouveaux franchissements, notamment pour les modes doux de déplacement, le système fluvial, aujourd'hui souvent vécu, en dehors de Paris, comme une coupure à l'échelle des quartiers, doit devenir un lien fédérant les territoires.



La Seine et le parc départemental des sports de Choisy-le-Roi :
mettre en valeur la trame verte et bleue.

⁸ Voir l'étude « La trame viaire du cœur de l'agglomération », mai 2013, APUR

Mettre en place une stratégie foncière à la hauteur des enjeux. La rareté du foncier et la nécessaire préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers sont des contraintes fortes pour l'évolution urbaine. La maîtrise du foncier conditionne toute stratégie d'aménagement. Or la loi donne à la Métropole la capacité de constituer des réserves foncières d'intérêt métropolitain⁹. Il est essentiel que la Métropole mette en place une vision stratégique, anticipatrice et globale sur le potentiel foncier. Cette stratégie foncière est une condition pour répondre aux enjeux de logement, d'activités économiques, de services urbains, d'environnement et de cadre de vie.

2.2 Optimiser le métabolisme de la Métropole en limitant sa vulnérabilité et son empreinte sur l'environnement

Accélérer la transition énergétique. La Métropole est désormais coordinatrice de la transition énergétique et élabore un Plan climat, air énergie métropolitain (PCAEM). En Île-de-France, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE), élaboré en 2012 conjointement par l'État et le Conseil régional, en constitue le document de référence et doit, à ce titre, être pris en considération dans l'élaboration du SCOT. Le SRCAE met l'accent sur : le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments¹⁰ ; le développement du chauffage urbain par l'augmentation du nombre de logements raccordés et par son alimentation en énergies renouvelables et de récupération¹¹ ; la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote) portée plus précisément dans le Plan de Protection de l'Atmosphère.

Adapter les grands réseaux techniques aux enjeux de demain. La transition écologique et énergétique est un défi qui implique de mobiliser et de coordonner de multiples politiques thématiques à l'échelle métropolitaine : aménagement (grands équilibres, trame verte et bleue), bâtiment, transports, énergie, eau, ressources etc. Les grands opérateurs de réseau constituent des acteurs de référence pour définir et mettre en œuvre les nouvelles politiques de gestion des ressources (eau, matériaux, chaleur, électricité, gaz...) nécessaires à la vie de la Métropole, en s'inscrivant dans des logiques d'optimisation, de résilience des infrastructures et de prise en compte du changement climatique.

Planifier la gestion du cycle de l'eau sur le long terme. Selon les analyses du Ministère chargé de l'environnement dans le cadre d'*Explore 2070*, en raison du changement climatique, le débit d'étiage de la Seine pourrait être réduit de 30 % à l'horizon 2050. La ressource eau doit donc être protégée. L'augmentation de la population et la densification doivent s'accompagner d'une évaluation du système d'alimentation en eau potable, d'autant plus nécessaire dans le contexte du changement climatique. La lutte contre l'imperméabilisation des sols et la promotion de l'infiltration des eaux pluviales sont des objectifs clés. En matière d'assainissement, le développement du Grand Paris pourrait saturer plus vite que prévu les équipements existants. A moyen terme, il convient d'apporter des solutions à la problématique des rejets d'eaux pluviales vers des réseaux d'assainissement unitaires.

Prendre en compte les vulnérabilités. Le changement climatique, avec l'augmentation des températures en période estivale et de la fréquence des épisodes caniculaires et de sécheresse, induit aussi des impacts directs et indirects sur la santé¹². Il convient de favoriser l'adaptation de la ville aux événements climatiques

9 La Métropole dispose aussi de prérogatives accrues en matière de préemption avec la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté : les EPT disposent désormais du droit de préemption urbain, et la Métropole en disposera pour les opérations d'intérêt métropolitain qu'elle définira d'ici fin 2017.

10 avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel

11 avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020

12 Pour mémoire, la canicule de 2003 a provoqué 5 000 décès en excès en Île-de-France. Le changement climatique accroît aussi les effets de la pollution, provoque la réapparition et l'émergence de maladies vectorielles, augmente l'exposition aux pollens allergisants, le risque hydrique, le stress etc. Pour combattre les vecteurs de maladies telles que les arboviroses

extrêmes, notamment par la prévention et la résorption de l'effet îlot de chaleur urbain et le développement d'espaces privilégiant les micro-climats.

95 % des zones inondables de la Métropole sont urbanisées. Le risque inondation doit être anticipé et mieux pris en compte, en limitant la construction, en améliorant la transparence hydraulique et la résilience des constructions et des réseaux en zone inondable. Les zones d'expansion des crues doivent être préservées.

Pour les enjeux de santé publique que sont la qualité de l'air, la pollution des sols ou le bruit, le SCOT doit s'attacher à faire évoluer en amont les caractéristiques des projets urbains pour limiter leurs impacts sur l'environnement extérieur comme sur les futurs habitants et utilisateurs, les adapter au contexte et promouvoir des approches innovantes.

Conforter la place des équipements servants. Le SCOT doit permettre le maintien et le développement des installations et des équipements « servants » nécessaires aux fonctions vitales de la Métropole (chaleur, électricité, gaz, eau potable et eaux usées, déchets, matériaux...). L'augmentation des flux, les nouveaux impératifs de traitement et de valorisation doivent être anticipés et l'objectif essentiel de la résilience face aux crises et au changement climatique doit être pris en compte.

L'Île-de-France importe 95 % de l'électricité qu'elle consomme. Dans ces conditions, le réseau aérien de transport d'électricité constitue un « organe vital » au sens du SDRIF, qu'il convient de préserver en conciliant projets d'aménagement et sécurité d'approvisionnement. Il revient au SCOT de traduire cet objectif afin qu'il s'impose dans les plans locaux d'urbanisme, et d'introduire des dispositions qui permettront de préserver le réseau de transport d'électricité souterrain, vital à l'approvisionnement de la Métropole.

Rationaliser la gestion des déchets et promouvoir l'économie circulaire. La mise en place d'une gestion durable des déchets, compte tenu de la priorité accordée à la réduction à la source des déchets, puis à la valorisation « matière » et « énergétique », est un enjeu important pour le territoire francilien. La Métropole doit également promouvoir l'approche « *éviter, réduire, compenser* » pour la gestion des gravats et déchets de démolition. Il lui revient d'intégrer la promotion d'une économie circulaire de proximité dans son projet de territoire (soutien aux boucles locales de valorisation de déchets, à l'éco-conception, etc.).

Soutenir une agriculture urbaine et péri-urbaine, préserver l'intégrité des forêts. Le SCOT s'attachera à protéger les espaces agricoles en vue de maintenir une agriculture périurbaine, aujourd'hui concentrée à l'est de la petite couronne (1 900 ha en petite couronne). Il favorisera les circuits courts et les pratiques pédagogiques/récréatives de proximité. Les espaces forestiers représentent environ 8 500 ha de la surface de Paris et de la petite couronne : même si certains massifs sont de surface importante, ils restent très fragmentés et leur intégrité doit être préservée.

2.3 Développer une mobilité durable

L'organisation d'un système de mobilité durable est un défi majeur pour l'Ile-de-France et plus particulièrement pour la Métropole du Grand Paris. Ce système de mobilité durable doit prendre en compte les enjeux du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé en 2014, qui définit des objectifs et des actions à mettre en œuvre à l'horizon 2020.

Conforter les projets structurants de transports collectifs. L'Etat et la Région ont conclu en 2013 un accord permettant la mise en oeuvre d'un important plan de mobilisation pour le Nouveau Grand Paris des transports, avec des investissements lourds pour moderniser et étendre le réseau existant (métro, RER) et

(affections d'origine virale transmises via un vecteur de type moustique, tique etc.) et éviter le développement de gîtes larvaires, les aménagements urbains devront intégrer ce facteur de risque.

réaliser de nouvelles lignes de métro automatique (Grand Paris Express). L'intermodalité autour des gares, qui fait le lien entre lignes structurantes, desserte fine du territoire et modes actifs de déplacements, doit faire l'objet d'un traitement attentif.

Promouvoir les nouvelles formes de mobilité et la mobilité propre. Pour limiter les déplacements contraints, le rééquilibrage habitat-emploi est un objectif de moyen terme ; à court terme, le "chrono-aménagement" est prometteur (étalement des pointes, télé-travail etc)¹³. D'une manière générale, il convient de développer la place des modes actifs que sont la marche et le vélo. Il convient également de promouvoir la mobilité propre (maillage du réseau de recharge électrique et des stations gaz naturel pour véhicule GNV/bioGNV) et de faciliter le covoiturage (aires dédiées). Sur le réseau routier national non concédé, très congestionné, l'État, la Région et le STIF ont retenu un programme prioritaire de réalisation de voies dédiées aux bus.

Mettre en œuvre des politiques de stationnement ambitieuses. La cohérence de l'action métropolitaine implique de réfléchir avec l'ensemble des acteurs concernés à la définition d'une stratégie d'ensemble pour le stationnement public.



Le port de Bonneuil, une plateforme logistique stratégique.

Accélérer la transition vers une logistique durable dans le double objectif de la compétitivité et de la qualité de vie dans la métropole. Cette transition s'appuiera¹⁴ sur : une mise en cohérence du développement de la logistique aux différentes échelles du territoire métropolitain, en lien avec le niveau régional ; la préservation et le développement des sites à vocation logistique ; un report modal volontariste vers le fleuve et le rail ; une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et une optimisation des conditions de livraison jusqu'au « dernier kilomètre ». Il est en particulier essentiel de maintenir et conforter la vocation logistique des sites multimodaux existants listés par le SDRIF, en veillant à ce qu'ils ne soient pas utilisés pour d'autres usages. La préservation des plateformes logistiques, en particulier celles desservies par le réseau ferré¹⁵ ou situées en bord de voie d'eau, est impérative en zone urbaine dense.

13 Voir la note rapide IAU 470 « Adapter la mobilité aux nouveaux modes de travail », février 2017

14 Voir le « Document d'orientations stratégiques pour le fret », note DRIEA, 2012

15 Voir l'étude DRIEA/Région Île-de-France « *Vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Île-de-France* », 2016

Le travail de clarification à mener dans le cadre de l'élaboration du SCOT est d'autant plus nécessaire.

Pour répondre à une demande de lisibilité de la part des habitants du Grand Paris, des visiteurs et des investisseurs, le SCOT doit proposer une vision spatiale de l'aménagement du territoire métropolitain. Il doit clarifier et rendre lisibles les grandes priorités d'aménagement et de transformation urbaine. Il doit qualifier ce qui est d'intérêt métropolitain pour faciliter l'articulation entre les différentes échelles : locale, intercommunale, métropolitaine, régionale, nationale.

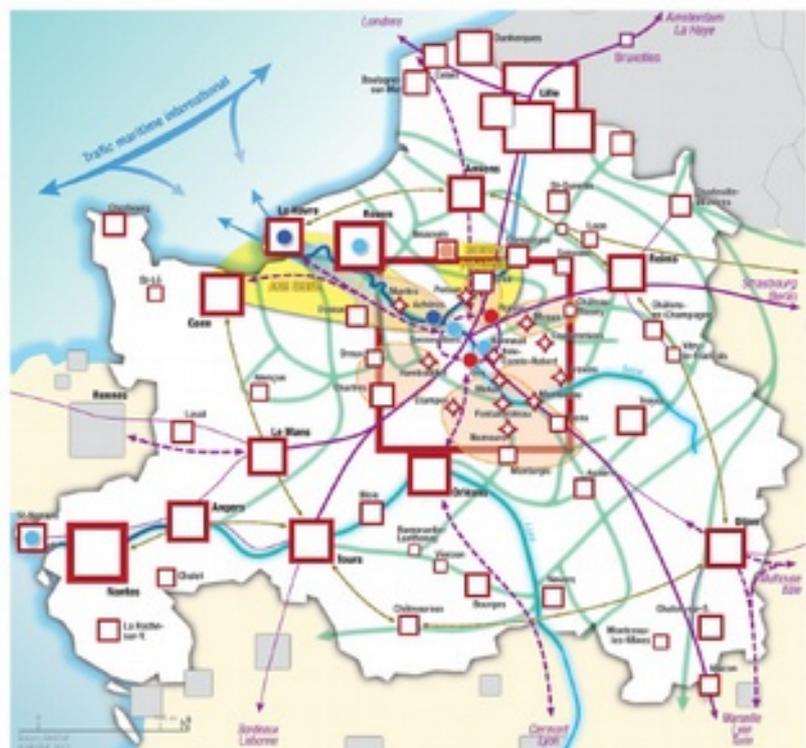
Dans cette logique, il serait opportun de donner à voir une dizaine de « projets-phares » qui traduisent les ambitions métropolitaines.

Créer des liens à toutes les échelles pour faire « système »

Conforter le rayonnement de la métropole et son attractivité suppose de « faire lien » à toutes les échelles. Dans une relation de proximité, la Métropole doit renforcer les coopérations avec les territoires voisins et les territoires ruraux d'Île-de-France, ainsi qu'avec les métropoles à une heure de Paris.

Il lui faut également développer des liens « à large rayon » avec les autres métropoles françaises et européennes. Enfin, la « mise en réseau » de la Métropole passe par l'engagement au sein des clubs et associations qui rassemblent les villes et les métropoles internationales, sur une base généraliste ou thématique (cités résilientes, cités en faveur de l'engagement climatique etc.)¹⁷.

Extrait du SDRIF
« Promouvoir une nouvelle
cohérence interrégionale »
(projet spatial régional, page 77)



¹⁷ Par exemple : C40 Cities climate leadership group, « 100RC » 100 resilient cities, Cities Alliance, International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI), United Cities and Local Governments (UCLG), Cities for Life etc.

3.2 Certains territoires à enjeux méritent une attention particulière.

- **Les portes de la métropole**

Aéroports. Comme le souligne le SDRIF, "*Les aéroports sont les principales portes internationales en île de France*". Le SCOT doit assurer l'attractivité et la compétitivité internationale du système aéroportuaire francilien. La maîtrise de l'urbanisation aux abords des aéroports, ainsi que les conditions de leur desserte, figurent parmi les points clés. Le « corridor aéroportuaire Roissy-Le Bourget » mérite une attention particulière.

Héliport. L'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux est une infrastructure indispensable pour la Métropole et il garantit la sécurité du fonctionnement de services publics essentiels. L'Etat demande le maintien de l'héliport sur son site actuel, dont l'emprise pourrait néanmoins être réduite, tout en maintenant ses capacités et la diversité des services proposés.

Ports et réseau fluvial. Le SDRIF préconise que les ports urbains soient maintenus et développés, que les plateformes logistiques multimodales existantes soient densifiées pour répondre à l'augmentation des flux, et que de nouveaux sites soient aménagés. La saturation du réseau routier et les objectifs environnementaux appellent au développement du réseau de transport fluvial et à l'intensification de son usage. Aujourd'hui, le réseau portuaire francilien est structuré autour de 60 ports urbains et six plateformes multimodales (dont deux, Gennevilliers et Bonneuil, sont implantées dans la Métropole).

Gares TGV dans Paris et hors Paris. Au cœur d'un réseau ferré national et européen exceptionnel, l'Île-de-France est aussi le premier marché grande vitesse en Europe. Le développement des gares périphériques, à l'instar des gares parisiennes, permettrait de renforcer l'accessibilité « grande vitesse » de la métropole, ainsi que de la grande couronne, en correspondance avec le nouveau réseau maillé francilien.



L'autoroute A1, une porte d'entrée majeure dans la métropole

Autoroutes et réseau magistral. Le réseau routier national desservant la Métropole propose un maillage et des systèmes d'échanges très rapprochés. Compte tenu de la congestion récurrente aux heures de pointe, l'État s'attache prioritairement à améliorer son fonctionnement et l'optimisation de ses caractéristiques, tout en veillant à sa bonne intégration urbaine, à la sécurité des intervenants et des usagers, et à la minimisation de l'impact de ce réseau sur la qualité de l'air.

- **L'Axe Seine**

Le rayonnement du Grand Paris passe par l'affirmation de son ouverture maritime, enjeu d'échelle inter-régionale. Il s'agit de gérer de manière coordonnée l'espace de la vallée de la Seine de Paris

jusqu'au Havre avec une ambition d'excellence environnementale et paysagère ; de consolider les fonctions logistiques ; enfin d'y développer un tissu économique diversifié.

La Seine, la Marne et les canaux forment un système fluvial porteur d'identité pour la métropole. L'enjeu est de concilier la diversité des fonctions portées par le fleuve, tout en maîtrisant les risques d'inondation : axe de recomposition urbaine et paysagère ; axe industriel, portuaire et logistique ; axe écologique et garant du cycle de l'eau ; lieu de promenade et de loisirs.

- **Les territoires à enjeux stratégiques sur le territoire métropolitain et à l'interface avec la métropole**

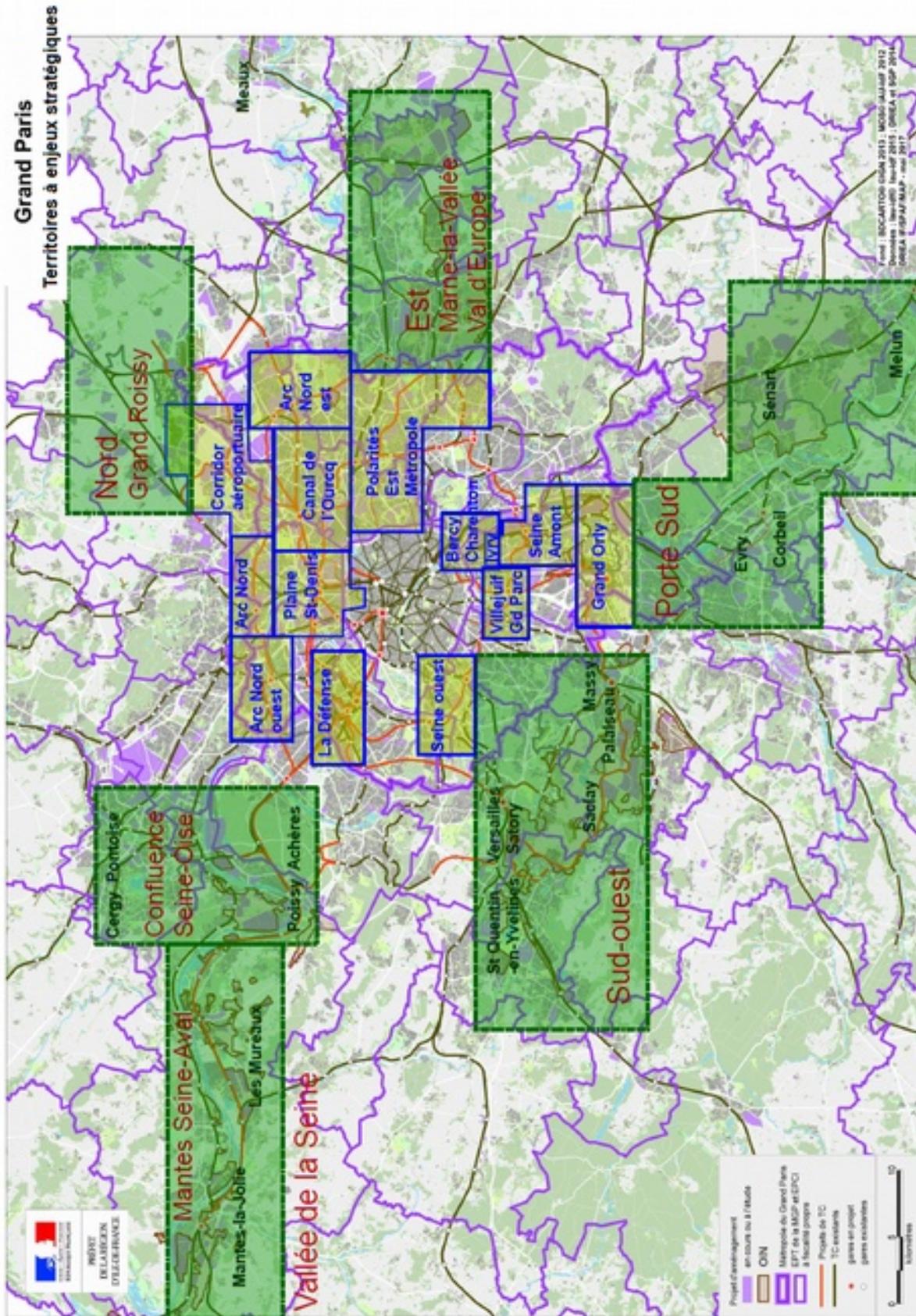
Les territoires stratégiques au sein du territoire métropolitain. La concentration des enjeux, des interventions et des opérations d'aménagement sur certains territoires fait apparaître une douzaine de grands « territoires stratégiques », qui comptent fortement au sein de l'ensemble métropolitain (*ils sont figurés en jaune sur la carte ci-après*). Leurs périmètres ont par nature des contours évolutifs, et leur définition est liée à l'évolution des visions d'aménagement dans le temps. Les périmètres des territoires stratégiques proposés à la réflexion sont susceptibles d'accueillir des « projets partenariaux d'aménagement » tels que définis dans le projet de loi sur l'évolution du logement et l'aménagement numérique (ELAN) actuellement en discussion au Parlement. Ils constituent une première approche de l'identification des territoires à enjeux métropolitains évoqués plus haut.

Les territoires stratégiques à l'interface avec la Métropole ont une dimension inter-territoriale et sont lisibles aux échelles métropolitaine et régionale (*ils figurent dans les cadrans verts dans la carte ci-après*). Parce que le fait métropolitain dépasse le périmètre institutionnel, et que les sujets d'intérêt commun sont nombreux, un dialogue renforcé est nécessaire entre la Métropole, ses territoires et les territoires voisins de grande couronne, avec l'implication des autres collectivités et de l'État.

Les six principaux territoires stratégiques d'interface sont :

- Nord / Grand Roissy
- Est / Marne-la-Vallée-Val d'Europe
- Porte sud / Evry-Corbeil-Melun-Sénart-Villaroche
- Sud-ouest / Massy-Saclay-St-Quentin-en-Yvelines-Versailles
- Ouest / Confluence Seine Oise
- Ouest / Mantes-Seine aval

Carte schématique des territoires stratégiques dans la Métropole et à son interface



- **Les espaces publics majeurs et les principaux pôles de centralité**

Une grande part de l'image de la métropole tient à la qualité et à la lisibilité des itinéraires structurants et des grands espaces publics : réseau routier magistral, « boulevards de la métropole », « places du Grand Paris », berges de Seine, ponts et franchissements etc.

De même, les principaux espaces de détente et de respiration, tels que les parcs et bases de loisirs, participent de l'image de la Métropole.

Enfin, les principaux pôles de centralité qui ponctuent le territoire et contribuent aux équilibres territoriaux, et notamment ceux qui sont associés aux centres-villes structurants, ou ceux qui vont émerger autour de nouveaux pôles-gares, sont des lieux de vie et de travail d'importance majeure, auxquels il convient de porter une attention particulière.

- **Les territoires en situation de fragilité ou de reconversion**

Les transformations urbaines, économiques, sociologiques en cours invitent à identifier à un stade précoce les situations de fragilité urbaine.

Si les quartiers en politique de la ville font déjà l'objet d'un suivi attentif, il convient de repérer finement les centres-villes dégradés ou en voie de dévitalisation, les copropriétés dégradées¹⁸, les poches d'habitat insalubre/indigne, et d'analyser les processus qui conduisent à ces situations.

Il convient également d'identifier les quartiers tertiaires marqués par une certaine obsolescence et les grandes zones d'activités économiques/commerciales en déclin afin d'engager très en amont des politiques de modernisation ou de reconversion.

Enfin, les grands équipements en restructuration (hôpitaux, universités, ports, parcs logistiques) constituent des gisements fonciers « stratégiques » dont le devenir appelle des réflexions prospectives partenariales.

18 Voir notamment les Opérations de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national (ORCOD-IN) de Clichy-sous-Bois et de Grigny 2.