

## Table des matières

<b>Les avis des PPA :</b> .....	4
<b>1 – Avis du Ceser</b> .....	4
<b>2 -Avis de l’Etat</b> .....	11
3- Avis de la CCIR .....	42
<b>4-Avis de la CCI Essonne</b> .....	51
<b>5 – Avis de la CCI Seine et Marne</b> .....	55
<b>6- Avis de la Chambre de Métiers et de l’Artisanat d’Ile de France</b> .....	66
<b>7 – Avis de la Chambre d’Agriculture de l’Ile de France</b> .....	69
<b>8 – Avis des Conseils Départementaux, de la Ville de Paris et de la métropole du Grand Paris</b> .....	91
<b>81 – Avis de la Métropole du Grand Paris</b> .....	91
<b>82 - Avis de la ville de Paris</b> .....	97
<b>83 - Avis du département de Seine et Marne</b> .....	101
<b>84 – Avis du département des Yvelines</b> .....	107
<b>86 – Avis du département des Hauts de Seine</b> .....	125
<b>87 – Avis du département de Seine Saint Denis</b> .....	126
<b>88 – Avis du département du Val de Marne</b> .....	136
<b>89 – Avis du département du Val d’Oise</b> .....	144
<b>9 - Avis des EPCI</b> .....	150
<b>9-1 Avis EPCI Seine et Marne</b> .....	150
<b>9-1-1 Coulommiers Pays de Brie</b> .....	150
<b>9-1-2 Marne et Gondoire</b> .....	153
<b>9-1-3 Melun Val de Seine</b> .....	176
<b>9-1-4 Paris Vallée de la Marne</b> .....	182
<b>9-1-5 Pays de Meaux</b> .....	211
<b>9-1-6 Val d’Europe</b> .....	214
<b>9-1-7 Roissy Pays de France</b> .....	218
<b>9-1-8 Bassée-Montois</b> .....	224
<b>9-1-9 : Brie des Rivières et Châteaux</b> .....	226
<b>9-1-10 : Brie Nangissienne</b> .....	228
<b>9-1-11 : Deux Morin</b> .....	233
<b>9-1-12 : Pays de l’Ourcq</b> .....	234
<b>9-1-13 : Provinois</b> .....	237
<b>9-1-14 : Val Briard</b> .....	238
<b>9-1-15 : Gâtinais Val-de-Loing</b> .....	239

<b>9-1-16 : Les Portes Briardes</b> .....	241
<b>9-1-17 : Moret Seine &amp; Loing</b> .....	245
<b>9-1-18 : Pays de Montereau</b> .....	247
<b>9-1-19 Plaines et Monts de France</b> .....	254
<b>9-1-20 : Grand Provinois</b> .....	255
9-1-21 : Syndicat mixte du SCoT Nemours Gâtinais .....	256
9-1-22. SMEP Seine et Loing .....	257
9-1-23. Syndicat mixte Frange ouest du Plateau de la Brie .....	258
<b>9-2 Avis EPCI Yvelines</b> .....	259
9-2-1 Grand Paris Seine et Oise (GPSEO) .....	259
9-2-2 Saint Quentin en Yvelines .....	266
9-2-3 Versailles Grand Parc .....	272
9-2-4 Rambouillet Territoires .....	277
9-2-5 Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS) .....	280
9-2-6 Cœur d'Yvelines .....	284
9-2-7 Les Portes de l'Île de France .....	287
9-2-8 Pays Houdanais .....	289
9-2-8 Gally Mauldre .....	295
9-2-9 Haute Vallée de Chevreuse .....	301
9-2-10 Vexin Centre .....	302
9-2-11 Vexin Val de Seine .....	303
<b>9-3 Avis EPCI Essonne</b> .....	304
9-3-1 Cœur d'Essonne Agglomération .....	304
9-3-2 Etampois Sud Essonne .....	316
9-3-3 Grand Paris Sud .....	317
9-3-4 Paris Saclay .....	338
9-3-5 Val d'Yerres Val de Seine .....	355
9-3-6 Deux Vallées .....	356
9-3-7 Pays de Limours .....	357
9-3-8 Val d'Essonne .....	359
9-3-9 Entre Juine et Renarde .....	363
9-3-10 Dourdannais en Hurepoix .....	365
9-3-11 SCoT du Pays de Limours .....	367
<b>9-4 Avis EPCI Val d'Oise</b> .....	368
9-4-1 Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise .....	368
9-4-2 Communauté d'Agglomération Plaine Vallée .....	372

9-4-3 Communauté d'Agglomération Val Parisis .....	375
9-4-4 Communauté de Communes Carnelle Pays de France .....	378
9-4-5 Communauté de Communes Haut Val d'Oise .....	379
9-4-6 Communauté de Communes Sausseron Impressionnistes .....	382
9-4-7 Communauté de Communes Vallée de l'Oise et des Trois Forêts .....	384
10 – Avis des Parcs naturels régionaux (PNR).....	387
10-1 – Avis du Parc Naturel Régional du Gâtinais.....	387
10-2 – Avis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse .....	388
10-3 – Avis du Parc Naturel Régional Oise Pays-de-France .....	389
10-4 – Avis du Parc Naturel Régional du Vexin français.....	391
10-5 – Avis du Parc Naturel Régional Brie des Deux Morins .....	396
11– Avis des EPT membres de la CTAP .....	398
11-1 – Avis EPT Boucle Nord de Seine .....	398
11-2 – Avis EPT Est Ensemble .....	405
11-3 – Avis EPT Grand Orly Seine Bièvre .....	414
11-4 – Avis EPT Grand Paris Grand Est.....	428
11-5 – Avis EPT Grand Paris Seine Ouest .....	442
11-6 – Avis EPT Grand Paris Seine Sud Est Avenir.....	460
11-7 – Avis EPT Vallée Sud – Grand Paris.....	478
12– Avis des Communes membres de la CTAP .....	480
12-1 – Avis commune de Fontenay-sous-Bois .....	480
12-2 – Avis commune de L'Île Saint-Denis .....	482
12-3 – Avis commune de Marchémoret .....	485
12-4 – Avis commune de Paris.....	495
12-5 – Avis commune de Saint-Germain-en-Laye .....	505
13 - Additif au recueil des avis des PPA .....	509

## Les avis des PPA :

### 1 – Avis du Ceser

Considérant le projet de SDRIF-E tel qu'arrêté par le Conseil régional le 12 juillet 2023, le Ceser constate d'importantes convergences avec ses préoccupations, tout en relevant un certain nombre de réserves et en rappelant quelques-unes de ses principales demandes.

#### **Sur la trajectoire de sobriété foncière, le Ceser exprime des réserves**

La trajectoire retenue s'écarte nettement des propositions faites par le Ceser.

Le Ceser a quant à lui proposé de renforcer la sobriété foncière déjà engagée depuis 2013 et d'adopter la trajectoire suivante :

- D'ici à 2031, aligner la trajectoire régionale sur la trajectoire nationale définie par la loi et réduire de moitié la consommation nette d'ENAF, soit une consommation moyenne nette d'ENAF de 390 ha/an pour réaliser l'ensemble des projets d'aménagement et d'équipements ;
- A l'horizon 2040, tendre vers le Zéro artificialisation brute (ZAB), c'est-à-dire tendre vers l'arrêt de toute consommation nouvelle d'espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF).

En effet le Ceser considère que les difficultés et les coûts de renaturation et les délais nécessaires à la restauration des fonctions écologiques d'un sol artificialisé sont tels que la compensation de la consommation d'ENAF par une renaturation d'espaces déjà artificialisés ne pourra être vraiment tenue.

Le Ceser souligne aussi que la trajectoire retenue dans le projet de SDRIF-E ne favorise pas la transformation du modèle économique du recyclage, qu'il s'agisse de l'habitat en renouvellement urbain qui repose aujourd'hui sur des prix très élevés du logement ou qu'il s'agisse de la requalification des zones d'activités économiques. Le Ceser tient à indiquer que, sans un recours renforcé à ce mode de production, l'objectif de sobriété foncière sera très difficile à tenir.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région Île-de-France a opté, dans le projet de SDRIF-E, pour une trajectoire de réduction de la consommation d'espace puis de l'artificialisation de 20% par décennie jusqu'à l'affirmation du Zéro Artificialisation Nette à compter de 2050. Cette trajectoire prend acte d'un certain nombre de projets "coups partis", de projets portés par l'Etat ou ses opérateurs qui s'imposent au SDRIF-E, ainsi que de la nécessité de développer les infrastructures nécessaires à la production d'énergies renouvelables et à une gestion des ressources davantage circulaire. L'ensemble de ces contraintes ainsi que la place particulière de l'Île-de-France, poumon économique, scientifique et technologique de notre pays, rendent impossible et insincère une trajectoire de division par deux de la consommation d'espace sur la décennie 2021-2031.

La Région Île-de-France est par ailleurs exemplaire en matière d'artificialisation. La Région Île-de-France est en moyenne 4 fois plus économe en espace que les autres régions françaises. Depuis 2016, la trajectoire ouverte par le précédent SDRIF-E a été divisée par deux et la trajectoire de sobriété foncière qui est aujourd'hui dessinée est près de trois fois plus ambitieuse que celle du SDRIF de 2013. Le point de départ de sa trajectoire est donc plus bas, justifiant une baisse plus progressive, sans remise en question de l'objectif ZAN. Rappelons également que les projets portés par l'Etat en Île-de-France représentent le quart de l'enveloppe foncière totale prévue à l'horizon 2040.

En conformité avec la loi, le SDRIF-E est tenu de viser "Zéro Artificialisation Nette" en 2050, et non 2040. Le ZAB conduirait à la mise sous cloche et à la mort de la Région en empêchant

les maires de construire des équipements, des écoles, du logement, en empêchant des industries de s'installer.

La Région, avec le SDRIF-E, réussit donc à être plus ambitieuse que le précédent schéma mais aussi que les autres Régions de France, tout en étant à la hauteur de la responsabilité de permettre le développement économique de la Région capitale, moteur de la croissance française, et d'assurer aux Franciliens l'amélioration de leur cadre de vie.

### **Sur l'enveloppe foncière régionale arrêtée et dont le Ceser prend acte.**

Le Ceser relève que :

- la liste des projets de transport de l'Etat qui s'imposent au SDRIF-E semble devoir être complétée ou ajustée à la hausse, certains projets n'ayant pas été pris en compte tels la Ligne à grande vitesse Paris Normandie (LNPN) ou sous - estimés dans leur évaluation,
- l'enveloppe affectée à la transition environnementale a été amputée de l'ordre de 300 ha par rapport à la version antérieure du projet,
- la mise en œuvre de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023, qui garantit le 1 ha minimum d'extension urbaine à toutes les communes, impliquerait selon le point effectué en novembre 2023 une consommation supplémentaire pour la région estimée entre 40 ha et 123 ha (83 communes seraient concernées).

Une marge qui peut être abondée par les Projets d'envergure nationale et européenne (PENE) ;

La loi du 20 juillet 2023 précédemment citée prévoit de déduire de l'enveloppe régionale foncière les Projets d'envergure nationale et européenne (PENE) ; la liste en sera décidée par arrêté ministériel après consultation de chaque région. Les consommations liées aux PENE seront imputables à une enveloppe nationale fixée à hauteur de 12 500 ha dont 2 500 ha pour les régions non couvertes par un SRADDET, c'est-à-dire l'Île-de-France, la Corse et les régions d'Outre-Mer : la marge d'ajustement pourra donc être abondée par leur prise en compte.

Pour l'Île-de-France, le Ceser propose que dans les projets portés par l'Etat à horizon 2040 soient classés en PENE les projets suivants : Paris-Saclay, la Ligne nouvelle à grande vitesse Paris Normandie (LNPN), les projets d'établissements pénitentiaires et certaines opérations de VNF, telle la mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Par un courrier en date du 21 décembre 2023, le Ministre Christophe Béchu a transmis à la Présidente de Région un projet d'arrêté relatif aux PENE qui comportait en annexe une liste de projets à intégrer dans une enveloppe foncière nationale dédiée et à faire figurer au SDRIF-E.

Cette liste, qui contient donc les projets soutenus par l'Etat, est soumise à l'avis de la Présidente de Région et peut faire l'objet d'échanges au sein de la conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols prévues par la loi du 20 juillet 2023, dite loi « ZAN2 ». Compte tenu des imprécisions de la loi sur les modalités de désignation de ses membres, et de l'absence de réponse des services de l'Etat à ce sujet, cette conférence n'a pu se réunir dans les délais impartis.

La Présidente de Région a donc transmis, dans un courrier au Ministre en date du 13 février, son avis circonstancié sur les projets de l'Etat, en prenant en compte les contributions des différents acteurs reçues lors de la concertation préalable à l'arrêt du SDRIF-E et les avis des personnes publiques associées sur le projet arrêté de SDRIF-E en date du 12 juillet 2023.

Il est ainsi incompréhensible que la comptabilisation des projets d'intérêts nationaux s'arrête en 2031 alors que le SDRIF-E est élaboré à horizon 2040, tout comme les droits à artificialiser ouverts aux communes. En conséquence, les 1 084 hectares d'artificialisation que l'Etat sort du décompte régional à l'occasion de cet arrêté ne représentent même pas la moitié de l'ensemble des projets de l'Etat à horizon 2040 puisqu'en Île-de-France, ces projets vont consommer plus de 2 700 hectares d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, soit 25% de l'artificialisation totale de la région.

Pour ce qui concerne la liste des PENE devant être comptabilisés dans l'enveloppe foncière nationale, elle relève ainsi que certains projets figurants dans ce projet d'arrêté ne sont pas soutenus par les élus et par les habitants et notamment le centre pénitentiaire à Noisseau. De même, l'Etat prend à sa charge seulement 18 hectares de la LNPN, bien loin des 180 hectares que va consommer cette ligne. La Présidente a d'ailleurs reçu l'engagement de l'Etat que cette ligne ne pèserait ni sur le quota des collectivités ni sur celui la Région. Certains projets, pourtant au service du rayonnement économique, touristique et culturel de notre pays, sont laissés de côté sans être comptabilisés : Villaroche, la ZAC Disney, des opérations d'intérêt national comme celles de l'EPAMSA.

La liste définitive de l'Etat devra donc tenir compte de ces demandes de la Région.

La Région prendra en compte les avis des personnes publiques associées et le rapport de la commission d'enquête pour proposer au vote d'adoption en juillet 2024 un projet garantissant les intérêts des élus locaux et des habitants des territoires franciliens.

### **Sur le polycentrisme, grand principe d'organisation territoriale, mais en décalage avec les propositions du Ceser qui souhaitait un polycentrisme plus hiérarchisé**

Le Ceser a proposé que les capacités d'extension urbaine soient attribuées à l'échelle des bassins de vie dans la définition susmentionnée, rassemblant le plus souvent plusieurs intercommunalités. Pour le Ceser, les bassins de vie sont en effet l'échelle d'aménagement la plus appropriée pour favoriser les coopérations territoriales autour de projets d'aménagement et de développement définis et portés en commun. Si les possibilités de mutualisation au niveau d'un Schéma de cohérence territoriale (SCoT) d'un Plan local d'urbanisme intercommunal (PLU/) ou d'un Parc naturel régional (PNR) sont ouvertes dans les orientations réglementaires, le Ceser aurait souhaité que le SDRIF-E aille plus loin dans la coopération intercommunale pour plus de solidarité territoriale et de complémentarité et que les polarités à l'échelle régionale soient donc plus hiérarchisées entre elles.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les Orientations Réglementaires du SDRIF-E doivent pouvoir s'appliquer aux deux échelles de planification auxquelles le document s'adresse : les SCOT et les PLU(i). Pour cela, il est nécessaire de partir de l'échelle la plus fine (la commune). Le principe de mutualisation vise à encourager l'organisation intercommunale, toutefois, il n'appartient pas au SDRIF d'imposer une échelle de planification ou de gouvernance intercommunale (qu'elle soit basée sur un EPCI, un SCOT, un bassin de vie, ou tout autre découpage du territoire).

### **Sur un Projet d'aménagement régional qui, dans ses objectifs, répond aux défis à relever et aux besoins, mais dont certains points de vigilance et quelques interrogations doivent être cependant soulevés**

Le Ceser souhaite que le SDRIF-E complète les trames vertes et bleues par une trame aérienne, pour protéger plusieurs espèces volantes (oiseaux, chauve-souris, insectes) des effets néfastes du bâti, des lignes électriques, des éoliennes et des aéronefs.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le PAR, dans son chapitre 1, comprend différents éléments favorables à la biodiversité et accompagne l'approche de la trame verte et bleue, de réflexions sur la trame noire (pour

lutter contre la pollution lumineuse), la trame blanche (pour lutter contre la pollution sonore) et la trame brune (pour favoriser la continuité des espaces de pleine terre). Les OR 9 à 11 favorisent le développement de ces trames.

Le Ceser s'interroge sur les zones humides et les zones d'expansion de crues qui ne sont pas cartographiées. Ces zones nécessiteraient une délimitation par un organisme officiel à la suite d'une étude par exemple.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les zones humides font l'objet d'une cartographie dans le PAR p. 31 et dans le rapport environnemental, p. 75. Elle représente les zones humides avérées dont les limites peuvent être à préciser, ainsi que les zones humides probables dont le caractère humide reste à vérifier et dont les limites restent à préciser. Cette carte s'appuie notamment sur l'inventaire réalisé par la DRIEAT.

Le nombre de zones humides représentées ne permet pas de les intégrer aux cartes réglementaires sans nuire à leur lisibilité. En outre, l'inventaire des zones humides avérées et probables fait l'objet d'une actualisation périodique. Il convient de ne pas figer cette représentation dans une carte réglementaire.

S'agissant des zones d'expansion des crues, il n'existe pas de carte spécifique en Ile-de-France. Toute zone non urbanisée en zone inondable constitue potentiellement une zone d'expansion des crues (ZEC). Il reviendra aux documents d'urbanisme locaux de les définir et de les préserver, au regard du risque d'inondation.

Les zones d'expansion des crues sont généralement bien protégées par les PPRi, c'est pourquoi le projet de SDRIF-E prévoit que celles-ci soient identifiées et protégées, y compris en zone dense, en l'absence de protection par un PPRi (OR 33).

Si le SDRIF-E ne comprend pas de carte des ZEC, il convient de relever que la carte « Maîtriser le développement urbain » identifie les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement.

#### **Sur les énergies renouvelables**

Le SDRIF-E pourrait s'attacher à mieux renforcer le développement des énergies renouvelables les plus vertueuses possible en matière de sobriété foncière. Le SDRIF-E propose une identification chiffrée par type d'énergie des sources potentielles d'EnR. Néanmoins le Ceser insiste pour que soit précisé le concours que peuvent apporter pour l'essor du photovoltaïsme les bâtiments à usage économique, les plateformes logistiques, les ombrières de parkings et tout particulièrement les bâtiments publics.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le PAR identifie un gisement de 140 millions de m<sup>2</sup> de toitures et de plus de 3 000 hectares de parkings pouvant accueillir des ombrières (p. 65), pour une couverture théorique de 27 % des consommations d'électricité, selon les précisions apportées dans l'évaluation environnementale (p. 87).

Le Ceser attire l'attention sur le recours à l'agrivoltaïsme dont le développement pourrait porter atteinte à la capacité de production agricole et donc à la recherche d'une meilleure souveraineté alimentaire

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le SDRIF-E se conforme à la loi en permettant les installations agrivoltaïques répondant strictement à la définition apportée par le code de l'énergie et aux conditions définies par le code de l'urbanisme.

Les seules installations photovoltaïques au sol pouvant être autorisées dans les espaces agricoles sont ainsi :

- Les installations agrivoltaïques au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie, considérées comme nécessaires à l'activité agricole (art. 111-27 C. urb.),
- A titre exceptionnel, lorsqu'elles ne peuvent être accueillies dans les espaces urbanisés et qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'activité agricole, les installations photovoltaïques autorisées dans les espaces agricoles incultes identifiés par le document-cadre mentionné aux articles L111-29 et L111-30 du code de l'urbanisme. Ce document-cadre est établi via un arrêté préfectoral, pris après consultation de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, des organisations professionnelles intéressées et des collectivités territoriales concernées. Un décret doit paraître courant 2024 pour en définir les modalités (notamment les critères de définition des terres incultes).

Le SDRIF-E donne néanmoins la priorité au développement du photovoltaïque dans les espaces urbanisés. Ainsi, les orientations réglementaires du SDRIF-E disposent que les espaces nécessaires pour les installations de production d'énergie renouvelable et de récupération (dont le photovoltaïque) doivent être réservés notamment : « en privilégiant les espaces déjà artificialisés » et « en préservant les milieux naturels et agricoles ainsi que leur fonctionnalité, les continuités écologiques » (OR 54).

### **Sur les objectifs de logement**

Le Ceser s'interroge sur la déclinaison territoriale choisie. Le projet de SDRIF-E stipule que les petites villes et communes rurales doivent participer à la réalisation de l'objectif quantitatif des

70 000 logements par an en augmentant de 15 % leur parc de logements et que les polarités doivent y concourir à hauteur de + 17 %.

Le Ceser attire l'attention sur le traitement uniforme des polarités alors qu'elles sont différenciées. De même, certains territoires, plus particulièrement l'espace rural (petites villes et communes rurales) ne sont pas les territoires où les besoins de logements à couvrir sont importants. Décompter ainsi leur place dans la réalisation de l'objectif des 70 000 logements par an n'est ni pertinent, ni réaliste.

Le Ceser souhaite donc que la déclinaison territoriale soit revue, en mobilisant beaucoup plus les territoires du cœur d'agglomération et de la couronne d'agglomération où se situent les besoins réels de logements les plus importants et où le projet d'aménagement prévoit respectivement un développement fort et très fort.

Le Ceser demande aussi que les Orientations réglementaires (OR) favorisent une réelle résorption des inégalités territoriales en matière de mixité sociale, notamment par la mise en œuvre de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) et par l'existence de règles d'échelle régionale à prendre en compte dans les documents locaux d'urbanisme et destinées à réduire les processus de ségrégation spatiale constatés à cette échelle.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet arrêté de SDRIF-E défend la mise en œuvre d'une Région polycentrique afin de structurer le territoire francilien en grands bassins de vie cohérents, offrant à leurs habitants la proximité de logements, des emplois mais aussi des services essentiels comme la santé, le sport ou la culture. La promotion de cette organisation polycentrique du territoire implique donc un rééquilibrage entre le territoire métropolitain et les territoires périphériques.

Le SDRIF-E propose donc, à la fois une intensification raisonnée de la ville en cœur d'agglomération, mais aussi le confortement des polarités périphériques afin de constituer de réels bassins de vie en Grande couronne.

Le SDRIF-E est un document stratégique de long terme. Le SDRIF-E ne fixe donc pas une obligation de résultats, mais de moyens, aux documents subordonnés : c'est le sens du



rapport de compatibilité entre le SDRIF-E et ses documents et schémas, qui leur laisse une marge d'appréciation, à charge pour eux de ne pas compromettre l'objectif et de mettre en œuvre leurs moyens opérationnels pour l'atteindre dans toute la mesure du possible et en fonction des réalités locales. Il appartient aux documents d'urbanismes locaux d'articuler le besoin de production de logements avec le respect du tissu urbain environnant.

Le SDRIF-E n'est pas en charge de la mise en œuvre de la loi SRU, qui relève de la compétence de l'Etat. Le SDRIF-E doit respecter la loi SRU, tout comme il doit respecter l'ensemble des dispositions légales qui s'appliquent pour ce schéma. Le SDRIF-E prévoit ainsi les capacités d'extensions urbaines nécessaires à la production des nouveaux logements sociaux. Des travaux ont été menés avec les services de l'Etat en ce sens, notamment pour permettre aux communes en rattrapage ou carencées d'atteindre leurs objectifs de production.

L'exécutif régional assume donc la mise en œuvre de la stricte loi SRU et de son objectif de 25 % au travers de l'élaboration du SDRIF-E.

Par ailleurs, le SDRIF-E vise à réduire les inégalités territoriales et à promouvoir une mixité sociale réelle, notamment avec la norme anti-ghetto (OR 59 qui vise à diversifier les types de logements (logements intermédiaires, accession sociale à la propriété, bail réel solidaire) dans les communes déjà très fortement dotées en logements sociaux et très sociaux.

#### **Sur l'objectif 4 : « Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions »**

Le Ceser demande que soient renforcés les objectifs de soutien de la vitalité économique et commerciale des centres urbains, notamment en zone dense, autour de l'économie présente.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet de SDRIF-E fait du polycentrisme un fondement du projet d'aménagement régional. Cette vision, synthétisée p. 15, 16 et 17 du PAR, puis développée tout au long des chapitres thématiques, porte en elle-même les principes de revitalisation économique et urbaine des centres-villes.

Elle est appuyée par différentes OR (OR 57 sur le logement, OR dédiées aux capacités d'urbanisation au titre des polarités, OR 106 à 108 sur le commerce, etc.). L'OR 65 et l'OR 67 visent expressément le renforcement des centralités.

#### **Sur l'objectif 5 : « Améliorer la mobilité des franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »**

Le Ceser estime qu'il est indispensable de clarifier et mieux identifier les projets actés de transport, seuls susceptibles d'être vraiment réalisés. Le Ceser demande donc que les critères de sélection des projets d'infrastructures de transports collectifs retenus dans le SDRIF-E et les modalités de leur présentation soient revus. Il importe ainsi d'éviter le risque de confusion provenant de l'absence de différenciation et de priorisation entre les projets actés voire en cours de travaux et les projets envisagés, par exemple des prolongements de ligne, et dont l'étude d'opportunité demeure incomplète voire inexistante. Le Ceser demande que les Orientations réglementaires (OR) et les cartes réglementaires s'en tiennent aux projets actés, étudiés et programmés, notamment ceux déjà retenus dans le SDRIF de 2013.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet de SDRIF-E arrêté propose une vision cohérente des nouvelles infrastructures de transport en commun. L'OR 125 fait ainsi la différence entre les projets qui bénéficient dès maintenant d'un tracé précis et les projets qui relèvent du principe de liaison et dont le tracé reste à définir.

Les projets sélectionnés et présents dans le document sont donc :

- les projets ayant fait l'objet d'une DUP, pour ceux qui apparaissent avec un tracé précis ;
- les projets ayant mobilisé des études, des financements d'études ou inscrits dans un autre document d'urbanisme figurent sur la carte en principe de liaison.

Parmi ces derniers projets, on retrouve des prolongements ou des créations de métro.

## 2-Avis de l'Etat

Le projet de SDRIF recueille un avis favorable de la part de l'État, assorti des réserves suivantes :

- La construction de 70 000 logements par an, objectif fixé par la loi sur le Grand Paris de juin 2010, et la réalisation d'un nombre suffisant de logements sociaux, notamment dans certaines communes déficitaires au regard de la loi SRU, ne sont pas assurées. La mise en œuvre de l'OR 59, limitant la production de logements sociaux dans les communes comportant plus de 30% de logements aux loyers PLAI - PLUS, appelle en outre des évolutions pour ne pas freiner globalement la réalisation de logements sociaux.
- Pour permettre la réalisation des projets portés par l'État, en particulier, les centres pénitentiaires, la ligne nouvelle Paris-Normandie et les opérations d'intérêt national, des évolutions du projet de SDRIF sont nécessaires. Il en va de même pour assurer le maintien et le développement des grands réseaux structurants gérés par l'État ou ses opérateurs : réseau de transport ferré et routier, armature logistique multimodale, réseau de transport et de distribution d'électricité.
- Les orientations relatives aux espaces de transition, aux locations touristiques de courte durée, au confort d'été et aux nouveaux équipements commerciaux sont trop précises ou ne relèvent pas du champ de compétence du SDRIF et doivent être supprimées ou modifiées.
- Certains choix cartographiques posent des difficultés :
  - a) En l'absence d'études détaillées et de précisions sur leur horizon de mise en œuvre, la représentation des principes de liaisons de projets de transports en commun sur les cartes réglementaires ne peut être associée à une orientation réglementaire demandant leur prise en compte.
  - b) La représentation des secteurs inondables doit être mise en cohérence avec les périmètres des PPRI.

En outre, le SDRIF devra intégrer les dispositions de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux avant son adoption, dispositions qui ont été portées à la connaissance de la Région le 30 octobre 2023.

Plus précisément l'Etat demande d'apporter des modifications à l'OR 57 pour :

- Supprimer la référence au taux moyen d'accroissement du parc à l'échelle régionale de 13%.
- Expliciter l'ambition d'accroissement du parc de logements dans l'hypercentre ou revoir sa définition pour s'en tenir uniquement à un seuil de densité en logements par hectare similaire à celui du SDRIF en vigueur.
- Préciser que les taux d'accroissement du parc de logements exprimés dans cette orientation sont des minima.
- Revoir à la hausse l'objectif d'accroissement du parc sur le cœur et la couronne d'agglomération.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces modifications de l'OR 57 :**

La référence au taux moyen d'accroissement permet de donner des objectifs de production de nouveaux logements aux communes qui ne sont ni dotées d'une gare, ni considérées comme polarités. Il semble donc paradoxal de vouloir se priver d'un indicateur socle qui concerne de nombreuses communes franciliennes et qui contribue à garantir l'objectif global de 70 000 logements.

La Région conteste l'analyse selon laquelle le SDRIF-E n'assurerait pas suffisamment la production de 70 000 logements par an. L'application mathématique des OR 57 et 77 prévoit directement 86% de cette production de logements, et ce en dehors des communes de l'hypercentre. La production des 14% restants, assurée par la combinaison d'autres règles non chiffrées (dont l'OR 58) se tiendra dans les communes de l'hypercentre et dans les territoires qui portent d'ores et déjà des grands projets.

Avec un objectif de production de nouveaux logements à 90 % en renouvellement urbain, le SDRIF-E est nettement plus ambitieux que le SDRIF de 2013, qui prévoyait que seulement 76% des logements seraient produits selon cette modalité, soit une prévision très en deçà du taux de 87% observé sur la dernière décennie.

Enfin, augmenter, comme le demande l'Etat, les objectifs de construction de logements en zone dense nécessite préalablement une analyse de faisabilité sérieuse au regard de l'enjeu de résilience au changement climatique, accru dans cette zone par l'effet d'îlot de chaleur urbain (voir la réponse au CESER).

Par ailleurs l'Etat demande de faire évoluer le projet de SDRIF pour

- Réduire l'impact de l'OR 59 sur la production sociale en modifiant sa rédaction en cohérence avec sa motivation :
  - ✓ En encadrant le développement de l'offre la plus sociale dans les communes où elle est très présente,
  - ✓ En limitant en flux la production de PLUS/PLAI à 30% de l'offre de logement nouvelle,
  - ✓ En soutenant le développement de cette offre très sociale dans les communes moins dotées et notamment les communes déficitaires SRU, qu'il conviendrait de mentionner explicitement,
  - ✓ En intégrant les logements locatifs sociaux hors PLAI (notamment PLS) aux produits de diversification possibles.
- ✓ Rappeler l'objectif global de construction de 33000 logements sociaux et pas seulement un objectif de logements abordables

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La première demande de l'Etat est déjà satisfaite par la seconde partie de l'OR 59 qui vise justement à diversifier les types de logements dans les communes déjà très fortement dotées en logements sociaux et très sociaux.

La distinction entre stock et flux pour ce qui concerne la production de logements sociaux ne relève pas du SDRIF-E mais du SRHH.

La construction de logements sociaux ne dépend pas seulement des objectifs fixés par la loi SRU ni même des orientations données par le SDRIF-E, elle dépend surtout de la capacité financière des bailleurs à lancer de nouveaux programmes. En cela, de nombreuses décisions prises par l'Etat constituent aujourd'hui des freins importants à la construction de nouveaux logements sociaux et marquent un abandon prolongé du secteur, et notamment les ponctions effectuées sur les trésoreries des offices, la hausse de la TVA sur la construction, ou encore la diminution importante et constante des aides à la pierre, particulièrement depuis 2017.

Il est d'autant plus étonnant de demander à la Région de publier les noms des communes qui ne répondent pas aux exigences de la loi SRU, alors qu'il s'agit d'une pleine compétence de l'Etat, par ailleurs engagé dans l'élaboration du SRHH.

Le SDRIF-E propose lui un projet clair : respect de la loi SRU et mise en œuvre d'une « norme anti-ghetto » qui permet de mieux répartir les logements sociaux sur l'ensemble du territoire francilien et d'assurer une mixité sociale réelle au sein des quartiers. Les émeutes

de juin 2023 ont montré, plus que jamais, la nécessité d'assurer cette mixité sociale et de cesser de rajouter de la misère sur la misère qui ne fait que nourrir le repli et la violence

L'objectif de 33 000 logements sociaux figure bien dans le « Projet d'aménagement régional » page 74.

L'Etat estime également qu'au regard du nombre de logements sociaux manquants, du taux de renouvellement urbain et des règles de densité des espaces d'habitat en extension, les potentiels d'urbanisation octroyés par le projet de SDRIF sont insuffisants pour les communes suivantes :

- Chevreuse • Dampmart • Le Vésinet • Montlignon • Lésigny • Orgeval • Le Mesnil-Saint-Denis • Marcoussis • Othis • Maisons-Laffitte • Voisins-le-Bretonneux • La Frette-sur-Seine • Louveciennes • Bailly • Neauphle-le-Château • Morigny Champigny • Servon • Quincy-Voisins • Auvers-sur-Oise • Butry-sur-Oise • Mériel • Méry-sur-Oise • Parmain.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Un travail technique est en cours entre les services de la Région et ceux de l'Etat afin de vérifier le bien-fondé de ces demandes et leur impact sur l'enveloppe foncière dédiée aux territoires. Le projet de SDRIF-E qui sera soumis pour adoption aux élus régionaux prendra en compte cette demande.

Remarques de l'Etat sur les projets pénitentiaires :

Un programme immobilier a été engagé au niveau national, qui doit permettre de faire évoluer le parc pénitentiaire pour assurer l'effectivité des peines et la réinsertion des détenus. Il est indispensable que le SDRIF permette sa réalisation. Ainsi, des évolutions sont nécessaires sur les secteurs suivants (des détails cartographiés sont apportés dans la partie Enjeux territorialisés et observations sur les cartes) :

- Noisieu : l'armature verte à sanctuariser est à supprimer et une capacité d'urbanisation préférentielle de 25 ha doit être ajoutée.
- Crisenoy : la pastille d'urbanisation préférentielle doit être décalée et complétée de 5 ha pour assurer la réalisation de la voirie d'accès.
- Bernes-sur-Oise : les deux demi-pastilles d'urbanisation doivent être remplacées par une pastille de 25 ha pour permettre la création et l'élargissement des voies d'accès au site pénitentiaire et à l'AFPA.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Pour construire le projet de SDRIF-E, la Région a eu la préoccupation de bien prendre en compte les demandes des élus locaux et des habitants.

La Présidente de Région a ainsi rappelé son opposition au projet de centre pénitentiaire à Noisieu qui fait l'unanimité contre lui et constituerait, en outre, une grave remise en cause du principe de préservation de la ceinture en bordure de l'agglomération centrale en artificialisant des terres agricoles et en causant une rupture majeure dans la trame verte et bleue du SRCE.

La très forte mobilisation des élus et des habitants contre le projet de centre pénitentiaire de Noisieu est antérieure au lancement de la concertation sur l'élaboration du SDRIF-E. L'Etat aurait dû prendre en compte depuis longtemps le point de vue des acteurs du territoire.

Le positionnement des pastilles d'urbanisation sur les autres projets de centres pénitentiaires est en cours d'examen par les services de la Région, en lien avec les services de l'Etat et avec les demandes des collectivités concernées.

Il convient enfin de noter que, face à l'explosion de l'insécurité et de la violence, l'exécutif régional a toujours soutenu le besoin supplémentaire de prisons et la nécessité que chaque

territoire y prenne toute sa part. Les 3 000 places de prison supplémentaires inscrites au SDRIF-E sont la preuve de cet engagement.

Remarques de l'Etat sur les Opérations d'intérêt national.

Le SDRIF respecte [...] les dispositions nécessaires à la mise en œuvre [...] des opérations d'intérêt national (article L123-2 du code de l'urbanisme). Dans cette optique, malgré des évolutions substantielles par rapport à l'avant-projet, des modifications restent à apporter aux cartes du projet de SDRIF. Celles-ci, détaillées dans la partie Enjeux territorialisés et observations sur les cartes, portent principalement sur :

- La suppression d'une partie de l'armature verte à sanctuariser, en particulier sur la ZAC de Guyancourt.
- La suppression de certains sites d'activité d'intérêt régional sur Paris-Saclay et l'OR COD-IN de Grigny.
- L'ajout d'une pastille de 10 ha sur la ZAC de la Croix-Breton.
- L'ajustement de la localisation de plusieurs pastilles d'urbanisation préférentielles

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région prévoit effectivement de supprimer l'armature verte à sanctuariser sur la ZAC de Guyancourt. La Région réduira le site d'activité d'intérêt régional de Grigny, afin qu'il n'impacte plus l'ORCOD-IN, et ceux de diverses opérations prévues sur Paris-Saclay, pour en exclure les secteurs de développement résidentiel ou mixte.

Les services de la Région vont étudier finement les demandes d'ajustement de localisation des pastilles.

Pour ce qui concerne la demande d'ajout d'une pastille de 10 ha sur la ZAC de la Croix-Breton, il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Remarques de l'Etat sur le réseau de transport de personnes.

Certains projets portés par l'État ou l'un de ses opérateurs, ou ayant un impact sur le réseau routier national doivent être intégrés à cette liste, car le SDRIF ne peut obérer leur réalisation

- La ligne nouvelle Paris-Normandie, qui devrait figurer en liaison de principe entre la gare de Paris-Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie.

- Les projets routiers suivants :

- Aménagement de l'échangeur RN12/RD91 à proximité de la ZAC Satory Ouest à Versailles
- Réalisation d'un nouveau diffuseur sur l'A86 à Vélizy ;
- A104-RN2 – échangeur de Compans et environs (suites CER) ;
- RN104 – mise à 2x3 voies entre A6 et A5 ;
- RN3 – élargissement à 2x2 + désenclavements ;
- RN12 – élargissement à 2x3 voies entre l'Épi d'Or et Élancourt ;

- RN118 – aménagement du ring des Ulis ;
- A6 – création d'une collectrice à Chilly-Mazarin ;
- Aménagement de la sortie 14 de l'A13 à Orgeval
- Aménagement de l'échangeur de Corbeville RN118/RD128, pour le développement urbain du Campus du sud du plateau de Saclay ;
- Projet de diffuseur autoroutier du Sycomore à Bussy-Saint-Georges sur le réseau routier national concédé ;
- Projet d'élargissement de la Francilienne sur 2 kms à hauteur de Saint-Pierre-du-Perray/Tigery ; • Projet de mise à 2x2 voies de la RD57 entre Moissy Cramayel et Réau ;
- Liaison entre l'échangeur de Coutevroult et le possible troisième parc de Disney (sur le site de l'Érable) ;
- Aménagement du contournement nord d'Orly par le barreau routier dit des Avernaises en assurant une continuité entre la RD165 à Rungis (94) et la RD167A à Wissous (91).

En outre, plusieurs gares (existantes ou en projets) sont manquantes sur les cartes et doivent être ajoutées (détails dans la partie Enjeux territorialisés et observations sur les cartes).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'Etat exige la prise en compte de la LNPN au sein du SDRIF-E qui sera définitivement adopté en juillet prochain. Si la région ne l'inscrit pas, c'est l'ensemble du schéma directeur qui serait fragilisé juridiquement, ce qui serait une catastrophe pour tous les projets inscrits.

La Présidente de Région a posé trois conditions minimales pour que le projet de LNPN soit inscrit au sein du SDRIF-E :

- Que le projet permette le maintien des arrêts des trains normands à Mantes-la-Jolie ainsi que Bonnières-sur-Seine et Rosny-sur-Seine, même après la mise en service du prolongement du RER E Eole, car nous avons besoin de directs Mantes-Paris en TER ;
- Que le service fret ne se fasse pas au détriment des voyageurs et que la priorité soit donnée aux transports du quotidien
- Que soit étudié dans les Yvelines l'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire.

De plus, le projet de LNPN ne doit pas peser sur l'artificialisation de la Région et des collectivités. Aujourd'hui, seulement 18 ha sont pris en charge dans l'enveloppe nationale, loin des 180 ha que consommerait le projet. La Présidente de Région a reçu l'engagement de l'Etat que l'artificialisation serait entièrement prise en charge par ce dernier au sein d'une enveloppe. La Région sera donc vigilante à ce que le décret établissant la liste des PENE évolue en ce sens.

Enfin, la présidente de Région a demandé que soit menée une étude pour le fret sur le grand contournement Nord et Sud de l'Île-de-France afin de cesser de faire transiter par l'Île-de-France tout le fret, avec les nuisances induites, sans réfléchir à des schémas plus pertinents.

L'Etat considère qu'il est également souhaitable de préciser l'état d'avancement des projets et leur horizon de mise en service. En effet, certains des projets de transports en commun listés n'ont fait l'objet d'aucune étude de tracé et leur faisabilité à horizon 2040 n'est donc pas actée.

À cet égard, la représentation de leur tracé sur les cartes réglementaires du SDRIF paraît prématurée et pourrait conduire à des développements urbains incohérents avec les projets finalisés. En outre, la mise en œuvre de l'OR 125 pour ces principes de liaisons, qui précise que les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation, ni celle des gares et installations y afférent ou la rendre plus difficile et coûteuse, risque d'obérer préventivement et sans justification nombre d'évolutions urbaines. Ainsi, il conviendrait de ne

pas représenter sur les cartes réglementaires les principes de liaisons de l'ensemble des projets de nouveaux prolongements (à l'exception de la 1 à l'est) ou de nouvelles lignes de métro et les lignes Cergy-Argenteuil et Nanterre-Argenteuil-Saint-Denis ou de ne pas les lier à l'OR 125.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'OR 125 et la traduction cartographique du principe de liaison sont reprises du SDRIF de 2013. Elles n'avaient pas été questionnées par l'Etat ou le Conseil d'Etat, ou dans le cadre contentieux. Elles visent à anticiper la capacité à réaliser des infrastructures de transport en attirant la vigilance des porteurs de documents d'urbanisme. Les projets de transport, y compris à l'étude, sont une composante majeure de la planification. La représentation cartographique permet de donner à voir les liaisons à venir entre territoires et les dynamiques de développement urbain possibles.

Une évolution de l'OR sera étudiée afin d'intégrer la notion d'état d'avancement du projet.

Remarques de l'Etat sur l'armature logistique multimodale :

La représentation de l'armature logistique est à compléter à partir des éléments transmis par l'Etat, d'une liste des plateformes, sites multimodaux et installations terminales embranchées (ITE) à conforter ou à créer, afin de renforcer l'opérationnalité des orientations et des cartes. Cette liste concerne les sites multimodaux, les ports et les infrastructures ferroviaires. En particulier, l'OR 121 prévoit que les emprises des installations terminales embranchées (ITE) doivent être préservées : pour renforcer le caractère effectif de cette disposition, l'Etat a fourni la liste des ITE à maintenir en priorité, qui doivent être incluses à l'orientation et cartographiées.

En outre, le rattachement des ITE à l'approvisionnement en matériaux est restrictif et risque de ne pas préserver les ITE dont la vocation diffère. Le rôle structurant de l'axe Seine et du canal Seine Nord Europe, maillon central de la liaison fluviale Seine-Escaut, dans l'armature logistique multimodale régionale (et inter-régionale) doit aussi être mieux explicité. Les projets fluviaux et portuaires n'apparaissent pas suffisamment, tel celui de Bray-Nogent.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'avis de l'Etat note que le *"projet de SDRIF-E dessine une perspective qui répond aux attentes de la note d'enjeux de l'Etat"*. Les enjeux sur la logistique et le fret sont bien partagés, il reste en collaboration avec les services de l'Etat à préciser les sites figurant sur les cartes, certains sites sont à ajouter ou à déplacer, d'autres demandes relèvent d'incompréhensions sur l'identification des sites. Les premières réponses figurent dans les demandes par départements ci-dessous.

L'OR 121 sera précisée, de même que les enjeux autour de l'axe Seine et du canal Seine Nord Europe.

Remarques de l'Etat sur le réseau de transport et de distribution d'électricité :

L'Etat estime qu'il conviendrait de créer une OR spécifique relative à l'encadrement de l'urbanisation à proximité des lignes à très haute tension.

Par ailleurs, au regard des informations apportées dans l'évaluation environnementale stratégique sur les composantes de l'enveloppe régionale de transition environnementale, celle-ci est insuffisante (14 ha sont manquants) pour le développement des postes sources nécessaires au fonctionnement régional.

De même, les ouvrages de transport d'énergie (qui ne sont pas des ouvrages de production ou de distribution) doivent être inclus dans l'enveloppe régionale de transition environnementale. Une clarification doit également être apportée aux exceptions de l'OR 13 en visant spécifiquement les ouvrages et installations nécessaires au transport et à la



distribution d'énergie, les exceptions actuelles (infrastructures et stations électriques) ne sécurisant pas le développement des postes sources.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ Sur l'encadrement de l'urbanisation à proximité des lignes à très haute tension, l'OR 51 avait déjà été modifiée en vue de l'arrêt du projet de SDRIF-E pour intégrer cette question. Ainsi, cette orientation réglementaire prévoit notamment de s'assurer que l'urbanisation autour des services urbains permette le fonctionnement, la maintenance et la sécurité de ces services et dans ce cadre, il est prévu explicitement que « *Les lignes de transport d'électricité à très haute tension font l'objet d'une vigilance particulière. En particulier, l'urbanisation et la transformation des bâtiments à proximité des lignes du réseau stratégique ne doivent pas mettre en péril le fonctionnement, la maintenance et la sécurité du réseau électrique* ».
- ✓ S'agissant de l'enveloppe régionale de transition environnementale, il convient tout d'abord de rappeler que celle-ci est globalement estimée à 1357 ha de capacités d'urbanisation mutualisées à l'échelle régionale. Cette enveloppe peut être mobilisée pour une liste d'installations et d'équipements précisés à l'OR 89, parmi lesquels figurent les équipements et installations associés à la production et à la distribution d'énergie, dont les réseaux électriques. Comme le précise l'évaluation environnementale, « *l'enveloppe liée à la transition environnementale est élaborée sur la base de l'estimation des besoins fonciers pour le développement d'un ensemble d'installations diversifiées. Si ces estimations ont été faites de façon fine dans le cadre de l'évaluation environnementale pour chaque type d'installation, l'enveloppe affichée dans les orientations réglementaires du SDRIF-E reste décloisonnée, afin de tenir compte des incertitudes concernant le développement des énergies renouvelables et de l'économie circulaire à horizon de 20 ans* ». S'il s'avère que 14 hectares manquent à l'estimation, le chiffre peut être ajusté dans le détail rapporté dans le rapport environnemental, sans nécessairement remettre en cause l'estimation globale de l'enveloppe dédiée à la transition environnementale.
- ✓ S'agissant des ouvrages de transport d'énergie, la Région étudiera les consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation susceptible d'être générés par ces ouvrages, et les rajoutera le cas échéant à l'OR 89.
- ✓ S'agissant de l'ajout de la mention des ouvrages et installations nécessaires au transport et à la distribution d'énergie parmi les exceptions de l'OR 13 pouvant être autorisées au sein des espaces agricoles, il n'est pas nécessaire dans la mesure où ces ouvrages et installations sont d'ores-et-déjà couverts par l'exception « e » visant le passage des infrastructures respectant certaines conditions (incluant la voirie, mais aussi les réseaux d'énergie).

Remarques de l'Etat sur des orientations trop précises ou ne relevant pas du champ du SDRIF :

Certaines orientations, par leur degré de précision ou parce qu'elles ne rentrent pas dans le cadre de ce que le SDRIF est habilité à encadrer, méritent d'être supprimées ou modifiées.

**L'OR 8** précise que Les nouvelles urbanisations en limite des espaces agricoles intègrent dans leur emprise une lisière non bâtie suffisamment large (de l'ordre de 5 mètres minimum) permettant de constituer un espace de transition. Le degré de précision de la règle avec cette bande de 5 mètres n'apparaît pas adapté à l'échelle du SDRIF, et limite très fortement la marge d'appréciation laissée aux SCoT et aux PLU(i) pour décliner l'orientation. Cela pourrait conduire à méconnaître la place respective du SDRIF et des documents d'urbanisme,

lesquels sont soumis à une obligation de compatibilité avec le SDRIF et non de conformité à celui-ci.

**L'OR 60** relative à la préservation et à la re mobilisation du parc résidentiel existant précise le moyen suivant : 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. Bien que cet enjeu soit prégnant en Île-de-France et mérite d'être exprimé dans le projet d'aménagement régional, il ne peut faire l'objet d'une orientation réglementaire rédigée ainsi. En effet, les locations touristiques de courte durée, encadrées par les dispositions du code de la construction et de l'habitation et celles du code du tourisme, ne constituent pas une sous-destination que le code de l'urbanisme permet aux PLU(i) d'encadrer ; en cela, elles ne rentrent pas dans le cadre des sujets que la partie réglementaire du SDRIF peut traiter.

**L'OR 112** prévoit la compensation de l'artificialisation engendrée par les projets de nouveaux équipements commerciaux d'une surface de vente supérieure à 2000 m<sup>2</sup> en extension urbaine. Le SDRIF ne peut instaurer un tel mécanisme. D'une part, le code du commerce prévoit déjà des dispositions en matière d'ouverture d'un équipement commercial avec des modalités très précises de compensation (article L752-6). D'autre part, le SDRIF n'est pas directement opposable aux autorisations d'exploitation commerciale. En outre, l'OR prévoyant une systématisation de la compensation de l'artificialisation engendrée par ces projets, l'intention initiale de la disposition pourrait être mal comprise. La limitation du photovoltaïque au sol dans les espaces naturels et forestiers aux seuls espaces naturels très dégradés (OR 18) est à revoir, en cohérence avec la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables et ses décrets d'application.

**L'OR 62** porte sur le confort d'été dans la conception des bâtiments et fait référence à l'agencement. Ce terme peut renvoyer à des dispositions prévues par une autre législation, notamment celle du code de la construction et de l'habitation. Il paraît utile de rap peler que le Conseil d'État a jugé qu'aucune disposition législative ou réglementaire ne permet de fonder légalement l'édiction par le plan d'une prescription qui régit l'agence ment intérieur des bâtiments d'habitation (CE 3/5 SSR, 9 juillet 1997, Commune de Megève, n° 146061, A). En revanche, le PLU peut réglementer l'agencement des abords ou prévoir une orientation des bâtiments adaptée, par exemple dans un objectif d'adaptation au changement climatique et de prise en compte des enjeux liés à la santé. Une reformulation de l'OR est souhaitable

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La rédaction de l'OR 8 est issue du travail de concertation entrepris pendant près d'un an et demi par la Région. Il s'agit de mettre au débat une mesure qui vise à faciliter la cohabitation entre les différents usages et les différents habitants au sein des espaces ruraux. A un moment où notre souveraineté alimentaire et la protection de notre agriculture sont des enjeux majeurs pour l'indépendance de notre pays, cette mesure est à la fois portée par les agriculteurs car elle protège les espaces agricoles mais aussi par les élus locaux car elle renforce le vivre ensemble.

Les élus du conseil régionaux ont porté cette disposition contenue dans l'OR 60 afin de mieux encadrer les locations touristiques de courte durée dont le développement contribue à aggraver la crise du logement en Île-de-France en privant des familles franciliennes de locations accessibles. Cette mesure a d'ailleurs rencontré un fort assentiment auprès de tous les groupes du conseil régional. Il reviendra au Conseil d'Etat de vérifier la conformité de cette mesure que l'Etat pourrait également reprendre à son compte dans le cadre de l'élaboration du SRHH.

L'OR 112 s'inscrit dans la même perspective volontariste de l'exécutif régional de donner une réelle portée environnementale au nouveau document de planification de la région

francilienne. En effet, la question de la reconversion des surfaces commerciales est essentielle et il convient d'éviter, autant que possible, toute nouvelle artificialisation dédiée à ces usages. Il reviendra au Conseil d'Etat d'examiner cette OR au regard de l'ensemble du dispositif réglementaire en vigueur.

La rédaction de l'OR 18 est en cours d'examen par les services de la Région. Il s'agira de trouver la meilleure rédaction possible afin de concilier la nécessité de produire des ENR mais également de protéger les terres agricoles et les espaces naturels franciliens.

L'OR 62 a pour ambition de donner un cadre adapté aux collectivités franciliennes afin de lutter au mieux contre les conséquences du réchauffement climatique et notamment les îlots de chaleurs urbains. Cette mesure ne vise pas à obliger mais au contraire à inciter au développement de bonnes pratiques. Ainsi, cette OR semble se conformer au périmètre prévu par la loi pour le SDRIF-E.

Pour l'ensemble de ces remarques des services de l'Etat, la Région se tiendra à la disposition du Conseil d'Etat qui sera amené à trancher sur ce qui relève ou non du SDRIF-E.

Remarques de l'Etat sur des difficultés de mise en œuvre de nature à fragiliser les documents d'urbanisme locaux :

La traduction réglementaire de certaines orientations dans les documents d'urbanisme locaux soulève des questions en termes d'applicabilité. Leur inscription dans les SCoT, PLU(i) ou cartes communales pourrait ainsi les fragiliser.

On peut ainsi s'interroger sur la capacité des documents d'urbanisme locaux à traiter des dépôts sauvages (OR 52), de la mutualisation des parcs de stationnement existants (OR 40), du développement des services interentreprises (OR 97) ou encore du maintien des capacités d'accueil du trafic des plateformes aéroportuaires (OR 143).

Enfin, l'OR 9 prévoit l'identification d'une trame noire par les documents d'urbanisme. Il convient de souligner que les nuisances visuelles et lumineuses ne peuvent être traitées que de façon limitée par un PLU(i) ou une carte communale, par exemple à travers une orientation d'aménagement et de programmation.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le SDRIF-E n'est pas simplement un document technique qui consisterait à décliner pour la Région des dispositions déjà prévues par la loi. C'est un document politique qui propose une vision de l'avenir du territoire francilien et les modalités de mise en œuvre de cette vision.

Aucune des OR citées par les services de l'Etat ne comporte de formulations qui tendraient à les rendre obligatoires. Encore une fois, il s'agit d'inciter les collectivités à produire des documents d'urbanisme locaux ambitieux en disposant avec le SDRIF-E d'un référentiel de haute qualité.

Il reviendra au Conseil d'Etat de trancher sur ces questions.

Remarques de l'Etat sur la mise en conformité avec les lois postérieures à l'arrête du SDRIF :

La loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux prévoit des dispositions que le SDRIF adopté devra prendre en compte. Le porter à connaissance complémentaire transmis le 30 octobre 2023 rappelle les principales dispositions susceptibles d'impacter le SDRIF, en particulier celles prévues aux articles 3 (projets d'envergure nationale et européenne), 4 (garantie communale) et 7 (prise en compte de la renaturation sur la décennie 2021-2031)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Afin d'être en conformité avec la loi du 20 juillet 2023, le projet de SDRIF-E sera modifié pour tenir compte des projets d'envergure nationale et européenne, étendre la garantie

communale à l'ensemble des communes franciliennes et intégrer la possibilité de prendre en compte la renaturation dès 2021.

Remarques de l'Etat sur le risque d'inondation :

Dans l'objectif d'apporter l'information la plus protectrice pour les populations, il convient de revoir la représentation du risque inondation sur les cartes en retenant l'enveloppe la plus contraignante entre PPRI et ZIP du scénario 1.15. De plus, la source des données doit être précisée en légende pour lever toute ambiguïté sur l'articulation avec les périmètres réglementaires des PPRI. D'autre part, il convient de nuancer l'affirmation les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement sont identifiées, celles-ci ne reflétant que le niveau actuel de connaissance du risque selon les critères retenus dans le SDRIF. Or, les prescriptions de l'OR 31 ont vocation à s'appliquer à toute zone inondable identifiée localement. Ainsi, il est souhaitable de préciser que l'aplat identifie les principales zones ... et de renvoyer à l'échelle locale le soin de les préciser et de les compléter le cas échéant

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La représentation des zones potentiellement inondables intègrera le zonage PPRI, là où il ne figure pas encore (Paris). Les données sur lesquelles repose la définition des zones potentiellement inondables sont précisées dans le projet d'aménagement régional (p. 37) et dans l'explication des motifs ayant conduit aux choix du SDRIF-E, qui figure dans le fascicule de l'évaluation environnementale stratégique (p. 193).

Remarques de l'Etat sur la sobriété foncière et la lutte contre l'artificialisation des sols :

La loi climat et résilience a été complétée par la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux. Le projet de SDRIF doit évoluer en conséquence (voir partie Fragilités juridiques titre 3 Mise en conformité avec les lois postérieures à l'arrêt du SDRIF), en particulier s'agissant de sa trajectoire de sobriété foncière. La trajectoire proposée devra notamment prendre en considération la liste des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur dès qu'elle sera arrêtée. Les dispositions relatives à la garantie communale devront également être prises en compte.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Afin d'être en conformité avec la loi du 20 juillet 2023, le projet de SDRIF-E sera modifié pour tenir compte des projets d'envergure nationale et européenne, étendre la garantie communale à l'ensemble des communes franciliennes et intégrer la possibilité de prendre en compte la renaturation dès 2021.

**Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes de Paris :**

L'escale du Port de Debilly, site multimodal à enjeux, n'apparaît pas. Le projet d'ITE Hébert est manquant, ainsi que le site de Chapelle international. Certains sites portuaires urbains sont à inclure (Invalides, Conférence, Debilly, La Gare, Suffren). La pertinence de l'inscription d'un site multimodal dans le secteur du canal Saint-Denis pose question. En effet, aucun site logistique n'est opérationnel sur le secteur. Mais à proximité immédiate, il y a aujourd'hui le garage de la préfecture de police. Le projet de relocalisation sur un seul site de ces garages aurait dû permettre la libération de la parcelle. Toutefois, les sites proposés ne répondent pas aux besoins de la préfecture de police. Il est ainsi envisagé le maintien des garages sur le site. Le SDRIF ne doit pas compromettre ce projet de la préfecture de police.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Plusieurs ports cités n'ont pas été représentés dans la version arrêtée du SDRIF-E, car il s'agit de quais à vocation essentiellement touristique, or les pictogrammes visent à préserver ou

développer les installations de fret. L'évolution de la vocation de l'usage de ces quais peut être posée.

Plusieurs autres sites relèvent d'incompréhensions (problème d'identification des sites). Des réunions techniques avec les services de l'Etat ont permis de lever ces points. Le projet du canal Saint Denis et l'évolution du garage de police de la préfecture sont compatibles avec le maintien des sites multimodaux sur la carte du SDRIF-E.

### **Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes de Seine et Marne :**

Le projet de construction d'un établissement pénitentiaire de 1000 places sur la commune de Crisenoy nécessite l'urbanisation de 25 ha.

Le secteur d'urbanisation préférentielle en permettant la réalisation doit être décalé à l'est, au niveau de la localisation identifiée par le carré bleu sur la carte ci-contre. En outre, les capacités d'urbanisation accordées sur la commune de Crisenoy ne permettent pas d'assurer la création de la voirie de desserte commune à la future ZAC et à l'établissement pénitentiaire. Elles doivent être accrues de 5 ha.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La demande est en cours d'instruction par les services de la Région. Le déplacement de la pastille ne semble pas poser de problème. En revanche, la demande de capacité d'extension urbaine supplémentaire doit être analysée plus en détail.

Projets portés par l'EPA Marne et l'EPA France :

#### Secteur Disney

L'ajout d'une pastille de 10 ha apparaît nécessaire sur le site de la ZAC des Gassets, actuellement en cours de refonte dans le cadre des échanges relatifs à l'élaboration de la phase V d'aménagement du secteur Disney.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

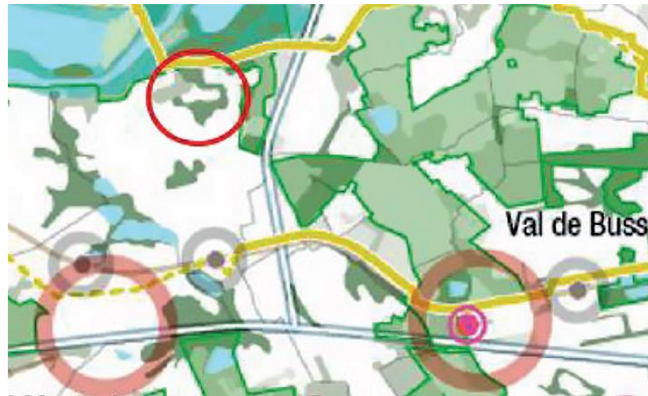
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### Torcy

Le site de la ZAC des Coteaux de la Marne correspond à un ancien camping, ayant perdu tout usage depuis de nombreuses années. Il ne constitue donc pas un espace vert ou de loisirs existant, mais bien une friche en reconversion dans le cadre de la création d'un quartier de logements intégrés à une végétation abondante.

En ce sens, l'aplat indiquant la présence d'un espace vert ou de loisirs à pérenniser mérite d'être modifié en concordance avec la réalité du terrain pour ne pas compromettre le projet.

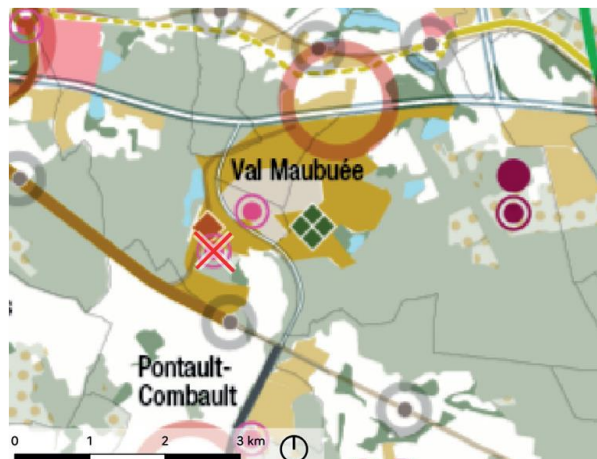


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le périmètre de l'espace vert et de loisirs sera repris pour mieux correspondre à la réalité actuelle du terrain.

**OIN du Val Maubuée**

À Émerainville, les pastilles affectées à cette OIN dépassent les besoins liés à l'urbanisation prévue. Il conviendrait donc de supprimer la pastille de 10 ha sur le site de la Plaine Nord à Émerainville (indiquée en rouge ci-dessous), sur lequel un projet d'agriculture biologique est actuellement développé avec l'EPA Marne.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

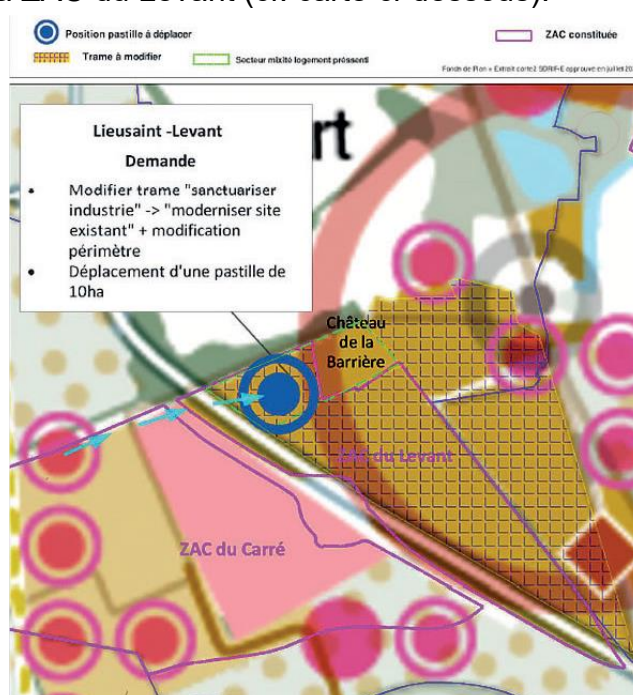
- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

**ZAC Carré Sénart et ZAC du Levant à Lieusaint**

Les sites du Carré Sénart et de la ZAC du Levant sont identifiés comme sites d'activité d'intérêt régional, ce qui est incompatible avec les forts enjeux de réintroduction de

logements et de mixité fonctionnelle sur ces sites. Ainsi, les aplats sites d'activité d'intérêt régional sont à supprimer à l'échelle de ces ZAC.

En outre, il convient de déplacer une pastille de 10 ha depuis le nord de la ZAC du Carré vers la partie nord de la ZAC du Levant (cf. carte ci-dessous).



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La pastille sera effectivement déplacée comme demandé par l'Etat et la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart.

Les ZAC du Levant et du Carré Sénart sont actuellement identifiées par le SDRIF-E:

- pour la première en site économique d'intérêt régional,
- pour la deuxième en site à moderniser et requalifier, en partie économique et en partie commercial.

La région étudiera l'ajustement éventuel de ces classements, en prenant en compte les demandes des différents acteurs.

Mobilité logistique :

Les ports de Melun et de Bray-sur-Seine doivent être ajoutés à l'armature logistique régionale. De même, les plateformes de Moissy-Cramayel et de Montereau-Fault-Yonne doivent être identifiées comme plateformes multimodales à développer.

L'ITE de Savigny-le-Temple est à repérer en lien avec l'OR 121.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les compléments demandés par l'Etat seront pris en compte, sauf cas d'incompréhension ou de mauvaise identification des sites.

### **Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes des Yvelines :**

OIN Paris Saclay :

Le SDRIF doit permettre le développement du campus urbain et l'atteinte des objectifs majeurs de l'OIN du plateau de Saclay en adéquation avec ceux du Grand Paris, notamment en matière de mixité fonctionnelle et d'intensité urbaine.

Ainsi, les aplats « sites d'activité d'intérêt régional » dont les « développements résidentiels limités » sont incompatibles avec la mixité fonctionnelle des opérations prévues, sont à supprimer à l'échelle de la ZAC Satory Ouest et du secteur Freyssinet Trappes.

Il est également nécessaire de retirer de « l'armature verte à sanctuariser » les 15 ha de la ZAC de Guyancourt qu'il est prévu d'urbaniser (hachuré rouge).

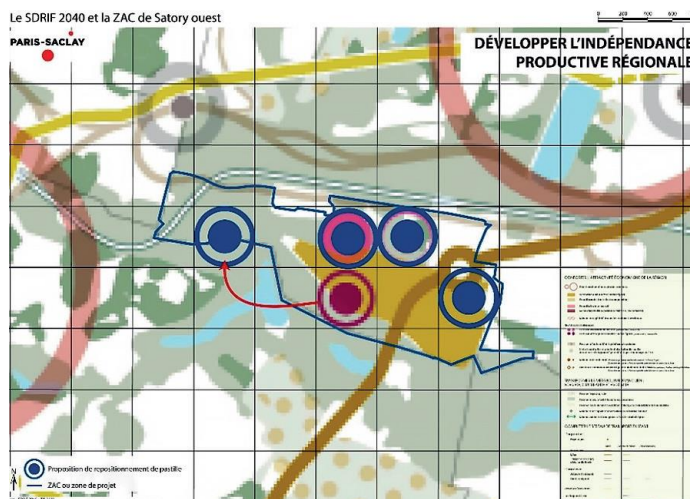


En outre, la position des capacités d'urbanisation préférentielle sur certains secteurs est à revoir (position souhaitable en bleu).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région prévoit effectivement de supprimer l'armature verte à sanctuariser sur la ZAC de Guyancourt. La région supprimera ou réduira les périmètres des sites d'activité d'intérêt régional sur la ZAC Satory Ouest et le secteur Freyssinet Trappes, pour en exclure les secteurs de développement résidentiel ou mixte.

ZAC Satory :



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

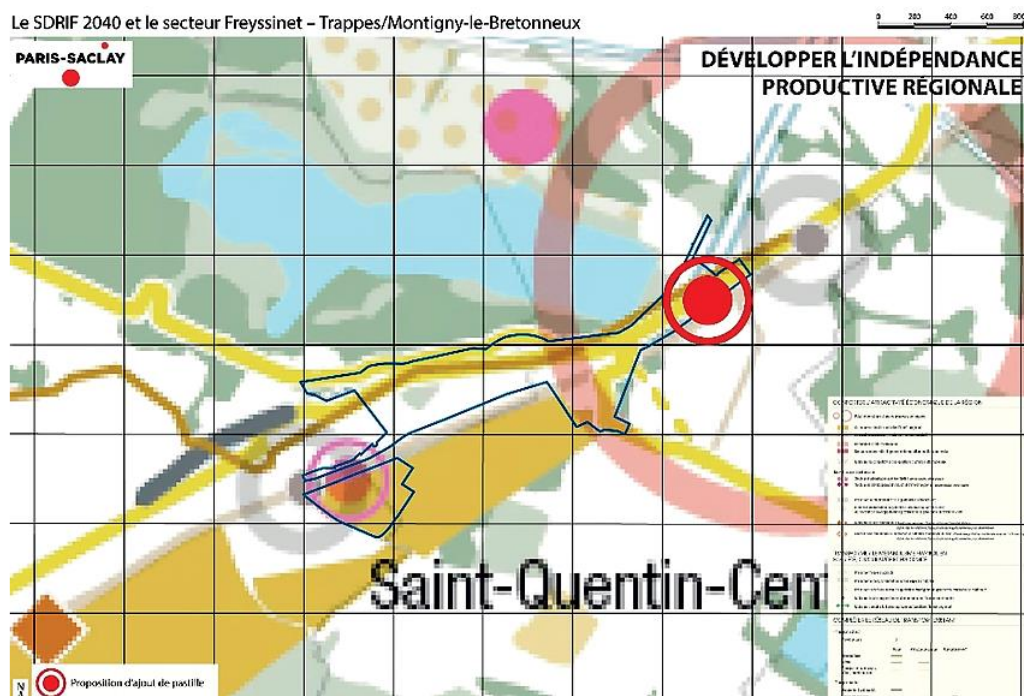
Les pastilles seront relocalisées, la nouvelle répartition correspondant mieux aux secteurs de projet, donc aucun n'impacte la forêt domaniale, mitoyenne de la ZAC.

Secteur Freyssinet-Trappes/Montigny-le-Bretonneux :



Le projet se déploie entre les deux pôles gares de Montigny et Trappes ; 6,4ha sont destinés à être développés sur la commune de Montigny-le-Bretonneux qui constitue une polarité au sens du SDRIF (potentiel non cartographié de 15 ha).

Il convient d'ajouter une demi-pastille (celle supprimée du secteur du Christ de Saclay (cf.ci-après).



Enfin, la délimitation de plusieurs aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisir », « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » et « Préserver l'espace agricole » est incohérente avec la réalité du terrain.

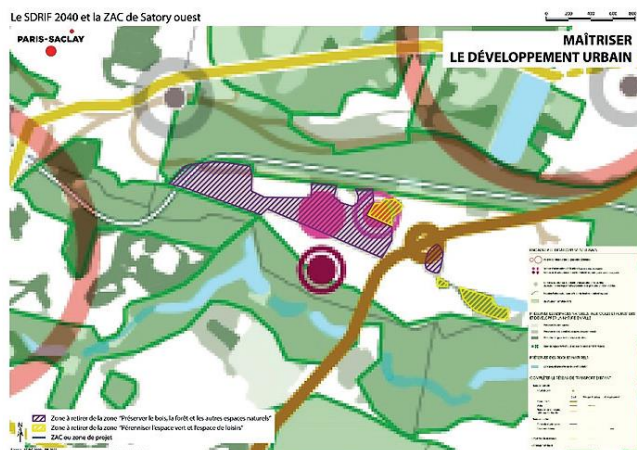
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La demande concerne l'ajout d'une demi-pastille sur le secteur Trappes-Freyssinet (en lien avec la suppression d'une autre demi-pastille sur le Christ de Saclay). La Région étudiera cette demande au regard de la sensibilité du site vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

La Région examinera les demandes de rectification des aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisir », « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » et « Préserver l'espace agricole », en lien avec l'occupation réelle des terrains en 2021 (année de référence) et l'échelle de

ZAC Satory Ouest :

À la suite de la suppression de « l'armature verte à sanctuariser », une partie des pistes d'essais actuelles et futures est concernée par un aplat « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » à supprimer ainsi qu'une zone au sud-est de la gare où un aplat a été ajouté ; au nord-ouest de la gare et à l'est, les aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » sont à supprimer (cf. carte ci-dessous).



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » seront supprimés car ils ne correspondent effectivement pas à des espaces verts ou de loisirs ouverts au public.

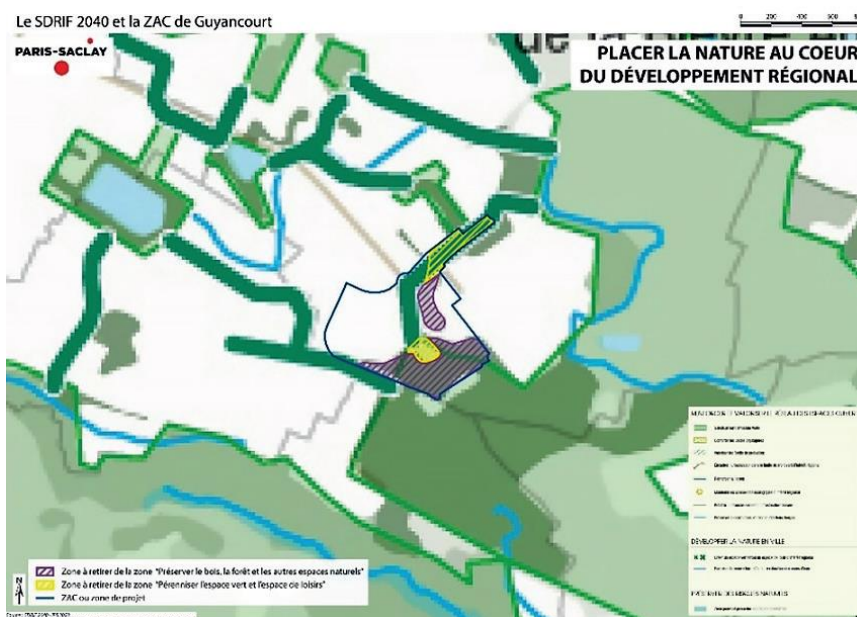
La Région étudiera la demande de suppression de l'aplat « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » en lien avec le classement des parcelles concernées au MOS 2021.

La Région a pris note de l'implantation de pistes d'essai, actuelles et futures, sur ces parcelles : c'est pourquoi des pastilles d'urbanisation y sont positionnées (voir question ci-après relative aux pastilles).

ZAC de Guyancourt - Saint-Quentin :

Des secteurs au nord, au centre et au sud de la ZAC ayant vocation à être développés dans le cadre du projet d'aménagement sont concernés par des aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisir » et « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels », qu'il convient de supprimer (cf. carte ci-dessous).

Au sud, l'aplat « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » ne correspond pas à la réalité du terrain : il couvre une superficie d'environ 19 ha, dont 3,3 ha correspondent à l'emprise d'un parking, 1,4 ha à l'emprise d'un bâtiment du Technocentre Renault et de son parking et 6 ha à la voirie, soit au total environ 11 ha ; les espaces verts représentent quant à eux une emprise d'environ 8 ha.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

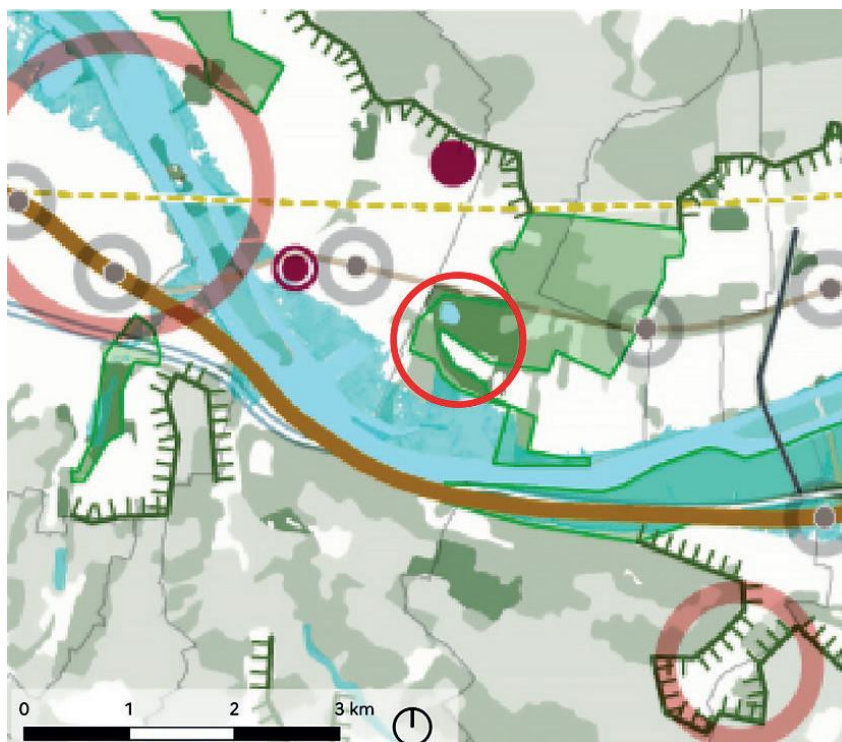
Sur la ZAC de Guyancourt, la Région prévoit effectivement de supprimer l'armature verte à sanctuariser, ainsi que l'aplat « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs », qui ne correspond effectivement pas à l'usage observé sur le site.

Armature verte à sanctuariser :

La plateforme multimodale de Limay est stratégique pour la logistique des matériaux de construction de la région (acheminement par le train et distribution par la voie d'eau), le traitement et la valorisation des déchets et la logistique de la grande distribution.

L'arrivée d'Eole en gare de Mantes-la-Jolie va rendre impossible l'utilisation de l'accès ferroviaire actuel de la plateforme portuaire.

La seule alternative, actuellement à l'étude, est de reprendre la desserte ferroviaire de l'ancienne centrale électrique pour créer un accès par l'ouest à la plateforme portuaire, ce qui nécessite une adaptation et une réduction de l'armature verte à sanctuariser dans la zone ci-dessous afin de permettre cet accès ferroviaire futur (suppression de la partie cerclée de rouge).



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'armature verte n'empêche pas le passage des infrastructures de transport ou de fret.

### **Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes de l'Essonne :**

OIN Paris Saclay :

Le SDRIF doit permettre le développement du campus urbain et l'atteinte des objectifs majeurs de l'OIN du plateau de Saclay, en adéquation avec ceux du Grand Paris, notamment en matière de mixité fonctionnelle et d'intensité urbaine.

Ainsi, les aplats « sites d'activité d'intérêt régional » dont les « développements résidentiels limités » sont incompatibles avec la mixité fonctionnelle des opérations prévues, sont à supprimer à l'échelle des ZAC et secteurs de projets suivants :

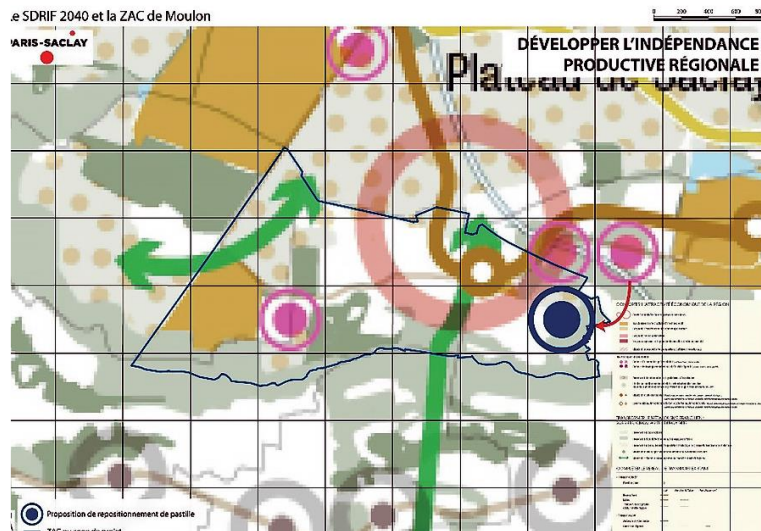
- ZAC du Moulon,

- ZAC du Quartier de l'École Polytechnique,
- La Bonde.

En outre, la position des capacités d'urbanisation préférentielle sur certains secteurs est à revoir (position souhaitable en bleu) :

Zac du Moulon et ZAC de Corbeville :

Il convient de déplacer la demi-pastille de la ZAC de Corbeville dans le périmètre de celle du Moulon.



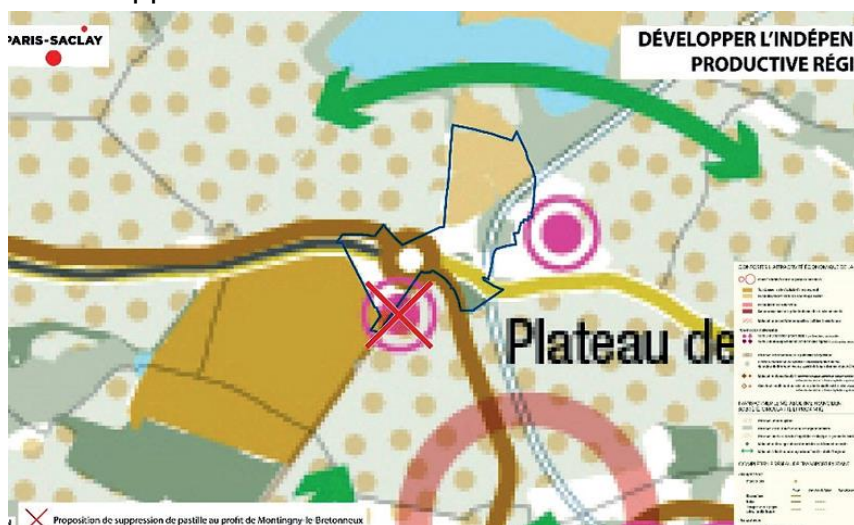
**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région étudiera la demande de déplacement de la demi-pastille au regard des éléments connus de programmation urbaine, de la sensibilité du site vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

La région supprimera ou réduira les périmètres des sites d'activité d'intérêt régional sur les ZAC du Moulon, du Quartier de l'Ecole Polytechnique et de la Bonde, pour en exclure les secteurs mixtes ou résidentiels : ne seront conservés que les parties en activités économiques.

Christ de Saclay :

La demi-pastille est à supprimer.



La délimitation de plusieurs aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisir », « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » et « Préserver l'espace agricole » est incohérente avec la réalité du terrain.

Des secteurs à l'est et au sud du secteur du Christ de Saclay sont concernés par des aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » à supprimer. Cette disposition et l'aplat ne correspondent pas à la réalité du terrain : à l'est, le secteur est déjà urbanisé et, au sud, il s'agit de délaissés autoroutiers.

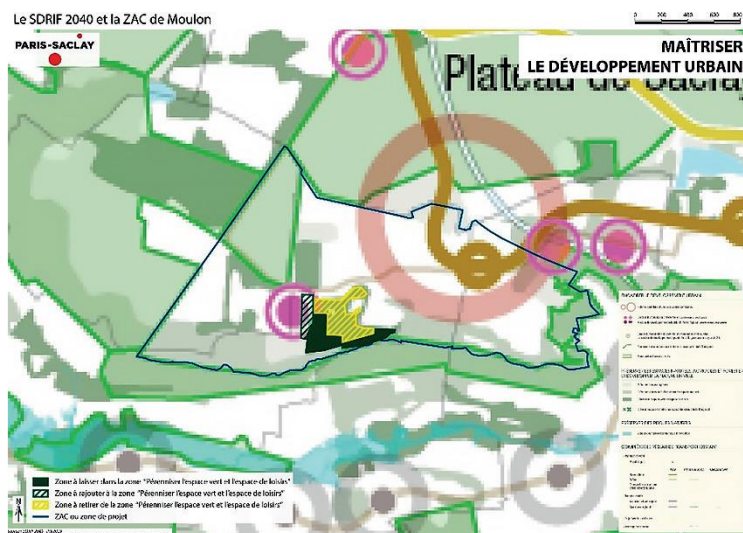
#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région prend bonne note que le projet porté sur le Christ de Saclay se déploie sur des espaces urbanisés. La demi-pastille pourra donc y être supprimée.

La région corrigera également les aplats erronés, et notamment celui relatif aux espaces verts et de loisirs, qui recouvre actuellement des espaces ne correspondant pas à cette catégorie.

Zac du Moulon :

Une grande partie du secteur sud-ouest prévu à l'urbanisation est comprise dans un aplat vert « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs », la taille de cet aplat est à réduire (cf. carte ci-dessous).



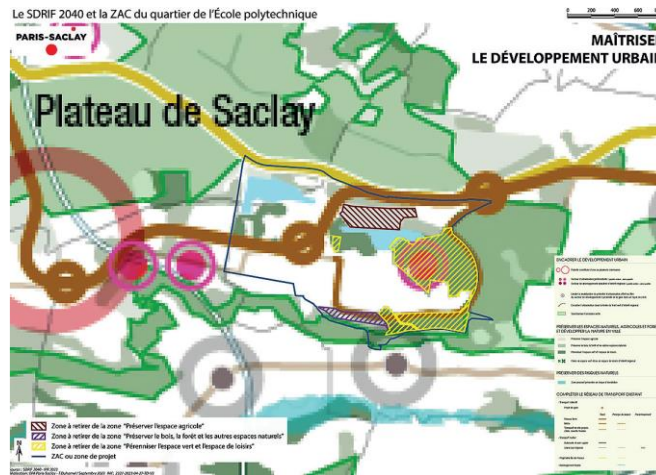
#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région ajustera cet aplat « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » au regard de l'usage réel des terrains.

Zac du quartier de l'école polytechnique :

La ZAC est concernée par des aplats « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs », alors que le secteur a vocation à être urbanisé dans le cadre du projet d'aménagement. Il est demandé de supprimer l'aplat vert correspondant à cette disposition (voir carte ci-dessous).

En effet, cette disposition ne correspond pas à la réalité du terrain : au sud, la zone comprend des logements existants et, à l'est, le practice de golf n'existe plus et les espaces verts ne sont pas ouverts au public.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région réduira voire supprimera l'aplat « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » au regard de l'usage observé des terrains

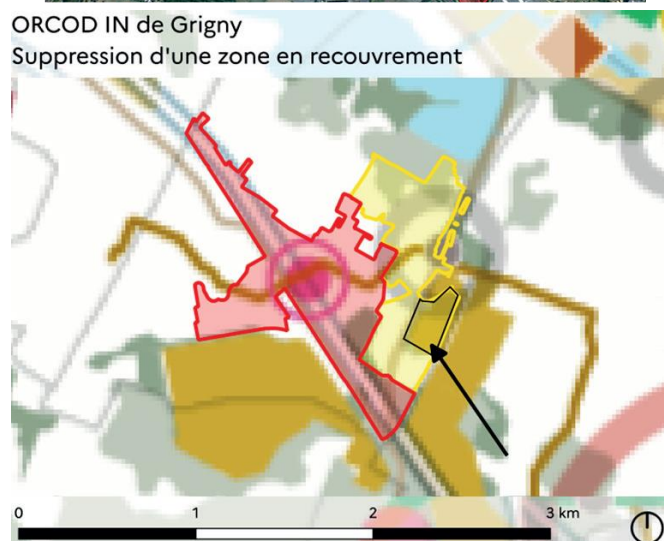
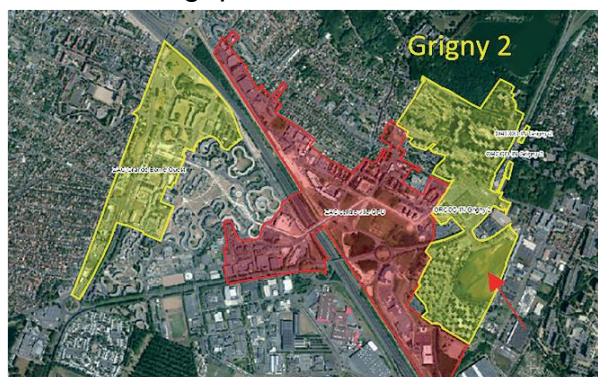
**ORCOD-IN de Grigny :**

L'identification du site de La Folie à Grigny en « site d'activité d'intérêt régional » et placé sous aplat « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » est en contradiction avec l'ORCOD-IN qui y prévoit la production de 200 logements.

Les aplats couvrent de surcroît le cœur de ville à dominante logements et commerces.

Ils doivent donc être supprimés sur ce secteur (voir partie fléchée ci-dessous).

Le positionnement de la liaison écologique localisée sur ce secteur est à revoir.



Extrait cartographie SDRIF-E : Développer l'indépendance productive régionale

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La région réduira le site d'activité d'intérêt régional de Grigny, afin qu'il ne déborde plus sur l'ORCOD-IN.

#### **OIN Sénart :**

Secteur « Croix breton » sur la commune de Tigery :

Ce secteur de développement, qui vise à produire du logement (notamment social pour assurer le « décarencement » de la commune) et un collège, vient dans le prolongement du parc récemment livré de la ZAC du Plessis, qui dispose déjà d'une pastille de 10 hectares. Il est demandé de décaler l'armature verte à sanctuariser vers l'Est afin de libérer le secteur croix breton (partie en rouge ci-dessous) et d'ajouter une pastille de 10 hectares.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

La demande d'ajout d'une pastille de 10 ha sur le secteur « Croix breton » doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### **PPA Cœurs urbains rive gauche :**

L'armature verte à sanctuariser sur le site Bobin est en opposition avec la volonté portée dans le PPA Cœurs urbains rive gauche de positionner le FC Fleury et la FFA (des équipements sportifs) sur la plaine de la Garenne. Sur le secteur LU, l'aplat « site d'activités d'intérêt régional » ne doit pas compromettre l'implantation de logements en lien avec le développement de la desserte.



*Périmètre de la prise d'initiative*

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

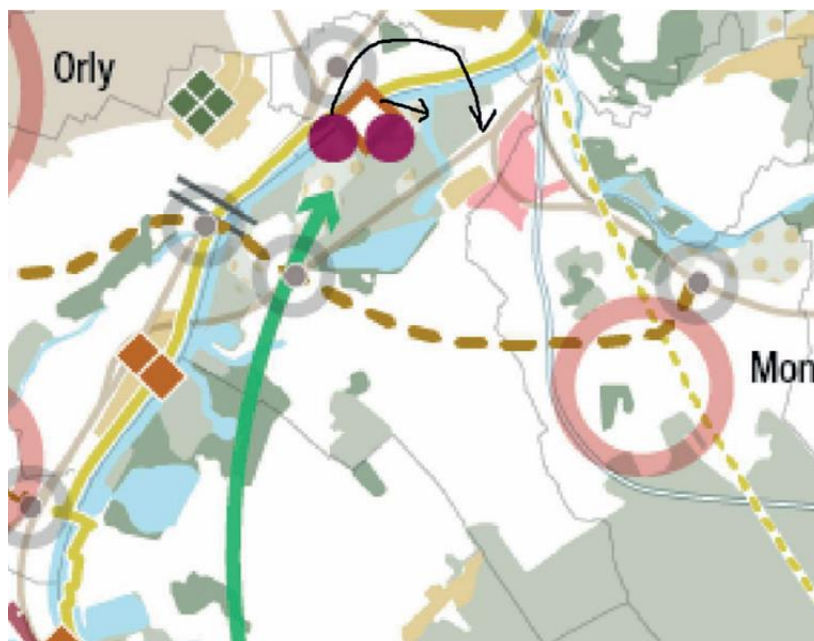
Le site Bobin n'étant pas sous armature verte à sanctuariser, le SDRIF-E ne bloque pas le projet du FC Fleury et de la FFA sur la plaine de la Garenne.

Les services de la Région sont en attente d'informations complémentaires sur le secteur LU, pour ajuster le cas échéant le périmètre du site d'activités d'intérêt régional.

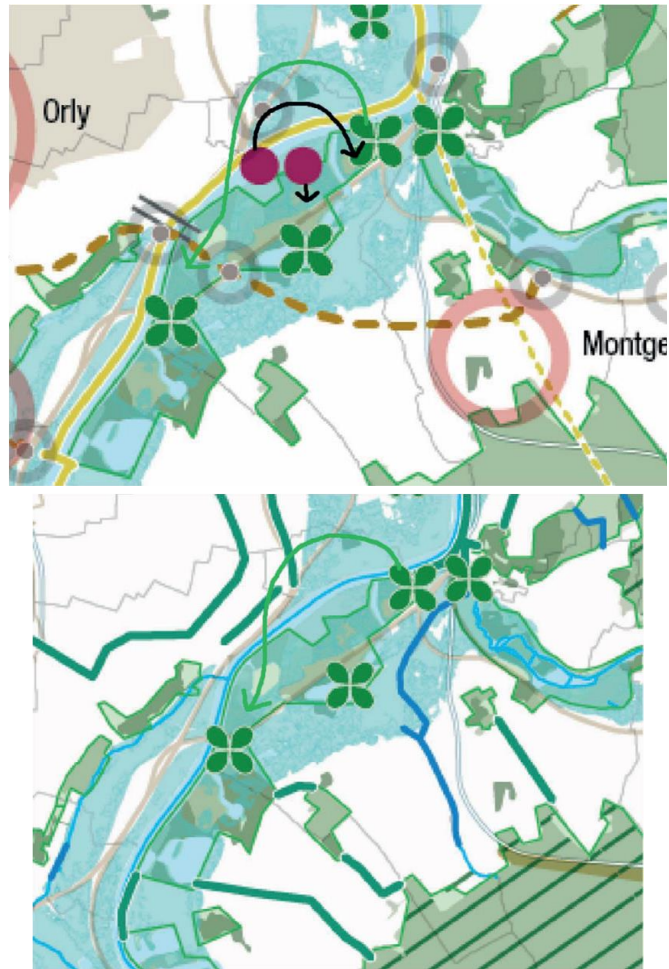
**Mobilité et logistique :**

Afin de permettre le projet portuaire multimodal porté par Haropa sur le site de Vigneux-sur-Seine, qui s'inscrit dans une stratégie de transition écologique du fret par le report modal du transport de marchandises vers le fleuve et qui poursuit un objectif vertueux d'amélioration d'une desserte portuaire à des fins logistiques aujourd'hui trop fragiles en Seine amont, et est indiqué sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale », il est nécessaire, d'une part, de décaler les deux pastilles de développement industriel et le site multimodal à créer (cf. schémas ci-dessous) et, d'autre part, d'ajuster en cohérence l'armature verte à sanctuariser et de décaler un espace vert ou de loisir à créer.

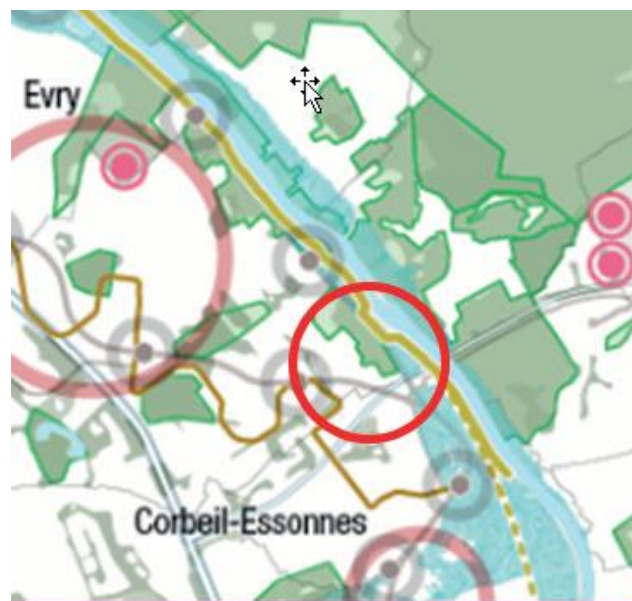
Le développement de ce projet sera conditionné à l'amélioration de la desserte multimodale du site.







Le port d'Évry, d'une surface d'environ 4,5 ha, est totalement couvert par l'armature verte à sanctuariser dans le projet arrêté, y compris le terrain de la ville d'une surface de 3,5 ha devant accueillir son extension. Il convient d'ajuster le périmètre de l'armature verte et de déplacer le losange « potentiel multimodal à développer » sur le site d'Évry au lieu du site de l'Apport-Paris, situé plus au sud, et de modifier le losange existant sur Évry en plateforme portuaire.





Enfin, il convient de faire figurer la gare de fret en projet sur Palaiseau, transférée de Massy.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet de port à Vigneux-sur-Seine et le projet d'extension du port d'Evry présentent un intérêt environnemental évident en permettant le développement du fret fluvial.

Cependant, ces projets doivent être examinés avec soin car ils conduiraient à artificialiser des zones particulièrement sensibles et riches du point de vue de la biodiversité et signalées au SRCE.

Ces demandes de l'Etat rencontrent par ailleurs une forte opposition des habitants qu'il convient de prendre en compte sérieusement. Cette opposition des habitants est d'ailleurs fortement relayée par certains élus locaux comme le montre le vœu adopté à l'unanimité par le Conseil départemental du Val-de-Marne.

Le maintien des pastilles et leur positionnement doit encore faire l'objet d'échanges techniques avec les services de l'Etat et ceux d'Haropa. En effet, il convient que ces deux acteurs qui portent le projet expriment et assument des demandes claires.

**Liaisons agricoles :**

La liaison agricole ou forestière d'intérêt régional représentée ci-dessous traverse la plateforme de Paris-Orly et devrait être repositionnée.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Cette demande de l'Etat est en cours d'instruction par les services de la Région, en lien avec les acteurs de la profession agricole.

## **Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes des Hauts de Seine :**

### **Mobilité et logistique :**

Le port de Sèvres est à ajouter.

Orlyval est manquant sur les cartes.

Le tracé de principe de la liaison cyclable qui traverse les ports de Nanterre, Gennevilliers, Clichy et Courbevoie est à revoir pour ne pas entrer en conflit avec les activités portuaires.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le port de Sèvres ne figure pas initialement sur la carte du SDRIF-E car sa vocation est touristique. Il pourrait être effectivement ajouté un figuré au SDRIF-E pour développer un usage fret fluvial.

La liaison cyclable qui traverse les ports de Nanterre, Gennevilliers, Clichy et Courbevoie est inscrite sur la carte du SDRIF-E arrêté en principe de liaison. Le tracé n'est donc pas encore définitif, et sera affiné en comité de ligne. La demande est satisfaite.

Pour ce qui concerne Orlyval, une étude est actuellement menée par IDFM concernant l'avenir de l'infrastructure de transport « Orlyval ». Dans l'attente des résultats de cette étude, la Région préfère ne pas indiquer pour l'heure d'ajouts de stations sur cette ligne et/ou de changements d'affectation pour cette infrastructure. En tout état de cause, l'infrastructure existe déjà.

## **Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes de Seine Saint-Denis :**

### **Mobilité et logistique :**

Il serait pertinent de représenter les projets d'ITE au nord de la porte de la Chapelle et à Noisy-le-Sec, sites identifiés comme prioritaires pour le développement de l'armature logistique régionale dans l'étude menée par la DRIEAT en 2023.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

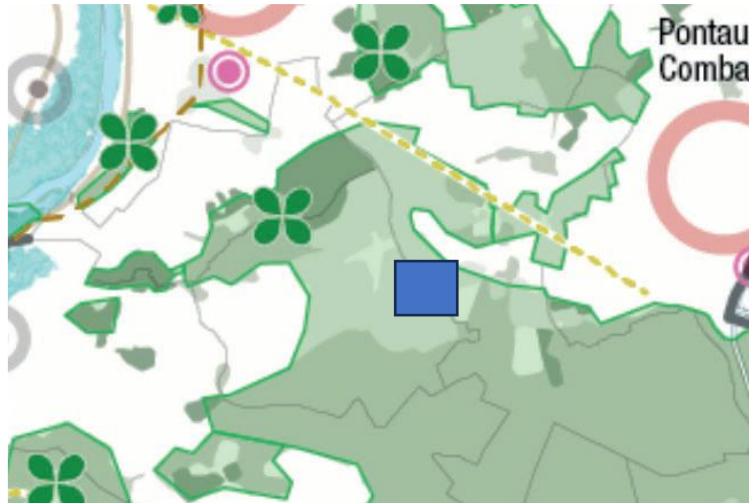
Le site de Noisy-le-Sec figure bien sur les cartographies du SDRIF-E. Le site au nord de la Chapelle n'est plus utilisé et ne doit pas être représenté. La cartographie est complétée par les dispositions de l'OR 121, qui précise explicitement que les ITE non cartographiées sont également préservées. L'objectif de préservation des ITE est partagé par la Région.

## **Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes du Val de Marne :**

### **Etablissement pénitentiaire de Noisieu**

Un projet de construction d'un établissement pénitentiaire de 800 places est prévu sur la commune de Noisieu, au sud de la RD136.

Le SDRIF arrêté ne permet pas le projet. Il est nécessaire de supprimer l'armature verte à sanctuariser et de prévoir une capacité d'urbanisation préférentielle de 25 ha, à la localisation indiquée par le carré bleu sur la carte ci-dessous.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Dans son courrier du 23 janvier 2024 relatif au projet d'arrêté portant sur les PENE, la présidente de Région a rappelé son opposition au projet de prison à Noiseau, compte tenu de l'opposition locale absolument unanime et du coût environnemental beaucoup trop élevé du projet qui viendrait remettre en cause le principe même de ceinture verte.

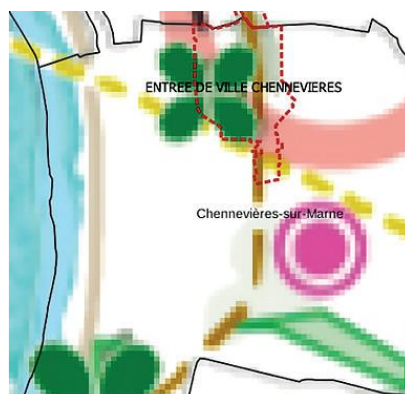
**Projets portés par l'EPA Marne :**

L'armature verte à sanctuariser sur le secteur de l'ex-VDO nécessite d'être redéfinie pour assurer la cohérence avec la réalité du terrain et le projet (notamment à Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne). En outre, le statut des espaces en friches, qui constituent des espaces naturels très dégradés est à réinterroger.

Au regard de la réalité de l'occupation et de leur faible valeur écologique, il convient de ne pas les repérer en espaces naturels ou boisés, afin d'y permettre la mobilisation des potentiels d'extension non cartographiés, notamment ceux associés aux gares.

Afin que la pastille couvre les besoins liés aux projets sur la commune de Chennevières-sur-Marne (entrée de ville nord, extension du centre-ville et mise en valeur du secteur de la Maillarde), il conviendrait de la repositionner vers le nord-ouest.

Toujours dans ce secteur, les contours de l'armature verte à sanctuariser sont à ajuster au regard des projets envisagés.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région étudiera l'ensemble de ces demandes, afin de permettre les projets urbains prévus sur le secteur de l'ex-VDO, tout en préservant au maximum les espaces verts présents, ainsi que les espaces naturels et agricoles relictuels.

Le périmètre de l'armature verte à sanctuariser doit être supprimé à proximité de Bonneuil-sur-Marne afin de permettre le futur raccordement par l'État de la RN406 et les aménagements ultérieurs liés (parking de régulation des poids lourds, etc.).



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région a identifié que le tracé du prolongement de la RN 406 sur la carte du SDRIF-E ne correspond pas à l'emprise du projet routier. Ce tracé sera repositionné.

L'armature verte à sanctuariser sera réduite pour permettre la création des aménagements liés à la desserte du port de Bonneuil (parking de régulation de poids lourds...).

Cette armature verte à sanctuariser sera maintenue sur la zone dite du « Bec de Canard », non concernée par le prolongement routier ou les aménagements connexes.

Le tracé du prolongement de la ligne 1 du métro qui apparaît sur la carte paraît erroné.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le tracé du prolongement du métro 1 entre Grands Pêcheurs et Val de Fontenay a évolué et a connu de nombreuses variantes. Il sera actualisé dans la carte SDRIF-E pour correspondre à la version la plus récente du projet de tracé transmis par Île-de-France mobilités.

Le tracé routier à l'est de Bonneuil-sur-Marne, qui représente a priori le prolongement de la RN 406 semble couper la zone du « Bec du Canard », son tracé doit être précisé. La déviation de la RN 19 est déjà réalisée en partie et non en projet comme indiqué.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région rectifiera le tracé du prolongement de la RN406, qui effectivement ne coupe pas la zone du « Bec de Canard » et ajustera si nécessaire le figuré de la déviation de la RN 19.

Il convient de conforter la réalisation d'un site multimodal dans la ZAC Charenton-Bercy côté Val-de-Marne en correspondance avec l'ITE localisée dans la ZAC Bercy-Charenton côté Paris.

L'ITE de Savigny-le-Temple et de Bry-Villiers doit être repérée

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'ITE de Bry-Villiers pourrait effectivement être ajoutée. Pour la réponse relative à l'ITE de Savigny-le-Temple, voir réponse plus haut.

Le tracé du Est-TVM entre Saint-Maur-Créteil et Noisy-le-Grand Mont d'Est doit être ajouté.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

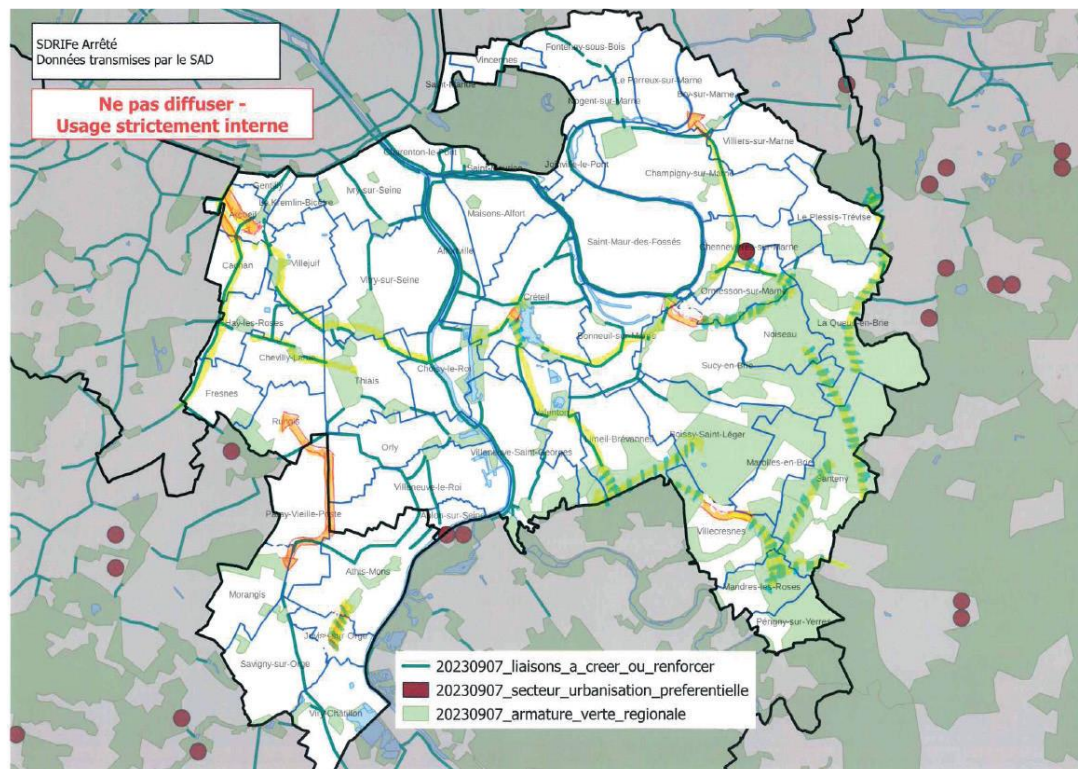
La Région prévoit d'ajouter un principe de liaison pour ce projet, qui est déjà DUPé.

#### **Trame verte et bleue :**

Le projet de renaturation du Morbras, projet à fort enjeu pour limiter les inondations récurrentes dans les communes de Sucy-en-Brie et Ormesson-sur-Marne, doit être ajouté.

Plusieurs liaisons écologiques représentées au SDRIF de 2013, dont la préservation est toujours pertinente, sont manquantes (en orange sur la carte ci-dessous) :

- deux à Arcueil ;
- une à Créteil ;
- une à Sucy-en-Brie ;
- une à Bry-sur-Marne ;
- une à Villecresnes.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet de SDRIF-E favorise la préservation de la biodiversité via de nombreux dispositifs, dont la représentation cartographique de nombreuses liaisons vertes. Ces propositions d'ajouts vont être étudiées et les cartes réglementaires ajustées le cas échéant.

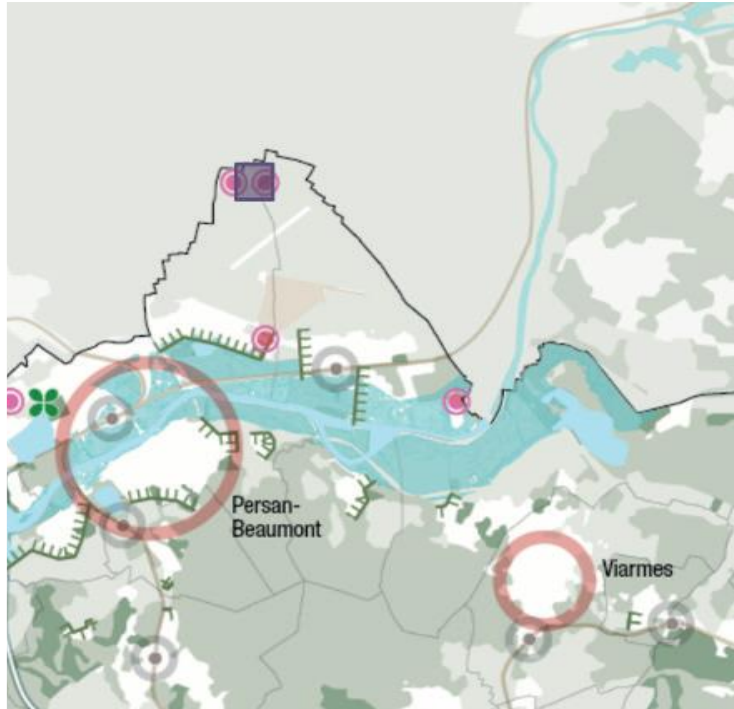
Il est à noter que l'absence de représentation cartographique n'obère pas la capacité des collectivités et de leurs groupements à réaliser les continuités écologiques qu'ils estiment nécessaires localement.

Le projet de renaturation du Morbras est en effet un projet à fort enjeu pour limiter les inondations récurrentes dans les communes de Sucy-en-Brie et Ormesson-sur-Marne. Le tracé du cours d'eau à rouvrir correspondant au projet existant est déjà bien intégré à la carte du SDRIF-E, cette demande de l'Etat est donc déjà satisfaite.

### **Remarques de l'Etat sur les enjeux territoriaux et les observations sur les cartes du Val d'Oise :**

#### **Etablissement pénitentiaire Nord Francilien :**

Deux demi-pastilles sont prévues pour le projet à Bernes-sur-Oise (localisé au niveau du carré bleu ci-dessous). Il est nécessaire de les remplacer par une pastille pleine de 25 ha, afin de permettre également la création et l'élargissement des voies d'accès au site pénitentiaire et à celui de l'AFPA.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

La demande de 5 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires pour le projet pénitentiaire de Bernes-sur-Oise doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Mobilité et logistique :**

Les plateformes de Survilliers, Champagne-sur-Oise et de Bruyères-sur-Oise doivent être identifiées comme plateformes multimodales à développer.

À Bruyères-sur-Oise, la demi-pastille « secteur d'urbanisation préférentielle » est à remplacer par une pastille pleine « secteur de développement industriel d'intérêt régional ».

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La plateforme de Survilliers évoquée par l'Etat est bien présente sur la carte, mais elle est sur la commune de Marly.

Le site de Champagne-sur-Oise/Persan peut-être effectivement opportun à ajouter.

Une demi-pastille a été positionnée sur le site de Bruyères-sur-Oise, pour prendre acte d'un projet logistique coup-parti, en lien avec le port et la desserte ferroviaire existante. S'agissant de développements logistiques n'intervenant pas en support d'une activité industrielle, le

projet n'entre pas dans les critères des « secteurs de développement industriel d'intérêt régional » (OR 84). Aussi il n'apparaît pas pertinent de modifier le type de pastille.

Par ailleurs, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de transformer cette pastille de 10 hectares en pastille de 25 hectares. En effet, chaque demande d'ajout ou de suppression de capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Cette demande doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### Capacités d'urbanisation :

La pastille d'urbanisation localisée au niveau du hameau de Jouy-le-Comte est à déplacer dans le secteur du bois Gannetin à Parmain, en cohérence avec le projet de logement et de groupe scolaire.

Une pastille d'urbanisation est nécessaire sur la commune de Fontenay-en-Parisis pour permettre un projet de ZAC multisites d'une surface d'environ 8 hectares sur les sites du Laru et du Pré-Mary.

Les logements sociaux produits sur ce site sont indispensables pour reconstituer l'offre démolie dans l'agglomération dans le cadre du projet de renouvellement urbain soutenu par l'ANRU.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

La demande d'une pastille supplémentaire sur la commune de Fontenay-en-Parisis doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E et notamment à la compatibilité avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E. La région a pris bonne note de l'articulation de ce projet résidentiel avec les opérations de renouvellement urbain engagées sur le territoire de Roissy-Pays-de-France avec le soutien

Par ailleurs, dans son avis l'Etat a fait de nombreuses autres remarques qui n'ont pas été reprises par la commission d'enquête qui n'a relevé que les plus importantes.

**La commission d'enquête demande donc au Conseil Régional si elle entend suivre les autres remarques formulées par l'Etat ?**

#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur les autres remarques formulées par l'Etat :

La Région examine attentivement chacune des remarques formulées par l'Etat. Plusieurs réunions de travail entre les services de la Région et ceux de l'Etat ont permis d'identifier que



certaines demandes cartographiques étaient en réalité déjà satisfaites et d'apporter des précisions complémentaires pour les autres. Les demandes de l'Etat relatives au projet d'aménagement régional et au dispositif de suivi sont étudiées en lien avec celles des autres acteurs. Les évolutions retenues suite à ces demandes seront proposées au vote des élus régionaux à l'été 2024.

### 3- Avis de la CCIR

La CCIR émet un avis favorable sur le projet de SDRIF-E, assorti d'observations et de propositions.

#### **Sur l'axe 1 : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens**

##### Sur les trames écologiques protégées

La CCIR demande de rester vigilant sur les nouvelles trames protégées susceptibles d'affecter le droit de construire, notamment la trame brune (protection des sols) qui ne doit pas entraver des équipements logistiques ou de stationnement enterré ou de surface.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le SDRIF-E renvoie aux documents d'urbanisme locaux le soin de développer une trame brune, mais ne la définit pas à l'échelle régionale (OR 11).

Il prévoit le maintien de certains équipements logistiques et de leur emprise (ports, infrastructures ferroviaires, aéroports, sites multimodaux, OR 113 et 115). Pour autant, ces équipements doivent tenir compte des continuités écologiques, notamment les ports (OR 118).

##### Sur la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF)

La CCIR demande

- ✓ Eviter toute inconstructibilité absolue pour y permettre l'installation d'activités économiques, de loisirs ou portuaires compatibles avec leur vocation principale, notamment sur les berges ;
- ✓ Vérifier la classification des espaces agricoles dont certains en jachère depuis de nombreuses années ont perdu cette destination ;
- ✓ Faire en sorte que la sanctuarisation d'une armature verte au sud du Triangle de Gonesse ne fasse pas obstacle à la réalisation des projets Agoralim.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

1- Il n'existe pas d'inconstructibilité absolue dans les espaces naturels, agricoles et forestiers. Le SDRIF-E définit d'une part des capacités d'urbanisation pour répondre aux besoins des territoires, y compris en matière de développement économique, et d'autre part, un cadre de protection plus ou moins fort selon les enjeux territoriaux. Il appartient aux collectivités d'articuler ces règles au regard du contexte local. Certaines exceptions sont ménagées dans les espaces agricoles et dans les espaces naturels ou boisés.

Par ailleurs, des capacités d'urbanisation cartographiées permettent la réalisation de projets de développement économique, notamment sur des berges lorsqu'un projet de développement portuaire motive cette localisation. Dans ce cas, le SDRIF-E prévoit que si la construction ou l'imperméabilisation des berges ne peut être évitée, les continuités écologiques doivent être restaurées à proximité (OR 22).

2- Des espaces agricoles non exploités, voire à l'état de friches, demeurent des espaces agricoles d'un point de vue occupation des sols et ne sont pas des espaces « consommés » au sens de l'article 194 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite « Climat et résilience », au regard de laquelle « la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers est entendue comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné ». En outre, les friches agricoles relèvent explicitement de la catégorie sols non artificialisés, au regard du décret n°2023-1096 du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols (catégorie « 7° Surfaces à usage de cultures dont les sols sont soit arables ou végétalisés (agriculture), y compris si ces surfaces sont en friche, soit recouverts d'eau (pêche, aquaculture, saliculture) »).

Les 400 ha de la partie Nord du Triangle de Gonesse sont protégés par une Zone Agricole Protégée ou ZAP. De façon inédite, le SDRIF-E intègre lui en plus 170 ha de la partie Sud dans l'armature verte sanctuarisée ce qui empêche toute urbanisation.

Cette nouvelle mesure répond à un engagement fort de la présidente de Région afin de sanctuariser les terres agricoles du Sud du Triangle de Gonesse. Le SDRIF-E est donc beaucoup plus protecteur que le SDRIF de 2013 qui ne protégeait que le Nord du Triangle.

Le SDRIF-E prévoit néanmoins 3 pastilles autour de la gare de Gonesse de façon à permettre plusieurs projets, dont Agoralim que la Région soutient activement.

Le dimensionnement des capacités d'urbanisation pour ce secteur a été déterminé dans le cadre d'échange avec GPA et les services de l'Etat.

Sur les risques (inondations, mouvements de terrain, sécheresse, canicule...)

La CCIR demande

- ✓ Réintroduire dans les orientations réglementaires la pluralité de références de calcul de montée des eaux (crue de 1910, scénario R1.15, cartographie des plans de prévention des risques inondations, cartographie des plus hautes eaux connues) ;
- ✓ Approbation du recours à des matériaux et modes constructifs limitant ces risques, sous réserve de solutions alternatives en cas d'indisponibilité sur le marché ;
- ✓ Fixer des taux minimaux de pleine terre selon les territoires au lieu d'un taux uniforme : par exemple, 10 % en zone dense et 30 % pour l'espace rural ;
- ✓ Imposer une compensation par équivalent en cas de création de nouvelles surfaces imperméabilisées

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ Ces références relatives à la montée des eaux, de nature technique explicative, sont p. 37 du PAR afin de contextualiser l'objectif poursuivi.
- ✓ Concernant le recours à certains matériaux dans les OR, l'Etat mentionne dans son avis que cela outrepassé le domaine de compétences du SDRIF-E. En tout état de cause, les exemples mentionnés ont une vocation pédagogique et ne sont pas exhaustifs. L'ajout de la réserve proposée serait donc sans portée juridique.
- ✓ Les objectifs concernant la pleine terre visent à favoriser l'adaptation des espaces les plus imperméabilisés afin d'y maintenir des conditions de vie adaptées. Il s'agit de dispositions de santé publique et indispensables à la résilience des territoires. L'OR 29 prescrit aux documents d'urbanisme de définir des règles visant à augmenter la proportion de pleine terre dans les communes où elle est inférieure à 30%. Il ne s'agit donc pas d'une obligation de résultat mais de moyens à développer à l'horizon 2040 en fonction des capacités locales.
- ✓ Le SDAGE comprend des dispositions en matière de compensation de l'imperméabilisation. Le SDAGE s'imposant aux documents d'urbanisme locaux, la Région, confortée par les services de l'Etat, dans le respect du principe de subsidiarité, a jugé inopportun de démultiplier les sources réglementaires et les risques contentieux que cela induit.

#### **Sur l'axe 2 : Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité**

La CCIR demande :

- ✓ Ne pas cantonner la réversibilité immobilière à l'économie circulaire mais l'inscrire en tant que stratégie dans les documents d'urbanisme et les contrats d'aménagement ;
- ✓ -Ne pas réduire les grands services urbains aux seules énergies renouvelables (ENR) mais les étendre à tous les besoins énergétiques ;

- ✓ Insister sur certaines ENR moins consommatrices de foncier que le photovoltaïque, comme la géothermie ou la méthanisation.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ Le SDRIF-E ne cantonne pas la réversibilité immobilière à l'économie circulaire. C'est un principe général qui répond aux ambitions de réduction de l'usage de matériaux non renouvelables et de l'émission de GES dans la construction. La réversibilité immobilière répond ainsi aux objectifs d'une économie plus circulaire. Le projet d'aménagement régional est appuyé sur ce sujet par l'OR 47 notamment. Pour rappel, les OR s'imposent aux documents d'urbanisme, mais ne peuvent s'imposer aux contrats d'aménagement (cf. Schéma de la hiérarchie des normes p. 6 des OR).
- ✓ Les grands services urbains ne sont pas réduits aux seules énergies renouvelables. L'OR 49 précise qu'ils comprennent notamment les équipements de production, de stockage et de transport d'énergie, de chaleur et de froid, les réseaux de télécommunication, les réseaux d'approvisionnement en eau potable et de traitement des rejets, les équipements de valorisation, de recyclage et /ou d'élimination des déchets, et les équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières et aux industries agroalimentaires.
- ✓ Les besoins fonciers attachés aux ENR ont été calculés en fonction des objectifs de production des différentes ressources. Le critère de la consommation foncière n'est pas le seul critère déterminant compte tenu de la nécessité d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. L'enveloppe régionale pour la transition environnementale vise à favoriser le développement des ENR&R sans contraindre les développements locaux. Les installations photovoltaïques échappent assez largement au projet de SDRIF-E compte tenu de la définition de l'artificialisation. Pour autant, l'OR 55 priorise leur développement dans les espaces bâtis ou artificialisés et les délaissés routiers et le conditionnent dans les espaces agricoles (OR 13) et dans les espaces naturels (OR 18).

### **Sur l'axe 3 : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités**

#### Sur le polycentrisme francilien

La CCIR demande :

- ✓ Capitaliser sur l'aménagement mixte des 68 gares du Grand Paris Express et sur d'autres gares hors GPE ;
- ✓ Conforter les territoires stratégiques régionaux bien desservis par les transports en commun et porteurs de projets d'envergure ;
- ✓ Renforcer les polarités sans obérer le développement des franges urbaines ;
- ✓ Préserver le développement de l'ouest francilien, notamment du Val-d'Oise, département aux fortes potentialités.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les demandes de la CCIR sont déjà remplies par le projet de SDRIF-E. Les orientations du Chapitre 3 des OR visent notamment un développement axé sur les transports en commun, portant une attention particulière aux gares du Grand Paris Express et d'Eole pour y promouvoir une ville mixte et exemplaire sur le plan environnemental et énergétique.

Si les polarités constituent les principaux points d'appui de la structuration du développement régional, les franges urbaines bénéficient des mêmes opportunités de développement que les autres territoires franciliens. L'ouest francilien et le Val d'Oise sont également abordés avec la même attention que les autres parties du territoire régional.

### Sur l'identification de 140 polarités

La CCIR demande :

- ✓ Approbation des polarités sous réserve de compléments à apporter dans certains départements ;
- ✓ Soustraire des enveloppes locales d'urbanisation les projets nationaux comme le permet la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La détermination des polarités a fait l'objet d'un dialogue approfondi avec les territoires concernés. La liste pourra éventuellement évoluer à la marge cependant.

La présence ou non de projets nationaux dans les enveloppes locales dépend tout d'abord de la nature des projets et ensuite de la liste des PENE en cours de définition par les services de l'Etat après avis des régions.

### Sur le logement

La CCIR demande :

- ✓ Distinguer dans la catégorie globale du « logement abordable » le logement social, le logement intermédiaire et l'accession à la propriété à prix maîtrisé en fixant, dans les orientations réglementaires, des objectifs chiffrés pour chacun ;
- ✓ Approbation de l'objectif de 8 000 logements intermédiaires par an sur les 70 000 logements à produire annuellement en Ile-de-France, sous réserve de l'inscrire dans les orientations réglementaires ;
- ✓ Inciter les décideurs locaux à utiliser les bonus de constructibilité ouverts par le Code de l'urbanisme (+30 % pour le logement intermédiaire).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le document « projet d'aménagement régional » propose déjà une typologie indicative des différents types de produits à prendre en compte dans cette enveloppe globale de logements abordables (voir pages 74-75).

Le SDRIF-E vise un développement équilibré de l'offre de logements afin de permettre tous les parcours sur le territoire régional.

Ces indications sont de grandes orientations qui devront être précisées et territorialisées dans le SRHH. Il ne revient pas au SDRIF-E de porter ces dispositions dans sa partie réglementaire.

### Sur la maîtrise du développement urbain

La CCIR demande :

- ✓ Maintenir absolument la référence au ZAN (net) ouvrant des capacités d'urbanisation avec compensation et exclure toute référence au ZAB (brut) qui bloquerait tout développement urbain dans la première région d'Europe ;
- ✓ Viser exclusivement une compensation par équivalent en termes de renaturation ;

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Conformément à la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et Résilience », le projet de SDRIF-E ne peut imposer un objectif de zéro artificialisation brute. Ainsi, comme explicité dans les fondements du projet de SDRIF-E (p. 12 à 15 du PAR) et dans le chapitre Justification des choix de l'évaluation environnementale stratégique, la Région a fixé une trajectoire de sobriété foncière de -20% de consommation d'ENAF/d'artificialisation par décennie à compter de 2021. L'objectif « zéro artificialisation nette » est quant à lui, fixé par la loi à compter de 2050. En conformité avec la loi, le SDRIF-E est donc bien tenu de viser "Zéro Artificialisation Nette" en 2050. Toute référence au ZAB serait non seulement illégale

mais également mortifère pour l'avenir de la Région. Le ZAB conduirait à la mise sous cloche et à la mort de la Région en empêchant les maires de construire des équipements, des écoles, du logement, en empêchant des industries de s'installer. Il est donc exclu d'y faire référence ou de l'envisager.

Par ailleurs, la loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 dite « loi ZAN » prévoit la possibilité de comptabiliser la renaturation en déduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, dès 2021. Le projet de SDRIF-E arrêté, qui a bien intégré la renaturation à compter de 2031 et l'objectif ZAN en 2050 conformément à la loi « Climat et Résilience », va être modifié pour respecter les termes de la loi ZAN concernant la prise en compte de la renaturation à compter de 2021.

#### **Sur l'axe 4 : Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions**

##### **Sur la sanctuarisation de foncier économique**

La CCIR demande :

- ✓ Affirmer le maintien de la dominante économique de ces gisements fonciers (ZAE, friches) après requalification. Mais quid des zones économiques ou commerciales que le projet de SDRIF-E ne vise ni comme à sanctuariser ni comme à requalifier ?
- ✓ Fixer dans les orientations réglementaires un chiffrage global en hectares du foncier économique sanctuarisé et à moderniser (28 000 hectares cités lors de l'avant-projet) ;
- ✓ Renoncer à la possibilité d'inclure du logement dans des sites à vocation économique au risque de compromettre la viabilité de ces zones d'activité en générant des conflits d'usages ;
- ✓ Encourager le recours aux partenariats entre acteurs publics et acteurs privés pour mieux répartir la charge d'opérations coûteuses en raison notamment de remboursements parcellaires et de dépollution ;
- ✓ Inciter à l'utilisation par les décideurs locaux du bonus de constructibilité de 30 % ouvert dans les friches.

##### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ Le projet de SDRIF-E favorise la préservation du foncier économique existant (OR 100 et 101), avec des mesures fortes au sein du cœur d'agglomération OR 102), et organise son développement, en lien avec le polycentrisme et les ambitions de réindustrialisation. Dans le respect du principe de compatibilité et des compétences des collectivités et de leurs groupements, il sanctuarise les sites définis comme étant d'intérêt régional. Il ne peut en aucun cas établir d'orientations générales et absolues revenant à obérer la capacité des auteurs de documents d'urbanisme à définir leur projet d'aménagement en fonction des priorités locales.

Ce sont toutefois, pour la première fois dans l'histoire de la planification régionale, plus de 27 000 ha de fonciers qui sont réservés par le projet de SDRIF-E pour la souveraineté productive:

- ✓ Plus de 14 500 ha de sites d'activités productives d'intérêt régional sanctuarisés pour notamment les filières d'avenir, soit une cinquantaine de sites comme les usines Renault à Flins, Courtabœuf, Grandpuits, le port de Gennevilliers...
- Plus de 12 500 ha de sites économiques existants à préserver et moderniser pour maintenir l'activité au cœur des territoires.

Le projet de SDRIF-E préserve également 204 sites multimodaux ferroviaires et fluviaux, 52 sites supports de services urbains ou d'économie circulaire et 15 bassins d'exploitation prioritaire de gisements minéraux.

A ces espaces existants, il faut ajouter les capacités d'urbanisation prévues pour les nouveaux projets : près de 800 ha pour les nouveaux sites industriels (Villaroche, Ecopole de Triel-sur-Seine, Val Bréon...), une part des capacités d'urbanisation que les collectivités pourront décider d'affecter au développement économique et l'enveloppe régionale pour la transition écologique, qui regroupe les nouvelles installations industrielles énergétiques et de l'économie circulaire.

- ✓ La mention de la superficie globale du foncier économique sanctuarisé et à moderniser est dans le PAR. Ce chiffre ne constitue pas un objectif en soi : il s'agit de la somme des surfaces des sites stratégiques identifiés.
- ✓ Au regard de l'importante crise du logement, et afin de ne pas remettre en cause les équilibres financiers engagés pour certaines opérations, l'OR 100 autorise des développements résidentiels. Elle précise que ces développements doivent être limités et qu'ils sont admis sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site (...).
- ✓ Les 2 dernières propositions ne relèvent pas du champ de compétences du SDRIF-E.

#### Sur la réindustrialisation

La CCIR demande :

- ✓ Promouvoir des solutions de foncier partagé entre entreprises dont les activités sont compatibles ;
- ✓ Favoriser le développement d'industries en zone dense via des concepts innovants (4.0), flexibles, modulables et réversibles, faiblement consommateurs de foncier ;
- ✓ Prévoir en cas de suppression d'un foncier économique une compensation tant en cœur d'agglomération qu'en couronne.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :

- ✓ L'OR 97 prévoit de développer des services interentreprises et de faciliter l'économie circulaire à l'échelle globale du site d'activités. Ces incitations visent à favoriser la compacité foncière.
- ✓ Le développement des industries en zone dense via des concepts innovants est abordé dans le chapitre 4 du PAR. Quel que soit la nature du projet, la priorité est donnée à sa réalisation en densification du tissu urbain existant. L'OR 99 le prévoit expressément pour les activités économiques, y compris l'industrie.
- ✓ La compensation est prévue à l'OR 101 pour la disparition d'activités économiques en cœur d'agglomération. Seul ce territoire est ciblé car c'est là que les pressions foncières et les évictions d'activités économiques sont les plus fortes et que les capacités à reconstituer une offre sont les plus difficiles. Cette disposition, très contraignante, est justifiée par des spécificités locales aux conséquences importantes pour l'aménagement régional, au regard du maintien des entreprises, de la mixité fonctionnelle et du report de la consommation foncière en grande couronne. Elargir son périmètre d'application ne serait pas opportun.

#### Sur l'immobilier de bureaux

La CCIR demande :

- ✓ Préserver un parc adapté aux besoins des entreprises ;

- ✓ Identifier des paramètres de stratégie d'implantation au lieu de se limiter à un zonage entre quartiers réputés saturés en bureaux et quartiers ayant des disponibilités. Propositions de paramètres : bonne desserte, sécurité des quartiers et de leurs espaces publics, offre de logement à proximité à prix raisonnables (logement intermédiaire), services urbains et aménités (commerces, restauration, services du quotidien...), bien-être environnemental (réduction des îlots de chaleur, espaces de convivialité partagés, végétalisation.).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les paramètres de stratégie d'implantation sont présents p. 118 du PAR. On y trouve également des éléments sur la requalification du parc existant pour maintenir une offre de bureaux adaptés et le développement modéré d'une offre ciblée dans un souci de rééquilibrage et d'appui au polycentrisme. Les principes de mixité fonctionnelle mis en avant dans le PAR convergent avec les paramètres de stratégie d'implantation des bureaux en IDF préconisés par la CCIR.

Le zonage évoqué, qui distinguerait quartiers saturés en bureaux et quartiers présentant des disponibilités, n'apparaît pas dans le projet de SDRIF-E.

Les OR 104 et 105 encadrent l'immobilier de bureaux en favorisant le renouvellement et la rénovation de l'existant. Elles engagent à produire de nouvelles opérations dans les tissus mixtes, bien desservis et dans un souci de rééquilibrage territorial.

#### **Sur le commerce**

La CCIR demande :

- ✓ Inscrire dans le SDRIF-E puis dans les documents d'aménagement artisanal, commercial et logistique et dans les plans locaux d'urbanisme la rationalisation des mètres carrés dans les zones commerciales, y compris par mutation vers d'autres activités ;
- ✓ Renforcer le principe de complémentarité des offres entre territoires franciliens afin de créer des parcours clients cohérents ;
- ✓ Appliquer au commerce le principe de sobriété foncière dans les strictes limites de la loi Climat et résilience et abandonner l'obligation de compensation pour les projets générant une extension urbaine supérieurs à 2 000 m<sup>2</sup>.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ La compacité des développements urbains (en extension ou en densification) est un principe général du projet de SDRIF-E. Elle est expressément mentionnée par les OR 98 et 99 concernant les projets économiques et les OR 108 à 110 pour le commerce.
- ✓ L'OR 106 répond à l'objectif de complémentarité et de hiérarchisation de l'armature commerciale dans une logique d'aménagement régional et de réponse aux besoins des population.
- ✓ L'OR 112 s'inscrit dans la perspective volontariste de l'exécutif régional de donner une réelle portée environnementale au nouveau document de planification de la région francilienne. En effet, la question de la reconversion des surfaces commerciales est essentielle et il convient d'éviter, autant que possible, toute nouvelle artificialisation dédiée à ces usages. Il reviendra au Conseil d'Etat d'examiner cette OR au regard de l'ensemble du dispositif réglementaire en vigueur.

#### **Sur la logistique**

La CCIR demande :



- ✓ Approbation de l'augmentation de 75 à 204 du nombre des sites logistiques multimodaux à décarboner, sous réserve d'inscrire cet objectif dans les orientations réglementaires ;
- ✓ Organiser la multimodalité dans le cadre de l'Axe Seine, amont et aval, avec les régions limitrophes ;
- ✓ Approbation de la priorité donnée à la densification de la logistique urbaine en y ajoutant la mutualisation, le traitement des espaces interstitiels et des délaissés, ainsi que la réversibilité.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ La mention du nombre de sites dans les OR n'apporterait aucune avancée d'un point de vue réglementaire. C'est la localisation des sites concernés sur la carte réglementaire et les orientations attachées à leur préservation et leur développement qui fixent le cadre devant être respecté par les documents d'urbanisme locaux.
- ✓ Le PAR (p. 20, 107 et 108 par exemple) évoque à de nombreuses reprises les liens à établir avec les différentes régions limitrophes et plus spécifiquement dans le cadre de l'Axe Seine. Comme précisé dans le code de l'urbanisme, le SDRIF est d'échelle régionale. Il a vocation à encadrer l'aménagement de l'Île-de-France, mais il ne peut pas fixer d'OR qui s'imposeraient en dehors du périmètre régional.
- ✓ Les OR 97 et 98 sur la qualité environnementale des espaces économiques et l'OR 47 sur la réversibilité des bâtiments complètent la priorité donnée à la densification.

#### **Sur l'axe 5 : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité**

##### Sur le développement des transports en commun

La CCIR demande

- ✓ Pour les projets visés dans le projet de SDRIF-E mais non encore actés (prolongements de lignes de métro) et en l'absence de financement consolidé, donner la priorité sur les liaisons structurantes entre divers points de l'Île-de-France (prolongements des lignes 14 et 18 par exemple) ;
- ✓ Structurer le réseau dans les franges franciliennes ;
- ✓ Compléter la liste des connexions LGV du futur SDRIF-E par le projet de gare de Sénart, évitant un transit par Paris.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant à des projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges ad hoc avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.
- ✓ La Région aurait besoin de davantage d'éléments concrets et précis pour pouvoir se prononcer sur la demande de la CCI relative au réseau des franges franciliennes.
- ✓ Il revient à l'Etat d'effectuer une éventuelle demande d'inscription au SDRIF-E de ce projet de gare de Sénart, qui manifestement se rattache à ses compétences.

##### Sur les infrastructures routières

La CCIR demande :

- ✓ Ajouter dans la carte de destination générale des sols des infrastructures manquantes comme les routes-ponts ;

- ✓ N'inscrire des projets de voies réservées au covoiturage ou aux cars express qu'après résultats d'études d'impact démontrant que ces projets n'obèrent pas les capacités d'écoulement d'un trafic déjà contraint pour les entreprises utilisatrices.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région a décidé de ne cartographier que les infrastructures routières structurantes au regard des objectifs régionaux d'aménagement, qu'elles soient existantes ou en projet. Les passerelles piétonnes et cyclables ne correspondent pas à la granulométrie de la cartographie du SDRIFE.

Les projets de voies réservées au covoiturage et aux cars express ne sont pas représentés sur les cartes du SDRIF-E. Il s'agit d'un sujet d'exploitation du réseau routier existant, sans conséquences foncières, avec quelques aménagements ponctuels, dont l'artificialisation engendrée sera prise en compte dans l'enveloppe foncière régionale pour les mobilités. Ces projets feront l'objet d'études particulières avant leur réalisation. La programmation de ces études ne relève pas du SDRIF-E.

#### **Sur les mobilités actives, le stationnement et les stations-services**

La CCIR demande :

- ✓ Garantir la complétude d'un réseau cyclable connecté entre les pôles franciliens, essentiel pour le report modal (trajets domicile/travail) ;
- ✓ Prévoir la réservation dans les documents d'urbanisme d'espaces nécessaires au déploiement de bornes de rechargement et de points d'avitaillement multi énergies ;
- ✓ Identifier des sites appropriés au maintien de stations-services en vue d'une diversification des énergies distribuées

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La combinaison des OR 140 et 141 visent la structuration d'un réseau cyclable répondant aux attentes de la CCIR.

L'OR 139 prévoit l'accueil de bornes de recharges et de points d'avitaillement multi-énergies dans les parcs de stationnement.

L'identification des sites appropriés au maintien de stations-services est d'un niveau de précision qui ne relève pas du SDRIF.

## 4-Avis de la CCI Essonne

### Sanctuarisation du foncier économique existant

La CCI Essonne s'interroge sur les possibilités offertes par les orientations d'aménagement de permettre des « développements résidentiels limités sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site concerné et de ne pas compromettre le fonctionnement, la maintenance et la sécurité des services urbains implantés sur le site d'activité. »

Outre la remise en cause de la notion de sanctuarisation, il s'avère que la coexistence d'activités, notamment industrielles, est difficilement compatible avec la présence d'espaces résidentiels à proximité du fait d'éventuelles nuisances générées et de la confrontation des usages.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Au regard de l'importante crise du logement, et afin de ne pas remettre en cause les équilibres financiers engagés pour certaines opérations, l'OR 100 autorise des développements résidentiels. Elle précise que ces développements doivent être limités et qu'ils sont admis sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site (...).

Cette OR doit être combinée avec l'OR 70 qui prévoit la réduction de la population aux risques, pollutions et nuisances et ne fait pas obstacle à l'application des dispositions légales concernant les risques. Il revient donc à l'autorité compétente élaborant le document d'urbanisme local d'apprécier la possibilité d'accueillir du logement au regard de la nature des activités économiques avec un double objectif : le maintien de ces activités et la qualité de vie des populations.

### Parc de Courtabœuf

Se pose le problème de la desserte en transport en commun de Courtabœuf et de son renforcement tant attendu par les entreprises et leurs salariés.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet se rattache manifestement à un intérêt local et n'entraîne pas de consommation foncière significative, il n'appelle pas d'inscription au SDRIF-E.

### Nord-Essonne, Orly

La suppression du projet de SDRIF-E arrêté de l'emprise de SANOFI répertoriée au titre des sites à sanctuariser dans l'avant-projet de SDRIF-E ne peut qu'interpeler la CCI Essonne. Identifié au titre des projets structurants du département, cet espace est localisé sur les communes de Longjumeau et Chilly-Mazarin. Compte tenu de sa desserte par les transports en commun (tramway T12), son accès par l'autoroute A6, de la qualité des bâtiments qui l'occupent (40 000 m<sup>2</sup> de laboratoires modernes pour la chimie, la biochimie et la pharmacologie) et de son positionnement au sein du bio cluster Paris Saclay Cancer Cluster, la CCI Essonne considère que ce site représente potentiellement un enjeu stratégique pour le développement du territoire.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Plusieurs collectivités, acteurs économique et l'Etat ont demandé diverses modifications de la cartographie des sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. D'autres acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100 relative à ces sites. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec

la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de la CCI relative à l'ajout d'un nouveau site à Longjumeau et Chilly-Mazarin.

#### Grand Paris Sud

La consolidation d'X-Fab à Corbeil-Essonnes/le Coudray-Montceaux doit être favorisée.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Ce site accueille effectivement le campus industriel « Campus Altis Essonne Nanopole » avec des acteurs industriels de poids comme le fondeur européen de semi-conducteurs X-Fab. Un reclassement en « site d'activités productives d'intérêt régional » paraît donc tout à fait justifié.

#### Requalification/modernisation des sites existants

La CCI Essonne regrette la suppression de l'emprise de la ZAE des Petits-Ruisseaux située à Verrières-le Buisson du projet de SDRIF-E arrêté alors qu'elle était répertoriée dans l'avant-projet.

Si la suppression de ce site dédié à l'économie devait être confirmée, la CCI Essonne demande une compensation correspondant à l'emprise du périmètre de la ZAE sur le territoire de la CAPS.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Cette ZAE a été supprimée du SDRIF-E arrêté à la demande de la Communauté d'agglomération Paris Saclay, compte-tenu de la mixité urbaine du site. L'OR 101 ne prévoit pas de compensation des disparitions de surface d'accueil d'activités économiques pour les communes de la couronne d'agglomération, dont fait partie Verrières-le-Buisson.

#### Port de Vigneux

Le projet de franchissement routier de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, porté par le Conseil départemental de l'Essonne dans le cadre du plan anti-bouchons du Conseil régional, serait susceptible d'assurer ce désenclavement. Il permettrait par ailleurs de prolonger le contournement sud de la plateforme aéroportuaire, condition sine qua non pour relier la rive droite de la Seine au pôle d'emploi Orly-Rungis.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Ce projet figure bien dans le projet de SDRIF-E arrêté.

#### Reconversion de l'ex-BA 217

L'émergence de ce nouvel espace d'urbanisation nécessite, pour pouvoir se développer de façon cohérente, une desserte un transport en commun à la hauteur de ses ambitions, permettant a minima un rabattement efficace vers les lignes du réseau structurant, à savoir les RER C (Brétigny-sur-Orge) et D (Evry-Courcouronnes)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Si la demande concerne un projet de TCSP, aucun projet ne fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. En outre, si la demande se rapporte à une offre de bus « classique », elle n'entraîne pas de consommation foncière significative et constitue un sujet d'offre. Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager pour préciser la demande, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

#### Extension de Teratec

Se pose la desserte de ce site en transports en commun depuis la ligne C du RER.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Si la demande concerne un projet de TCSP, aucun projet ne fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. En outre, si la demande se rapporte à une offre de bus « classique », elle

n'entraîne pas de consommation foncière significative et constitue un sujet d'offre. Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager pour préciser la demande, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

#### Requalification de la RN 20

S'agissant de la création d'un pôle multimodal au terminus du TCSR à Arpajon sud-Avrانville et de l'extension de la ZAE de la Voie Creuse, il serait nécessaire de déplacer le front vert représenté sur la carte n°3 intitulée « placer la nature au cœur du développement régional ». Toujours dans le secteur d'Arpajon sud, la pastille de 10 ha doit aussi bien concerner la ZAE des Marsandes que celle de la Voie Creuse située de l'autre côté de la RN20

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région étudiera cette demande, convergente avec celles du Département de l'Essonne, de l'agglomération Cœur d'Essonne et de la commune. L'analyse prendra en compte l'ensemble des enjeux du secteur : amélioration des mobilités, développement économique et fonctionnalité des espaces agricoles du plateau de Vert-le-Grand.

#### Orlyval

La CCI Essonne réitère son souhait de pérenniser cette infrastructure, ce qui permettrait un maillage du territoire et une desserte fine du nord de l'Essonne (et du sud du Val de Marne et des Hauts-de-Seine) à partir de l'aéroport d'Orly grâce notamment à l'ouverture d'une station à Wissous.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Une étude est actuellement menée par IDFM concernant l'avenir de l'infrastructure de transport « Orlyval ». Dans l'attente des résultats de cette étude, la Région préfère ne pas indiquer pour l'heure d'ajouts de stations sur cette ligne et/ou de changements d'affectation pour cette infrastructure. Une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

#### Prolongement du tramway T7 jusqu'à Juvisy

La réalisation du prolongement du tramway T7 depuis la station Athis-Mons - Porte de l'Essonne jusqu'au pôle multimodal de Juvisy reste une priorité pour assurer les trajets de rabattement des territoires essonniers desservis par les RER C et D vers la plateforme aéroportuaire.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet est déjà inscrit au SDRIF-E dans sa version arrêtée. Il fait par ailleurs l'objet d'une inscription au volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027. La demande est donc satisfaite.

#### Desserte du sud de l'Essonne

D'une manière générale, la CCI Essonne déplore le manque d'ambition du projet de SDRIF-E concernant l'amélioration des mobilités en grande couronne, et tout particulièrement dans le sud de l'Essonne

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région aurait besoin de davantage d'éléments concrets et précis pour pouvoir se prononcer sur cette demande de la CCI de l'Essonne

#### Création de lignes de cars express

La création de stations multimodales depuis les secteurs périurbains et ruraux permettrait le rabattement vers les gares du réseau structurant de type RER ou GPE, en empruntant le réseau magistral :

- De la RN 104 entre Evry-Courcouronnes et entre Sainte- Geneviève-des Bois et Linas ;
- De l'A6, depuis la limite avec la Seine-et-Marne jusqu'à Wissous via Evry-Courcouronnes ;
- De la RN 118 entre les Ulis et Bièvres ;
- De l'A10 entre les Ulis et Massy ;
- De la RN 20 afin de permettre un accès au pôle gare de Massy-Palaiseau ;
- De la RN 6.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. L'annexe 3 des orientations réglementaires précise que les consommations foncières liées aux stations multimodales desservies par ces lignes seront portées par l'enveloppe régionale foncière pour les mobilités. Elles n'impacteront pas les capacités d'urbanisation des territoires. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Il est donc trop tôt pour se positionner sur les tracés de ligne demandés par la CCI.

## 5 – Avis de la CCI Seine et Marne

### Les points de vigilance et les besoins des territoires

Tout en privilégiant les activités industrielles et les activités productives, l'objectif devrait être de laisser une place aux autres activités économiques en fonction du contexte urbain existant. La CCI Seine-et-Marne préconise également de conserver l'interdiction des développements résidentiels.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Au regard de l'importante crise du logement, et afin de ne pas remettre en cause les équilibres financiers engagés pour certaines opérations, l'OR 100 autorise des développements résidentiels. Elle précise que ces développements doivent être limités et qu'ils sont admis sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site (...).

Cette OR doit être combinée avec l'OR 70 qui prévoit la réduction de la population aux risques, pollutions et nuisances et ne fait pas obstacle à l'application des dispositions légales concernant les risques. Il revient donc à l'autorité compétente élaborant le document d'urbanisme local d'apprécier la possibilité d'accueillir du logement au regard de la nature des activités économiques avec un double objectif : le maintien de ces activités et la qualité de vie des populations.

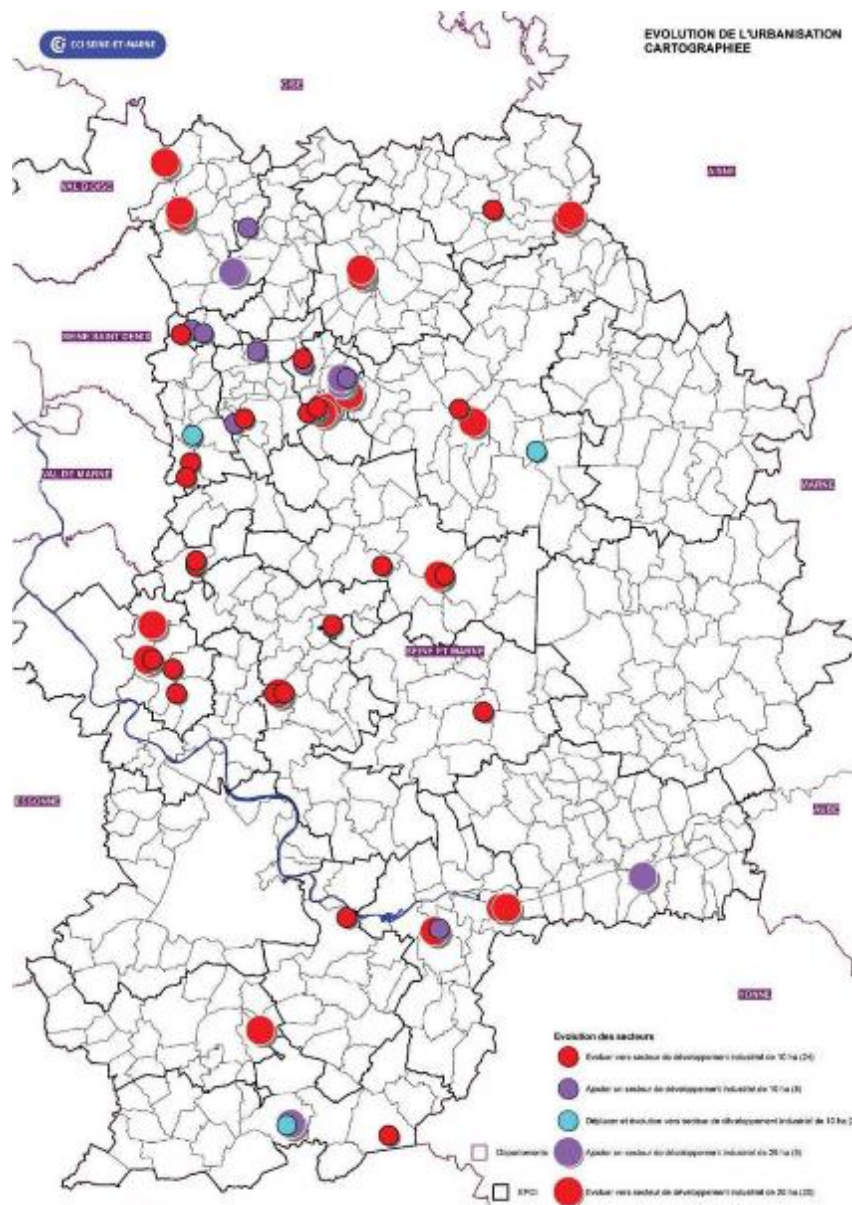
L'OR 84 mentionne également que les espaces naturels, agricoles et forestiers urbanisés entre 2021 et la date d'approbation du SDRIF-E doivent être décomptés des capacités d'urbanisation cartographiées allouées dans le cadre de la présente orientation réglementaire. De ce fait, certaines communes avant même l'approbation du SDRIF-E ne dispose déjà plus d'aucune capacité d'urbanisation. La CCI Seine-et-Marne demande que la date de référence soit celle de la date d'approbation du SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le décompte de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la décennie 2021-2031, sur laquelle le SDRIF-E doit fixer un objectif de réduction, conformément à la loi « Climat et résilience », commence en 2021 et non à la date d'approbation du SDRIF-E. Il s'agit d'une obligation légale sur laquelle la Région n'a aucune marge de manœuvre. Le calibrage des capacités d'urbanisation du SDRIF-E garantissant le respect de la trajectoire de sobriété foncière, leur décompte doit également commencer en 2021. Les communes qui auraient déjà consommé la totalité de leurs capacités d'urbanisation (voire davantage) à la date d'approbation du document pourront avoir recours à la mutualisation ou à la compensation par renaturation, en cas de besoin. La Région a veillé avec la plus grande attention à ce que les communes puissent prendre en charge leurs coups partis sans obérer complètement leurs droits d'urbanisation.

La CCI Seine-et-Marne propose de :

- ✓ Transformer des secteurs d'urbanisation préférentielle en secteurs de développement industriel
- ✓ Déplacer des secteurs d'urbanisation préférentiel et les transformer en secteur de développement industriel
- ✓ Ajouter des secteurs de développement industriel



A ce titre la CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Etendre la vocation des secteurs de développement industriel aux autres activités économiques,
- ✓ Transformer 45 secteurs d'urbanisation préférentielle en secteur de développement industriel,
- ✓ Déplacer 3 secteurs d'urbanisation préférentielle et les transformer en secteurs de développement industriel,
- ✓ Ajouter 12 secteurs d'urbanisation préférentielle ou de développement industriel,
- ✓ Considérer la date d'approbation du SDRIF-E pour commencer à comptabiliser l'urbanisation consommée,
- ✓ Inscrire le projet de prison de Crisenoy dans les capacités d'urbanisation des projets d'intérêt régional ou national à l'annexe 2 et par conséquent de ne pas le comptabiliser au titre de l'urbanisation cartographiée

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le SDRIF-E porte l'ambition de réindustrialisation de la Région, sans pour autant renoncer à relever les autres défis régionaux : meilleur équilibre régional grâce polycentrisme,



confortement de l'économie résidentielle, production de 70 000 logements par an et confortement du maillage en équipements publics, transition environnementale et énergétique, résilience au changement climatique et sobriété foncière... Aussi, il n'apparaît pas pertinent de transformer 48 pastilles d'urbanisation préférentielle en secteurs de développement industriels.

Le SDRIF-E arrêté identifie 790 ha de secteurs de développement industriels. Il ne paraît pas pertinent de les ouvrir plus largement aux activités économiques non industrielles. En effet, ces dernières peuvent déjà être accueillies dans tous les secteurs d'urbanisation préférentielle et dans tous les projets urbains en extension couvert par des capacités d'urbanisation non cartographiées (soit environ 7 500 ha de capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E). Il est rappelé par ailleurs que le SDRIF-E sauvegarde déjà 14 500 ha de sites économiques existants d'intérêt régional. Il identifie en sus 12 500 ha de sites économiques existants à moderniser ou requalifier.

Il ne peut être répondu à la demande de la CCI d'ajout de 12 pastilles supplémentaires à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Chaque demande doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Dans son courrier du 23 janvier 2024 relatif au projet d'arrêté portant sur les PENE, la présidente de Région a rappelé son opposition au projet de prison à Noisseau, compte tenu de l'opposition locale absolument unanime et du coût environnemental beaucoup trop élevé du projet qui viendrait remettre en cause le principe même de ceinture verte.

Il convient cependant de noter que la question de la mobilisation d'une pastille d'extension urbaine ne dépend pas de l'inscription ou non de ce projet dans la liste des PENE qui sera définie par l'Etat. Tous les projets pénitentiaires, portés par l'Etat, sont localisés par des pastilles afin de permettre leur réalisation.

### Les sites d'activité économique

#### Les points de vigilances et les besoins des territoires

La CCI Seine-et-Marne propose pour les sites d'activité d'intérêt régional :

- ✓ Soit de déclasser les sites existants identifiés comme tel qui n'accueillent pas prioritairement d'activités industrielles (ex : ZAE Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie, ZAE Châtres, ZAE du Parc de l'A5 ...).
- ✓ Soit de modifier la rédaction afin d'autoriser l'accueil de toutes les activités économiques. Tout en privilégiant les activités industrielles et les activités productives, laisser une place aux autres activités économiques en fonction du contexte urbain existant. Y interdire des développements résidentiels. Dans ce dernier cas, ajouter 48 ZAE (> 50 ha) en 77 qui pourraient être sanctuarisées en complément des 16 déjà classées.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région examinera la proposition de la CCI de déclassement de certains sites d'activité d'intérêt régional, en lien avec les activités qui y sont présentes et projetées, et avec les demandes formulées par les différents acteurs.

Différents acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100, relative aux sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés. De nombreuses collectivités et l'Etat ont par ailleurs demandé diverses modifications de la cartographie de ces sites : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de la CCI de Seine-et-Marne.

La CCI Seine-et-Marne propose de :

- ✓ Mentionner sur les cartes opposables en site économique existant, 198 ZAE (entre 5 et 50 ha) en Seine-et-Marne pour lesquelles le maintien dans les documents d'urbanisme locaux doit être assuré.
- ✓ Ajouter à l'obligation réglementaire 101 comme en cœur d'agglomération, que si le maintien du site d'activité économique n'est pas possible, sa suppression doit être compensée (OR 101). Une exception pourrait être prévue pour les sites bâtis en friche dont la vacance est constatée depuis 5 années.
- ✓ Retirer des sites économiques existants, un secteur identifié comme tel situé en forêt de Jouy sur la commune de Chenoise qui n'accueillent pas de site économique et qui n'a pas vocation à le faire.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ Les sites d'activité économique existants de plus de 5 hectares sont représentés sur la carte réglementaire « Développer l'indépendance productive régionale ». La CCI Seine-et-Marne ne précise pas les éventuels sites manquants qui impliqueraient le cas échéant, de compléter la carte.
- ✓ L'OR 101 prévoit sur l'ensemble de la région que les documents d'urbanisme favorisent le maintien de l'activité économique dans les sites dédiés existants et prévoient les conditions d'un environnement compatible avec leur activité. Le cœur d'agglomération étant plus spécifiquement concerné par la question de l'éviction des activités économiques au profit du développement résidentiel, le maintien des SAE à son endroit est préconisé, toute suppression devant faire l'objet d'une compensation dont les modalités sont précisées à l'OR 101. Par ailleurs, un certain nombre des sites d'activités existants sont sanctuarisés (OR 100), y compris hors agglomération centrale. Pour ces derniers, il s'agit d'une protection renforcée, puisqu'aucune suppression ne peut être envisagée, même avec compensation.
- ✓ Le site de Chenoise est bien une erreur qui sera corrigée.

La CCI Seine-et-Marne considère que l'OR 144 est incomplète et devrait prescrire le maintien de cette fonction d'aérodrome.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'OR 144 ne remet pas en cause la fonction aéronautique des aérodromes. Elle prévoit juste les conditions de l'évolution des emprises en cas d'abandon de la vocation aéronautique.

Une évolution de l'OR sera étudiée après analyse pour préserver s'il y a lieu certains aérodromes.

De plus, sur les cartes :

- ✓ Maîtriser le développement urbain,

- ✓ Développer l'indépendance productive régionale.

La représentation des emprises aéroportuaires est mentionnée uniquement en fond de plan et devrait être traitée comme les autres OR relatives émises dans l'objectif « Conforter l'attractivité économique de la Région ».

A ce titre, la CCI Seine-et-Marne recommande d'ajouter cet aplat sur tous les aérodromes en activité notamment sur les pistes de l'aérodrome de Paris-Villaroche.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le livret des orientations réglementaires fait très explicitement le lien entre le texte des OR 143 et 144 avec la représentation des plateformes aéroportuaires et autres aérodromes sur les cartes susmentionnées. Le fait que certains postes apparaissent en fond de plan correspond à un choix d'organisation de la légende des cartes, sans influence sur la portée des orientations réglementaires à leur endroit.

L'aérodrome de Paris-Villaroche est concerné par l'OR 144. La carte « Développer l'indépendance productive régionale » sera modifiée pour faire apparaître plus clairement l'aérodrome.

#### **Les réserves**

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Ne garder que les sites d'activités d'intérêts régionaux qui ont une vocation industrielle avérée ou étendre leur vocation aux autres activités économiques,
- ✓ Reconnaître tous les sites d'activité économique de plus de 5 hectares quelle que soit leur vocation
- ✓ Ajouter une vocation aéronautique sur les aérodromes devant conserver cette activité (exemple Paris-Villaroche)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ L'OR 100 préserve les sites d'activités d'intérêt régional afin qu'ils puissent accueillir prioritairement des activités industrielles et leurs fonctions supports, des grands services urbains et des installations d'économie circulaire. Il ressort de cette OR, que :
  - les activités en place lors de l'entrée en vigueur ne sont pas remises en question ;
  - l'accueil des activités ciblées est prioritaire, mais pas limité à ces activités ;
  - les activités prioritaires sont vastes.
- ✓ L'OR 101 favorise le maintien de l'activité économique en général. Elle s'applique à l'ensemble des sites, ceux de plus de 5 ha étant cartographiés.
- ✓ L'OR 144 ne remet pas en cause la fonction aéronautique des aérodromes. Elle prévoit juste les conditions de l'évolution des emprises en cas d'abandon de la vocation aéronautique.  
Une évolution de l'OR sera étudiée après analyse pour préserver s'il y a lieu certains aérodromes

#### **Pérenniser la vocation commerciale des sites commerciaux et assurer leur requalification intégrant la dimension environnementale**

##### **Le commerce de proximité**

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Apporter des définitions et précisions permettant d'identifier les emplacements destinés aux commerces de proximité
- ✓ Modifier la rédaction de l'OR 108 afin de mentionner que les nouvelles offres commerciales doivent prioritairement être implantées dans ou en continuité des pôles commerciaux existants

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La définition des emplacements destinés aux commerces de proximité n'est pas de l'échelle du SDRIF-E. Les critères de protection des emplacements existants sont évoqués à l'OR 107. L'articulation des OR 106 (organisation hiérarchisée des pôles commerciaux, préservation des polarités commerciales urbaines existantes) et 108 (développement d'une nouvelle offre commerciale au sein des espaces urbanisés en priorité, et en particulier dans les centralités urbaines, centres villes et quartiers de gare, sans compromettre la revitalisation de ceux-ci) permet de répondre aux demandes de la CCI.

#### **Les sites commerciaux existants**

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Préciser les conditions à mettre en œuvre pour la requalification et l'intensification des sites commerciaux existants non cartographiés.
- ✓ Adapter les actions d'amélioration des performances environnementales aux sites commerciaux existants
- ✓ Préciser les conditions de densification lors d'évolutions vers un usage mixte
- ✓ Abandonner le seuil de 2 000m<sup>2</sup>.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ L'OR 109 prévoit que la requalification et l'intensification des sites commerciaux existants, y compris non cartographiés, doivent être privilégiées à toute nouvelle extension urbaine pour du développement commercial. L'OR 110 précise les actions de requalification à prévoir pour les sites commerciaux identifiés sur la cartographie réglementaire du SDRIF-E, ces sites représentant des surfaces au sol de plus de 5 ha. Les sites non cartographiés font ainsi l'objet d'une marge de manœuvre plus grande quant aux actions de requalification à mettre en œuvre, si besoin.
- ✓ S'agissant des actions de requalification visant une plus grande performance environnementale des sites commerciaux cartographiés, le SDRIF-E liste des items dont il faut tenir compte, mais ne définit pas d'objectifs chiffrés en termes de surfaces à végétaliser ou favorisant la performance énergétique, par exemple. Le SDRIF-E fixe des objectifs que les documents d'urbanisme interprètent localement. Ainsi, les documents d'urbanisme locaux disposent de la marge de manœuvre nécessaire pour adapter les actions d'amélioration des performances environnementales selon les sites commerciaux concernés.
- ✓ L'OR 111 vise des sites commerciaux à fort potentiel de mutation identifiés sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». En cas d'évolution vers un usage mixte, « les documents d'urbanisme doivent planifier des projets de logements suffisamment denses, en intégrant les équipements et services cohérents avec ce développement ». Cette orientation réglementaire ne prévoit pas d'objectifs chiffrés spécifiques, mais sa mise en œuvre est à combiner avec l'OR 57 qui définit des objectifs d'accroissement de la densité résidentielle à l'échelle des communes. L'évolution d'un site commercial vers un usage mixte pourra ainsi contribuer à la mise en œuvre des objectifs chiffrés de l'OR 57 tout en ménageant une certaine marge de manœuvre aux documents d'urbanisme. En tout état de cause, un projet de quartier pavillonnaire lâche ne pourrait être considéré comme un projet « suffisamment dense ». Le guide d'application du SDRIF-E pourra être l'occasion de préciser ce sujet.
- ✓ L'OR 112 s'inscrit dans la perspective volontariste de l'exécutif régional de donner une réelle portée environnementale au nouveau document de planification de la région francilienne. En effet, la question de la reconversion des surfaces commerciales est

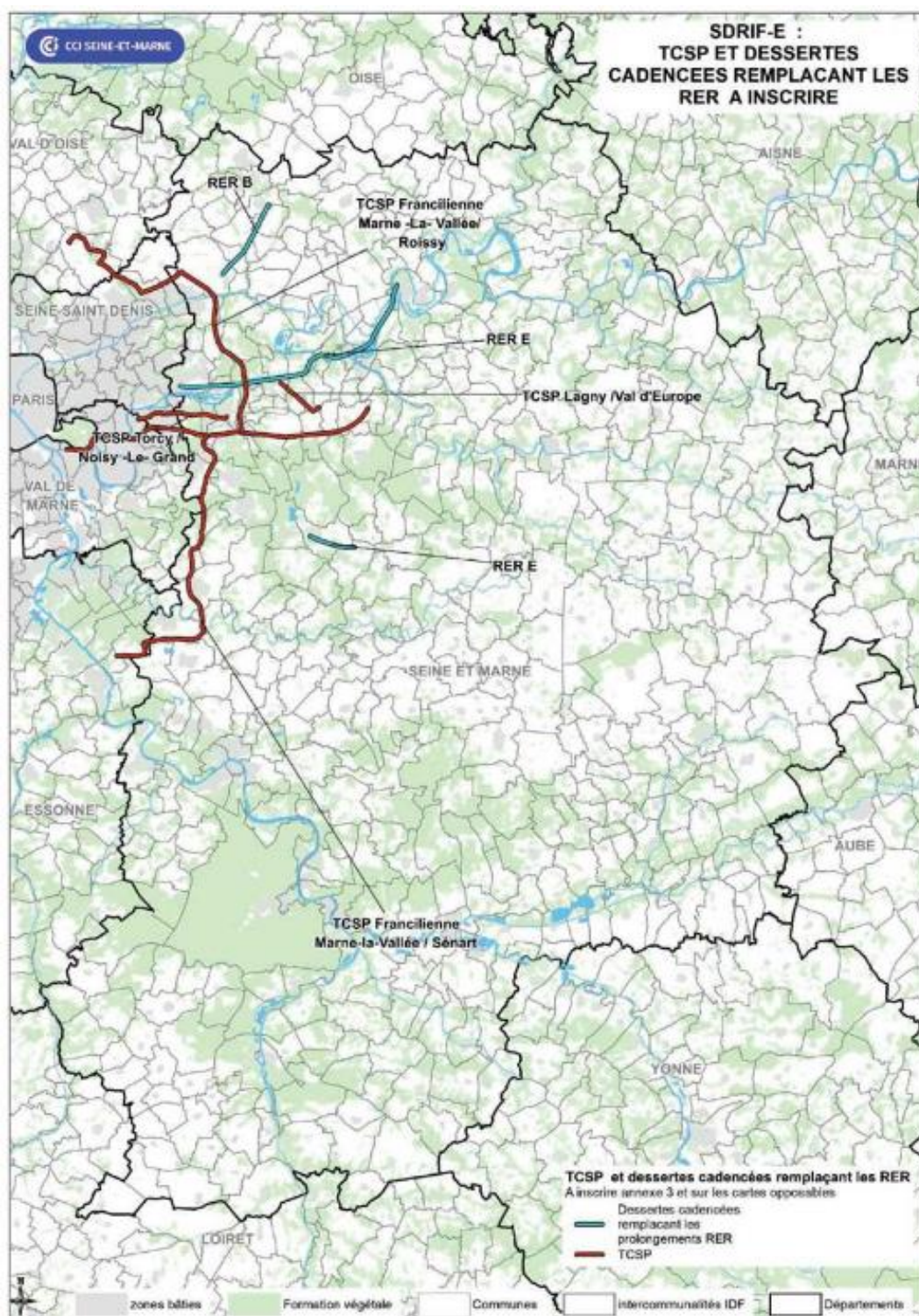
essentielle et il convient d'éviter, autant que possible, toute nouvelle artificialisation dédiée à ces usages. Il reviendra au Conseil d'Etat d'examiner cette OR au regard de l'ensemble du dispositif réglementaire en vigueur.

### Les infrastructures Transport en Commun en Site Propre et RER

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes

Préciser la mise en œuvre des :

- ✓ TCSP et de ceux sur les voies autoroutières (Francilienne et A4),
- ✓ Dessertes cadencées ou appropriées pour remplacer les prolongements de RER



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

- ✓ Les projets de TCSP évoqués sont insuffisamment étudiés et a fortiori ne font pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.
- ✓ Les dessertes cadencées évoquées relèvent de projets de service de transport (offre), et n'entraînent pas de consommation foncière significative. Ainsi, ces derniers n'ont pas vocation à figurer au SDRIF-E.

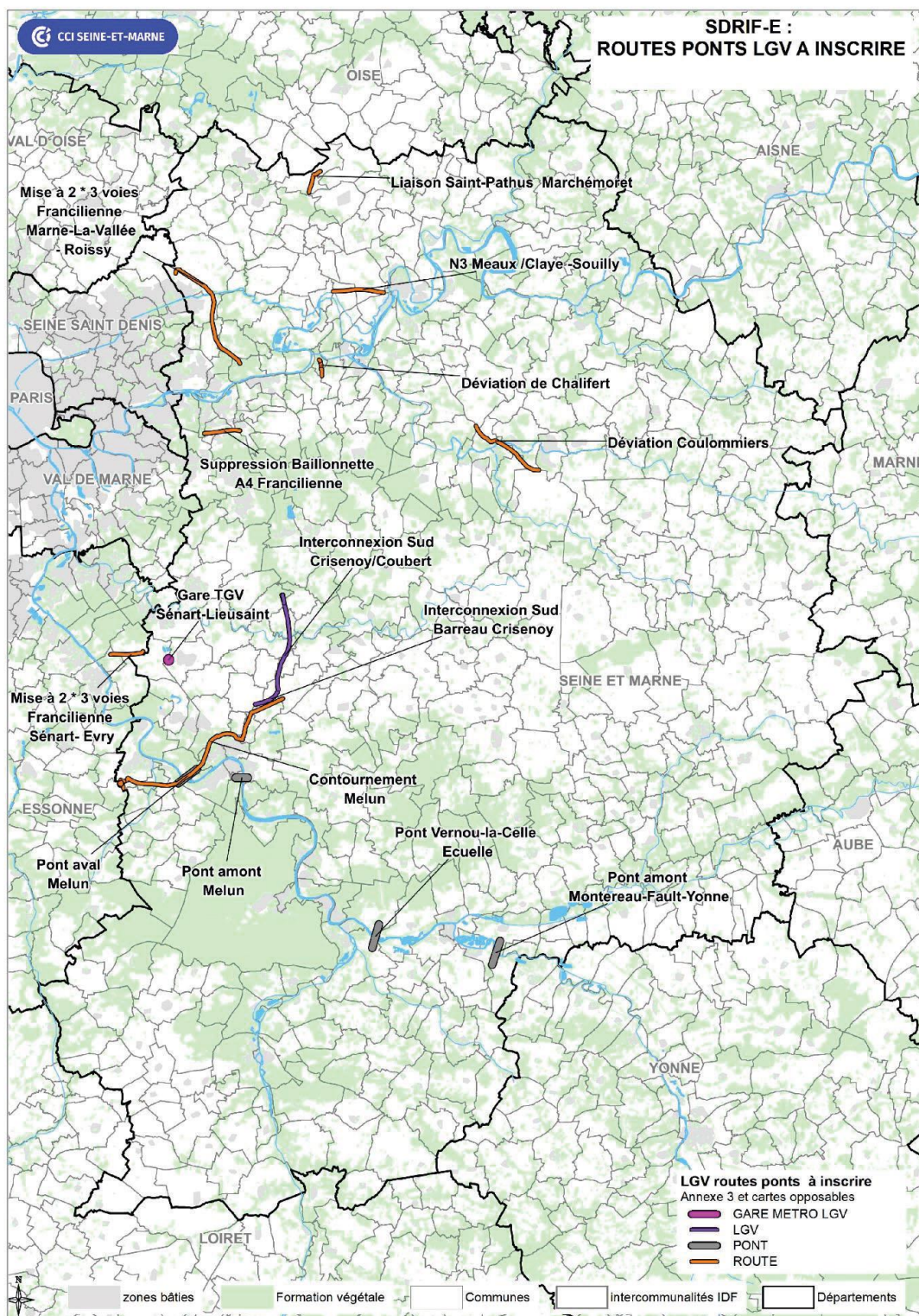
### **Les autres infrastructures de déplacement LGV, routes et ponts**

La CCI Seine-et-Marne relève que le SDRIF-E ne se prononce pas ou rend incertain la réalisation des infrastructures suivantes :

- ✓ Gare LGV à Sénart,
- ✓ Amélioration de l'interconnexion Sud Barreau Crisenoy - Coubert,
- ✓ Mise à 2 fois 3 voies de la francilienne entre Sénart et Evry,
- ✓ Suppression de la baïonnette A4 Francilienne,
- ✓ Mise à 2 fois 3 voies de la francilienne entre Villevaudé et N2,
- ✓ Mise à 2 fois 2 voies de la liaison entre Meaux et Compans pour assurer la réalisation du barreau de l'Est francilien depuis l'A4 à la plateforme aéroportuaire,
- ✓ Liaison de Saint-Pathus RD401 par Marchémoret,
- ✓ Déviation de Chalifert-Coupvray,
- ✓ Déviation de Coulommiers,
- ✓ Déviations des communes de Chailly en Brie et de Maisoncelles en Brie,
- ✓ Réalisation des franchissements de Seine amont et aval de Melun, des ponts à Vernou-la-Celle et en amont de Montereau-Fault-Yonne.

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Inscrire à l'annexe 3 et dans la représentation des cartes opposables des projets mentionnés ci-dessus,
- ✓ Localiser et de légendier sur les cartes opposables le réseau routier magistral,
- ✓ Réaliser des projets de décarbonation des projets routiers sans accroître les conventionnements



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Il revient à l'Etat d'effectuer une éventuelle demande d'inscription au SDRIF-E du projet de gare LGV à Sénart, qui manifestement se rattache à ses compétences.

La CCI de Seine-et-Marne demande d'inscrire au SDRIF-E toute une série de projets routiers (nouvelles liaisons, déviations, franchissements routiers au-dessus de la Seine, élargissement de voiries pour passer en 2x2 ou 2x3 voies). Ces demandes concernent tant le réseau routier magistral, le réseau routier structurant que des voies de desserte locale.

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

Les différentes demandes de la CCI seront examinées par la Région, avec celles des autres acteurs, et notamment celles des maîtres d'ouvrage d'infrastructures routières. La Région examinera l'intérêt régional ou local des projets concernés, en tenant compte des études de trafic disponibles sur les voiries existantes, des transports en commun accessibles ou prévus sur les territoires concernés et des développements urbains prévus. Il sera également tenu compte de la sensibilité écologique, agricole et paysagère des sites traversés, de la compatibilité de l'artificialisation générée par ces projets routiers avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E et de la cohérence globale de ces projets avec les objectifs de transition des mobilités routières portés par le SDRIF-E.

C'est bien le réseau routier magistral, défini p. 179 du PAR (Le réseau routier magistral est composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du boulevard périphérique de Paris) qui est représenté sur les cartes. Il pourra être légendé comme tel.

#### Garantir des capacités d'urbanisation non cartographiées à tous les territoires

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Clarifier la portée réglementaire des polarités selon leur taille,
- ✓ Intégrer la commune de Mousseaux-les-Bray dans la polarité de Bray-sur-Seine,
- ✓ Assurer la garantie d'un hectare aux 10 communes du département qui ne bénéficient pas de potentiel cartographié ou non cartographié,
- ✓ Préciser les modalités de mutualisation ou non, des capacités d'urbanisation non cartographiées en l'absence de SCOT, de PLUI et de Charte PNR

#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :

L'identification d'une commune comme étant constitutive d'une polarité au SDRIF-E emporte l'opposabilité de l'ensemble des orientations réglementaires s'y rapportant (OR 57, 92, 93 principalement).

En accord avec la loi « ZAN » du 20 juillet 2023, le SDRIF-E devra étendre la garantie communale de 1 ha de capacités d'urbanisation, à l'ensemble des communes de la région. Il est à noter que cet élargissement de la règle n'octroiera en pratique de capacités d'urbanisation qu'aux communes disposant effectivement d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ou non artificialisés urbanisables sur leur territoire.

Comme précisé dans l'OR 87, seuls un SCOT, une charte de PNR valant SCOT ou un PLUI permettent la mutualisation des capacités d'urbanisation non cartographiées. Le projet de SDRIF-E arrêté ne définit pas d'autres modalités de mutualisation.

En vertu du principe de subsidiarité, il ne revient pas au projet de SDRIF-E de définir plus avant l'organisation de cette mutualisation, qui relève de choix locaux de gouvernance. Le guide d'application des OR, qui appuiera la mise en œuvre du SDRIF-E opposable, pourra le cas échéant illustrer quelques moyens possibles en s'appuyant sur de bonnes pratiques observées.



La demande relative à la polarité de Bray-sur-Seine sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

#### **Renforcer les objectifs en matière d'emplois en tissu urbain mixte**

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Inscrire dans une logique d'obligation de rechercher à l'équilibre habitat/emploi plutôt que de simplement y contribuer,
- ✓ Prévoir une obligation d'augmentation de la densité humaine à tous les territoires de l'espace régional afin de limiter l'effet d'éviction des activités économiques.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Inscrire dans les orientations réglementaires une obligation de « rechercher » l'équilibre habitat/emploi ne change pas la portée des orientations réglementaires enjoignant les territoires à « contribuer à » cet équilibre (OR 57 et 105). Au prisme du principe de compatibilité, l'orientation est fondamentalement la même.

La règle d'accroissement de la densité humaine, présente au SDRIF de 2013, a été abandonnée au SDRIF-E. En effet, le bilan de la mise en œuvre, réalisé en 2019, a mis en avant la difficulté à l'intégrer dans les documents d'urbanisme locaux et son absence de portée effective.

#### **Améliorer la représentation de certaines orientations réglementaires sur les cartes opposables.**

La CCI Seine-et-Marne émet les réserves suivantes :

- ✓ Améliorer certains aplats et couleurs des fonds de carte afin de faciliter la lecture des orientations cartographiées (éviter les camaïeux),
- ✓ Améliorer la visibilité des aplats correspondant aux emprises aéroportuaires des fonds de carte,
- ✓ Représenter le rayon de 2km autour des gares.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Un outil numérique facilitant la lecture et la compréhension du document sera mis à disposition gratuite des acteurs de l'aménagement à l'entrée en vigueur du document.

## 6- Avis de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat d'Ile de France

**La chambre de Métiers et de l'Artisanat d'IDF développe un certain nombre de principes sur lesquels le Conseil Régional d'Ile de France est invité à se prononcer.**

Renforcer et revitaliser les cœurs de ville

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Plusieurs orientations réglementaires concourent au renforcement et à la revitalisation des cœurs de ville.

L'OR 57 qui fixe des objectifs d'accroissement de la densité résidentielle prévoit que cet accroissement devra notamment « *contribuer au renforcement de l'offre en équipements et services et, le cas échéant, prendre en compte la nécessaire revitalisation des centres-villes fragilisés* ».

L'OR 65 dispose que « *les documents d'urbanisme visent à renforcer les centres-villes existants et leur armature urbaine (...) ainsi que leur hiérarchisation aux différentes échelles* ».

Selon l'OR 67, « *Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes* ».

L'OR 108 relative au commerce, prévoit que le développement éventuel d'une nouvelle offre commerciale se fera « *prioritairement dans les espaces urbanisés, et plus particulièrement dans les centralités urbaines, les centres villes et les quartiers de gare* » et qu'il « *ne doit pas compromettre la préservation ou la revitalisation du tissu commercial des centralités* ».

L'OR 141 prévoit que les itinéraires pour les modes actifs seront développés notamment dans les centres urbains.

Permettre l'équilibre entre offre de logements, équipements et commerces/services

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les Orientations Réglementaires du chapitre 3 visent explicitement un développement urbain permettant un équilibre entre offre de logements, équipements et commerces/services. Les OR 57 (accroissement de la densité résidentielle accompagné d'un renforcement de l'offre en équipements et services), 64 (mixité) et 65 (centres-villes et hiérarchisation de l'armature urbaine) visent cet objectif.

Limitier le développement commercial dans les zones d'activités

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'OR 108 limite les développements d'une nouvelle offre commerciale dans les sites d'activités économiques à vocation autre que commerciale, sauf si cette offre a pour objet de répondre aux besoins des salariés travaillant sur le site.

Autoriser l'implantation de l'artisanat productif sur l'ensemble du territoire urbain et protéger les sites d'implantation des activités productives y compris en zone urbaine dense

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

D'une part, l'OR 64 prévoit que « *les documents d'urbanisme doivent renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace (...)* » et que « *les projets urbains, notamment en renouvellement urbain, favorisent des opérations d'ensemble en intégrant les besoins en équipements collectifs et services, et des locaux d'activités de proximité aptes à recevoir les entreprises artisanales, des commerces et PME-PMI* ». L'OR 65 prévoit aussi le renforcement des centres-villes notamment par la présence de l'artisanat.

D'autre part, l'OR 100 sanctuarise les sites d'activité d'intérêt régional représentés sur la carte « *Développer l'indépendance productive régionale* ». Dans ce cadre « *les documents*

*d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (...), des grands services urbains et installations d'économie circulaire* ». Par ailleurs, selon l'OR 101, les autres sites d'activité économique représentés sur la carte précitée, situés dans le cœur d'agglomération, doivent être maintenus et si ce maintien n'est pas possible, la suppression d'un tel site doit être compensée « *sur le territoire couvert par le document d'urbanisme, par la création d'un autre site à vocation équivalente ou par la création, sur un autre site, de capacités équivalentes d'accueil d'activités économiques* ».

Réserver des emprises pour l'implantation d'activités artisanales productives (ex : hôtels d'activités) au sein des nouveaux quartiers et des friches industrielles existantes

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Voir éléments de réponse à la précédente question.

Il convient de rappeler, s'agissant de nouvelles urbanisations, que le SDRIF-E prévoit des capacités d'urbanisation cartographiées dédiées au développement industriel d'intérêt régional (OR 84).

Enfin, l'OR 99 prévoit que les « *friches industrielles seront mobilisées prioritairement pour y déployer des activités industrielles* ».

Favoriser et encourager la mixité fonctionnelle notamment à travers les OAP sectorielles

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le projet de SDRIF-E comprend de nombreuses OR favorisant la mixité fonctionnelle. Il revient ensuite à l'autorité compétente de les traduire dans les documents d'urbanisme locaux en se saisissant des outils réglementaires qu'elle estime les plus adaptés. Le SDRIF-E ne peut imposer, ni même recommander le recours à tel ou tel dispositif.

Le guide d'application des OR, qui appuiera la mise en œuvre du SDRIF-E opposable, pourra le cas échéant faire référence aux bonnes pratiques et aux dispositions réglementaires mobilisables des PLU et des SCoT.

Préserver et encourager le maintien des activités artisanales dans les zones industrielles et les zones d'activités notamment en proche couronne

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Voir réponses aux deux questions précédentes.

Réhabiliter et valoriser les zones artisanales existantes pour une meilleure insertion urbaine et paysagère

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le SDRIF-E prévoit d'une façon globale la modernisation des espaces dédiés au développement économique, notamment d'un point de vue des performances énergétique et environnementale, de l'amélioration de la qualité des espaces publics, du développement des services inter-entreprises et de l'économie circulaire (OR 97). Par ailleurs, l'OR 73 prévoit « *pour valoriser les paysages urbains de l'agglomération parisienne, [que] les documents d'urbanisme favorisent la requalification* » notamment des « *zones d'activité économique en voie d'obsolescence* ». L'OR 75 prône l'amélioration de la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville et des espaces en périphérie des villes ».

L'ensemble de ces orientations réglementaires s'appliquent ainsi aux espaces économiques, dont les zones artisanales.

## Faciliter la mobilité des artisans dans les zones urbaines denses

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

S'il s'agit de pouvoir se relocaliser plus facilement en zone dense, Le principe de préservation des espaces d'activités économiques doit limiter l'éviction et maintenir des sites pour l'accueil de nouvelles activités.

S'il s'agit de mobilité au sens des transports, le projet de SDRIF-E ambitionne de faciliter la mobilité des Franciliens. Le chapitre 5 du PAR est entièrement dédié à cet objectif et comprend de nombreux développements sur les projets d'infrastructures routières et de transports en commun retenus, le partage de la voirie, les modes actifs, etc. Les OR du chapitre 5 prévoient les dispositions nécessaires à leur mise en œuvre.

Toutefois, le SDRIF-E ne peut pas fixer des mesures différenciées selon les catégories de Franciliens ou de professionnels, et ne se prononce pas directement sur les conditions d'usage des modes de transports. A titre d'exemple, les limitations de vitesse ou d'accès de certains véhicules à certaines zones sont hors domaine de compétence du SDRIF-E.

### **Reporter davantage certains équipements sur les parcelles privées pour libérer l'espace public**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Le SDRIF ne peut pas établir d'OR différentes selon la propriété du foncier. Il comprend des dispositions générales sur le partage et la requalification de l'espace public.

## Faciliter l'implantation des sites logistiques dans les nouvelles opérations immobilières et les délaissés urbains liés aux ouvrages ferroviaires et routiers

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'OR 122 du projet de SDRIF-E prévoit d'anticiper et d'intégrer les besoins logistiques dans les projets d'aménagement, y compris en renouvellement urbain. Il envisage donc ces développements de façon structurante et au-delà de la seule utilisation des délaissés.

En outre, il protège les installations terminales embranchées afin de favoriser l'acheminement ferroviaire du fret, y compris dans les espaces les plus denses.

## 7 – Avis de la Chambre d'Agriculture de l'Ile de France

Dans son avis la Chambre d'Agriculture d'IDF :

DEPLORE que des règles de densification pour les activités économiques ne soient pas précisément écrites dans les orientations réglementaires.

DEMANDE l'inscription d'un taux minimum de densification même si les OR encouragent la compacité, la mutualisation des services et la transformation/rénovation des espaces sous-utilisés, au développement de l'économie circulaire à l'échelle des sites d'activités,

RELEVE que ce projet de SDRIF-E à l'horizon 2040 conduit au Zéro Artificialisation Nette pour 2050 et satisfait donc à la loi climat et résilience,

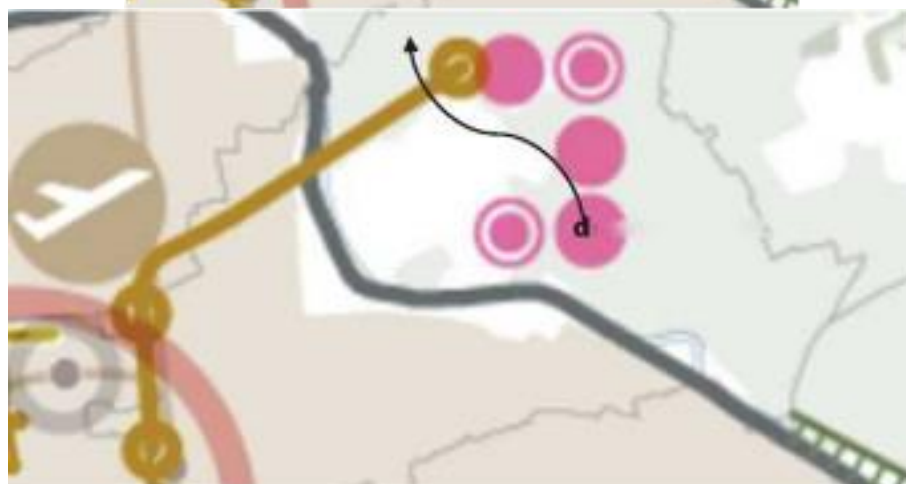
CONSTATANT la convergence avec ses préoccupations et propositions, la Chambre d'agriculture de région Ile-de-France émet un avis favorable qui sera complété par un envoi au Conseil Régional de focus cartographiés sur certains secteurs précis et de compléments d'observations

**A cet effet elle produit un certain nombre de cartes locales avec des changements souhaités :**

### Le Mesnil-Amelot

Version du 12 juillet 2023

Notre demande



Nous demandons le déplacement d'une pastille de 25 ha pour correspondre au secteur de la future gare.

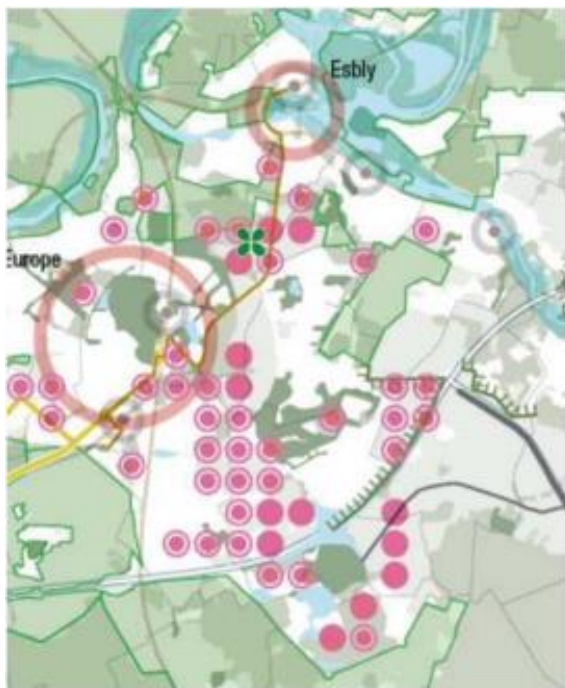
### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La demande de déplacement d'une pastille au Mesnil-Amelot sera analysée en fonction de la connaissance du projet urbain sous-jacent et de la sensibilité du nouveau site proposé vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

## Val d'Europe-Marne-La-Vallée

Version du 12 juillet 2023

Notre demande



Pourquoi avoir créé un front vert censé interdire l'urbanisation au-delà et mettre 3 pastilles juste en dessous ?

Nous demandons le retrait de 3 pastilles pleines et 2 semi-pleines.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le front vert positionné au sud-est de Bailly Romainvilliers interdit toute progression de l'urbanisation depuis cette commune. Pour autant, il ne bloque pas la progression d'une urbanisation venant du sud. Les 3 pastilles pleines ciblées par la chambre d'agriculture ont été positionnées à la demande de l'Etat. Elles correspondent à une opération d'intérêt national. Le code de l'urbanisme impose au SDRIF-E de permettre ces opérations d'intérêt national.

La chambre d'agriculture demande le retrait de 5 pastilles d'urbanisation. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

## Rozay/Lumigny-Nesles-Ormeaux

Notre demande



Nous demandons la disparition de la pastille semi-pleine de 10 ha apparue dans la version du 12 juillet 2023.

### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

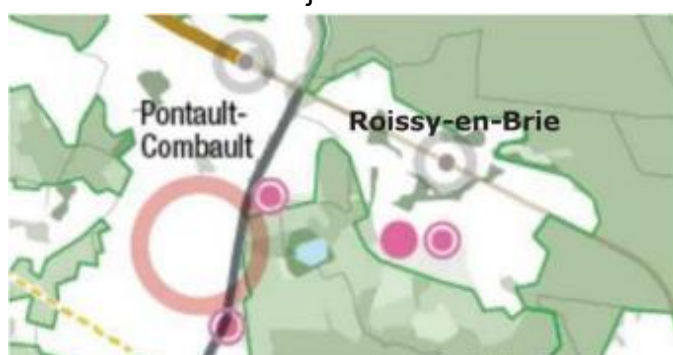
La chambre d'agriculture demande le retrait d'une pastille d'urbanisation. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

## Pontault-Combault et Roissy-en-Brie

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous demandons la disparition de toutes les pastilles présentes. Nous souhaitons protéger l'espace agricole de Pontault-Combault et de Roissy-en-Brie.

### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La chambre d'agriculture demande le retrait d'une série de pastilles d'urbanisation. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque

demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Brie-Comte-Robert**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous maintenons notre demande de disparition des 2 pastilles semi-pleines soit un total de 20 ha.

La commune a déjà un potentiel d'extension non-cartographié de 20 ha.

De plus, ces pastilles se situent proche de l'armature verte

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande le retrait d'une série de pastilles d'urbanisation. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

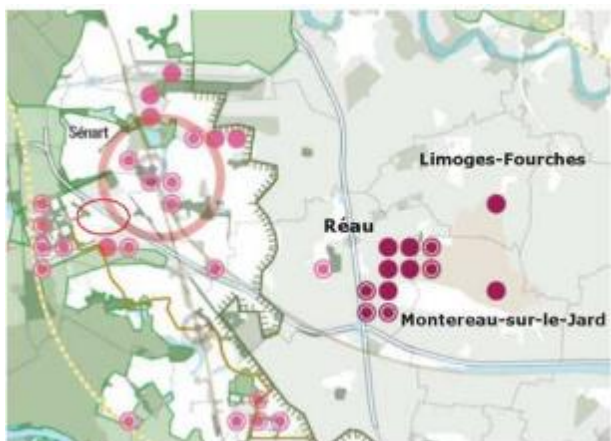
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

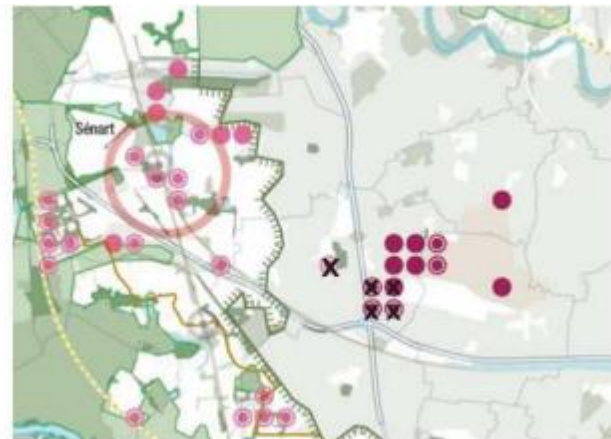


## Sénart (77)

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous demandons la suppression de 5 pastilles dans le secteur de Melun- Villaroche afin de correspondre à l'accord passé avec le préfet en 2020/21.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande le retrait d'une série de pastilles d'urbanisation. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

## **Crisenoy/Fouju**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous avons un problème de compréhension concernant la disparition de la pastille à l'endroit de la future prison.

Nous maintenons notre demande de suppression des 4 pastilles mais il est à noter que la ZAC des Bordes datant de 2011 peut être difficilement remise en cause puisqu'actée avant l'entrée en vigueur du SDRIF de 2013.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande le retrait d'une série de pastilles d'urbanisation (sur lesquelles d'autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

En réponse aux interrogations de la chambre d'agriculture, la Région indique que la pastille de Crisenoy est positionnée sur le projet pénitentiaire tandis que les 3 pastilles de Fouju correspondent à la ZAC des Bordes.

#### **Verneuil-L'Etang/Chaumes-en-Brie**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



La pastille semi-pleine de Verneuil-L'Etang a été conservée et nous notons l'apparition d'une pastille pleine à Chaumes-en-Brie que nous ne souhaitons pas.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande le retrait d'une pastille d'urbanisation à Chaumes-en-Brie (sur laquelle d'autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque

demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

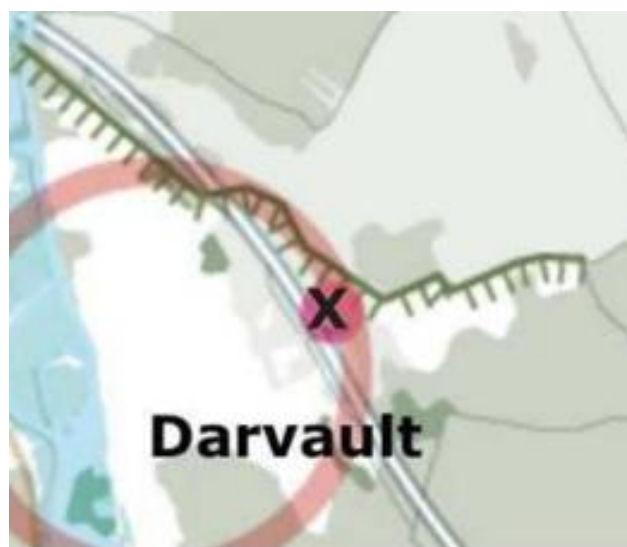
- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Darvault**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous maintenons notre demande de voir disparaître la pastille de Darvault à la demande expresse des agriculteurs concernés.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande le retrait de la pastille d'urbanisation de Darvault. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

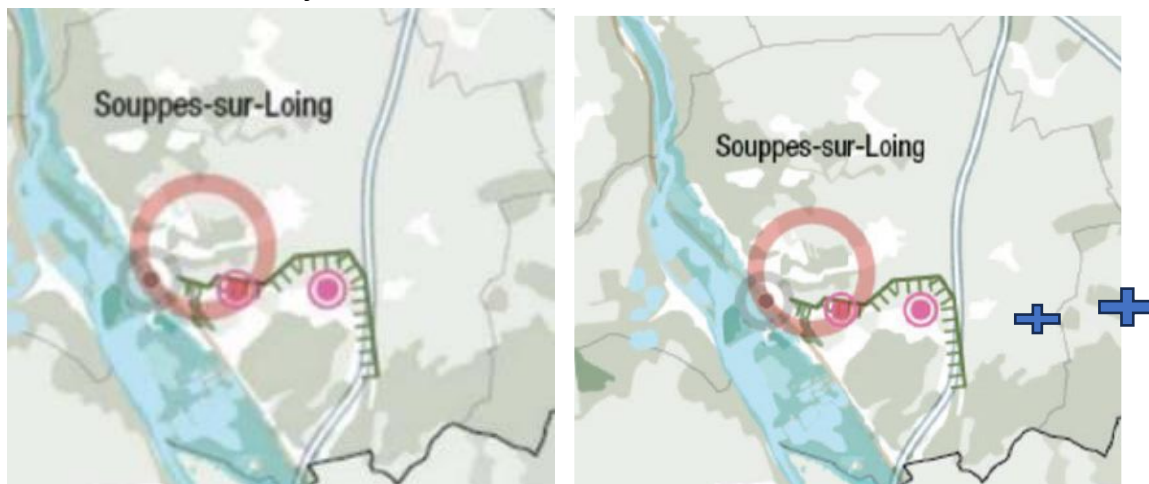
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

## Souppes-sur-Loing

Version du 12 juillet 2023

Notre demande



Nous demandons la suppression des 2 pastilles. A noter que la commune a 15 ha d'extension possible non cartographiée.

### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La chambre d'agriculture demande le retrait d'une série de pastilles d'urbanisation. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

## Plateau des Alluets

Notre demande



Demande non satisfaite d'inclure ces terres agricoles dans l'armature verte ou, à défaut, de délimiter un front vert en limite de l'agglomération de Feucherolles Cette partie du plateau

des Alluets est traversée par la RD30 qui est un axe de liaison majeur entre la vallée de la Seine et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les projets dévoyant la vocation agricole du plateau s'y succèdent (prison, campus du PSG, projet hôtelier, méga centre équestre, stockage de déchets inertes, pseudo projet agrivoltaïque). Nous demandons une protection de ce secteur

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

Il est notamment envisagé de positionner un front vert à l'Est de la commune de Feucherolles.

**Bailly**

Notre demande



La ferme de Vauluceau est le siège de diverses activités qui relèvent de l'agriculture, de l'horticulture, du commerce et du paysagisme. Il est effectivement opportun de ne pas l'inclure dans l'armature verte.

Toutefois, les espaces agricoles de ses abords devant être préservés, nous demandons un ajustement de l'armature verte de façon à les y inclure

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les espaces agricoles de la ferme de Vauluceau sont déjà couverts par l'armature verte, qui passe en limite des bâtiments de la ferme.

**Saint-Quentin-en-Yvelines**

Version du 12 juillet 2023

Notre demande



Ajout d'une pastille de 25 ha à proximité de l'étang de Saint-Quentin (site Natura 2000) sur les terres agricoles exploitées par la ferme de Grignon.

Dans les versions précédentes du SDRIF-E ce secteur faisait partie de l'armature verte ! Cette pastille pourrait correspondre à un projet de stade du PSG (80 000 places) en alternative au stade du Parc des Princes. Nous demandons la suppression de cette nouvelle pastille

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

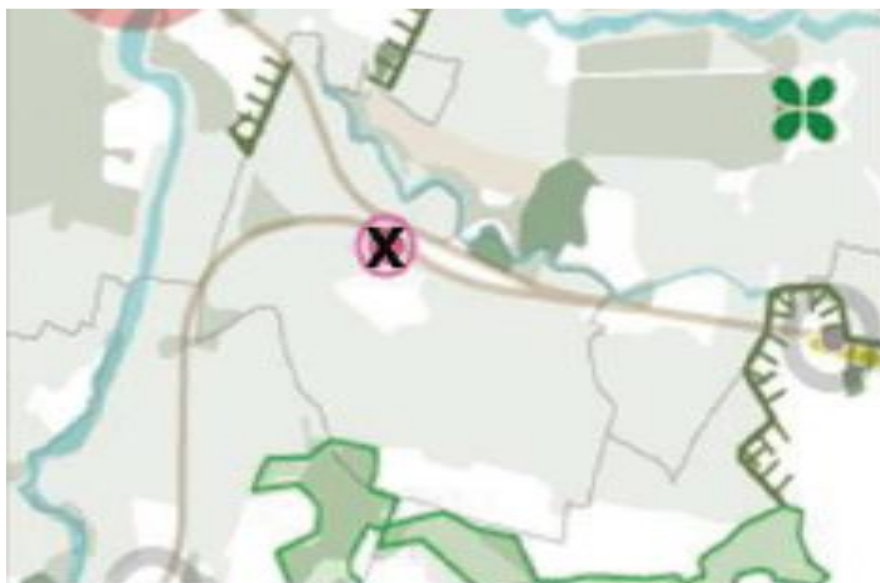
La chambre d'agriculture demande le retrait de la pastille d'urbanisation de Montigny-le-Bretonneux. A noter que cette pastille a été demandée par l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### **Saint-Germain-de-la-Grange**

Notre demande



Nous demandons la suppression de cette pastille de 10 ha. Ce secteur rural de la plaine de Versailles ne se prête pas du tout à un tel développement qui pourrait même impacter un maraîcher récemment installé par la SAFER.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande le retrait de la pastille d'urbanisation de Saint-Germain de la Grange (sur laquelle plusieurs autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères

propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

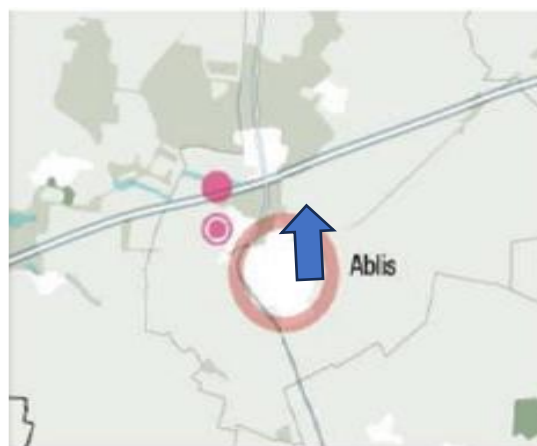
- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Ablis**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Ajout d'une seconde pastille de 10 ha

Avec 35 ha en deux pastilles, le potentiel de développement de la zone d'activité au Nord-Ouest d'Ablis permet d'ajouter une dizaine d'hectares d'urbanisation nouvelle au site où s'implante actuellement une importante base logistique du groupe LIDL.

La pastille est à positionner au-dessus de l'autoroute A11

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande de déplacement de la demi-pastille de 10 ha à Ablis sera analysée en fonction de la connaissance du projet urbain sous-jacent et de la sensibilité du nouveau site proposé vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

### **Saint-Arnoult-en-Yvelines**

Version zéro/Version arrêtée



Nous notons l'ajout d'une pastille de 10 ha sans modification du front vert au regard de la version V0. Le front vert étant difficile à situer, l'ajout d'une pastille confirme que St-Arnault, en tant que polarité du Sud Yvelines, dispose bien d'un potentiel de développement significatif.

L'ajout de la pastille ne doit pas entraîner de modification du front vert

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région prend note du souhait de la chambre d'agriculture du maintien du front vert dans sa position actuelle.

### **Guyancourt**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Modification des limites de l'armature verte

Cette modification laisse « à découvert » des terres agricoles de la Minière qui font partie du plateau de Saclay. Ces terres sont très exposées car hors ZPNAF. La modification va à rencontre de notre demande qui portait au contraire sur une extension de l'armature verte.

Nb : juste au-dessus, la modification des pastilles sur le secteur de la ZAC Satory Ouest est sans incidence. Nous demandons l'extension de l'armature verte.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'armature verte n'englobe actuellement pas des terres agricoles classées en A et NeGU au PLU de Guyancourt.

La Région accepte cette demande de la Chambre d'Agriculture visant à étendre l'armature verte sur ce secteur, à l'exception des parties bâties à l'Est et au Nord. Cela permettra de mieux protéger un réservoir de biodiversité identifié au futur SRCE et une liaison verte déjà inscrite au SDRIF-E.

### **Boucle de Montesson**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande





Les deux pastilles totalisant 50 ha d'urbanisation au Sud de l'A14 à Carrières-sur-Seine sont maintenues. Ce choix atteste que le projet d'échangeur autoroutier, nécessaire à l'urbanisation de ce secteur enclavé dans une boucle de la Seine, est toujours d'actualité.

A terme, cela signifie que disparaîtront tous les micro-espaces de maraîchage - hors ZAP - qui alternent avec des friches et de l'urbanisation. Nous demandons la suppression d'une pastille

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande le retrait d'une pastille d'urbanisation à Carrière-sur-Seine (sur laquelle d'autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### **Avrainville, Egly, Arpajon, Saint Germain les Arpajons, Ollainville et Boissy-sous-Saint-Yon**

Version du 12 juillet 2023

Notre demande



Nous demandons la suppression de la pastille à l'est de la RN 20 et la mise en place du front vert pour protéger l'est de la N20 au niveau d'Avrainville.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

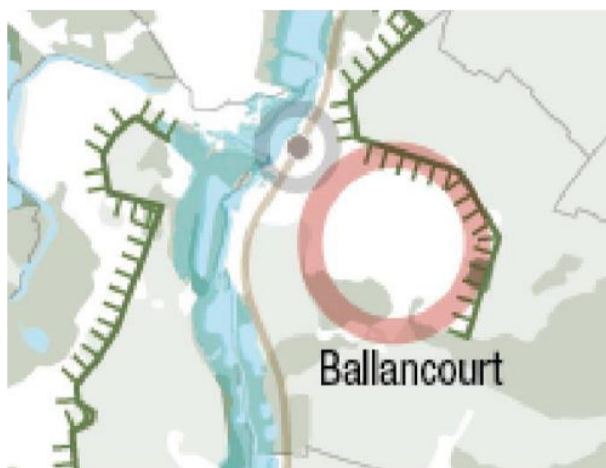
La chambre d'agriculture demande le retrait d'une pastille d'urbanisation à Avrainville (sur laquelle d'autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Ballancourt sur Essonne**

Notre demande



Nous demandons une flèche de maintien de la circulation agricole au niveau de Ballancourt pour le franchissement de la ligne de chemin de fer et de l'Essonne.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette nouvelle liaison agricole pourra être rajoutée suivant un tracé similaire reliant les espaces agricoles de part et d'autre de la vallée de l'Essonne.

### **Bondoufle**

Version du 12 juillet 2023



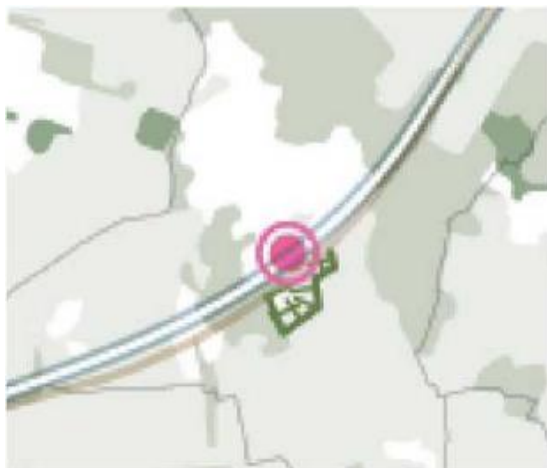
Nous nous interrogeons sur la fonctionnalité de la parcelle à l'ouest de Bondoufle : parcelle de 15 ha pour une pastille de 10 !

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

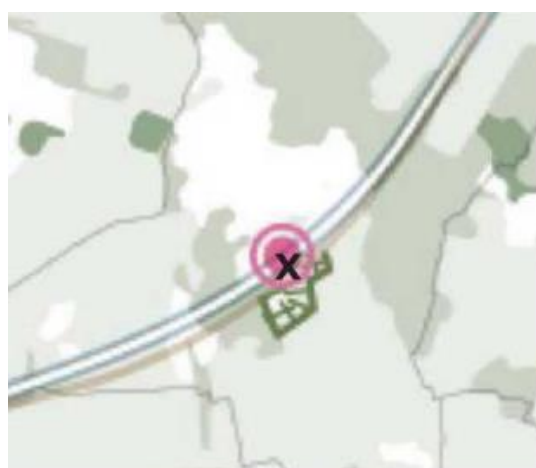
Cette pastille correspond au sud de la ZAC des Porte de Bondoufle, désormais renommée Le Grand Parc, qui prévoit un projet urbain mixte.

**Briis-sous-Forges**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous demandons la suppression de la pastille et l'inscription d'un front vert sur le sud de l'autoroute

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande la suppression de la pastille d'urbanisation de Briis-sous-Forges. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

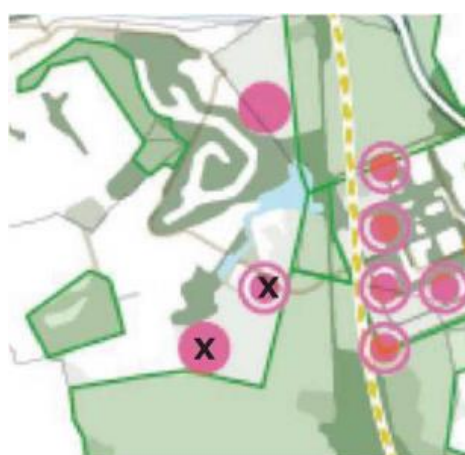
- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

**Saint-Pierre-du-Perray**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous demandons la suppression des pastilles de l'ouest et une meilleure définition de l'armature verte.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande la suppression de deux pastilles d'urbanisation à Saint-Pierre-du-Perray (sur laquelle d'autres personnes publiques associées se sont exprimées). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

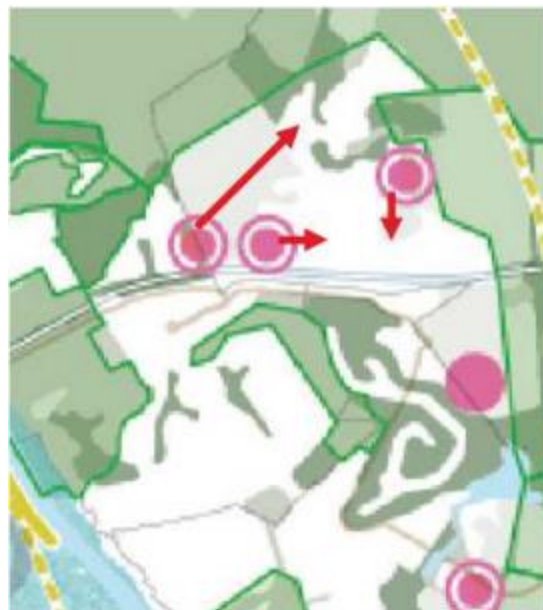
L'éventuelle redéfinition de l'armature verte sanctuarisée sur ce secteur sera liée à la décision prise sur les pastilles.

**Tigery**

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



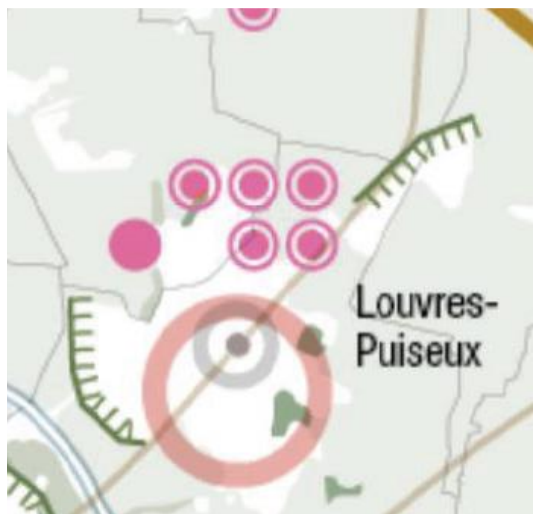
Nous demandons le déplacement des pastilles afin de maintenir les fonctionnalités agricoles et une meilleure définition de l'armature verte.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande de déplacement des pastilles à Tigery sera analysée en fonction de la connaissance du projet urbain sous-jacent et de la sensibilité des nouveaux sites proposés vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

## Louvres et Puisieux-en-France

Version du 12 juillet 2023



Nous demandons le déplacement de la pastille et d'une demi-pastille vers le sud Ajout d'un front vert : pas d'urbanisation au-delà de la voie ferrée (voir dessin)

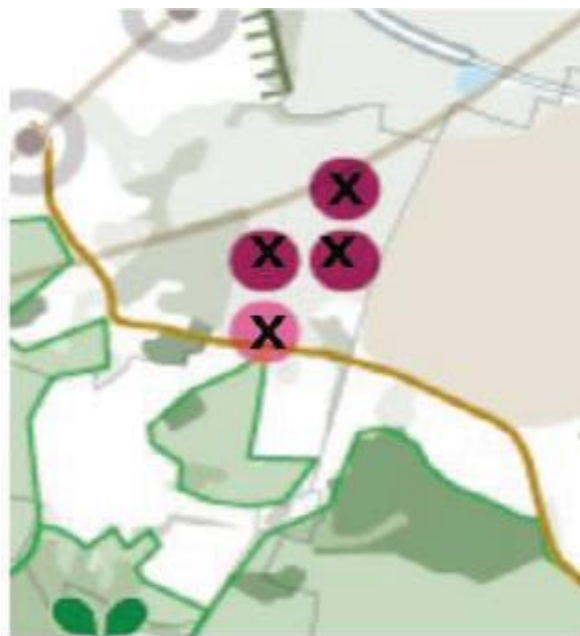
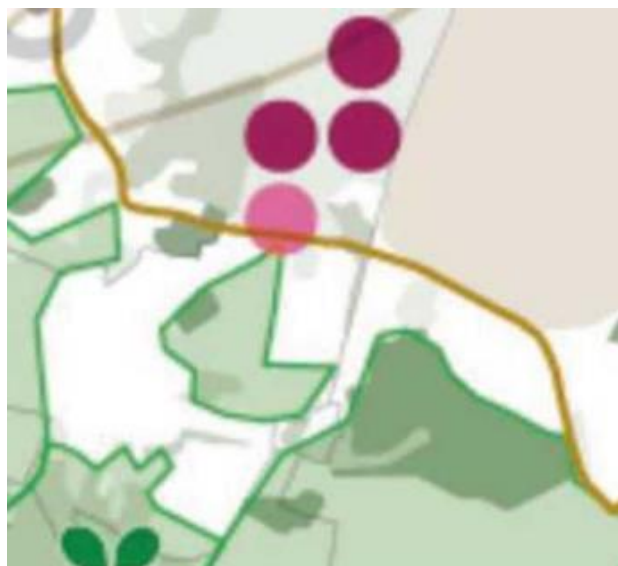
### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La demande de déplacement de pastilles à Louvres-Puisseux sera analysée en fonction de la connaissance du projet urbain sous-jacent et de la sensibilité du nouveau site proposé vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

### Goussainville (projet CAREX)

Version du 12 juillet 2023

Notre demande



Nous demandons la préservation des terres agricoles de Goussainville d'où la suppression des pastilles

### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La chambre d'agriculture demande la suppression de quatre pastilles d'urbanisation à Goussainville (sur lesquelles d'autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique). Il

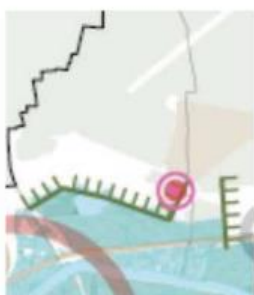
ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Bruyères-sur-Oise/Bernes-sur-Oise**

Version du 12 juillet 2023



Nous demandons que le Front vert soit complété (voir dessin)

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La commune de Bernes-sur-Oise a demandé la suppression de la pastille de 10 ha accolée au nouveau front vert proposé par la chambre d'agriculture. La Région va donner suite à cette demande de la commune. Aussi il n'apparaît pas pertinent de prolonger le front vert, qui existe déjà sur le tronçon nord-sud du tracé rouge ci-dessus. La demande de la chambre d'agriculture se trouve donc déjà satisfaite.

### **Bernes-sur-Oise**

Version du 12 juillet 2023



Nous demandons la suppression de la demi-pastille. Le déplacement de la demi-pastille vers l'ouest.

L'ajout d'un front vert (voir dessin)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande la suppression d'une pastille à Bernes-sur-Oise (sur laquelle d'autres personnes publiques associées se sont exprimées). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La demande relative au front vert sera traitée conjointement

#### **Agglomération de Cergy-Pontoise : Osny et Pontoise**

Version du 12 juillet 2023



Nous demandons la suppression d'une pastille et le repositionnement du front vert (voir dessin)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande la suppression d'une pastille d'urbanisation à Osny. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,

- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

L'éventuel repositionnement du front vert sur ce secteur sera lié à la décision prise sur la pastille.

### **Agglomération de Cergy-Pontoise : Cergy, Osny, Puiseux-Pontoise et Courdimanche**

Version du 12 juillet 2023



Nous demandons la suppression des pastilles/demi-pastilles et le repositionnement du front vert (voir dessin)

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande la suppression d'une série de pastilles d'urbanisation à Courdimanche et Puiseux-Pontoise. Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

L'éventuel repositionnement du front vert sur ce secteur sera lié à la décision prise sur les pastilles.



## **Moiselles**

Version du 12 juillet 2023



Nous demandons la suppression de la nouvelle demi-pastille Armature verte à compléter (voir image)

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande la suppression d'une pastille d'urbanisation à Moiselles (sur laquelle d'autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

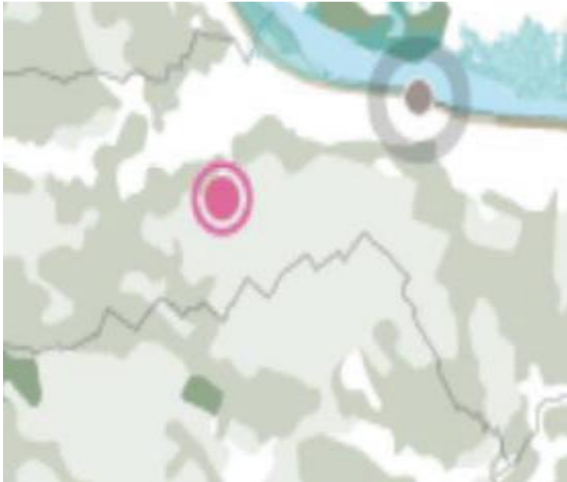
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

L'éventuelle redéfinition de l'armature verte sanctuarisée sur ce secteur sera liée à la décision prise sur la pastille.

## Parmain

Version du 12 juillet 2023



Notre demande



Nous demandons la Suppression de la demi-pastille

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La chambre d'agriculture demande la suppression d'une pastille d'urbanisation à Parmain (sur laquelle d'autres personnes publiques associées se sont exprimées et encore d'autres acteurs ont porté des contributions à l'enquête publique). Il ne peut être répondu individuellement à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

## 8 – Avis des Conseils Départementaux, de la Ville de Paris et de la métropole du Grand Paris

81 – Avis de la Métropole du Grand Paris

### **SUR LES RESERVES**

La Métropole demande la suppression de l'orientation réglementaire n°129 relative à la confortation du réseau magistral, manifestement contraire à la dimension environnementale du SDRIFe, et incompatible avec le SCoT.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La volonté de conforter le réseau magistral est cohérente avec le plan « anti-bouchons » voté par la Région. La congestion du trafic étant l'une des causes de l'augmentation de la pollution atmosphérique, il convient de veiller à ne pas renforcer les difficultés de circulation en cœur de métropole.

Diminuer l'accessibilité, via le réseau routier de la zone dense, augmentera la congestion des flux sans diminuer la pollution et surtout cela pénaliserait les Franciliens qui n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture pour aller travailler.

Il convient enfin de noter que cette position est issue d'un travail avec les services de l'Etat.

La Métropole demande la suppression, dans l'orientation réglementaire n° 59, des contraintes mises à charge des communes ayant plus de 30 % de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS - PLAI.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les émeutes ont montré une fois de plus la nécessité d'assurer une mixité sociale réelle. La norme anti-ghetto s'est avérée efficace pour rééquilibrer certains quartiers.

La rédaction de l'OR 59 n'est donc pas amenée à évoluer.

Voir en complément les réponses faites à l'Etat et au CESER sur ce point.

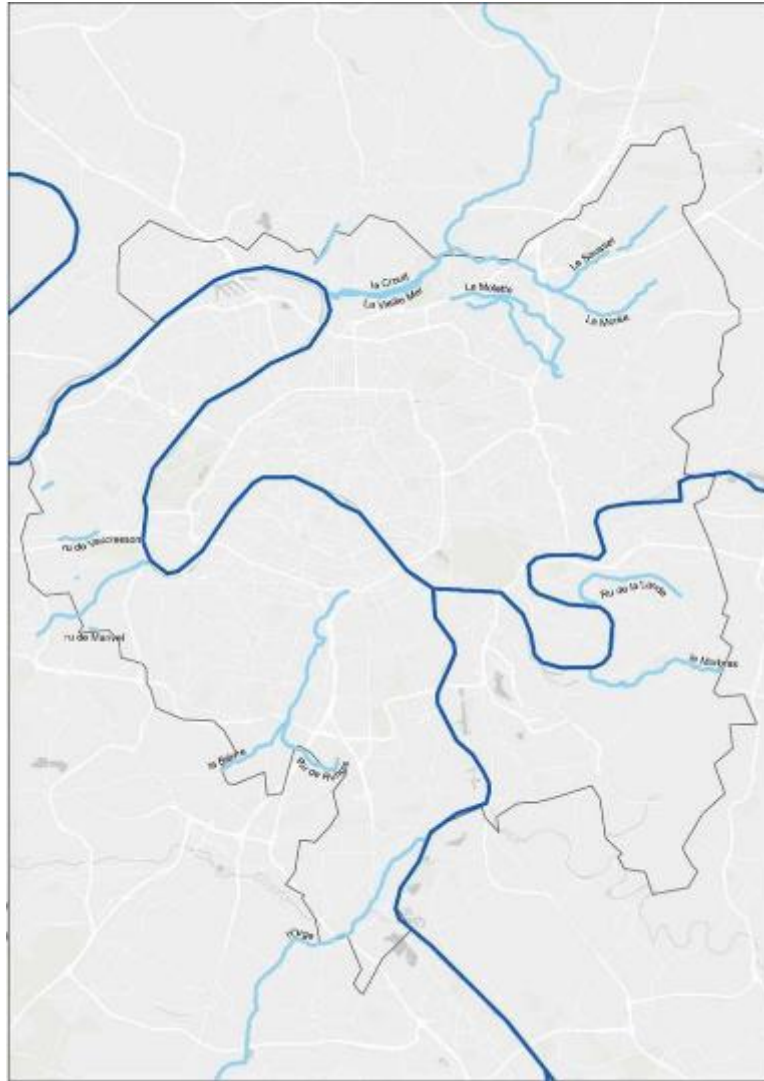
La Métropole demande l'évolution de l'orientation réglementaire n°13, exception « g », pour reprendre la rédaction suivante : « *à titre exceptionnel, les ouvrages et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif d'envergure intercommunale.* » et d'ajouter une exception « h » portant sur « *les installations légères/et ou temporaires nécessaires aux activités pédagogiques et de loisirs* ».

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

S'agissant de l'exception « g », la rédaction actuelle correspond au choix de mieux encadrer les exceptions pouvant être autorisées dans les espaces agricoles, en visant plus spécifiquement certains services urbains (traitement des déchets, production d'énergie) lorsqu'ils ne peuvent trouver leur place dans les espaces urbanisés.

S'agissant de la demande d'ajout d'une exception portant sur « *les installations légères/et ou temporaires nécessaires aux activités pédagogiques et de loisirs* », le SDRIF-E n'a pas vocation à entrer dans un tel niveau de détails et encadrer les installations temporaires ou démontables, que ce soit pour les autoriser ou les interdire.

La Métropole demande que le SDRIFe vise pour l'application de l'orientation réglementaire n°23 dans le périmètre de la Métropole uniquement les rus et rivières de la Bièvre, la Morée, le Croult, la Vieille Mer, le Sausset, le Ru de Rungis, le Morbras, l'Orge, le Ru de Marivel et ses affluents, le Ru de Vaucresson, le Ru de la Molette, le Ru d'Arra et le Ru de Saint-Cucufa et le Ru les Landes (cf. carte n°1 jointe).



Carte N°1 : rus et rivières

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

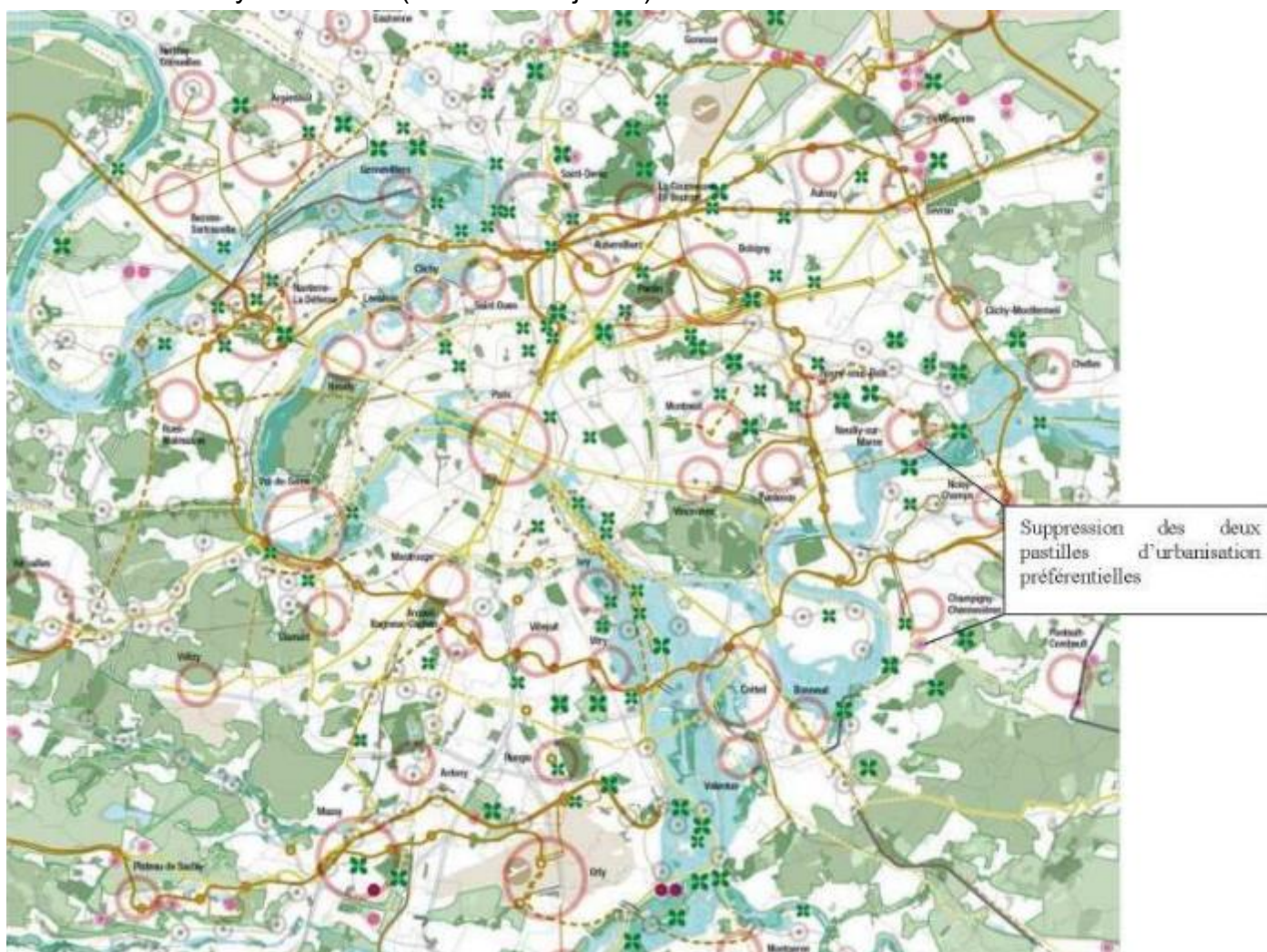
La Métropole du Grand Paris demande que l'orientation réglementaire n°29 évolue pour permettre aux SCOT et PLUi d'appliquer la règle de 30 % de pleine terre à une échelle plus fine et plus appropriée, aux spécificités de leur territoire, que le territoire communal.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'orientation réglementaire du projet de SDRIF-E visée s'applique à l'ensemble de la région Ile-de-France et il convient de rappeler que le SDRIF-E ne doit pas entrer « *dans un degré de détail qui conduirait à méconnaître* », notamment, « *la place respective du schéma directeur de la région d'Ile-de-France et des documents d'urbanisme* » (avis du Conseil d'Etat n°349.324, du 5 mars 1991). L'OR 29 du projet de SDRIF-E précise que « *les documents d'urbanisme doivent permettre (...)* » et « *définissent les règles visant à augmenter cette proportion* » de pleine terre. La définition de l'échelle d'étude pour atteindre l'objectif de rééquilibrage en matière de pleine terre relève ainsi du document d'urbanisme local. Cela ne remet pas en cause la prescription P86 du SCOT métropolitain définissant également un

objectif de 30% de pleine terre vers lequel tendre, qui est tout à fait compatible avec l'OR 29 du SDRIF-E qu'elle vient préciser.

La Métropole demande la suppression des deux pastilles d'urbanisation de Chennevières-sur-M et de Neuilly-sur-Marne (cf. carte n°2 jointe)



Carte N°2 : pastilles d'urbanisation préférentielle

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

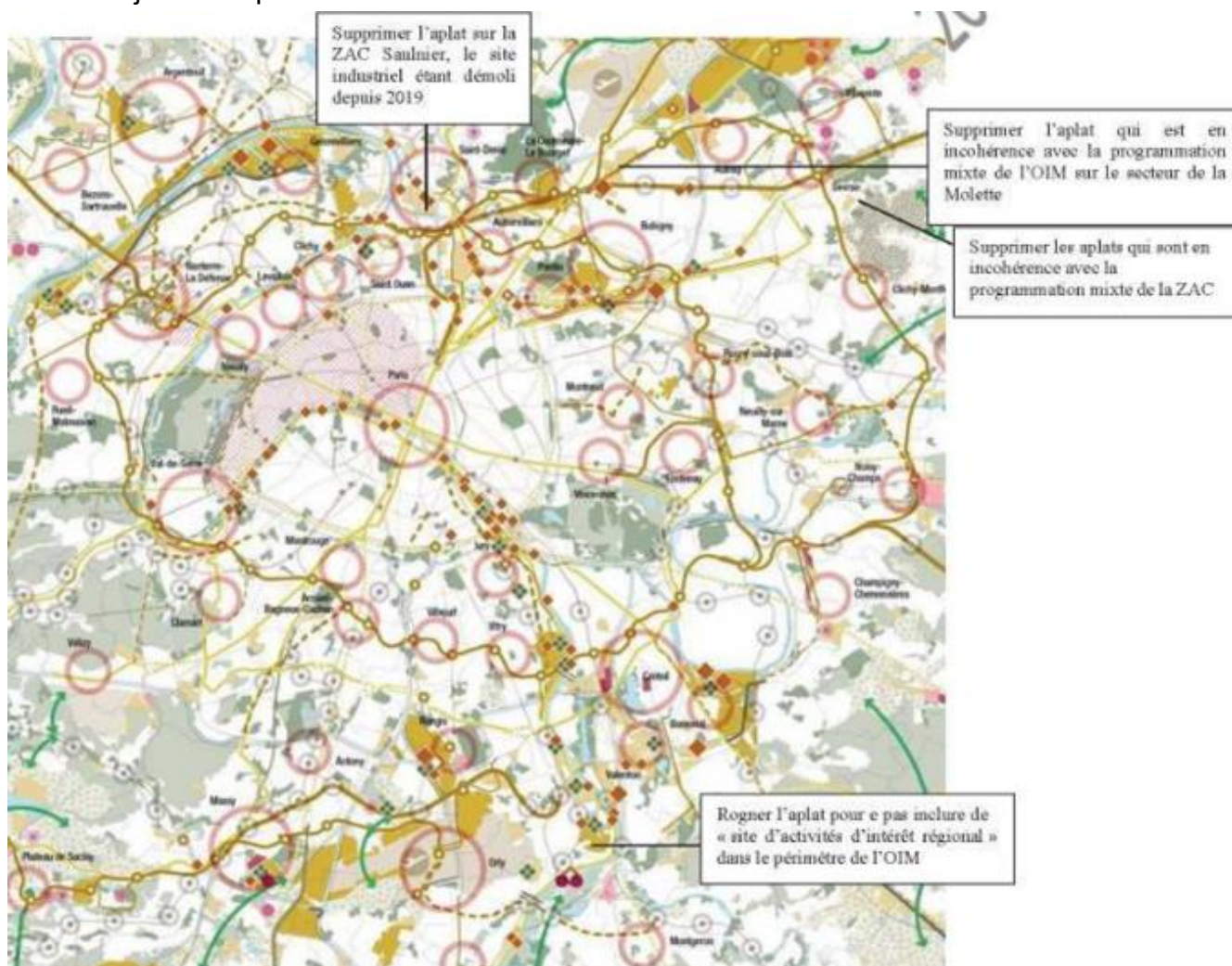
La Métropole demande à la Région de supprimer les capacités d'extension de l'urbanisation non cartographiées sur le territoire métropolitain qui conduiraient à remettre en cause les efforts de la Métropole pour la préservation des ENAF.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les OR 85 à 96 définissent les conditions de mobilisation des capacités d'extension non cartographiées. Dans ces orientations le SDRIF-E propose déjà une vision différenciée du territoire francilien en réservant des dispositions spécifiques pour la Grande Couronne (OR 94 à 96). Cependant, la demande de la métropole conduirait à remettre en cause le principe même de capacités d'extension non cartographiées et à passer d'un dispositif clair et cohérent à un dispositif discrétionnaire. Pour des raisons évidentes d'égalité de traitement des collectivités franciliennes, il ne saurait être question de faire des exceptions pour le territoire métropolitain.

Enfin, la demande de la Métropole relève aussi partiellement d'une mauvaise interprétation des dispositions relatives à ces capacités d'extension non-cartographiées. En effet, ces capacités constituent un potentiel théorique mobilisable, sous réserve à la fois de disponibilité des surfaces mais aussi des dispositifs de protection telle que l'armature verte à sanctuariser. Rien n'oblige les communes à les mobiliser. Ces capacités ne constituent donc pas une obligation à consommer des ENAF.

La Métropole demande la suppression des aplats identifiés dans la carte n°2 repris sur la carte n°3 jointe au présent avis



Carte N°3 : Opérations d'intérêt Métropolitain

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Différents acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100, relative aux sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés. De nombreuses collectivités et l'Etat ont par ailleurs demandé diverses modifications de la cartographie de ces sites : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de la MGP de réduction du périmètre du site d'activité d'intérêt régional de l'OIM du Val d'Ablon.

La Région examinera les demandes de suppression des 3 sites d'activités économiques à moderniser et requalifier cartographiés au SDRIF-E, au regard de l'occupation observée actuellement sur ces terrains. L'OR 101, relative à ces sites d'activités, n'empêche pas leur évolution vers une plus grande mixité urbaine, dès lors que les pertes de capacités d'accueil d'activités économiques sur un site donné sont compensées : soit par densification sur le même site, soit par le développement de capacités d'accueil ailleurs sur le territoire couvert par le document d'urbanisme. L'enjeu est en effet de limiter l'éviction des activités productives hors du cœur d'agglomération.

### **LES RECOMMANDATIONS :**

La Métropole demande donc l'intégration, par exemple à l'orientation réglementaire 41, dans le SDRIFe des pourcentages de compensation des surfaces nouvellement imperméabilisées mentionnés par le SDAGE.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDAGE s'imposant aux documents d'urbanisme locaux, la Région, confortée par les services de l'Etat, et dans le respect du principe de subsidiarité, a jugé inopportun de démultiplier les sources réglementaires et les risques contentieux que cela induit.

La Métropole sollicite de la Région qu'elle mette à disposition un répertoire à la commune de la densité de logements/ha des espaces urbanisés et de la densité de population /ha pour contribuer à une meilleure déclinaison dans les documents de planification locaux.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les données quantitatives facilitant la bonne application des orientations réglementaires du SDRIF-E seront mises à disposition via un outil numérique accessible gratuitement aux acteurs de l'aménagement, à l'entrée en vigueur du SDRIF-E.

La Métropole demande des précisions sur les modalités de calcul de l'enveloppe allouée par l'orientation réglementaire n°89 et sur sa ventilation sur le territoire de la région et plus particulièrement sur le territoire métropolitain.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E prévoit une enveloppe de capacités d'urbanisation non cartographiées pour les projets permettant la mise en œuvre de la transition environnementale, d'intérêt régional. Cette enveloppe de 1357 ha tient compte de différents besoins estimés pour l'économie circulaire (380 ha), pour le stockage des déchets (185 ha), pour la valorisation matière et énergétique (120 ha) et pour les activités de collecte/tri en vue du recyclage (75 ha).

L'enveloppe régionale est mutualisée et non territorialisée. Les communes ou intercommunalités compétentes en matière de documents d'urbanisme peuvent mobiliser cette enveloppe pour l'ensemble des typologies de projets listées à l'OR 89.

Le chiffre de 1357 ha est une estimation, les projets n'étant pas tous connus à la date d'arrêt du schéma.

La mobilisation de cette enveloppe régionale fera partie du dispositif de suivi du SDRIF-E.

La Métropole demande à la Région de confirmer qu'au titre de l'orientation réglementaire n° 144, « les projets mixtes » comportant des logements sont bien autorisés dans les emprises aéroportuaires abandonnées des aérodromes sous réserve, naturellement, du respect de l'orientation réglementaire n°147. A défaut, la Métropole demande un assouplissement – très limité - de l'orientation réglementaire n°144 afin de permettre la construction de logements dans les emprises aéroportuaires abandonnées des aérodromes dans le respect de l'orientation réglementaire n°147.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative aux OR 144 et 147 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.



82- Avis de la ville de Paris

La ville de Paris a émis un **avis défavorable** sur le projet de SDRIF-E

### **Sur l'absence de certains projets d'infrastructures de transport**

La Ville de Paris regrette l'absence dans le SDRIF des projets de transports suivants:

Le doublement du tunnel des RER entre Gare-du-Nord et Châtelet-les-Halles

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le projet de doublement du tunnel entre Gare du Nord et Châtelet-les-Halles n'est pas à l'étude actuellement et ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Par ailleurs, ce projet est techniquement très complexe à réaliser sans parler de son coût. Il nécessiterait la coupure des lignes B et D du RER pendant plusieurs mois au centre de Paris. Le projet Nexteo visant l'automatisation de ces lignes constitue la réponse la plus adéquate.

La fusion des lignes 3bis et 7bis du métro

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Il ne s'agit pas d'une nouvelle infrastructure, un tel projet d'exploitation de ligne existante ne relève pas du SDRIFE.

Le prolongement à Saint-Ouen de la ligne M4

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant aux projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

La création d'une gare du RER D à Bercy-Charenton

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Il n'a fait l'objet d'aucun échange technique préalable avec l'autorité organisatrice des transports. Une inscription au SDRIFE serait prématurée.

La création d'un BHNS des quais de Seine

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le projet de BHNS Quais de Seine est inscrit au SDRIF-E (OR- annexe 3- opération n°42). Les études doivent se poursuivre pour approfondir la consistance du projet entre l'autorité organisatrice et les collectivités locales concernées.

Si la Ville de Paris soutient dans son principe la création des trois lignes de navette fluviale inscrites au SDRIF, elle rappelle qu'elles devront être compatibles avec les autres usages du fleuve et des canaux, notamment les projets de sites de baignade, essentiels à la résilience du territoire face à l'augmentation des températures, et qui se développent sur la Seine comme la Marne dans tout le Grand Paris et au-delà.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Les conditions de cohabitation des usages, entre les navettes fluviales et la baignade, ne relèvent pas du SDRIF-E. Les projets inscrits dans le projet de SDRIF-E, comme c'est également le cas pour ceux inscrits dans les documents d'urbanisme locaux, devront avant leur réalisation faire l'objet de toutes les études d'impact et études de faisabilité technico-financières nécessaires.

## **Sur l'insuffisance des mesures de santé environnementale et de protection de la biodiversité**

Aucune orientation ne vise à répondre à la pollution par le bois-énergie

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La lutte contre les différentes sources de pollutions est développée dans le PAR, mais la réglementation de la pollution bois-énergie ne relève pas du SDRIF-E.

Concernant la qualité de l'eau, il manque à l'orientation 39, qui se contente de rappeler une obligation légale, un objectif chiffré d'accompagnement des exploitations vers la conversion à l'agriculture biologique, particulièrement dans les aires d'alimentation de captages d'eau potable.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le SDRIF-E, dans son PAR (p. 38, 41 et 42 dans ses OR (21 à 23) et son évaluation environnementale stratégique (Etat initial p. 95 à 97 et incidences p. 150), porte une attention très importante à la ressource en eau, tant pour sa quantité que sa qualité.

Les modes d'exploitation des terres agricoles ne relèvent pas du SDRIF-E, pas plus d'ailleurs que des documents d'urbanisme locaux.

De manière générale, afin de rendre plus effectives les orientations relatives à la biodiversité, il aurait été nécessaire de décliner des objectifs territorialisés, notamment le nombre de fragmentations listées au SRCE que le SDRIF propose de lever d'ici 2040, avec des paliers intermédiaires évaluables.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le SDRIF-E fait de la préservation des espaces, naturels, agricoles et forestiers (ENAF) un fondement de l'aménagement régional. La résilience régionale rend particulièrement pertinents les développements sur la forêt et l'agriculture comme ressources pour la production alimentaire, de matériaux bio et géo-sourcés ou le stockage de carbone par exemple. Pour autant, ces espaces sont aussi pleinement inscrits dans les objectifs relatifs à la composition de la grande armature verte de la région-nature de demain (chapitre 1.1 du PAR). La carte Placer la nature au cœur du développement régional et la carte Développer l'indépendance productive régionale et les OR afférentes à la préservation et à la valorisation des ENAF reflètent l'ensemble des enjeux à concilier concernant ces espaces majeurs pour l'avenir francilien.

Le SDRIF-E cartographie de nombreux dispositifs utiles à la préservation de la biodiversité et s'inscrit, dans le respect du principe de subsidiarité, en complémentarité du SRCE (en cours de révision).

## **Sur les projets de création d'espaces verts à Paris**

En faisant abstraction du nombre d'habitants et emplois par commune, ces dispositions normatives contribuent à renforcer les disparités spatiales et sociales de la région. La mise en œuvre de ces orientations est en effet inadaptée à un territoire dense où le foncier est rare comme Paris et pour lequel la Ville vise à horizon 2040 le ratio de 10 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Les déclarations d'intention de la ville de Paris sont loin d'être aussi concrètes et applicables que les dispositions présentes dans le SDRIF-E qui vont permettre de lutter contre la minéralité omniprésente qui fait fuir tant de Parisiens. L'orientation réglementaire 28 du SDRIF-E vise ainsi à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace

vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Ce seuil vise un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale.

En outre, la pastille figurée place de la République illustre une erreur d'appréciation au regard des nombreux réseaux présents en sous-sols (lignes de métro, égouts, gaz, électricité haute tension et basse tension...) qui constituent en effet une contrainte trop importante pour envisager l'aménagement d'un espace vert à cet endroit,

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le figuré disposé sur la place de la République n'est pas une pastille mais un figuré spécifique (un « trèfle ») représentant un espace et/ou de loisir d'intérêt régional à créer. Les OR 27 et 28 relatives à ce figuré ne disposent pas que la création de ces espaces implique de les constituer systématiquement en pleine terre. La présence de réseaux souterrains n'est donc pas un obstacle à la création de ce type d'espace.

Ce trèfle a été ajouté par amendement par la majorité régionale qui a considéré, lors du débat sur le projet de SDRIF-E en juillet 2023, que la ville de Paris était, à juste titre, beaucoup trop minérale et donc beaucoup trop fragile face aux conséquences du réchauffement climatique et au phénomène d'îlots de chaleur urbains.

La végétalisation des grandes places parisiennes semble une action indispensable dans la perspective de lutter contre l'effet de chaleur urbain et ses conséquences sur la santé des Parisiens. Le maintien de ce figuré est donc pertinent. Seule la ville de Paris a demandé sa suppression.

#### **Sur les mesures limitant le développement du logement social**

La Ville de Paris est en total désaccord avec l'orientation 59 qui vise à limiter le développement de l'offre sociale dans les communes ayant plus de 30% de logements sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS-PLAI.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Voir les réponses apportées sur ce point aux remarques de l'Etat, du CESER ou de la MGP.

#### **Sur le quartier central des affaires et l'équilibre habitat- emploi**

Il paraît inadapté de conforter la situation actuelle (jusqu'à 35 emplois / habitant dans le QCA contre 0,9 emploi / habitant en Île-de-France) en ne visant que deux zones de bureaux à l'Ouest et donc en excluant de cette stratégie de renouvellement l'ensemble des autres pôles, notamment à l'Est, alors même qu'un objectif de rééquilibrage de l'emploi et du logement est porté par le projet de SDRIF.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

L'OR 105 prévoit un rééquilibrage pour l'ensemble des polarités de bureaux, qu'elles apparaissent sur les cartes réglementaires du SDRIF-E ou non. Le quartier central des affaires (QCA) de Paris et le site de Paris-La Défense ont été cartographiés compte tenu de leur poids dans la dynamique économique francilienne, nationale et internationale. S'il est précisé à l'OR 105 que leur parc doit être renouvelé pour répondre notamment aux exigences environnementales, les dispositions de mixité de ce même article s'imposent à ces deux quartiers d'affaires, comme aux autres polarités de bureaux. Ainsi, le QCA de Paris et Paris-La Défense, qui ne font pas l'objet d'une OR spécifique alternative à l'OR 105, sont bien intégrés à la dynamique régionale de rééquilibrage des polarités de bureaux.

Le QCA est inclus dans le secteur de développement de l'habitation du projet de PLU bioclimatique, où les surfaces de plancher liées aux activités économiques ne doivent pas

augmenter de manière générale et où est prévue l'inclusion de surfaces d'habitation dans les restructurations lourdes de bureaux de plus de 4 500 m<sup>2</sup>.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Contrairement à la ville de Paris, la Région n'a aucunement l'intention de détruire l'un des quartiers d'affaire les plus dynamiques d'Europe en le remplaçant par des logements sociaux malgré les alertes répétées de l'ensemble des acteurs. L'OR prévoit que le parc du QCA doit être renouvelé pour répondre aux nouvelles exigences environnementales et démontre son importance économique à l'échelle francilienne sans toutefois prévoir une augmentation des surfaces de plancher.

La carte « développer l'indépendance productive régionale » délimite le périmètre du QCA en y incluant la totalité des 1er, 2e, 8e, 9e, 16e et 17e arrondissements parisiens et une grande partie du 18e. Cette délimitation erronée conduit à solliciter une rectification de cette carte en cohérence avec le projet d'aménagement régional qui entend par quartier central des affaires, la définition des professionnels de l'immobilier, qui le situent sur une partie des 1er, 2e, 8e, 9e, 16e et 17<sup>e</sup> arrondissements.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Il s'agit effectivement d'une erreur qui sera corrigée dans la version qui sera soumise au Conseil régional pour le vote d'adoption du SDRIF-E.

#### **Sur la résorption des fractures territoriales**

La Ville de Paris souhaite enfin préciser que, contrairement à ce qui est indiqué dans l'avant-propos au SDRIF, le rééquilibrage Est/Ouest n'est pas « désormais une réalité », dont la ligne de fracture se serait par ailleurs déplacée pour opposer maintenant le centre et la périphérie.

Opposer la zone dense à la grande couronne relève ainsi de considérations politiques étrangères à la réalité économique et sociale.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Cette remarque est étonnante de la part d'une collectivité qui refuse, par ses décisions répétées, de se soucier de la Grande Couronne. La volonté de la Ville de Paris de réduire la circulation sur le périphérique se fait directement contre l'intérêt des Franciliens. La réduction progressive du nombre de voies aura une incidence majeure pour les millions de Franciliens qui l'empruntent quotidiennement. Face à un risque de thrombose généralisé, il est plus que jamais indispensable que nous puissions disposer d'une véritable étude d'impact en termes de trafic, de pollution de l'air et de bruit. En tout état de cause, si cette décision devait être avalisée, notre demande est que cette fermeture puisse être réversible afin de pouvoir décider de son arrêt à tout moment.

La ville de Paris cherche à invisibiliser les territoires des franges franciliennes alors que depuis 2015 la Région a investi des milliards d'euros pour rééquilibrer le territoire et limiter la concentration dans la zone dense qui pénalise encore les millions d'habitants de la Grande Couronne : les milliers d'équipements sportifs de proximité, la révolution des transports pour désenclaver le territoire, le plan d'urgence pour les lycées, la lutte contre les déserts médicaux sont des priorités de l'action régionale, bien loin des considérations de la ville de Paris. C'est d'ailleurs tout l'objet du polycentrisme porté par le SDRIF-E de combattre ces effets délétères pour les habitants de la Grande Couronne.

Il semble également paradoxal de déplorer une concentration de difficultés dans les territoires de l'Est francilien, et de refuser le principe de la norme anti-ghetto qui vise justement à limiter la concentration de populations en difficulté dans les mêmes territoires.

83- Avis du département de Seine et Marne

### **Demandes prioritaires :**

#### Demande description de projets routiers d'intérêt régional

Projet routier n°8 : inscrire la totalité de la « liaison Meaux-Roissy » comme « autoroute ou voie rapide, c'est-à-dire la RN3 à l'Ouest de Meaux, la liaison RN3/RN2 et le contournement Est de Roissy. Le tracé complet est d'une superficie de 36ha (dont 10 ha pour le seul aménagement de la RN3).

#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

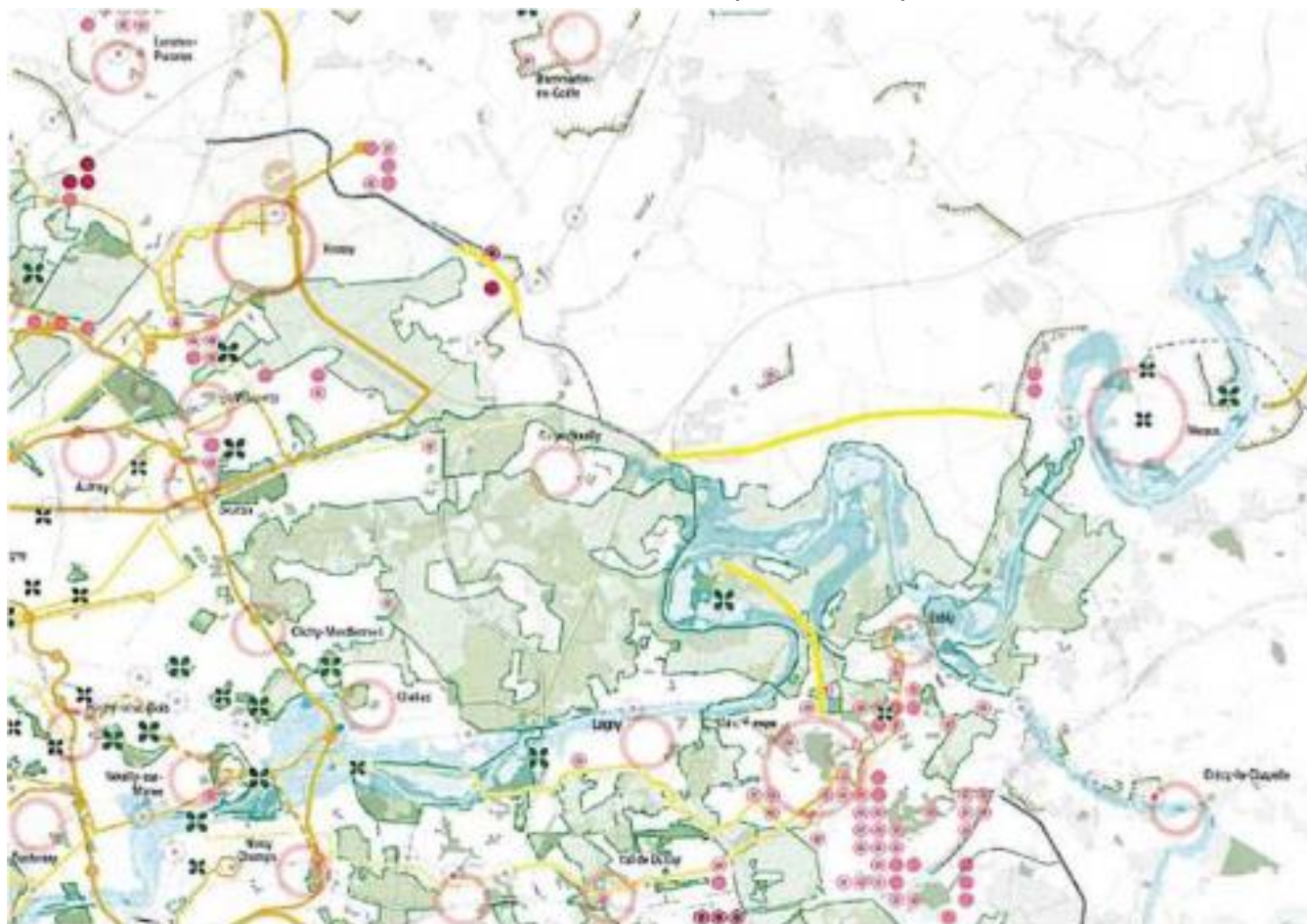
La Région prend acte de cette demande du Département de Seine-et-Marne, formulée également par les communautés d'agglomération du Pays de Meaux et de Roissy-Pays-de-France, concernant un axe structurant du nord-est francilien, et cohérente avec la demande de l'Etat de réaménagement de la RN3.

La future liaison Meaux-Roissy est déjà inscrite au SDRIF-E arrêté, mais pas dans une configuration de voie rapide sur l'ensemble de son tracé. Elle est co-financée par la Région Ile-de-France au titre du plan route de demain,

Pour répondre à la demande formulée, divers aménagements sont nécessaires en certains points de congestion de la RN3, ainsi que sur la liaison RN3/RN2. La Région prend note de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de 36 ha, telle qu'indiquée par le Département, soit 18 ha de plus que ce que prévoit le SDRIF-E arrêté.

La région examinera donc cette demande, au regard de l'intérêt de ce projet routier structurant et de la compatibilité de la consommation d'ENAF générée avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Liaison RD934 - RD404 dite « Chalifert - Jablines », pour une superficie de 20ha.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

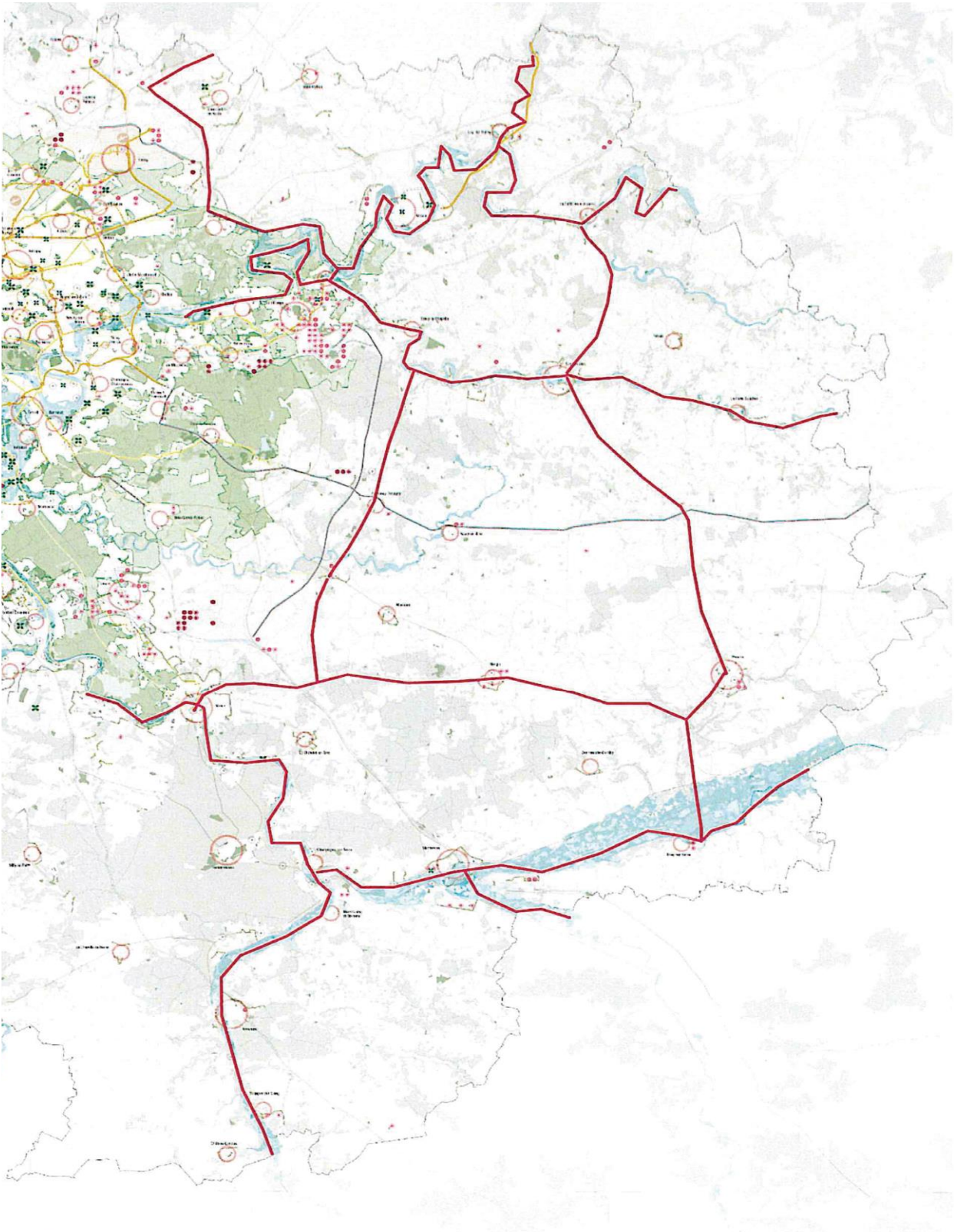
Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

La Région a considéré que le projet de liaison Jablines-Chalifert relevait a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne l'a donc pas inscrit au SDRIF-E arrêté. Elle examinera la demande du Département relative à ce projet, en lien également avec son insertion dans le site écologiquement fragile des boucles de la Marne.

### **Mobilités actives**

Le projet de RER V est inscrit au SDRIF, afin de réaliser des liaisons radiales entre leur cœur de métropole et son agglomération. Le Département de Seine-et-Marne vient de voter son plan Vélo 77, dont l'axe 1 est un véritable prolongement du RER V. Ce plan vélo, compatible avec les orientations du SDRIF-E, permet de relier les centralités départementales affichées au SDRIF-E entres elles, ainsi qu'au réseau RER V. Cet axe 1 est également l'opportunité

de compléter les infrastructures nécessaires aux Véloroutes européennes et nationales qui traversent le département. L'ensemble de cet axe 1 doit être inscrit au SDRIF-E.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E arrêté promeut effectivement les mobilités cyclables, dans son projet d'aménagement et au travers de plusieurs orientations réglementaires (OR 140, 139, 133...). Il a inscrit sur ses cartes le projet structurant de réseau Vélo Ile-de-France (RER V).

Plusieurs collectivités, telles que le Département de Seine-et-Marne, sollicitent l'inscription au SDRIF-E des infrastructures cyclables prévues par leurs schémas respectifs, qu'il s'agisse de schémas départementaux, de schémas de niveau intercommunal ou bien de projets communaux.

La Région étudiera l'ensemble de ces demandes au regard d'une part de leur complémentarité avec le réseau Vélo Ile-de-France, et d'autre part au regard de la compatibilité de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générée par ces projets avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Demandes complémentaires**

#### **Autres demandes de précisions ou corrections**

OR39 : Ajouter à la suite de la rédaction actuelle, « Les périmètres de protection des captages d'eau potable et les servitudes d'utilité publique associées affectant l'utilisation des sols et les activités doivent être clairement identifiés. ».

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 39 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

OR46 : Les exemples cités dans le réaménagement des carrières, hors bassins alluvionnaires, pourraient évoquer la production d'énergie renouvelable (photovoltaïque).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 46 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

OR51 : L'urbanisation et le changement d'usage des bâtiments situés à proximité de lignes électriques à très haute tension, ne doivent pas non plus conduire à exposer davantage de population à un risque sanitaire en suivant notamment les recommandations de l'ANSES.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 51 prévoit de s'assurer que l'urbanisation autour des services urbains, qui incluent les lignes électriques à très haute tension, permette la fonctionnalité de ces services en « déployant les mesures de réduction des risques et nuisances induites pour la population ». Il n'appartient pas au SDRIF-E, en tant que document d'urbanisme, de donner une portée réglementaire aux recommandations de l'ANSES.

OR89 : Les projets d'installations de stockage ISDI, ISDND et ISDD, ne peuvent être considérés comme des installations dédiées à l'économie circulaire. Ils ne permettent pas la mise en œuvre de la transition environnementale d'intérêt régional. Conformément au PRPGD, l'objectif est plutôt de réduire les capacités concernant les ISDND, de limiter les déchets stockés pour les ISDI, en intégrant en contrepartie de la création de nouvelles capacités des projets de recyclage / valorisation des déchets de chantier en amont de leur stockage, la réversibilité des sites... Les intégrer dans cette catégorie sera plutôt de nature à faciliter le développement de ces installations, au détriment de la recherche de valorisation des déchets.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'intégration des ISDI, ISDND et ISDD dans l'enveloppe transition environnementale au titre des installations dédiées à l'économie circulaire répond d'abord à un enjeu de rééquilibrage territorial, en cohérence avec le PRPGD, les ISDI étant localisées en 2019 à 71 % dans le département de Seine-et-Marne selon l'ORDIF. Les implantations des futurs ISDI, ISDND et ISDD n'étant pas toujours connues, ni du ressort du SDRIF-E, il convient de les inscrire dans une enveloppe régionale afin de ne pas anticiper outre mesure leur développement futur tout en maintenant une trajectoire de sobriété foncière régionale crédible.

Cet enjeu de rééquilibrage n'est pas incompatible avec un enjeu de sobriété, que le SDRIF-E défend dans ses orientations et son projet d'aménagement (PAR), en particulier dans le chapitre 2 :

"Les enjeux de solidarité et de rééquilibrage territorial concernent également les installations de stockage des déchets inertes (ISDI) et non dangereux (ISDND), pour lesquelles le SDRIF-E prévoit les capacités d'urbanisation nécessaires (enveloppe foncière régionale dédiée aux projets de la transition environnementale), l'objectif principal restant de limiter les déchets mis en stockage. Le cas échéant, la mobilisation de ces capacités foncières régionales pour la réalisation de nouvelles installations devra garantir le rééquilibrage territorial des installations et le principe de proximité."

Projet n°28 - Contournement de Trilport : sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale » du projet de SDRIF-E arrêté, figure la totalité du contournement de Trilport, entre la RD603 à l'Est et la RD405 à l'Ouest. Le Département, en concertation avec la commune de Trilport, demande à ce que ne figure que le tronçon RD603/RD17.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La réduction de la représentation de la déviation de Trilport est en effet pertinente et correspond mieux au projet.

#### **Correction d'erreurs matérielles :**

Projet routier n°22 - Aménagement de la RN4 - Seule la partie de cet axe n'étant pas à 2x2 voies est à représenter (à partir du carrefour de Prévers et en direction de l'Est). Le Département ne prévoit pas d'intervention sur la partie à 2x2 voies à horizon 2040.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E sera adapté pour tenir compte de cette proposition. Il sera nécessaire d'ajuster avec le Département la consommation prévisionnelle d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le tracé de la RD934 apparaît comme « tracé de grand axe régional ». Le Département n'a aucun projet de travaux à horizon 2040 sur la partie de cette voirie dont il est gestionnaire.

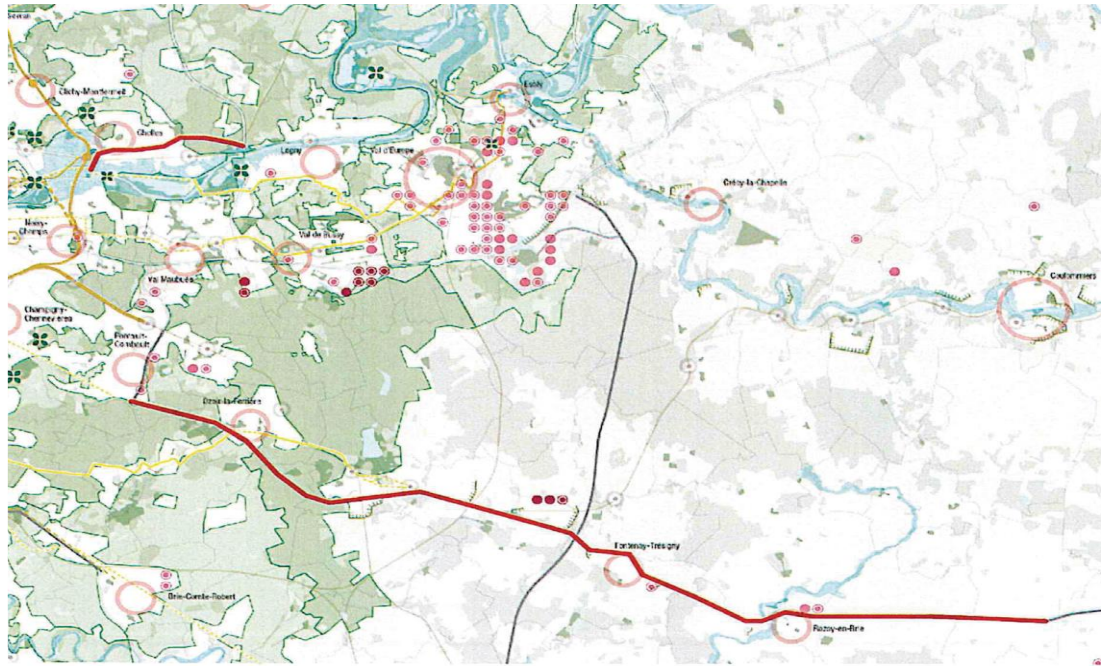


Figure 6 : erreur matérielle sur les RN4 et RD934

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les fonds de plan routiers des cartes vont être vérifiés systématiquement afin de corriger les éventuelles anomalies.

Les RD606, RD607 et RD637 apparaissent comme « tracé de grand axe régional ». Le Département n'a aucun projet de travaux à horizon 2040 sur la partie de ces voiries dont il est gestionnaire.

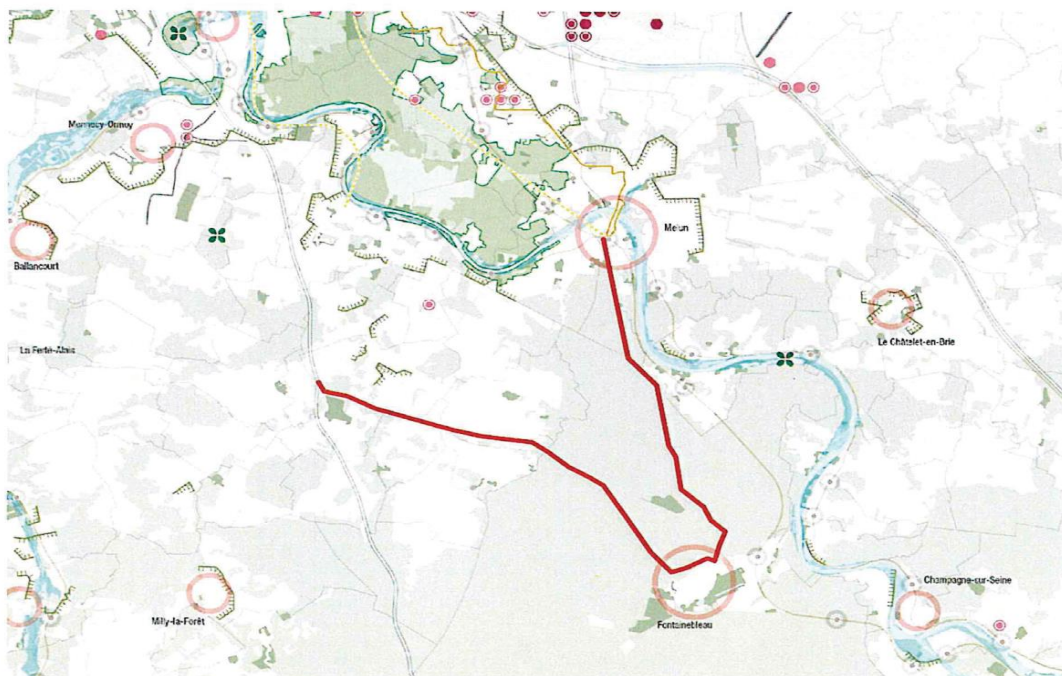


Figure 7 : Erreur matérielle sur les RD606, RD607, et RD637.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les fonds de plan routiers des cartes vont être vérifiés systématiquement afin de corriger les éventuelles anomalies.

## 84 – Avis du département des Yvelines

Avis favorable assorti de réserves et recommandations

### RÉSERVE 1 relative au projet départemental de Village d'enfants de Voisins-le-Bretonneux

Le Département demande que le périmètre de l'espace vert et de loisirs porté sur les trois cartes du SDRIF-E, soit très légèrement réduit par l'emprise correspondant au site du projet de village d'enfants (cf. ci-dessous).

Périmètre du projet  
(A retirer du périmètre de  
l'espace vert et de loisirs)



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région suit la demande du Département des Yvelines, visant à sécuriser la construction des quelques pavillons du projet d'intérêt général de village d'enfants. L'aplat « espace vert et de loisirs » est maintenu sur la partie destinée à devenir un parc communal.

### **RECOMMANDATION 1 relative aux nécessaires articulation et cohérence entre SDRIF-E et SRHH**

Le Département recommande qu'il soit recherché les meilleures articulation et cohérence entre les capacités d'urbanisation établies par le SDRIF-E, d'une part, et la stratégie, les objectifs quantitatifs et la territorialisation de la production de logements fixés par le SRHH, d'autre part

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les orientations réglementaires du SDRIF-E (en particulier OR 57 et de manière plus globale les OR encadrant les capacités d'urbanisation) permettent d'orienter la production de logements. D'un point de vue de la hiérarchie des normes, c'est au SRHH porté par l'Etat,

qui décline territorialement les objectifs de logements d'être compatible avec le SDRIF-E et non l'inverse.

### RÉSERVE 2 relative au site du Département à Achères

Pour ne pas obérer le développement futur de cette zone, le Département demande à ce que le terrain acquis par l'EPFIF pour son compte, ne soit pas couvert par l'armature verte régionale à sanctuariser sur sa partie Sud. Il demande donc que le périmètre de l'armature verte régionale soit légèrement modifié et réduit selon les cartes ci-dessous, et ceci afin d'en préserver la valorisation éventuelle à court, moyen ou long terme pour de l'activité économique.



### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Lors de la concertation préalable organisée sur le projet de SDRIF-E, la Région a tenu à entendre tous les acteurs qui agissent sur ce territoire.

A l'ouest, le projet de Port Seine Métropole, et les besoins afférents en matière de logistique, ont été revus à la baisse par rapport à l'ambition initiale. Ainsi, l'Etat et Haropa ont indiqué à la Région que les capacités d'extension prévues par le SDRIF-E sur ce secteur sont suffisantes.

A l'est de la RN 184, les espaces agricoles et semi naturels jouent un rôle important pour le maintien des continuités écologiques entre la forêt et le fleuve. La Région examinera la demande du Département pour à la fois préserver la fonctionnalité écologique de ce secteur et lui garantir un développement cohérent, compte-tenu du futur port mitoyen.

### RÉSERVE 3 relative à la création d'une plateforme industrielle et multimodale de rayonnement métropolitain sur les terrains libérés par Renault-Flins

Le Département demande que les dispositions du SDRIF-E n'obèrent pas le développement potentiel de ce secteur, et en particulier qu'elles préservent la mobilisation d'une partie du foncier aujourd'hui agricole à l'est et en continuité du site actuel de Renault-Flins, par la réduction de l'armature verte régionale à sanctuariser (cf. carte ci-dessous)



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les espaces agricoles mitoyens du site industriel sont inclus dans le Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF) de la Nouvelle France, voté par la Région Ile-de-France et les communes concernées. Comme tous les autres PRIF, celui de la Nouvelle-France est entièrement protégé au SDRIF-E par l'armature verte à sanctuariser. Il n'y a donc pas lieu de modifier cette protection.

### **RÉSERVE 4 relative au potentiel mutable de la zone commerciale des 40 sous à Orgeval**

Département demande que la Commune d'Orgeval dispose d'une capacité d'urbanisation minimale assurant la réalisation de ce projet (en application de la Loi du 20 juillet 2023, elle devrait bénéficier a minima d'1 ha d'urbanisation) ou que cette capacité soit inscrite dans une enveloppe d'artificialisation réservée aux projets d'intérêt départemental.

Le Département demande également que les deux « liaisons agricoles ou forestières d'intérêt régional » à maintenir ou rétablir sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » du SDRIF-E, situées aux deux extrémités de la zone commerciale, soient légèrement décalées vers l'ouest pour la première et vers l'est pour la seconde, de façon à ce qu'elles ne soient pas positionnées sur les secteurs mutables de la zone commerciale des 40 sous



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E va devoir intégrer les nouvelles exigences issues de la loi du 20 Juillet 2023, garantissant 1 ha de capacités d'urbanisation aux communes disposant d'espaces naturels, agricoles ou forestiers urbanisables.

Les demandes du Département relatives aux liaisons agricoles sont en cours d'instruction par les services de la Région, en lien avec les acteurs de la profession agricole.

### **RÉSERVE 5 relative à la 1<sup>ère</sup> phase de la liaison A13-RD28**

Le Département demande également que le tracé de cette infrastructure soit correctement reporté sur la carte « Maîtriser le développement urbain » du SDRIF-E, c'est-à-dire que ce tracé aille bien de voie départementale à voie départementale : en l'occurrence, il est nécessaire de prolonger le tracé vers le sud, traversant l'A13 et les voies ferrées, pour se raccorder à la RD113, et vers le nord pour se raccorder à la RD190 (cf. carte ci-dessous).

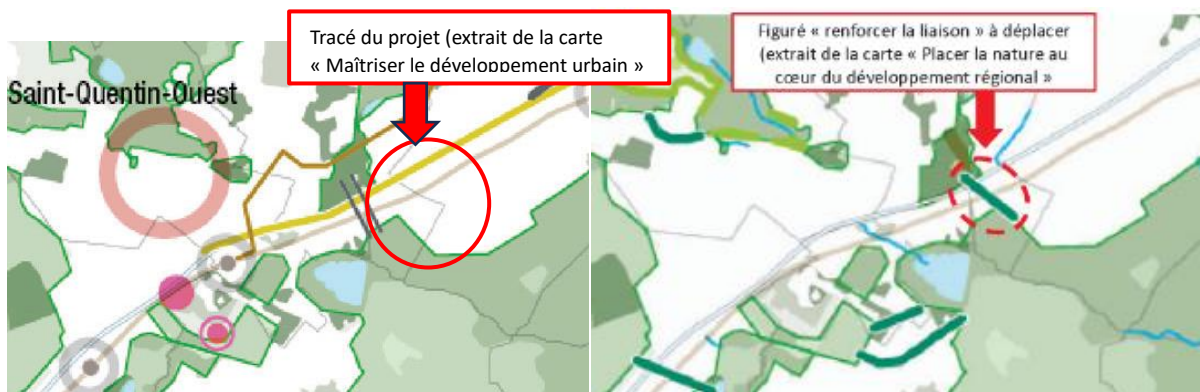


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette nouvelle infrastructure routière figure déjà au SDRIF-E arrêté. Elle est cartographiée depuis son raccordement à la RD 190 au nord jusqu'à son branchement sur l'A13 au sud. La demande du Département consiste à rajouter un très court tronçon au sud, de la connexion à l'A13 jusqu'au raccordement à la RD113. La Région donnera suite à cette demande.

**RÉSERVE 6 relative au doublement du pont de la Villedieu (La Verrière - Elancourt)**

Le Département demande que la représentation graphique du contexte de cette liaison sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » ne prête pas à confusion et soit clarifiée, en déplaçant ou en modifiant le figuré " renforcer la liaison " du réseau des espaces ouverts (carte en bas à droite ci-contre) situé actuellement sur le tracé du futur doublement du pont, tel que porté sur la carte « Maîtriser le développement urbain » du SDRIF-E (cartes ci-dessous)



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les liaisons vertes visent à protéger et renforcer la continuité entre les espaces ouverts. Pour le cas de la liaison verte à proximité du pont de Villedieu, il s'agit de relier la forêt de Port Royal avec la Coulée verte de Villedieu. Les liaisons vertes sont multifonctionnelles et peuvent notamment être le support de circulations douces.

Dans ce cas précis, le doublement du pont ne semble pas de nature à remettre en question la liaison verte, qui bute en pratique contre le faisceau ferroviaire. Il est en revanche important que le projet permette une liaison douce entre les deux espaces ouverts, et n'aggrave pas la coupure entre ceux-ci. Par cohérence, la région va repositionner la liaison verte apparaissant

sur la carte « placer la nature au cœur du développement régional » au même endroit que le franchissement figurant sur la carte « maîtriser le développement urbain ».

#### RÉSERVE 7 relative au projet de déviation de la RD154 de Verneuil-sur-Seine – Vernouillet

Le Département demande que ce projet soit inscrit au SDRIF-E au titre des projets de mobilité d'intérêt régional, compte tenu de son caractère structurant pour l'organisation des mobilités dans ce secteur de la vallée de la Seine, ou que sa réalisation soit inscrite dans une enveloppe d'artificialisation réservée aux projets d'intérêt départemental.



#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

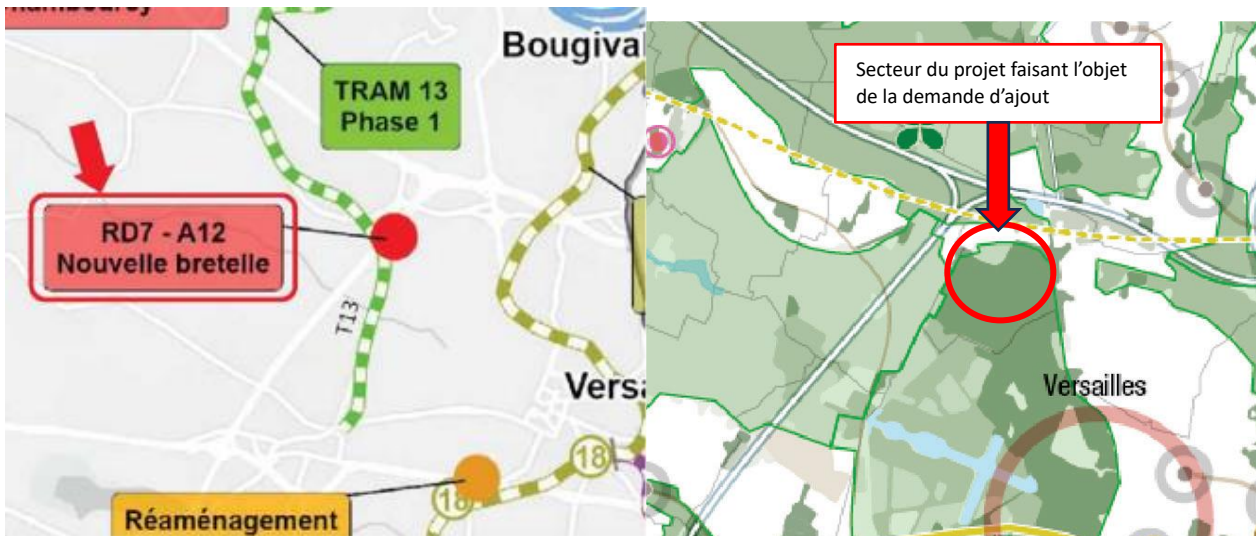
Ce projet, qui n'est pas inscrit dans le Plan routes de demain du Conseil régional, n'a pas vocation à figurer dans le SDRIF-E. En revanche, le fait qu'il ne figure pas dans le SDRIF-E, compte tenu de sa portée locale, n'empêche pas sa réalisation, sous réserve de mobiliser les capacités d'extension nécessaires et de se conformer aux dispositifs de protection de l'environnement mis en œuvre par le SDRIF-E.

Ce projet est cependant très contesté du fait de son impact environnemental et de son intérêt très localisé.

Il convient enfin de noter que le SDRIF-E ne prévoit pas d'enveloppe spécifique pour des projets d'intérêt départemental, le département n'ayant pas lui-même de compétence en matière d'urbanisme ni même d'aménagement du territoire.

#### RÉSERVE 8 relative au projet de bretelle d'insertion à l'A12 à Bailly

Le Département demande que ce projet soit inscrit sur la liste des projets de mobilité d'intérêt régional du SDRIF-E, ou que sa réalisation soit inscrite dans une enveloppe d'artificialisation dédiée aux projets d'intérêt départemental. En effet, la Commune de Bailly ne dispose que de 3 ha d'artificialisation au titre du SDRIF-E et le projet impactera 2 ha d'espaces agricoles ou naturels, soit la quasi-totalité du potentiel de la commune.

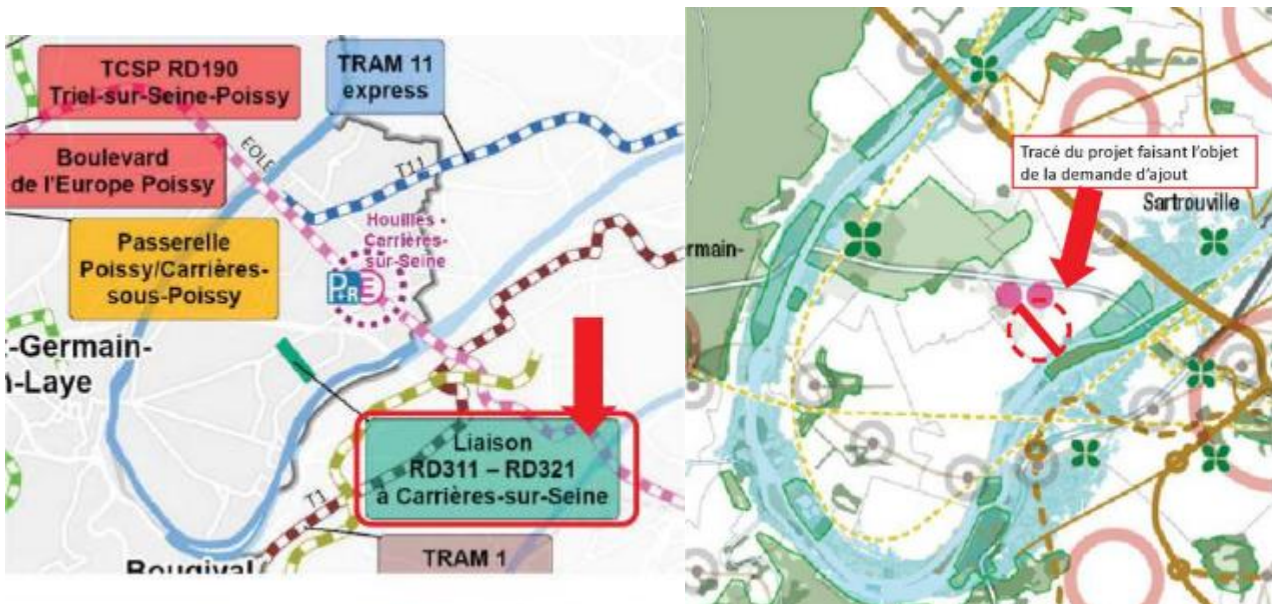


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande sera examinée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes d'inscription dans le SDRIF-E de réaménagement de connexions existantes ou de création de nouvelles connexions au réseau magistral (échangeurs, bretelles d'accès). Les demandes formulées émanant de divers acteurs, pour certains maîtres d'ouvrages des voiries concernées, et pour d'autres non, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande du Département des Yvelines d'inscription au SDRIF-E d'une bretelle d'accès à l'A12 au niveau de Bailly.

**RÉSERVE 9 relative au projet de liaison RD3H/RD321 à Carrières-sur-Seine**

Le Département demande que ce projet soit inscrit sur la liste des projets de mobilité d'intérêt régional du SDRIF-E, ou que sa réalisation soit inscrite dans une enveloppe d'artificialisation dédiée aux projets d'intérêt départemental



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.



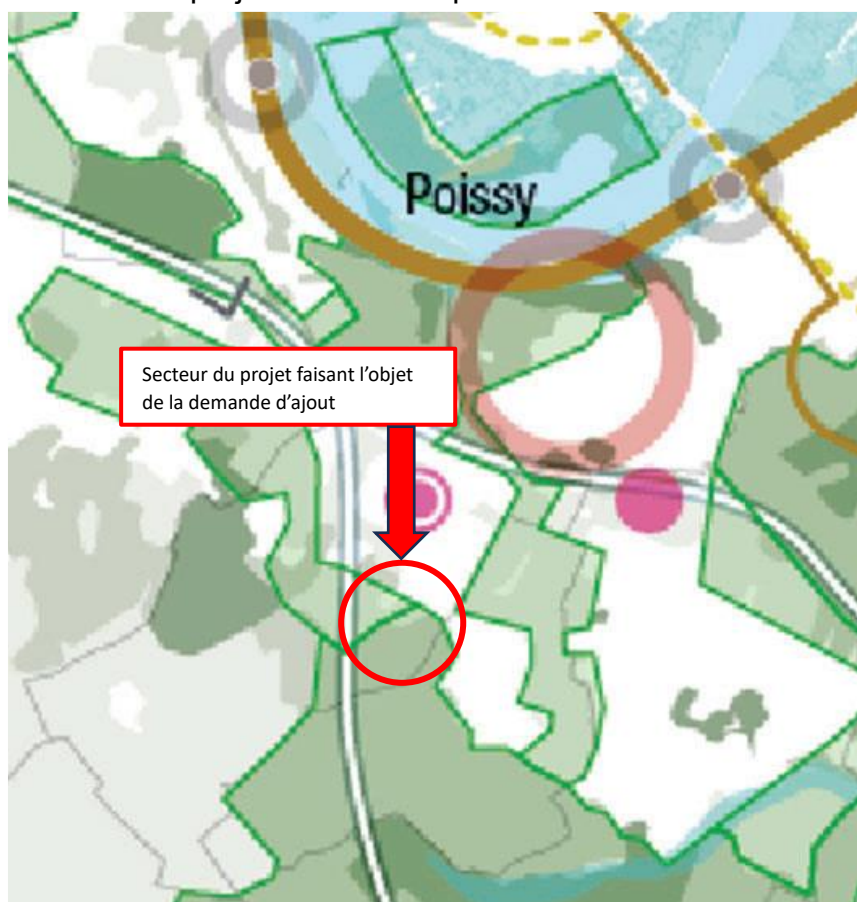
Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

Le SDRIF-E arrêté positionne 50 ha de capacités d'urbanisation sur la commune de Carrières-sur-Seine via 2 pastilles. La ville et l'agglomération ont demandé de répartir ces 50 ha sur un périmètre plus vaste, au travers de 5 demi-pastilles de 10 ha.

Le projet de liaison routière porté par le Département, qui génère 1 ha d'artificialisation, peut donc être réalisé en mobilisant ces capacités d'urbanisation, sans qu'il soit besoin d'inscrire le projet dans l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

#### RÉSERVE10 relative au projet de bretelles A13/RD30 à Aigremont

Le Département des Yvelines demande que ce projet soit inscrit au titre des projets de mobilité d'intérêt régional ou que sa réalisation soit inscrite dans une enveloppe d'artificialisation dédiée aux projets d'intérêt départemental

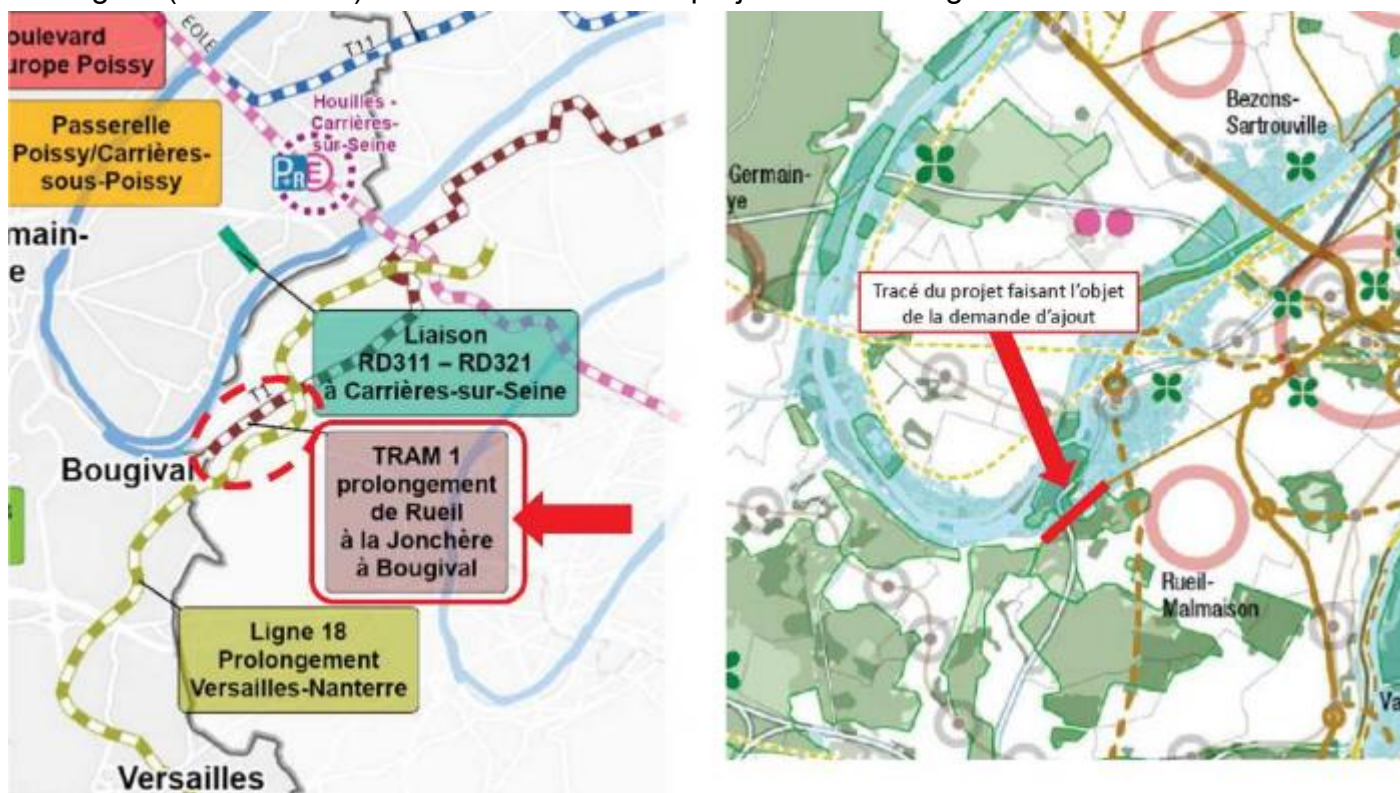


#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Cette demande sera examinée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes d'inscription dans le SDRIF-E de réaménagement de connexions existantes ou de création de nouvelles connexions au réseau magistral (échangeurs, bretelles d'accès). Les demandes formulées émanant de divers acteurs, pour certains maîtres d'ouvrages des voiries concernées, et pour d'autres non, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande du Département des Yvelines d'inscription au SDRIF-E d'une bretelle d'accès à l'A13 au niveau d'Aigremont.

## RÉSERVE 11 relative au prolongement du tram T1 de Rueil- Malmaison à Bougival (la Jonchère)

Le Département demande par conséquent que le prolongement du T1 de Rueil-Malmaison à Bougival (La Jonchère) soit inscrit au titre des projets d'intérêt régional du SDRIF-E.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre le Département et l'autorité organisatrice des transports restent à réaliser, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

### **RECOMMANDATION 2 relative à la rédaction de l'Orientation Réglementaire (OR) 33.**

Le département souhaite une clarification de la rédaction de l'OR 33. Il est demandé que le troisième alinéa de cette OR soit complété ainsi : « Les zones naturelles d'expansion des crues (...) doivent être préservées de toute nouvelle urbanisation, à l'exception des aménagements portuaires et des installations liées à l'exploitation et l'usage de la voie d'eau, ainsi que des infrastructures de transport. (...).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 33 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

### **RECOMMANDATION 3 relative à l'armature verte régionale à sanctuariser**

L'armature verte régionale à sanctuariser est très précise, pénètre des territoires très urbanisés et intègre des espaces verts parfois réduits. Le Département des Yvelines demande qu'une marge de manœuvre soit laissée aux territoires dans la transcription locale de cette armature verte, dans une logique de subsidiarité (à l'instar de l'application des orientations relatives aux extensions urbaines qui laisse une marge d'appréciation aux territoires dans le cadre du rapport de compatibilité des PLUi et des SCoT).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E est, comme rappelé, opposable notamment aux documents d'urbanisme, dans un rapport de compatibilité. Pour être compatibles, les documents ou décisions concernés doivent « *permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application* » desdits documents ou décisions et « *ne pas compromettre la réalisation des objectifs et les options retenus pour une phase ultérieure* ». Ce rapport de compatibilité « *doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF* » (avis CE n° 349324 du 5 mars 1991).

Le guide de lecture des orientations réglementaires du SDRIF-E, qui figure en préambule de ces dernières, explique comment doivent être appréhendées les cartes réglementaires, à l'aune du principe de compatibilité rappelé ci-dessus. Elles sont à l'échelle du 1/150 000 et s'appuient sur un fond de plan simplifié, établi à partir du Mode d'occupation des sols de 2021. Les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares ont été en général englobés dans les espaces environnants. Il est expressément précisé que la réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Ce même guide de lecture expose explicitement qu'« *Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de ces cartes méconnaîtrait ces principes* » (p. 11).

La marge d'appréciation des auteurs de documents d'urbanisme est ainsi bel et bien préservée.

### **RECOMMANDATION 4 relative aux objectifs de végétalisation et de renaturation (OR 28 à 30**

Le Département des Yvelines considère que l'approche du SDRIF-E devrait être davantage différenciée entre l'espace urbain et l'espace rural. En effet, la préservation et la réintroduction de la nature sont à engager prioritairement dans les villes les plus denses (celles de l'hypercentre, du cœur et de la couronne de l'agglomération parisienne et des villes moyennes, au sens du SDRIF-E)

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les orientations réglementaires intègrent d'ores et déjà une différenciation des contextes territoriaux. L'OR 29 sur la pleine terre précise une attention particulière à porter au cœur d'agglomération, où un nombre important de communes se situe entre 30 et 40% de pleine terre, avec un risque de la diminution de cette part. Par ailleurs, d'autres OR que les 28 à 30 entraînent cette différenciation : l'OR 57, qui vise à ne pas accroître la pression de la densification sur l'hypercentre, ou encore les OR 2 (sanctuariser l'armature verte), 4 (renforcer la liaison verte) et 27 (création d'espaces verts), qui, cartographiquement, concernent en premier chef les communes de l'hypercentre, du cœur et de la couronne d'agglomération.

### **RÉSERVE 12 relative à l'armature urbaine et économique sur SDRIF-E pour les Yvelines**

L'armature urbaine et économique du SDRIF-E pour le territoire des Yvelines est globalement cohérente et adaptée. Toutefois, le Département demande que celle-ci soit complétée par l'ajout en priorité de :

- Houilles au pôle de Sartrouville-Bezons : cette commune importante (32 800 habitants), dotée d'une gare du futur RER EOLE, forme une même conurbation urbaine avec Sartrouville et constitue une polarité dans la boucle de Montesson.

- Maulette au pôle de Houdan : cette commune forme une même conurbation urbaine avec Houdan et porte avec cette dernière le développement structurant de ce secteur, en particulier en matière d'équipements.

Le Département demande également les ajouts suivants :

- Orgerus comme polarité de l'espace rural, compte tenu de son rôle de pôle relais (offre d'équipements, services, commerces, gare) structurant un bassin de vie local.
- Neauphlette au pôle de Bréval, car cette commune forme une même conurbation urbaine avec Bréval.
- Gazeran au pôle de Rambouillet : outre le développement économique en lien avec Rambouillet, cette commune porte un développement résidentiel conséquent, qui va renforcer son attractivité dans le bassin de Rambouillet



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ces demandes formulées par le Conseil départemental sont en cours d'instruction par les services de la Région, notamment au regard des demandes formulées par les communes et les intercommunalités concernées.

En complément, il convient de préciser qu'il n'existe pas de « polarités rurales » comme demandé par le département.

### **RECOMMANDATION 5 relative à l'équilibre du développement des territoires de Grande couronne**

Le Département considère que la polarisation du développement résidentiel doit aller de pair avec un développement économique, un renforcement de l'offre de mobilités locale et un confortement de l'offre de services et d'équipements publics, seuls à même de permettre un développement équilibré et de garantir une qualité de vie aux habitants.

Le Département recommande par conséquent que le lien entre objectif de développement résidentiel et développement économique soit renforcé dans le SDRIF-E et que cette

approche soit portée à l'échelle des bassins de vie locaux, et non uniquement à l'échelle communale (tout particulièrement dans l'espace rural au sens du SDRIF-E).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les OR du SDRIF-E doivent pouvoir s'appliquer aux deux échelles de planification auxquelles le document s'adresse : les SCOT et les PLU(i), éventuellement les PNR, s'ils valent SCOT. Pour cela, il est nécessaire de partir de l'échelle la plus fine (la commune). Il n'appartient toutefois pas au SDRIF d'imposer une échelle de planification ou de gouvernance intercommunale (qu'elle soit basée sur un EPCI, un SCOT, un bassin de vie, ou tout autre découpage du territoire).

### **RÉSERVE 13 relative à la nécessité de créer une enveloppe foncière au titre du ZAN pour comptabiliser séparément les projets départementaux**

Le Département demande donc que soit prévue dans le SDRIF-E, via un protocole avec la Région, une enveloppe foncière au titre du ZAN dédiée aux projets départementaux, qui ne vienne pas réduire l'enveloppe foncière attribuée aux communes. Cette enveloppe départementale est estimée à ce jour à environ 35 ha au regard des projets identifiés à date (cf. tableau ci-après, hors projets mobilités pour lesquels le Département demande leur classement en projets d'intérêt régional) et des projets à venir sur 20 ans, soit moins de 2 ha par an en moyenne.

DOMAINES	OPERATIONS	Besoin en artificialisation (en ha)
<b>Aide Sociales à l'Enfance</b>	Construction d'un village d'enfants à Meulan	1,0
	Construction d'un village d'enfants à Versailles	0,8
	Construction d'un village d'enfants à Montesson	0,5
	Construction d'un village d'enfants à Voisins-le-Bretonneux	1,0
	Construction de 6 autres villages d'enfants (prospection en cours)	4,0
	<b>TOTAL Aide Sociale à l'Enfance</b>	<b>7,3</b>
<b>Education</b>	Reconstruction du collège de Beynes	1,5
	Reconstruction du collège de Bonnières-sur-Seine	1,5
	Reconstruction du collège d'Issou	1,5
	<b>TOTAL Education</b>	<b>4,5</b>
<b>Enseignement Sup. &amp; Recherche</b>	Construction du Campus Mines Paris Tech à Versailles (Satory)	2,9
	<b>TOTAL Enseignement Supérieur &amp; Recherche</b>	<b>2,9</b>
<b>Santé</b>	Construction d'une maison médicale à Ablis	0,2
	Construction d'une maison médicale à Plaisir	0,2
	<b>TOTAL Santé</b>	<b>0,4</b>
<b>Secours - Sécurité</b>	Reconstruction de la gendarmerie de Noisy-le-Roi	1,2
	Construction d'un centre de secours aux Mureaux	1,0
	Construction d'un centre de secours à Limay	0,5
	<b>TOTAL Secours - Sécurité</b>	<b>2,7</b>
<b>TOTAL (hors projets mobilités)</b>		<b>17,8</b>
<i>Moyenne annuelle 2021-2040</i>		<i>0,9</i>
<b>Mobilités</b> <i>(projets pour lesquels le Département demande leur inscription dans l'enveloppe foncière des projets d'intérêt régional)</i>	RD154 - Déviation de Verneuil-Vernouillet	24,0
	Bretelle d'insertion sur A12 à Bailly	2,0
	TCSP Saint-Cyr - Satory	1,0
	Liaison RD311-RD321 à Carrières-sur-Seine	1,0
	Doublement du pont de la Villedieu - RD58 à Elancourt-La Verrière	1,0
	Bretelles A13-RD30 à Aigremont	1,5
	<b>TOTAL MOBILITES</b>	<b>30,5</b>
<b>TOTAL GENERAL (avec projets mobilités)</b>		<b>48,3</b>
<i>Moyenne annuelle 2021-2040</i>		<i>2,5</i>

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Aucun autre conseil départemental n'a formulé une demande équivalente puisqu'il s'agit ni plus ni moins que de dessaisir les maires du pouvoir de mener des projets dans leurs communes. La Région a confiance dans la capacité des maires à connaître les besoins de leurs habitants et de leurs communes. La demande ne semble donc pas fondée.

### **RÉSERVE 14 relative à la garantie de bon achèvement des opérations et projets urbains en cours**

Il est demandé que le SDRIF-E comprenne une disposition réglementaire générale établissant que les zones d'aménagement concerté dont le dossier de création a été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF-E et les projets bénéficiant d'une DUP à la date d'approbation du SDRIF-E ne soient pas comptabilisés dans l'objectif ZAN défini par le SDRIF-E sur la période 2021-2031, permettant le cas échéant un réajustement sur la période 2030-2040.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E est opposable aux documents d'urbanisme et non pas directement aux ZAC, comme peut l'être le SCoT. Il n'a ainsi pas vocation à prévoir une orientation réglementaire visant des ZAC.

S'agissant de la comptabilisation des espaces à urbaniser, le SDRIF-E, en conformité avec la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 doit définir une trajectoire de réduction de l'artificialisation qui doit être sincère au regard des besoins évalués du territoire. L'explication de cette trajectoire figure dans l'évaluation environnementale et stratégique, et plus particulièrement, dans la partie « Justification des choix ».

Pour autant, le temps de la mise en compatibilité avec le SDRIF-E permettra la réalisation des projets d'aménagement et de construction déjà engagés. En effet, les documents d'urbanisme locaux devront être mis en compatibilité avec le SDRIF-E, une fois approuvé, dans le délai prévu à l'article 194 de la loi « Climat et résilience », à savoir d'ici le 22 février 2027, pour les schémas de cohérence territoriale, et le 22 février 2028, pour les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales. Jusqu'à la fin de la période mentionnée, un document d'urbanisme local ne sera pas illégal du fait que certaines de ses dispositions ne prendraient pas en compte la nouvelle trajectoire de réduction de l'artificialisation définie par le SDRIF-E.

Ainsi, entre 2021 et l'approbation du SDRIF-E, les orientations réglementaires du SDRIF de 2013 sont opposables aux documents d'urbanisme locaux. Dès lors, ces derniers auront pu légalement permettre des projets excédant les capacités d'urbanisation du SDRIF-E (mais respectant celles du SDRIF de 2013) et les autorisations d'urbanisme délivrées y afférentes ne pourront être remises en cause, même au-delà du délai de mise en compatibilité. En revanche, la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers liée à ces projets et survenant après 2021 contribuera à consommer les capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E. La Région a en revanche tenu et veillé à ce que les coups partis de l'ensemble des communes soient bien couverts au moment de l'adoption du document.

### **RÉSERVE 15 relative à l'absence de comptabilisation de la renaturation dès 2021**

Le fait de ne prendre en compte que la consommation foncière brute (sans la renaturation) sur la décennie 2021-2031 apparaît contreproductif. En effet, les collectivités ne seront en rien incitées à engager des actions de renaturation au cours des prochaines années, pour les différer sur la décennie suivante (2031-2041) durant laquelle elles seront comptabilisées.

La Loi adoptée le 20 juillet 2023 ouvre la possibilité pour le SDRIF-E d'introduire cette compatibilité nette dès la première décennie (2021-2031). Le Département demande par conséquent que cette disposition soit reprise et appliquée dans le cadre du SDRIF-E (modification de l'OR 81).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Afin d'être en conformité avec la loi du 20 juillet 2023, le projet de SDRIF-E sera modifié pour intégrer la prise en compte de la renaturation dès 2021.](#)

#### **RÉSERVE 16 relative à la capacité d'extension garantie d'1 hectare (OR 80)**

Une clarification est nécessaire concernant la « capacité d'extension garantie d'1 hectare » (cf. OR 80). En effet, l'application des règles d'urbanisation du SDRIF-E (capacités non cartographiées et capacités cartographiées - « pastilles ») associées aux servitudes locales et aux dispositions de l'armature verte régionale à sanctuariser, conduit, d'après nos analyses, des communes à n'avoir aucune capacité d'extension urbaine. 13 communes des Yvelines seraient dans cette situation, dont au moins une commune de l'espace rural (Rennemoulin) qui ne disposerait donc pas de « l'hectare garanti » tel qu'énoncé par le SDRIF-E (cf. OR 80).

Le Département demande que le SDRIF-E clarifie cette orientation eu égard à la Loi adoptée le 20 juillet 2023 qui consacre 1 hectare d'extension urbaine garanti pour toutes les communes :

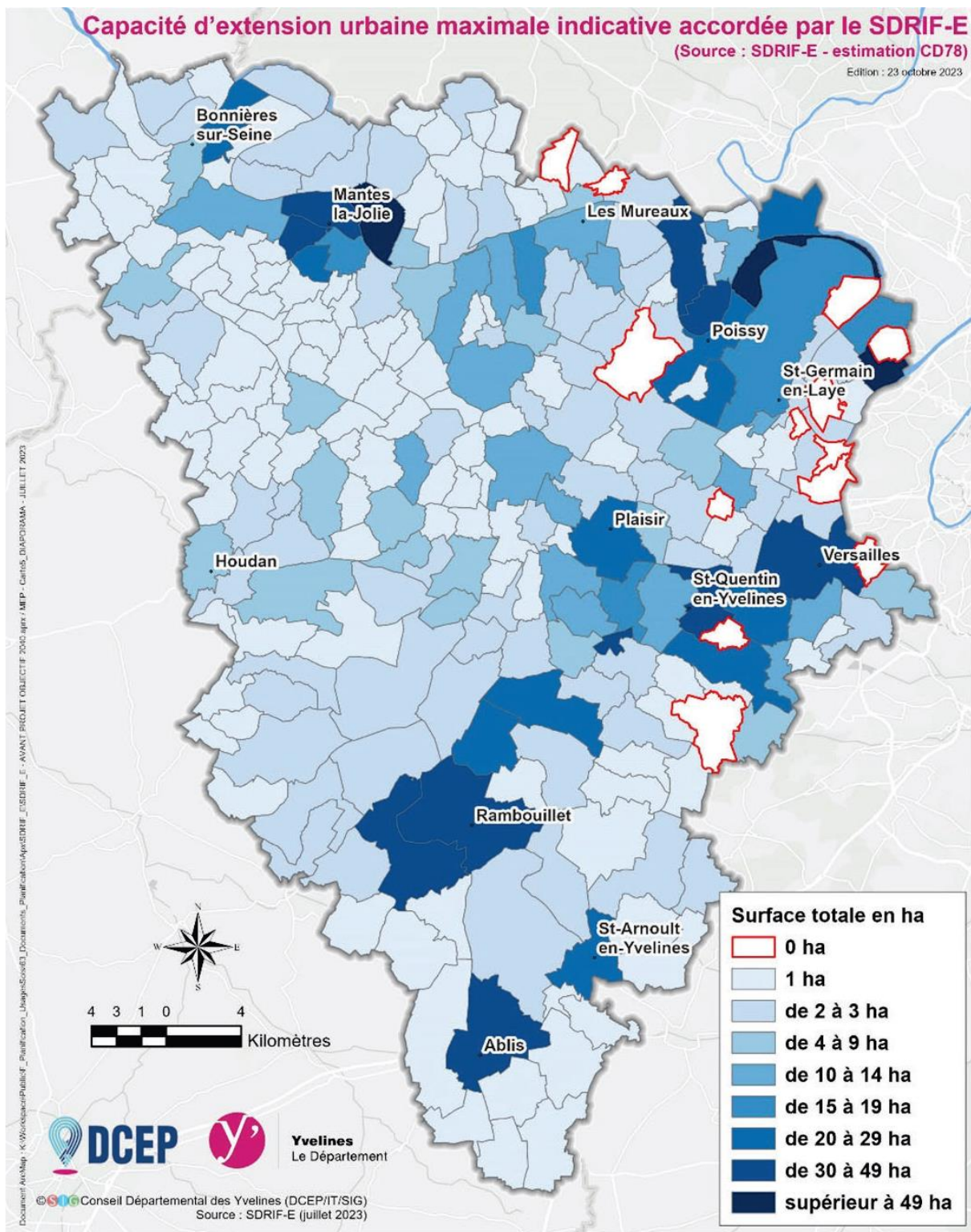
- D'une part, en ouvrant cette garantie à l'ensemble des communes quel que soit leur statut alors que pour l'instant le projet de SDRIF-E limite cette garantie aux seules « villes moyennes, petites villes et communes rurales » (cf. OR80).
- D'autre part, en rendant effectif cet « hectare garanti », c'est-à-dire, en garantissant que l'armature verte régionale à sanctuariser ne vienne pas grever la possibilité locale d'urbanisation (hors servitudes de protection) et en leur garantissant la possibilité de mutualisation de cette capacité dans les documents de planification urbaine intercommunale (PLUi et SCoT)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Afin d'être en conformité avec la loi du 20 juillet 2023, le projet de SDRIF-E sera modifié pour étendre la capacité d'urbanisation garantie d'1 hectare à l'ensemble des communes franciliennes et tenir compte de cette dernière dans la possibilité de mutualiser les capacités d'urbanisation non cartographiées.](#)

#### **RÉSERVE 17 relative à la prise compte des besoins fonciers des communes en rattrapage SRU**

Le Département demande que les dispositions du SDRIF-E (capacité d'urbanisation cartographiée, armature verte régionale, etc.) soient donc modifiées, si nécessaire, pour les communes yvelinoises en rattrapage SRU, et notamment pour les communes suivantes, engagées dans un Plan Prévention Carence avec le Département et disposant - d'après nos analyses<sup>1</sup> - de capacités d'urbanisation au titre du SDRIF-E manifestement insuffisantes : *Bailly, Bougival, Chevreuse, Houilles, Juziers, Louveciennes, Le Chesnay-Rocquencourt, Le Mesnil-Saint-Denis, le Vésinet, L'Étang-la-Ville, Neauphle-Château, Orgeval, Triel-sur-Seine, Vaux-sur-Seine, Villennes-sur-Seine, Viroflay, Voisins-le-Bretonneux*



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'exécutif régional partage la préoccupation du Conseil départemental de bien permettre aux communes en rattrapage SRU de pouvoir remplir leurs objectifs de production de logements sociaux. En conséquence, un travail technique a été entrepris avec les services de l'Etat afin de vérifier que les capacités d'extension dévolues par le SDRIF-E sont suffisantes pour les communes en rattrapage SRU. La liste fournie par le département fait donc l'objet d'un examen minutieux.



## 85 – Avis du département de l'Essonne

Le département de l'Essonne donne un avis favorable au projet de SDRIF-E avec les demandes suivantes :

Intégration dans la liste des projets d'infrastructure de transport figurant dans les « Orientations réglementaires » :

La desserte du Val-d'Essonne/contournement de Chevannes entre la RD 74 et la RD 153

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il s'agit d'une erreur qui sera corrigée dans la version qui sera soumise au Conseil régional pour le vote d'adoption.

L'aménagement de l'A6 à Chilly-Mazarin que le Département intitule « projet du Nœud de Chilly-Mazarin »

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce projet est déjà inscrit sur la carte du SDRIF-E dans sa version arrêtée. La demande est donc satisfaite.

L'élargissement de la RN 104 en desserte de Saint-Pierre-du-Perray et de Tigery

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce projet a été ajouté dans le projet d'aménagement régional. La demande est donc satisfaite.

L'extension du principe de tracé de la ligne 18 du Grand Paris Express vers l'Est, au-delà de la gare RER de Montgeron-Crosne, jusqu'à Boissy-Saint-Léger, ainsi que la représentation graphique de cette extension sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale »

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant à des projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements. Rappelons également que le prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à Montgeron-Crosne est une étude de liaison importante déjà inscrite au SDRIF-E.

La création d'un pôle multimodal routier sur l'autoroute A10, à Forges-les Bains

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. L'annexe 3 des orientations réglementaires précise que les consommations foncières liées aux stations multimodales desservies par ces lignes seront portées par l'enveloppe régionale foncière pour les mobilités. Elles n'impacteront pas les capacités d'urbanisation des territoires. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Il est donc trop tôt pour se positionner sur le pôle multimodal routier de Forges-les-Bains.

La création d'un pôle d'échange multimodal sur la RN20, à Avrainville

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. L'annexe 3 des orientations réglementaires précise que les consommations foncières liées aux stations multimodales desservies par ces lignes

seront portées par l'enveloppe régionale foncière pour les mobilités. Elles n'impacteront pas les capacités d'urbanisation des territoires. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Il est donc trop tôt pour se positionner sur le pôle d'échange multimodal d'Avrainville.

DEMANDE à ce que l'ex-branche du C du RER (ligne V), située entre Massy-Palaiseau et Versailles- Chantiers, après la mise en service de la ligne de tram-train T 12 Express, fasse l'objet d'une nouvelle offre de qualité pérenne et valorisée en tant que telle.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande se rapporte à un sujet d'exploitation d'une ligne existante et non de création d'une nouvelle infrastructure, le projet fait déjà l'objet d'une attention particulière de la part d'Ile-de-France Mobilités qui a reconfiguré l'offre du RER C avec l'arrivée du T12 Express et a mis en service en 2023 la ligne V entre Versailles et Massy.

DEMANDE à ce que l'Orlyval soit présenté comme une infrastructure de transport à soutenir et à pérenniser afin de renforcer la desserte du nord du territoire essonnien grâce à l'ouverture d'une station à Wissous, associée à deux autres nouvelles stations sur les départements limitrophes.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Une étude est actuellement menée par IDFM concernant l'avenir de l'infrastructure de transport « Orlyval ». Dans l'attente des résultats de cette étude, la Région préfère ne pas indiquer pour l'heure d'ajouts de stations sur cette ligne et/ou de changements d'affectation pour cette infrastructure. En tout état de cause, l'infrastructure existe déjà.

DEMANDE à ce que le SDRIF-E permette la réalisation du pôle d'échange multimodal à Avrainville, en limite d'Arpajon, à proximité de l'échangeur RN 20, RD 19, ce qui nécessite un ajustement du front urbain, tel qu'il est actuellement dessiné, en le décalant vers l'Est.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande, portée également par la CCI de l'Essonne, l'agglomération Cœur d'Essonne et la commune, ne peut être traitée séparément de la demande de déplacement de la demi-pastille actuellement positionnée sur la ZAE des Marsandes.

Cette dernière sera analysée au regard des éléments connus de programmation urbaine, de la sensibilité du site vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Ces deux demandes seront donc étudiées conjointement afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux du secteur : à la fois l'amélioration des mobilités, le développement économique mais également la fonctionnalité des espaces agricoles du plateau de Vert-le-Grand.

DEMANDE à ce que l'unité de valorisation énergétique par incinération du Syndicat mixte des ordures ménagères de la Vallée de Chevreuse (SIOM), située à Villejust dans la zone 7 de la ZAE de Courtabœuf, soit représentée sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Un pictogramme « grands services urbains » sera ajouté pour identifier cet équipement structurant.

DEMANDE à ce que le SDRIF-E reconnaisse le « Grand Orly », en tant que porte d'entrée nationale et internationale du sud francilien et comme pôle économique majeur avec 180 000 emplois directs.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E reconnaît la dynamique économique de Grand Orly dans le PAR via sa « mention » (comme pôle ou ses objets économiques) sur le schéma p. 109 sur les territoires de projet et les filières économiques, la carte sur les zones d'activités économiques p. 116, la carte sur le parc de bureaux p. 117, la carte sur l'offre commerciale p. 119 et la carte sur le fret et la logistique p. 123. La place aéroportuaire Paris-Orly est évoquée p. 106 au titre de l'objectif Affirmer la vocation internationale de l'Île-de-France et p. 149 au titre des développements sur le hub francilien : « Les aéroports franciliens sont la porte d'entrée du trafic aérien de l'espace national, et sont à ce titre une infrastructure clé pour l'ensemble du pays ».

DEMANDE, également, à ce titre, à ce que le SDRIF-E prenne en compte les enjeux stratégiques relatifs au « Grand Orly », notamment les objectifs des Rencontres d'Orly et du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) « Grand Orly », signé en 2020, qui a pour ambition de donner un nouvel élan au développement de ce pôle et d'améliorer son accessibilité, en particulier pour les Essonnais, tout en assurant la réduction des nuisances sonores.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E n'a pas vocation à reprendre les éléments stratégiques traduits dans un PPA, un projet de territoire ou un document d'urbanisme. En revanche, il prévoit, comme c'est le cas pour le Grand Orly, les conditions d'aménagement nécessaires au développement des différents territoires (infrastructures de transport, préservation des espaces d'activités économiques, adaptation aux risques, traitement des points noirs environnementaux, protection des espaces ouverts, etc.).

DEMANDE, dans le cadre de l'ouverture annoncée du nouvel hôpital de Saclay, et la reconfiguration de la carte hospitalière dans le nord-Essonnes, l'inscription d'une desserte structurante en transports en commun pour relier du nord au sud et de plateau à plateau le nouvel hôpital et les principaux bassins de vie, dont Les Ulis.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'avis PPA constitue la première sollicitation du maître d'ouvrage à destination des services régionaux sur ce projet, qui ne peut donc en l'état être inscrit au SDRIF-E. Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager.

SOUHAITE, par ailleurs, que le développement d'une industrie dite du futur ou 4.0, autour de la plate-forme aéroportuaire, soit soutenu par le SDRIF-E. Il s'agit ainsi de faire converger les univers virtuels, la conception numérique et la gestion (finance et marketing) avec les produits et objets du monde réel.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le développement de l'industrie du futur est abordé dans le chapitre 4 du PAR. D'un point de vue réglementaire, le SDRIF-E n'a néanmoins pas vocation à privilégier certaines filières économiques par rapport à d'autres dans la territorialisation de ses objectifs et orientations.

INSISTE sur la nécessité de conférer au site de la Bonde (à Massy, Champlan et Chilly-Mazarin), situé dans le périmètre de l'Opération d'intérêt National, une vocation principalement agricole et de rupture paysagère, marquant l'entrée nord de l'Essonne et dont l'urbanisation maximale de 25 ha, fixée dans SDRIF-E arrêté, est acceptable mais ne devra pas être dépassée.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les services de la Région ont conduit des échanges approfondis avec les services de l'EPA, de l'Etat et ceux des collectivités concernées par le site de la Bonde. Les capacités

d'extension dévolues par le SDRIF-E semblent donc suffisantes pour répondre aux besoins de ce projet.

SOUHAITE que le projet de création d'une gare TGV à Rungis-Orly s'accompagne de précautions pour que la gare TGV de Massy ne soit pas affaiblie ; le Département souhaite que le SDRIF-E conditionne explicitement l'ouverture de la future gare TGV de Rungis-Orly à un schéma de desserte préservant la desserte actuelle de Massy-TGV et confortant le lien Orly-Massy par la ligne 18 pour l'axe Atlantique.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande se rapporte manifestement à un sujet d'exploitation, il revient à SNCF Réseau et à l'Etat de se prononcer sur les conditions d'exploitation de la future gare TGV à Orly. Cette demande n'appelle pas de modifications des infrastructures prévues au SDRIF-E.

DEMANDE à ce que le « technocentre » de Renault, à Lardy, et le parc d'activités des Vergers 1&2, à Tigery, soient pris en compte parmi les sites d'activité d'intérêt régional à sanctuariser.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ces deux sites correspondent effectivement à sites industriels stratégiques, qu'il est pertinent de protéger via le classement en site d'activité d'intérêt régional à sanctuariser.

INSISTE sur la nécessité de conditionner l'augmentation de la population essonnienne, dans les décennies à venir, à une augmentation de l'emploi en Essonne et à un renforcement de l'offre de transports en commun.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ni le SDRIF-E, ni les documents d'urbanisme locaux, ne peuvent conditionner l'augmentation de la population à l'augmentation de l'emploi et des transports.

Le projet de SDRIF-E prévoit de nombreuses mesures favorables à la mobilité quotidienne des Franciliens et à l'amélioration des cadres de vie (logement, espaces verts, etc.) qui sont essentielles pour les entreprises. Par ailleurs, il comprend des dispositions dédiées au développement de l'activité économique, qui ont aussi pour ambition de permettre la création d'emplois. Ainsi, il détermine les conditions favorables à un développement équilibré des territoires.

DEMANDE à ce que le SDRIF-E limite le développement du commerce de périphérie au bénéfice du commerce de proximité.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est d'ores et déjà satisfaite via les mesures relatives au polycentrisme et à l'immobilier commercial dans le PAR et les OR 106, 107 et 108.

SOUHAITE, enfin, que le SDRIF-E s'appuie sur la multipolarité formée par l'ensemble Massy (site tertiaire Atlantis compris, en lien avec Saclay), Orly et Evry, dont la dimension essonnienne doit être réaffirmée.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les polarités économiques évoquées par le Département de l'Essonne figurent toutes parmi les polarités du SDRIF-E. Le document paraît donc aligné avec les demandes du département.

## 86 – Avis du département des Hauts de Seine

Le département des Hauts de Seine a donné un avis favorable au projet de SDRIF-E accompagné des observations suivantes :

Inscrire le prolongement de la ligne 12 du métro jusqu'à Sèvres, non seulement jusqu'à Meudon, ainsi que la création de trois gares supplémentaires sur le tracé existant d'Orlyval (Chemins d'Antony, Wissous et Rungis Fraternelle) pour transformer la vocation de la ligne en infrastructure de desserte locale

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant aux projets identifiés. Tout projet additionnel, comme le prolongement de la ligne de métro 12 jusqu'à Sèvres, nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

Une étude est actuellement menée par IDFM concernant l'avenir de l'infrastructure de transport « Orlyval ». Dans l'attente des résultats de cette étude, la Région préfère ne pas indiquer pour l'heure d'ajouts de stations sur cette ligne et/ou de changements d'affectation pour cette infrastructure. En tout état de cause, l'infrastructure existe déjà.

Inscrire la requalification de la RD 920 nord et de la RD 910 à Sèvres et Chaville, ainsi que la création de la passerelle piétons-cycles d'Asnières-sur-Seine au titre de la résorption des coupures urbaines

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région étudiera la demande du Département d'inscrire au SDRIF-E la requalification de la RD 920 nord et de la RD 910 à Sèvres et Chaville, qui paraît cohérente avec les objectifs portés par l'OR 131.

Seuls les franchissements de grande ampleur ont vocation à être inscrits au SDRIF-E. Les passerelles piétonnes et cyclables, telle que celle d'Asnières-sur-Seine, ne correspondent pas à la granulométrie de la cartographie du SDRIFE. Les projets sont mentionnés p. 144 du PAR. L'ajout de la création de la passerelle piétons-cycles d'Asnières-sur-Seine sera étudié.

Adapter la rédaction de l'orientation 131 en indiquant que ses dispositions sont appréciées, au cas par cas, en fonction des besoins identifiés, de la configuration des lieux et de la faisabilité des projets

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 131 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

Préciser que la réouverture des rivières urbaines doit être appréciée au cas par cas, en fonction de la configuration des lieux et de la faisabilité des projets et que les cours d'eau figurant sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » sont mentionnés à titre indicatif

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 23 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

Intégrer l'extension du Parc de Chemin de l'Île à Nanterre et la Promenade bleue tout au long des berges de Seine à la liste des espaces verts et/ou espaces de loisirs d'intérêt régional à créer dans les Hauts-de-Seine.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est convergente avec celle de la Ville de Nanterre. Pour intégrer cette extension du Parc de Chemin de l'Île à Nanterre, le pictogramme en forme de trèfle existant sera décalé plus au nord.

Prendre en compte la création de la passerelle piétons-cycles d'Asnières-sur-Seine au titre de la résorption des coupures urbaines.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les passerelles piétonnes et cyclables ne sont pas représentées sur les cartes réglementaires.

Les projets sont mentionnés p. 144 du PAR. L'ajout de la création de la passerelle piétons-cycles d'Asnières-sur-Seine sera étudié.

87 – Avis du département de Seine Saint Denis

Le département de Seine Saint Denis émet un avis défavorable au projet de SDRIF-E avec les remarques et/ou demandes suivantes :

Le Département demande à rajouter le prolongement du Tzen3 jusqu'à Vaujours, les TCSP sur la RD29 et la RD 901 entre Saint-Denis et Sarcelles et entre Stains et La Courneuve 6 routes ainsi que le prolongement de la ligne 4 au nord.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de prolongement du Tzen3 jusqu'à Vaujours est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre le Département et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, l'inscription d'un tel prolongement au SDRIF-E serait prématuré.

Les projets de TCSP RD29 et RD901 entre Saint-Denis et Sarcelles et entre Stains et La Courneuve 6 routes sont insuffisamment étudiés et a fortiori ne font pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre le Département et l'autorité organisatrice des transports restent à engager sur les projets de TCSP proposés.

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant aux projets identifiés. Tout projet additionnel, tel que le prolongement de la ligne de métro 4 au nord, nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

La Seine-Saint-Denis souhaite également la création d'une station supplémentaire sur la ligne 13 entre Carrefour Pleyel et Saint-Denis-Porte de Paris dans le secteur Plaine Saulnier et d'une autre station supplémentaire sur la ligne 5 dans le secteur de la Folie.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de création d'une station supplémentaire sur la ligne 13 entre Carrefour Pleyel et Saint-Denis-Porte de Paris dans le secteur Plaine Saulnier est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre le Département et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une telle inscription serait prématurée.

Il en est de même s'agissant du projet de création d'une station supplémentaire sur la ligne 5 dans le secteur de la Folie.

Si le département se situe au-dessus des recommandations de l'OMS en termes d'espaces verts par habitant (12m<sup>2</sup>/hab. contre 10m<sup>2</sup>/hab.), ce chiffre global cache des fortes disparités au sein du département. En effet, à titre d'exemple, les communes d'Aubervilliers et Saint-

Ouen-sur-Seine ne disposent toutes les deux respectivement que de 1,3m<sup>2</sup>/hab. et 3,2m<sup>2</sup>/hab. L'indicateur agrégé de « vulnérabilité » produit par l'IPR en considérant, en plus des difficultés à faire face, les îlots de chaleur urbains et les caractéristiques démographiques des territoires identifie l'ouest parisien comme une des zones les plus vulnérables, et plus vulnérable qu'une grande partie de la Seine-Saint-Denis ! Cela démontre une erreur manifeste dans la pondération des enjeux que notre diagnostic des vulnérabilités contribue à corriger et que le SDRIF-E gagnerait à intégrer.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les données mentionnées par le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis ne figurent pas dans le SDRIF-E mais sont issues de publications de L'Institut Paris Region sur la vulnérabilité au changement climatique.

Par ailleurs, la question des vulnérabilités est abordée à différents endroits dans le SDRIF-E : pages 36 à 39, 70 et 88 du PAR, et est davantage détaillée dans l'EES. La grille de lecture adoptée s'appuie sur celle des entités territoriales du SDRIF-E : ces groupes de communes possédant des caractéristiques et problématiques similaires, les orientations réglementaires visent notamment à une meilleure prise en compte des sujets de vulnérabilité. Les enjeux de lutte contre l'îlot de chaleur urbain, de résorption de la carence en espaces verts ou de la carence en pleine terre concernent à ce titre particulièrement l'hypercentre et le cœur de métropole.

Le SDRIF-E ne répond pas aux préoccupations de la population francilienne sur deux sujets centraux : le logement et la mobilité.

Au regard du bilan du SDRIF de 2013, il apparaît indispensable de réaffirmer avec vigueur que l'effort de construction pour supporter le développement démographique en petite couronne, doit être équitablement réparti.

Le Département s'étonne du traitement qui en est fait et souhaite attirer l'attention sur le fait que d'autres formes de ghettoïsation, concentrant à l'inverse, les populations les plus riches, ne répondent pas davantage au principe de mixité et méritent au moins largement autant d'être traitées.

Ainsi le Département demande une vraie réflexion sur une mesure « anti-ghetto » dans les communes ne respectant pas la loi SRU.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région a toujours soutenu les maires bâtisseurs et la construction de logements sociaux tant que la répartition de ces logements est équilibrée. Depuis 2016, la Région a financé la construction de plus de 65 000 logements sociaux. Le respect de la loi SRU ne relève pas de la Région mais bien de l'Etat. La norme anti-ghetto permet d'assurer une mixité sociale réelle.

Le Département relève l'absence de mesure sur la qualité de l'air, ce qui entre en contradiction avec l'application de la Loi Climat.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Par son ambition de polycentrisme, de déploiement des transports collectifs et des modes doux, et de préservation de la nature en ville, c'est de manière globale que le SDRIF-E agit sur la qualité de l'air.

Le PAR comprend p. 89 un encadré entièrement dédié à la pollution atmosphérique et aux enjeux de santé publique. Il inclut également des éléments relatifs aux cumuls de nuisances et de pollutions. Les p. 100 et 101 de l'EES décrivent l'état initial de la qualité de l'air en Île-

de-France et l'analyse des incidences du projet de SDRIF-E est développée dans la partie 4.5.

Différentes OR traduisent la volonté d'améliorer la qualité de l'air, notamment celles favorisant la réalisation des transports collectifs et les circulations douces. La Révolution des transports menée depuis 2016 par la Région a permis de transformer une flotte de bus fonctionnant encore au diesel et d'étendre le réseau de transports en commun, entièrement décarboné, avec une ampleur sans précédent. Le SDRIF-E, en rajoutant plus de 750 kilomètres de lignes supplémentaires est ainsi le prolongement de la politique menée depuis 8 ans par l'exécutif régional.

Enfin, les OR 136 et 137 visent expressément à réduire les impacts des pollutions et nuisances.

OR 136 : Les nouvelles infrastructures doivent répondre à des exigences élevées de qualité environnementale. Leurs impacts, en termes de bruit et de pollution, doivent être maîtrisés. L'aménagement des infrastructures existantes doit permettre de réduire les impacts précités (ex : couverture des ouvrages, enrobés phoniques, etc.).

Il convient de ne pas implanter de nouvelles constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des infrastructures routières où un dépassement des valeurs limites annuelles pour les polluants atmosphériques est constaté (notamment dioxyde d'azote et particules fines).

OR 137 : Les projets d'aménagement à proximité des axes de transports induisant des nuisances sonores et des pollutions doivent limiter les effets de l'exposition à ces dernières et être l'occasion d'améliorer l'existant (repositionner les habitations et les constructions accueillant les populations les plus sensibles pour mettre des activités en premier rideau, prévoir des espaces tampons végétalisés, travailler la ventilation du tissu urbain en tenant compte des émissions polluantes, etc.).

Le Département s'oppose à l'orientation réglementaire 129 qui prévoit une augmentation du nombre de voies sur certains axes routiers afin de répondre à un trafic de haute intensité

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 129 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

Il est regrettable que le SDRIF-E n'aborde pas plus précisément les problématiques d'organisation logistique et notamment son rééquilibrage sur le territoire francilien.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Pour structurer le système logistique multimodal francilien, l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique contribue à la création d'un maillage d'infrastructures diversifiées, adaptées aux différents besoins (plateformes multimodales, ports urbains, immobiliers logistiques multimodaux, hubs urbains...). Cet objectif est confirmé dans le SDRIF-E.

Le PAR dans son chapitre 4.4 décrit le système logistique francilien. Il évoque les différents objectifs du SDRIF-E pour structurer un maillage cohérent d'équipements et d'infrastructures logistiques. Il répond tout particulièrement aux défis fonctionnels et environnementaux par la volonté d'adapter cette logistique aux enjeux de sobriété foncière et de décarbonation.

Dans les orientations réglementaires et sur les cartes réglementaires, le SDRIF-E :



- sanctuarise 204 sites multimodaux constituant l'armature francilienne
- anticipe les besoins fonciers nécessaires à cette armature et ceci à toutes les échelles sur le territoire francilien.

A contre-courant des exigences environnementales, l'orientation réglementaire n°144 demande à ce que les capacités d'accueil du trafic des plateformes aéroportuaires soient préservées au détriment de la santé environnementale des franciliens/es et des enjeux de réduction de gaz à effet de serre. Le Département s'oppose à cette orientation et demande l'ouverture d'un vrai débat sur la question.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 144 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

Des prescriptions environnementales trop modestes et trop peu prescriptives pour placer la Région Ile-de-France sur le chemin de la transition écologique, sociale et économique nécessaire pour en faire un territoire résilient.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les enjeux environnementaux sont au cœur du SDRIF-E qui ambitionne une région ZAN, ZEN, circulaire, résiliente et polycentrique. Les 3 cartes et les orientations réglementaires sont porteuses de protections fortes des espaces naturels, agricoles et forestiers et des espaces ouverts urbains (armature verte à sanctuariser, fronts verts d'intérêt régional, etc.), d'actions de restauration de la nature (connexions écologiques d'intérêt régional, trames écologiques, etc.), de lutte contre les risques et nuisances (pleine terre, aménagements en zones inondables), de mesures favorables à l'économie circulaire et aux énergies durables, etc.

Le SDRIF-E a notamment permis, de façon inédite, de sanctuariser entièrement 13% du territoire régional, de créer plus de 130 nouveaux espaces verts entièrement ouverts au public avec un objectif : que chaque Francilien ait un espace vert à 10 minutes de chez lui. Les fronts verts ont également été triplés, les espaces agricoles ont été sanctuarisés à hauteur de 38 000 hectares. Le SDRIF-E porte une ambition environnementale bien supérieure à celle présente dans l'ancien SDRIF.

Le Département préconise de tester la viabilité du SDRIF-E face à la trajectoire de réchauffement de référence (+3.8°C dans l'Hexagone en 2100) pour mesurer sa capacité à organiser l'adaptation du territoire au changement climatique et aux risques induits.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'Évaluation Environnementale Stratégique (EES) du SDRIF-E décrit dans son chapitre 3.3 l'évolution du climat, les émissions de GES et les effets du changement climatique dans la Région. Par la suite, le chapitre 4.3 évalue les incidences du SDRIF-E sur l'atténuation et l'adaptation au changement climatique. Sur ce point, les incidences cumulées totales sont positives.

Le Département demande à minima, comme pour les autres régions de France encadrées par un SRADDET, de placer d'ores et déjà le territoire francilien dans une trajectoire de réduction de 50% de l'artificialisation nette pour les dix prochaines années et non de 20% comme actuellement et d'enclencher les dispositifs de compensation au plus tôt.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région Île-de-France a opté, dans le projet de SDRIF-E et conformément à la loi, pour une trajectoire de réduction de la consommation d'espace puis de l'artificialisation de 20% par décennie jusqu'à l'affirmation du Zéro Artificialisation Nette à compter de 2050. Cette trajectoire prend acte d'un certain nombre de projets "coups partis", de projets portés par l'Etat ou ses opérateurs qui s'imposent au SDRIF-E, ainsi que de la nécessité de développer les infrastructures nécessaires à la production d'énergies renouvelables et à une gestion des ressources davantage circulaire. Surtout, cette trajectoire divise par trois la trajectoire définie dans le précédent SDRIF.

En raison de sa situation particulière, l'Île-de-France étant le poumon économique, scientifique et technologique de la France, une trajectoire de division par deux de la consommation d'espace sur la décennie 2021-2031 serait impossible voire mortifère pour l'ensemble du territoire. L'exécutif régional ne souhaite pas geler l'Île-de-France comme le suggère l'avis du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis. La posture du département est particulièrement irresponsable, elle reviendrait à abandonner des projets pourtant structurants pour le territoire, comme le projet Aérolians à Tremblay ou le projet Terre d'Avenir à Sevrans.

D'autant qu'en matière de sobriété foncière la Région Île-de-France est particulièrement exemplaire. La Région Île-de-France est en moyenne 4 fois plus économe en espace que les autres régions françaises et a déjà divisé par deux la trajectoire par rapport aux potentiels ouverts dans le précédent SDRIF. Le point de départ de sa trajectoire est donc plus bas, justifiant une baisse plus progressive, sans remise en question de l'objectif ZAN.

Enfin, afin d'être en conformité avec la loi du 20 juillet 2023, le projet de SDRIF-E sera modifié pour intégrer la possibilité de prendre en compte la renaturation dès 2021.

Si le SDRIF-E définit les friches urbaines comme des espaces stratégiques, un travail de définition doit être poursuivi pour en déterminer le potentiel écologique avant d'envisager l'usage futur. Ce sont, avec les espaces minéralisés des parkings des centres commerciaux par exemple, les gisements internes au territoire départemental qui permettent une renaturation d'ampleur, un appui au confortement des trames vertes et bleues et qui permettrait d'atteindre l'objectif prévu par le SDRIF-E de porter à 30% dans chaque commune l'espace de pleine terre.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La définition des friches inscrite dans le SDRIF-E s'appuie sur la loi. Toutefois, l'encadré situé P78 du Projet d'Aménagement Régional vise à mettre en avant l'hétérogénéité des friches et la tension qu'il peut exister entre leur remise en culture (lorsqu'il s'agit de friches agricoles), leur réurbanisation ou leur renaturation (lorsqu'il s'agit de friches urbaines). A ce titre, le SDRIF-E ne se prononce pas, a priori, sur le devenir des friches.

Le Département préconise de préserver au maximum les terres agricoles et d'accélérer au sein des secteurs les plus denses, la transformation des espaces artificialisés en surface d'agriculture urbaine ou en espaces naturels ouverts.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La trajectoire de sobriété foncière a été définie afin de préserver au maximum les terres agricoles compte tenu, par ailleurs, de la nécessité de prévoir les espaces nécessaires au développement des énergies renouvelables et de l'économie circulaire, à la réalisation d'infrastructures de transport, à la réindustrialisation du territoire. Les capacités d'urbanisation ont été divisées par 3 par rapport au SDRIF de 2013. Au total, le SDRIF-E sanctuarise 38 000 hectares de terres agricoles et triple les fronts verts au service de notre souveraineté alimentaire et de l'agriculture francilienne.

De nombreuses OR rappellent que les documents d'urbanisme doivent prioritairement favoriser les nouveaux projets en densification urbaine.

L'OR 27 relative à la création d'espaces verts et/espaces de loisirs répond à la proposition de transformation des espaces artificialisés en surface d'agriculture urbaine ou en espaces naturels ouverts. Elle est complétée par l'OR 28 qui régleme le maillage en espaces verts sur l'ensemble de la région, y compris dans les secteurs actuellement carencés.

Alors que le SDRIF-E permet encore l'artificialisation de nombreuses terres agricoles, il est nécessaire d'accélérer la transformation des espaces artificialisés en surface agricole utile exploitée de manière écologique ou en espaces naturels ouverts.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les capacités d'urbanisation ont été divisées par 3 par rapport au SDRIF de 2013. Au total, le SDRIF-E sanctuarise 38 000 hectares de terres agricoles et triple les fronts verts au service de notre souveraineté alimentaire et de l'agriculture francilienne.

Le projet de SDRIF-E favorise la renaturation. Si la renaturation de certains espaces artificialisés est un objectif majeur, ces espaces constituent une ressource fondamentale pour l'accueil de nouveaux projets urbains.

Ces deux remarques du conseil départemental sont encore une fois surprenantes. Elles reviennent en fait à nier les besoins en projet de développement économique du département, mais aussi à nier la crise du logement et la nécessité de construire 70 000 logements par an.

L'arrêt de tout projet en Seine-Saint-Denis ne semble pas la façon de combattre les crises économiques et sociales qui touchent plus particulièrement les populations défavorisées du département. Sans artificialisation, le projet Aériolians, fondamental pour l'avenir du département, ne verrait pas le jour.

Le Département se questionne fortement sur le maintien du « site de support de services urbains ou d'économie circulaire » situé à Vaujours et à Courtry, à la frontière entre la Seine-Saint-Denis et la Seine et Marne. La volonté d'y creuser une carrière de gypse principalement à ciel ouvert sur un terrain qui a accueilli des essais nucléaires pendant 40 ans entre 1950 et 1990 présente des risques majeurs pour la pollution de l'atmosphère. De la radioactivité, de l'amiante ou encore des métaux lourds ont été identifiés sur la parcelle en question.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La remarque du département est infondée. Elle est liée à une mauvaise lecture du document. Le figuré sur la carte correspond en effet à des sites existants et non à des créations de sites. Il existe bien déjà à l'endroit du figuré un site de gestion de déchets dangereux.

Le Département de la Seine-Saint-Denis souhaite également souligner le calendrier particulièrement inadapté.

Avec ces nouvelles dispositions, il devient donc impossible d'avoir une visibilité précise de la surface ouverte à l'artificialisation sur un territoire.

Il est prévu que les changements engendrés par ces nouvelles dispositions soient intégrés dans le projet de SDRIF-E qui sera voté à l'été 2024. Les personnes publiques associées doivent donc se prononcer sur un document qui ne sera pas celui qui va être soumis au vote. Le Département s'interroge donc sur la validité juridique de cette méthode.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

S'agissant du calendrier d'élaboration du SDRIF-E, il s'inscrit dans le cadre fixé par la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 dont l'article 194 prévoit que le SDRIF intègre une

trajectoire de réduction de l'artificialisation et soit approuvé, d'ici le mois de novembre 2024, au plus tard.

Dans le cadre de l'élaboration d'un document de planification, l'évolution des textes législatifs ou réglementaires opposables à ce document, intervenue après l'arrêt de son projet, doit être prise en compte dans la perspective de son adoption ou de son approbation. Les modifications du projet de SDRIF-E arrêté pour tenir compte de la loi dite « ZAN » du 20 juillet 2023 ne sont pas de nature à remettre en cause l'économie générale dudit document et ne nécessitent donc pas de reprendre la procédure de révision du SDRIF-E.

Concrètement, pour être conforme à la loi « ZAN » précitée, il s'agira d'étendre le bénéfice de la capacité d'urbanisation de 1 hectare garantie, concernant aujourd'hui uniquement les communes de l'espace rural, à l'ensemble des communes d'Ile-de-France (OR 80). Il ne s'agit donc pas d'une contrainte nouvelle, mais au contraire d'une souplesse supplémentaire pour les communes, dont elles seront libres de se saisir ou non. Par ailleurs, le projet de SDRIF-E sera modifié pour intégrer la possibilité de tenir compte de la renaturation dès 2021 (cf. OR 81). Enfin, les ajustements nécessaires seront apportés pour tenir compte des projets d'envergure nationale ou européenne (PENE), sachant que ces projets sont déjà traduits dans le SDRIF-E à travers différents dispositifs.

Une lecture attentive de la note relative à l'artificialisation et du PAC complémentaire de l'Etat aurait pu permettre de répondre aux interrogations posées par le Conseil départemental.

Ces deux documents ont été transmis à toutes les PPA et intégrés au dossier d'enquête publique.

Comme souvent, la remarque du Conseil départemental relève du pur positionnement politique. Il est d'ailleurs à noter que cette collectivité est la seule de toute l'Île-de-France à avoir posé des questions sur ce sujet.

Plus globalement, il convient enfin de noter que, parmi tous les avis de collectivités de Seine-Saint-Denis reçus sur le SDRIF-E arrêté (EPT ou communes via la CTAP ou la MGP), seul l'avis du Conseil départemental est défavorable.

Par ailleurs concernant les sites ferroviaires :

Propositions d'ajouts pour sanctuarisation :

- Installations terminales embranchées encore utilisables (15)
- La voie qui va à Garonor et ex-PSA

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E n'a pas vocation à représenter l'ensemble des sites ITE de la région. L'OR 121 prévoit leur maintien d'une façon générale, qu'ils soient cartographiés ou non

Le site de Garonor pour sa part est déjà identifié par un pictogramme "*Créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site*". La voie Garonor ex-PSA est bien représentée dans le fond de plan (parfois recouverte par d'autres objets). La demande semble déjà satisfaite.

Concernant les sites portuaires :

Propositions d'ajouts pour sanctuarisation :

- Port Madrid à Pavillons-sous-Bois
- Port du bassin carré - Rive droite

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande concernant l'ajout des sites portuaires sera examinée par les services de la Région.

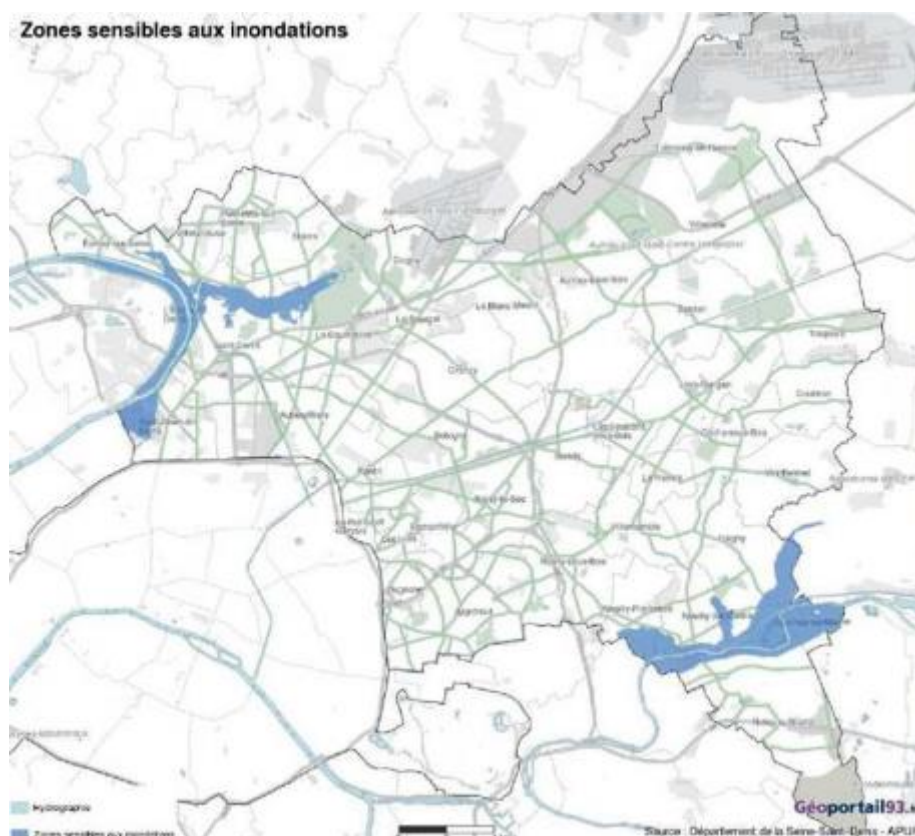
Le Département propose de retenir au titre des cours d'eau dont le tracé est à préserver : le canal Poulet Langlet, le rû Saint Baudile, le canal du Chesnay, la Morée, le Sausset, le rû d'Enghien (inexistant en Seine-Saint-Denis) et le rû d'Arras.

Les canaux n'apparaissent pas.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Concernant les zones pouvant présenter un risque d'inondation la carte est incomplète car elle semble être basée sur le PPRI. Or, le PPRI sous-estime nettement la surface inondable en cas de crue de la Seine. Voici ci-dessous une carte représentant les zones inondables en Seine-Saint-Denis.



Le Département propose d'ajouter sur la carte les sites accueillant des bassins de rétention à ciel ouvert.

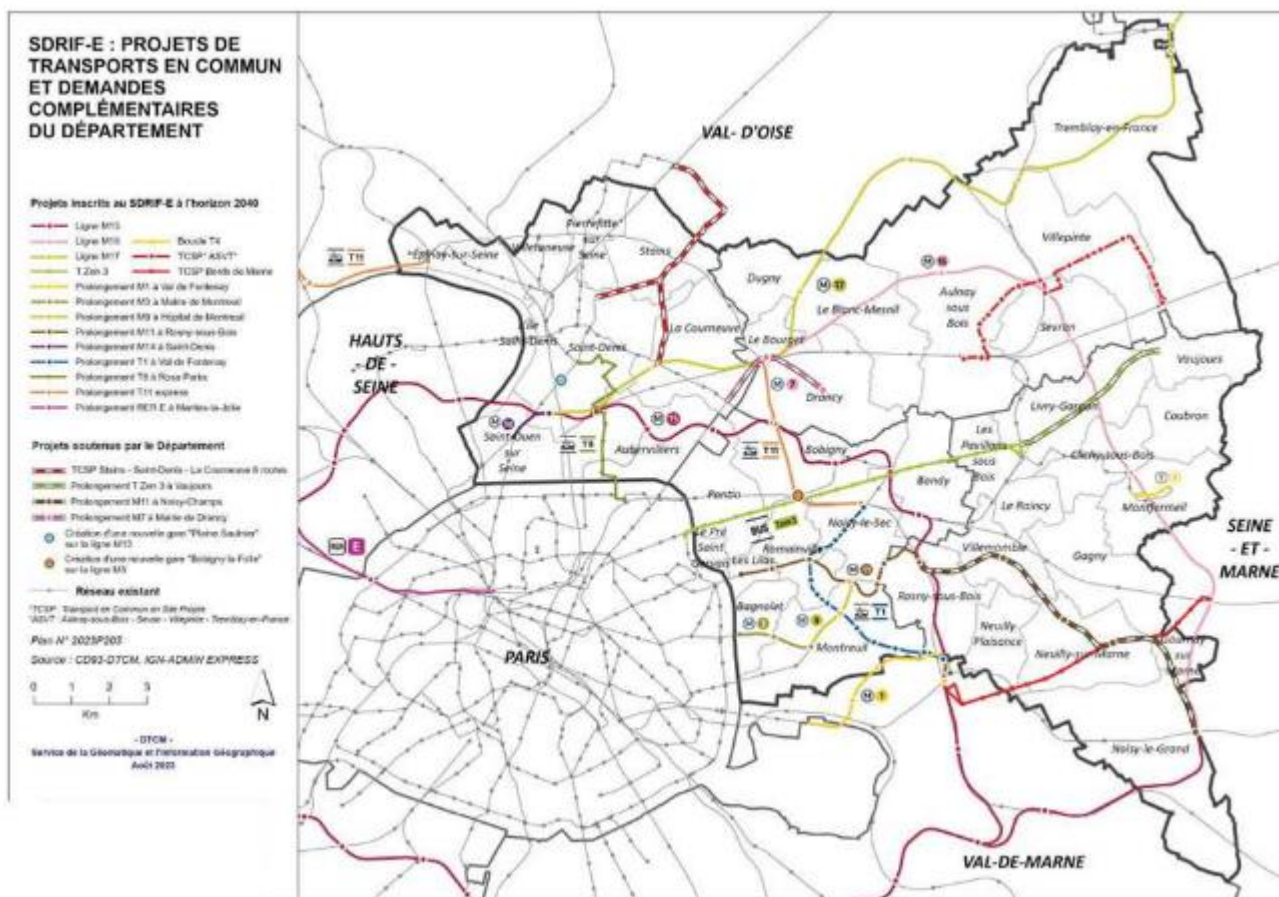
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les zones pouvant présenter un risque d'inondation représentées cartographiquement dans le SDRIF-E combinent les zones d'inondation potentielles (ZIP) du scénario 1.15 (115% du débit de la crue de 1910), et les zonages PPRI là où la donnée des zones d'inondations potentielles n'existent pas. La donnée ZIP intègre notamment les dispositifs de protections (digues, murettes) et est issue d'une modélisation hydraulique. Elle n'emporte en revanche pas les mêmes obligations réglementaires que les zonages PPRI.

La cartographie des zones pouvant présenter un risque d'inondation sera réétudiée à l'aune de l'ensemble des contributions reçues sur cette thématique pendant l'enquête publique.

Il est difficile de se prononcer sur l'opportunité d'ajouter sur la carte les sites accueillant des bassins de rétention à ciel ouvert, sans cerner l'utilité d'une telle représentation, l'échelle de ces bassins, ou la potentielle orientation réglementaire qui pourrait accompagner cette représentation.

Il convient de faire figurer sur les cartes le TCSP sur la RD29 entre Saint-Denis et Sarcelles et le prolongement du Tzen3 jusqu'à Vaujours. Le Département souhaite également la création d'une station sur la ligne 13 entre Carrefour Pleyel et Saint-Denis-Porte de Paris nommée la Plaine Saulnier et d'une station Bobigny la Folie sur la ligne 5.



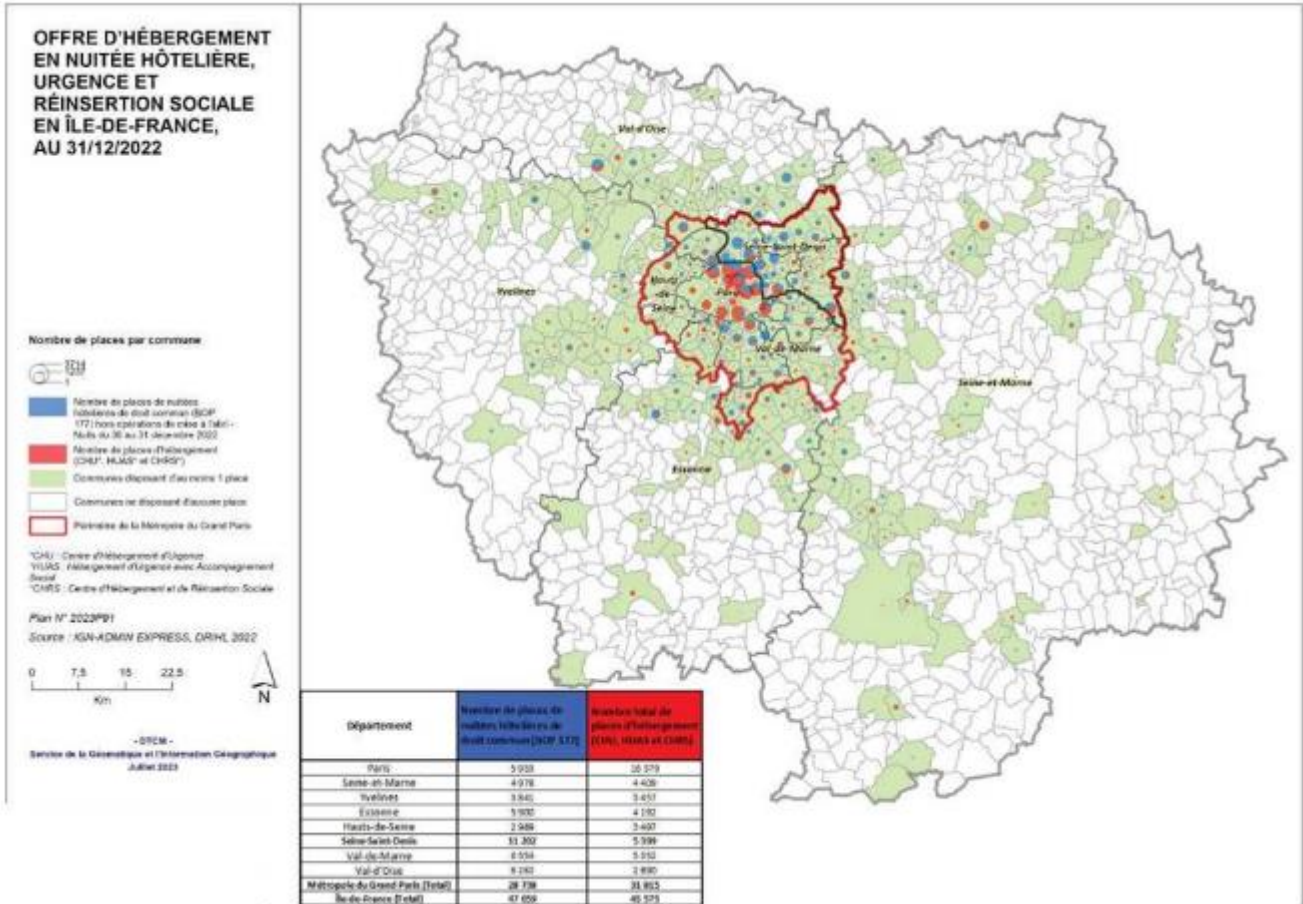
**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les projets de création d'un TCSP sur la RD29 entre Saint-Denis et Sarcelles et de prolongement du Tzen 3 jusqu'à Vaujours sont insuffisamment étudiés et a fortiori ne font pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre le Département et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une telle inscription serait prématurée.

Il en est de même pour les projets de création d'une station La Plaine Saulnier sur la ligne de métro 13 ou d'une station Bobigny-la-Folie sur la ligne de métro 5.

**Logement et hébergement**

La carte suivante représente l'offre d'hébergement en nuitée hôtelière, urgence et réinsertion en Île-de-France au 31 décembre 2022. On remarque bien que pour le nombre de places en nuitées hôtelières ou pour les places d'hébergement, l'offre est principalement concentrée en Seine-Saint-Denis et dans le nord-est parisien. Il existe un réel déséquilibre de l'offre au niveau régional. Les Hauts-de-Seine, les Yvelines, la Seine-et-Marne et le Val d'Oise n'offrent que très peu de places. Un rééquilibrage est donc nécessaire



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les politiques d'hébergement ne relèvent pas du SDRIF-E mais du SRHH. Une nouvelle fois, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis méconnaît le cadre réglementaire du SDRIF-E, ce qui contribue à donner à son avis PPA un statut de tribune politique et non de document construit dans le cadre fixé par la loi. Globalement, il est donc compliqué de prendre en compte les remarques contenues dans cet avis.

## 88 – Avis du département du Val de Marne

Le département du Val de Marne émet un avis favorable au projet de SDRIF-E avec un certain nombre de propositions et de réserves :

Élargir l'armature verte du parc départemental du Plateau à Champigny.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est favorable à cette modification. L'armature verte du parc départemental du Plateau à Champigny va être agrandie à l'Est pour couvrir l'entièreté du parc.

Ajouter le symbole « Renforcer la liaison » à La Queue-en-Brie entre l'ENS des Marmousets et le Périmètre Régional d'Intervention Foncière de la Vallée du Morbras

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est favorable à cette modification. Une liaison sera ajoutée pour franchir la zone d'activité entre l'ENS des Marmousets et le Périmètre Régional d'Intervention Foncière de la Vallée du Morbras.

Introduire le symbole « Renforcer la liaison » entre le sud du parc des sports à Sucy-en-Brie et le Massif forestier de l'Arc boisé.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est favorable à cette modification. Une liaison sera ajoutée entre le sud du parc des sports à Sucy-en-Brie et le Massif forestier de l'Arc boisé.

Réajuster la position des deux trèfles pour les sites suivants : le Bec de Canard et la cuvette d'Amboile.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande**

La Région est favorable à ces modifications. Les deux trèfles seront repositionnés aux emplacements indiqués par le Conseil départemental du Val-de-Marne.

Revoir le tracé de la Coulée Verte Bièvre Lilas, en incluant certains tronçons comme des liaisons à renforcer.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est favorable à ces modifications. Deux portions de la coulée verte seront ajoutées.

Identifier clairement le tracé de la coulée verte de La Végétale comme une liaison à renforcer, en particulier pour les tronçons qui ne traversent pas l'armature verte.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est favorable à cette modification. Un tronçon important de la Végétale sera ajouté à Villecresnes.

Positionner le symbole « Rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire » au niveau de la RD136 à Noiseau et de la RD4 entre Noiseau et la Queue-en-Brie, étant donné que ces deux routes interrompent la continuité de l'armature verte.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La configuration de la RD136 (route sans barrière, à deux fois une voie) ne justifie pas que le SDRIF-E impose par sa cartographie la mise en place d'un franchissement, car elle est déjà relativement perméable à la faune. C'est pour des infrastructures plus larges ou dotées de barrièrage latéral ou de séparateur que le SDRIF-E impose le rétablissement du franchissement pour la faune.

Le cas de la RD4, moins perméable à la faune car dotée d'un séparateur central, sera étudié.



Des réserves peuvent être exprimées quant au risque d'une insuffisante protection des espaces agricoles (orientation réglementaire n°1 2) en particulier au sein de l'hypercentre et du cœur de l'Île- de-France.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Par défaut, la préservation des espaces agricoles est régie par les orientations réglementaires 12 à 16. Les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E (OR 12). Même en présence de capacités d'urbanisation, un certain nombre de principes sont à respecter, notamment avec une densification prioritaire à l'urbanisation et des extensions urbaines devant s'inscrire en continuité de l'espace urbain existant (OR 77 et 78). Par exception à ce principe de continuité, certaines constructions ou installations peuvent être autorisées au sein des espaces agricoles, notamment pour y admettre les bâtiments agricoles, certains services urbains ou de production d'énergie ne pouvant trouver leur place dans l'espace urbanisé, ou les aires d'accueil des gens du voyage. Le cas échéant, la mise en œuvre de ces exceptions viendra en déduction des capacités d'urbanisation allouées par le SDRIF-E (selon le type de projet : enveloppe régionale mutualisée – OR 88 et 89 – ou capacités d'urbanisation allouées « directement » aux communes).

Les espaces agricoles font l'objet d'une protection renforcée :

- dans le cadre de l'armature verte à sanctuariser (OR 2), au sein de laquelle aucune urbanisation n'est autorisée en dehors des exceptions pouvant être admises dans les espaces agricoles au titre de l'OR 13 – cette armature verte à sanctuariser correspond à la ceinture verte qui cerce le cœur d'agglomération et un certain nombre d'espaces stratégiques dans l'hypercentre ;
- dans le cadre des connexions écologiques d'intérêt régional (OR 5) impliquant la définition d'un secteur de protection à préciser dans le document d'urbanisme local et où toute nouvelle urbanisation est exclue, à l'exception de quelques constructions et installations dont la liste a été restreinte par rapport à celle de l'OR 13.

Les capacités d'urbanisation ont été divisées par 3 par rapport au SDRIF de 2013. Au total, le SDRIF-E sanctuarise 38 000 hectares de terres agricoles et triple les fronts verts au service de notre souveraineté alimentaire et de l'agriculture francilienne.

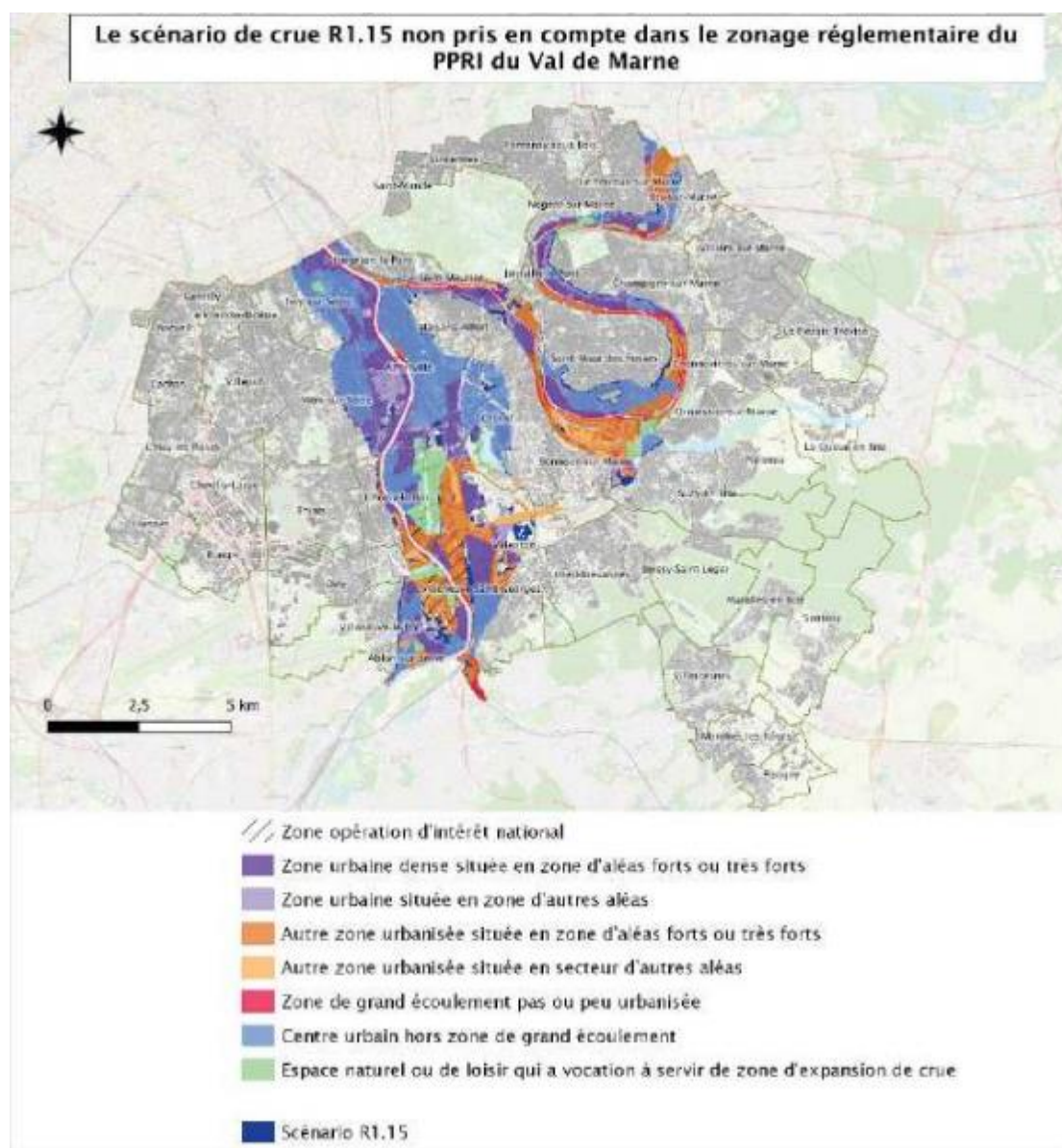
Le département du Val-de-Marne s'interroge aussi sur une disposition prévue dans l'orientation réglementaire n°1 3 selon laquelle « par exception au principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbain existant défini à l'orientation réglementaire n°78, peuvent être autorisés au sein des espaces agricoles : c. les aires d'accueil des gens du voyage. ». Cette disposition ne semble pas être compatible avec la protection des espaces agricoles.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette disposition de l'OR 13 a été construite en lien avec les contributions reçues lors de la concertation préalable et avec les demandes de l'Etat relative à l'accueil des gens du voyage. Le SDRIF-E donne ainsi une possibilité de construire ces aires, et à l'Etat de contrôler si le site retenu est pertinent au regard des exigences environnementales et des contraintes liées à l'activité agricole. Il reviendra également au SRHH d'apporter des précisions supplémentaires sur ce sujet.

Il est important de noter que l'emprise du scénario R.1.1 5 du risque inondation, telle qu'illustrée dans la carte "Placer la nature au cœur du développement régional" couvre des zones actuellement non couvertes par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Cela concerne, par exemple, des zones commerciales à Villeneuve-le-Roi et à Saint-Maur-des-Fossés. Bien que ces zones représentent une partie relativement limitée du territoire val-de-marnais, le Département est préoccupé par l'impact potentiel de cette carte

sur la limitation de la construction de logements et sur l'exclusion de la création de nouveaux établissements recevant du public dans ces zones, comme stipulé dans l'orientation réglementaire n°32.



Carte représentant les portions du Val-de-Marne touchées par le scénario R.15 et non couvertes par un PPRI (en bleu foncé)

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

En compatibilité avec le Plan de gestion des risques d'inondation Seine-Normandie, il appartient aux documents d'urbanisme, et en premier lieu, au SDRIF-E de définir les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement, au-delà des seuls zonages de PPRI qui pour certains, deviennent anciens. Le SDRIF-E porte une ambition nouvelle en la matière, en lien avec le changement climatique.

S'agissant du premier point évoqué, l'orientation visant la limitation (et non l'interdiction) de la construction concerne uniquement les secteurs exposés à des crues fréquentes, c'est-à-dire les crues avec un temps de retour entre 10 et 30 ans. L'objectif est d'éviter d'exposer les populations dans des secteurs vulnérables. Dans le reste de la zone pouvant présenter un risque d'inondation, il est question de favoriser des aménagements plus résilients, que ce soit dans le cadre d'une nouvelle urbanisation ou de renouvellement urbain.

S'agissant du second point, l'exclusion de nouveaux établissements recevant du public :

- ne concerne que les établissements dont l'évacuation peut s'avérer complexe et sensible (comme des hôpitaux ou des prisons, par exemple)
- et uniquement dans les zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale, et non pas dans l'ensemble de la zone potentiellement inondable, cartographiée au SDRIF-E.

Il s'agit donc de contraintes délimitées et proportionnées à l'enjeu de prévention des risques d'inondations particulièrement prégnant en Ile-de-France.

En ce qui concerne la représentation graphique de la carte 3 : « Placer la nature au cœur du développement régional », des améliorations sont nécessaires pour bien représenter les enjeux liés à l'eau. Tout d'abord, il faut éviter la superposition des réouvertures de cours d'eau et des liaisons vertes, qui rend difficile la distinction des réouvertures déjà effectuées.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les principes de représentation cartographique du SDRIF-E tendent à éviter le cumul d'objets cartographiques nuisant à la lisibilité de la carte. Des imprécisions peuvent toutefois subsister compte tenu de l'échelle et des corrections pourront être apportées sur les points signalés par les personnes publiques associées et les contributions portées à l'enquête publique.

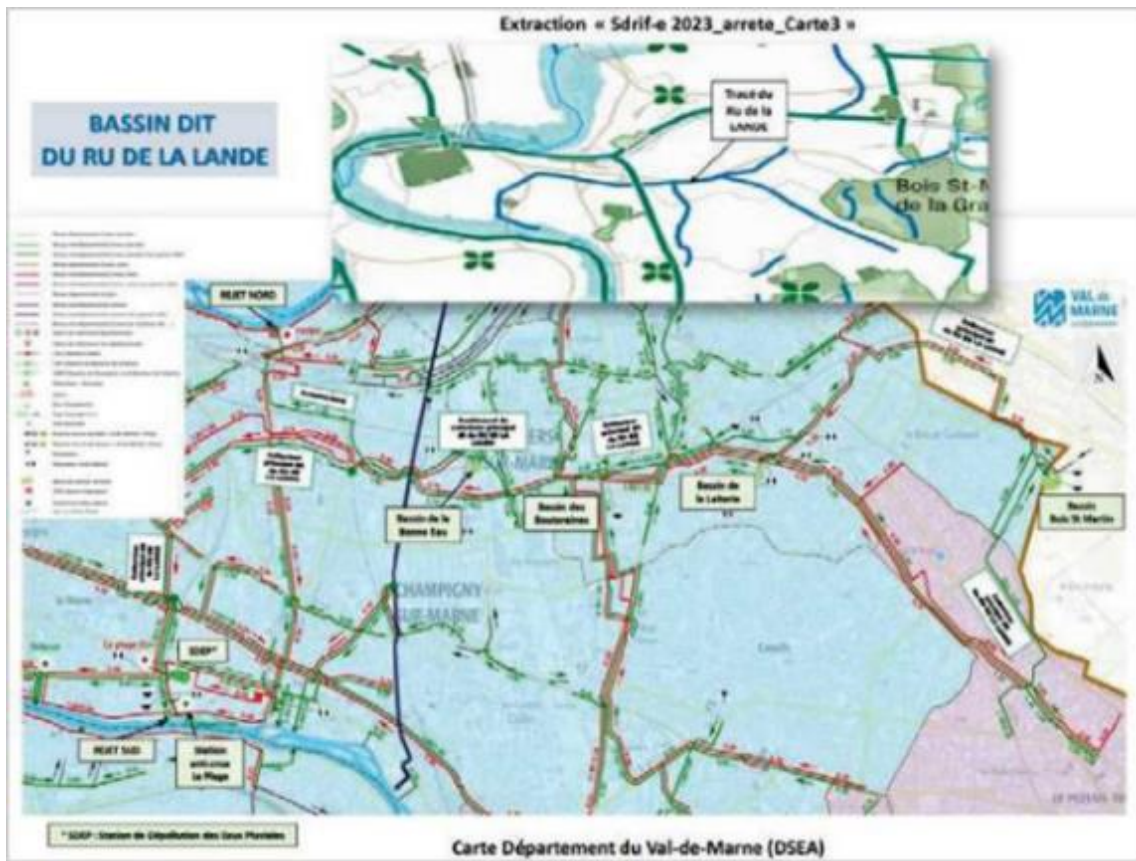
En principe, les sections de cours d'eau déjà réouvertes figurent comme des cours d'eau classiques sur la carte (trait bleu fin) : il n'y a donc pas de risque de mauvaise interprétation avec les liaisons vertes (figurées dans un trait vert épais). Ces dernières sont en revanche susceptibles de cacher des réouvertures de cours d'eau (trait bleu épais) à effectuer et il est alors nécessaire de choisir entre l'un ou l'autre des figurés.

Ensuite, la différenciation entre les cours d'eau existants ("préserver le cours d'eau et reconquérir leurs berges") et les cours d'eau à renaturer ou rouvrir ("favoriser la réouverture et/ou renaturation des cours d'eau") n'est pas suffisamment claire et peut prêter à confusion.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les deux cas de figure mentionnés sont traités par des orientations réglementaires et rendus cartographiques différents. Il est difficile de dissiper davantage les risques de confusion. Il s'agit dans un cas de cours d'eau à l'air libre existant, et dans l'autre de cours d'eau busés ou canalisés à rouvrir ou renaturer. Les deux situations diffèrent par l'état initial et les actions à porter.

Il est essentiel de préciser l'origine des "rus dessinés" car certains d'entre eux ne sont pas officiellement reconnus comme des cours d'eau. C'est le cas du ru de la Lande et du ru de Gironde. Ils sont équipés d'un réseau d'assainissement pluvial comprenant des bassins de rétention des eaux pluviales, des stations de protection anti-crue et des dispositifs de vannage. En conséquence, ils ne peuvent pas être renaturés. Il est donc nécessaire de modifier la carte sur ce point.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

La différence entre les densités minimales de logements par hectare attendues entre les capacités d'extension cartographiée et non cartographiée, respectivement 40 logements/hectare et 20 logements/hectare, est source d'interrogation. Il aurait été préférable d'opter pour un indicateur commun, de préférence de 40 logements/hectare, pour minimiser l'artificialisation et atteindre l'objectif de 70 000 logements par an.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E comporte deux seuils de densité minimale sur les extensions urbaines :

- 45 logements par hectare au sein des secteurs d'urbanisation préférentiels. Ces secteurs d'urbanisation préférentiels représentent des capacités d'urbanisation localement importantes, pouvant correspondre à des opérations d'aménagement d'ensemble.
- 20 logements par hectare au sein des capacités d'urbanisation non cartographiées. Cette règle vise à prendre en compte la diversité des contextes urbains franciliens. Il s'agit de ne pas imposer des formes urbaines qui seraient inadaptées aux territoires ruraux de la région, lesquels sont porteurs d'extensions urbaines plus modestes. La règle vise néanmoins à y opérer une augmentation significative de la densité des opérations résidentielles.

Comme pour le SDRIF de 2013, ces règles ne sont pas ouvertes à dérogation mais peuvent donner lieu à une mise en œuvre différenciée à l'échelle d'un document d'urbanisme.

Il convient de rappeler que le SDRIF-E est un document de stratégie de long terme dont l'un des objectifs est de rendre possible la production de 70 000 logements par an. Le SDRIF ne fixe pas une obligation de résultats, mais de moyens, aux documents subordonnés, dont les SCoT, PLU et cartes communales ou SRHH. C'est le sens du rapport de compatibilité entre le SDRIF et ses documents et schémas.

Compte-tenu des densités minimales rappelées ci-dessus, les simulations effectuées sur la part des extensions urbaines allouées à des projets résidentiels permettent d'envisager que 10% des 70 000 nouveaux logements attendus chaque année seront produits au sein de ces extensions urbaines.

Pour le reste, l'OR 57, relative à l'accroissement du parc de logements dans les espaces urbanisés existants, permet quant à elle de répartir sur le territoire régional les 90% du reste des logements à produire avec des règles différentes. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de le mettre en œuvre dans le cadre d'un équilibre avec notamment la « qualité urbaine ». Il leur appartiendra donc d'articuler le besoin de production de logements avec le respect du tissu urbain environnant.

L'orientation réglementaire n°85 exige que la mobilisation des capacités d'extension non cartographiées soit conditionnée à l'impossibilité de mobiliser le tissu urbain existant. Il aurait été plus avisé d'associer cette impossibilité à une densité minimale de logements par hectare dans les zones déjà urbanisées, favorisant ainsi la préservation des espaces naturels et limitant l'augmentation des déplacements lié à l'étalement urbain.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Une telle disposition d'échelle régionale n'est ni possible, ni souhaitable, compte tenu de la diversité des tissus urbains franciliens, des formes urbaines, de leurs capacités d'évolution et de la nature des projets à accueillir.

Le Département note l'ajout d'un secteur d'urbanisation préférentielle de 10 hectares ainsi que 7 hectares supplémentaires de capacité d'extension non cartographiée dans la commune de Chennevières-sur-Marne par rapport à l'avant-projet. Il est essentiel que cette évolution, qui correspond à la ZAC Entrée de Ville Nord - Quartier du Fort, portée par l'EPA Marne, et à l'extension du centre-ville, prenne en considération les besoins de mobilité de ces nouveaux résidents, en garantissant l'accessibilité aux transports en commun grâce au TCSP ALTIVAL.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de Bus Altival de Noisy-le-Grand à Chennevières-sur-Marne est d'ores et déjà inscrit au SDRIF-E.

Il conviendrait de compléter la carte sur les territoires de projet et filière économique du projet d'aménagement. Les catégories "tourisme" et "culture et gastronomie" devraient être ajoutées au Pôle d'Orly car 2 grands équipements sont en cours d'émergence dans le secteur : la Cité de la gastronomie à Rungis et la Scène digitale à Thiais.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ces compléments seront apportés à la carte Territoires de projet et filière économique p. 109 du PAR.

Le Département formule le souhait que les cartes du SDRIF-E anticipent plusieurs projets de transport en commun actuellement à l'étape d'études et susceptibles d'être réalisés d'ici à 2040. Parmi ces projets figurent :

- Le prolongement de la ligne 18 du GPE entre Montgeron (91) et Boissy-Saint-Léger (94). Si le prolongement jusqu'à Montgeron est déjà inscrit au SDRIF-E, malgré l'absence de déclaration d'utilité publique, le Département demande que cette seconde portion, qui améliorerait la desserte des villes du sud du Val-de-Marne en les connectant au pôle d'Orly, bénéficie d'une inscription similaire.
- Le projet d'adaptation de l'infrastructure Orlyval dans une logique de desserte locale susceptible d'avoir un impact foncier à prendre en compte dans le SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant à des projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements. Rappelons également que le prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à Montgeron-Crosne est une étude de liaison importante déjà inscrite au SDRIF-E.

Une étude est actuellement menée par IDFM concernant l'avenir de l'infrastructure de transport « Orlyval ». Dans l'attente des résultats de cette étude, la Région préfère ne pas indiquer pour l'heure d'ajouts de stations sur cette ligne et/ou de changements d'affectation pour cette infrastructure. En tout état de cause, l'infrastructure existe déjà.

La notion de « maillage cyclable » n'est pas associée alors que cette notion est essentielle pour obtenir un réseau cohérent et complet. De même, il n'est pas fait mention du vélo « de

proximité », pourtant essentiel afin d'assurer un bon fonctionnement des déplacements à vélo.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Si ces termes ne sont pas associés, les OR 140, 141 et 142 portent bien le projet d'un réseau cyclable desservant le territoire et d'itinéraires favorisant les déplacements à vélo, tant de courtes que de longues distances.

Le département du Val-de-Marne souhaite également voir la section consacrée au transport ferroviaire davantage développée dans le projet d'aménagement du SDRIF-E. Il est impératif de mettre en place des mesures visant à améliorer la fluidité du trafic ferroviaire et à faciliter l'intégration de ces nouvelles infrastructures dans un réseau déjà congestionné.

Il convient par ailleurs d'ajuster l'emplacement du pictogramme « sites multimodaux à maintenir et à renforcer » situé à Villeneuve-Saint-Georges qui doit être décalé vers le nord pour désigner plus précisément la gare du Triage.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les développements du PAR des pages 135 à 139 abordent l'organisation du réseau de transports en commun francilien, en articulant les modes lourds (RER, transilien, métro) avec les modes plus légers (tramways, bus). Le SDRIF-E vise à la fois le bon fonctionnement des réseaux existants et un développement accru des transports en commun structurants pour une mobilité rapide, fiable et décarbonée à l'échelle régionale.

Concernant le site multimodal de Villeneuve-Saint-Georges, le positionnement du losange sur la carte pourra être réajusté pour mieux correspondre à la localisation du site.

Afin de faciliter la lisibilité des documents, la version finale du SDRIF-E gagnerait à comprendre également une liste indexée de certains éléments, tels que les sites multimodaux à maintenir et à renforcer, les réseaux de pistes cyclables à développer et les cours d'eau à renaturer.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E est actuellement en cours d'élaboration. Il renseignera différents objets représentés sur les cartes réglementaires, et notamment les cours d'eau à renaturer, les sites multimodaux et les infrastructures de transport.

Le choix des couleurs sur les cartes n'est pas toujours le plus intuitif. Par exemple, les zones agricoles sont représentées en gris sur certaines cartes, ce qui peut prêter à confusion. Pour une meilleure compréhension, il serait préférable que la version finale du SDRIF-E suive les conventions cartographiques en utilisant des couleurs plus appropriées pour chaque élément

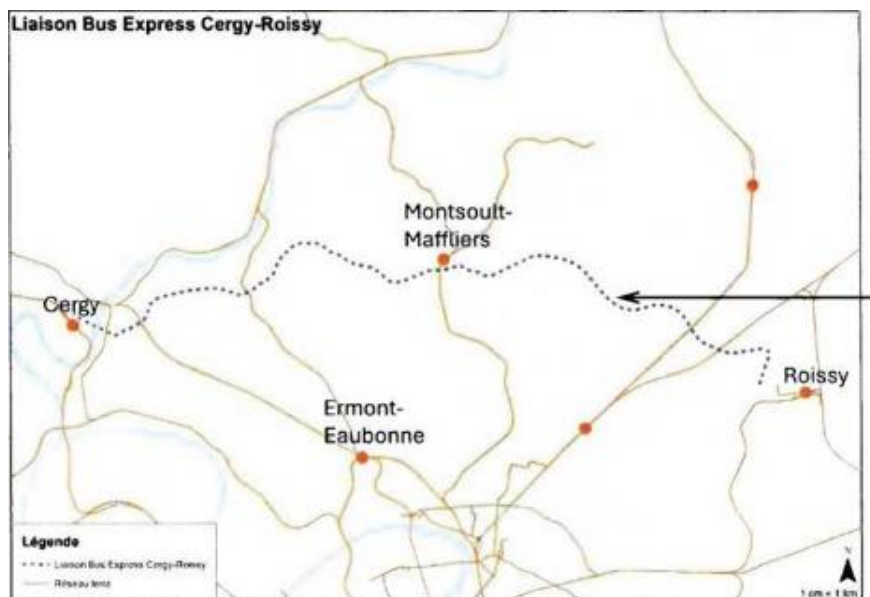
#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Des OR sont associées aux postes de légende des cartes réglementaires. Les dispositions opposables ont été largement partagées et arrêtées par le Conseil régional dans la forme soumise pour avis aux PPA et à l'enquête publique. Il ne paraît pas opportun à ce stade de la procédure et des échanges avec les acteurs de changer les codes cartographiques du SDRIF-E, qui visent à donner une autre dimension aux espaces agricoles, plus proche de celle des espaces naturels et des espaces boisés, et donc à renforcer le principe de leur préservation.

## 89 – Avis du département du Val d'Oise

Le département du Val d'Oise considère que le SDRIF-E arrêté est jugé satisfaisant et donne un avis favorable mais demande encore la prise en compte de projets structurants et nécessaires.

Il demande d'instruire le projet de liaison Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Cergy-Roissy essentiel pour les déplacements entre les pôles structurants du Nord et de l'Ouest francilien et soutenu conjointement avec la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) s'inscrivant par ailleurs en pleine cohérence avec l'ambition du récent rapport Durovray sur le développement de lignes de bus express et n'impliquant pas de consommation foncière supplémentaire



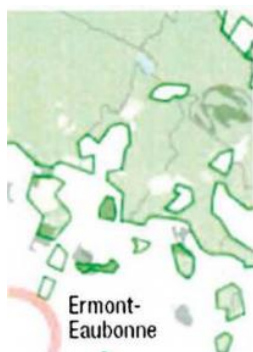
Liaison bus express Cergy-Roissy sur la Francilienne à ajouter aux projets de transports collectifs du SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ile-de-France Mobilités a adopté dans son schéma directeur des cars express le 7 décembre 2023 la création de liaisons nouvelles Cergy-Argenteuil et Argenteuil- Roissy Aéroport, cela répond à la préoccupation du Département et ne nécessite pas d'inscription d'infrastructures nouvelles au SDRIF-E ni de consommation foncière significative. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude.

Il demande d'assurer la compatibilité des projets routiers de déviation du Département, indispensables à la mobilité des Valoisien (Montlignon), nécessitant l'inscription d'une "demi-pastille" de 10 ha, ainsi que les projets à vocation structurante à l'échelle du réseau francilien. En ce sens, la déviation de La Chapelle-en-Vexin sur la RD14, déjà inscrite sur les cartes réglementaires, devra être reportée dans le document écrit des orientations réglementaires.

SDRIF arrêté



Demande : Ajout d'une demi-pastille de 10ha





### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

La Région a considéré que le projet de déviation à Montlignon relevait a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne l'a donc pas inscrit au SDRIF-E arrêté. Elle examinera la demande du Département relative à ce projet, en lien également avec les demandes formulées par d'autres acteurs lors de l'enquête publique.

Concernant la RD 14 et s'agissant d'un axe structurant, l'oubli de la déviation de la Chapelle-en-Vexin sera corrigé : ce projet sera bien rajouté dans l'annexe 3 des orientations réglementaires.

Il souligne que le projet départemental de prolongement de la RD 970 à Villiers-le-Bel doit être inscrit, comme projet d'infrastructure de niveau régional par la poursuite de la liaison Est-Ouest de la région et l'amélioration de la desserte routière de la plateforme aéroportuaire de Roissy, qu'il permet ;

SDRIF-E arrêté



Ajout du prolongement de la RD 970 comme « Transport routier-Grand Axe régional »



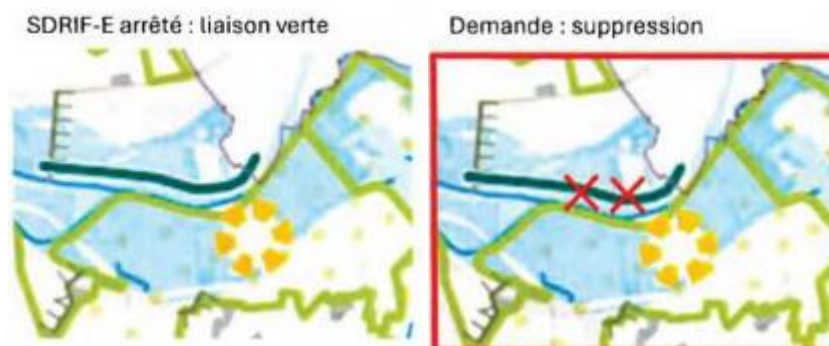
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

La Région a considéré que le projet de prolongement de la RD 970 à Villiers-le-Bel relevait a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne l'a donc pas inscrit au SDRIF-E arrêté. Elle examinera la demande du Département relative à ce projet, en lien également avec les demandes formulées par d'autres acteurs lors de l'enquête publique.

Il demande, l'octroi d'un potentiel d'urbanisation de 35 ha sur le secteur du Port de Bruyères-sur-Oise, contre 10 ha attribués dans le SDRIF-E arrêté, permettant d'achever l'aménagement de la zone et l'installation d'un important site logistique, ainsi que la suppression de la liaison verte sur la zone, non-compatible avec la nature des activités du site, ou bien son déplacement sur la berge opposée.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La région étudiera par ailleurs la demande relative à la liaison verte à l'aune des dispositions du schéma régional de cohérence écologique.

Il demande une nouvelle rédaction de l'orientation réglementaire n° 13 afin que le SDRIF-E permette la réalisation des projets liés à l'écosystème Agoralim, véritable démonstrateur territorial d'excellence qui a l'ambition de devenir un pôle durable "de la terre à l'assiette par la réécriture du point b) : *"les installations de collecte, stockage, premier conditionnement et transformation des produits agricoles, dont la proximité est indispensable au prolongement de l'acte de production de l'activité agricole locale"* étendant les exceptions aux installations de transformation des produits agricoles" ;

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette question relative à l'OR 13 sera étudiée dans le cadre de l'évolution globale des OR en prenant en compte l'ensemble des demandes et en veillant à assurer la cohérence du document. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure.

Il demande au bénéfice de la réalisation des projets liés à l'écosystème Agoralim, la suppression de l'armature verte sur le secteur Sud du Triangle de Gonesse ainsi que l'octroi de trois pastilles "pleines" permettant un potentiel d'artificialisation global de 75 ha.

SDRIF-E arrêté :  
Au sud : sanctuarisation en armature verte du sud du Triangle  
Aucun potentiel d'urbanisation cartographié.



Demande sur secteur Sud  
Suppression de la zone verte sanctuarisée  
Ajout de 3 pastilles (75ha) de potentiels cartographiés



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La protection des espaces agricoles du sud du Triangle de Gonesse a été un engagement fort pris par la Présidente de Région. La décision a donc été prise de protéger 170 ha de terres agricoles au Sud de la future gare de Gonesse. En conséquence, le projet arrêté de SDRIF-E ne présente donc que 3 pastilles d'artificialisation sur le Nord et protège le Sud du Triangle grâce au tracé de l'armature verte à sanctuariser ajouté à cet endroit.

En l'état actuel du document, les projets prévus autour de la gare, dont le projet Agoralim, sont tout à fait réalisables. Des échanges approfondis avec les services de l'Etat et de GPA ont permis de le confirmer.

Voir également les réponses faites à la CCIR sur ce sujet.

Il demande l'adaptation des périmètres de sanctuarisation des sites d'activité économique d'envergure régionale à Argenteuil sur le secteur Porte Saint-Germain Berges de Seine, sous Contrat d'intérêt National (GIN) et Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), duquel la Région est partenaire, afin de ne pas obérer le projet de requalification profonde de la zone à travers le développement de nouveaux projets économiques, la création de 2 000 logements et de nouveaux espaces verts.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Plusieurs collectivités, acteurs économique et l'Etat ont demandé diverses modifications de la cartographie des sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. D'autres acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100 relative à ces sites. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande du Département concernant Argenteuil. La Région a pris bonne note de l'envergure du projet de requalification du secteur Porte Saint-Germain Berges de Seine, incluant des espaces économiques, des logements et des espaces verts.

Il demande l'adaptation des périmètres de sanctuarisation des sites d'activité économique d'envergure régionale à Saint-Ouen-l'Aumône sur le Secteur de la Porte-Jaune/Village d'Epluches, dont le classement n'est pas compatible avec le projet de renouvellement urbain à long terme, déjà identifié au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), tout comme au

récent Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune (2022) et pouvant obérer la réalisation de projets majeurs de requalification et de mutation des sites existants en faveur de création de logements, de renaturation et de réaménagement des espaces publics.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Plusieurs collectivités, acteurs économique et l'Etat ont demandé diverses modifications de la cartographie des sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. D'autres acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100 relative à ces sites. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande du Département concernant Saint-Ouen-l'Aumône. La Région a pris bonne note de l'envergure du projet de requalification du secteur Porte Jaune/Village d'Epluches, incluant la création de logements, le réaménagement d'espaces publics et de la renaturation.

Il demande en parallèle l'inscription, en lien avec la volonté de la commune, du secteur de la zone d'activité de la Gare à Argenteuil comme site économique régional, bénéficiant d'une très bonne desserte en transports collectifs comme routier et ayant vocation à conserver une destination économique à long terme.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Plusieurs collectivités, acteurs économique et l'Etat ont demandé diverses modifications de la cartographie des sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. D'autres acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100 relative à ces sites. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande du Département relative à l'ajout d'un nouveau site à proximité de la gare d'Argenteuil.

Il demande à assurer la possibilité d'évolution d'espaces agricoles vers des espaces forestiers en adaptant l'orientation réglementaire 12 de façon à garantir la compatibilité du projet de la forêt de Maubuisson avec le SDRIFe.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 12, d'une part, prévoit que les unités d'espaces agricoles cohérentes et les espaces agricoles exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole sont à préserver, et d'autre part que les espaces agricoles sont inconstructibles sauf capacités d'urbanisation prévues par le SDRIF-E. Elle prévoit, en outre, que les « documents d'urbanisme identifient les espaces agricoles à protéger strictement de toute nouvelle urbanisation (...) ».

Ainsi, cette orientation réglementaire n'empêche pas une évolution éventuelle d'espaces agricoles vers des espaces forestiers (il ne s'agit pas d'urbanisation), dès lors qu'elle ne porte pas atteinte à des unités d'espaces agricoles cohérentes et fonctionnelles.

Dans le cas présent, la future forêt de Maubuisson se déploiera sur des unités d'espaces agricoles non fonctionnelles du fait de la pollution des sols induite par les épandages passés de boues urbaines.

Il demande de garantir la compatibilité du projet de collège à Saint-Ouen l'Aumône en ajustant le périmètre de l'armature verte sanctuarisée.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La région est favorable à cette demande et ajustera le périmètre de l'armature verte sanctuarisée pour qu'elle ne couvre pas le site du futur collège.

Il demande à inscrire le ru de Liesse comme cours d'eau à renaturer /réouvrir sur la carte n° 3 "Placer la nature au cœur du développement régional", afin de mobiliser autour du projet de renaturation déjà en cours et de rendre compte du travail entrepris par les acteurs concernés depuis 2017.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Il demande à prendre en compte les erreurs matérielles relevées par les services du Département

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les erreurs matérielles seront examinées et effectivement corrigées si cela est nécessaire.

## 9- Avis des EPCI

### 9-1 Avis EPCI Seine et Marne

#### 9-1-1 Coulommiers Pays de Brie

L'EPCI Coulommiers Pays de Brie demande :

D'inscrire une pastille de 25ha supplémentaires pour un parc d'activités économiques à Coutevroult

La communauté d'agglomération demande donc :

- le report de la nouvelle limite communale, tel que modifiée par l'arrêté préfectoral 2020/DRCL/BLI/N°0 du 6 janvier 2020,
- l'ajout de la représentation graphique des besoins en surface d'urbanisation préférentielle, soit une pastille.
- Le prolongement de la représentation graphique du front vert d'intérêt régional le long de la limite communale située au nord de l'autoroute A4 afin de maintenir une coupure avec le village

Actuel



Demandé



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La mise à jour des limites communales sera bien faite. Le front vert a déjà été prolongé : le tracé qui figure sur les cartes du SDRIF-E arrêté est plus long que celui mentionné dans l'avis de la communauté d'agglomération.

Il ne peut être répondu individuellement à la demande d'ajout d'une pastille à Coutevroult à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande relative aux capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Déplacer la demi pastille d'urbanisation localisée à Aulnoy sur la zone d'activités économiques de Coulommiers / Chailly-en-Brie

Le projet de SDRIF E prévoit une potentialité d'urbanisation de 10ha à Aulnoy pour le développement d'une usine de chanvre. Si elle répond à notre volonté de développer une filière agricole de qualité, elle nous semble cependant totalement inadaptée au contexte spatial de notre territoire.

L'entreprise PLANETE CHANVRE présente sur le site peut d'ores et déjà réaliser son projet d'extension, celui-ci répondant à la notion de première transformation des productions agricoles, tel que le prévoit l'article L.151-11 du code de l'urbanisme.

Cette potentialité d'urbanisation de 10ha est en revanche indispensable à l'extension du parc d'activités économiques de la Prairie Saint-Pierre. Le SDRIF en cours prévoyait ainsi un potentiel de 34 ha pour cette ZACOM sur les communes de Coulommiers et Chailly-en-Brie.

Au regard des modalités de calcul de consommation d'espaces avec une date de référence basée sur le MOS de 2021, le potentiel annoncé de 163 ha à l'échelle de la Communauté d'Agglomération ne permettra pas de réaliser l'extension de ce parc d'activités économiques. Il est par conséquent indispensable de conserver un potentiel de développement cartographié d'au moins 10 ha pour ce parc d'activités, qui concentre déjà de nombreuses entreprises et de nombreux emplois.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il ne peut être répondu à la demande de déplacement de la pastille positionnée à Aulnoy vers le parc d'activités de Coulommiers-Chailly-en-Brie à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande relative aux capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances. Dans le cas présent, il convient aussi d'analyser de près si le projet de la filière chanvre à Aulnoy, qui répond à l'ambition du SDRIF-E d'un développement des écomatériaux dans la construction, générera ou pas de la consommation d'espace agricole ou de l'artificialisation, compte-tenu de sa temporalité.

Redonner une demi pastille d'urbanisation pour la rénovation du quartier des Templiers à Coulommiers

En lien avec les actions engagées (restructuration du Lycée, construction d'une halle des Sports intercommunale, valorisation culturelle de la Commanderie des Templiers) et s'appuyant sur un programme de démolition/réhabilitation, la restructuration urbaine de ce vaste secteur s'appuie également sur une extension des espaces urbanisés, qui nécessite l'ajout d'un potentiel cartographié de 10 ha.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,

- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Inscrire les projets de déviations routières dans le futur SDRIF-E

A ce jour, le projet de SDRIF-E ne prend pas en compte nos précédentes contributions, demandant les potentialités foncières nécessaires à l'aménagement des trois déviations routières indispensables à notre territoire :

- Le contournement Coulommiers / Mouroux,
- La déviation de Maisoncelles-en-Brie
- La déviation de Chailly-en-Brie

Inscrit dans le SDRIF en cours et dans le plan anti-bouchons Ile-de-France permettant de désenclaver les territoires situés au Nord Est de la Seine-et-Marne, le contournement de Coulommiers / Mouroux dépasse l'échelle locale. A ce titre, le Département de Seine-et-Marne a réalisé les études préliminaires et a sollicité l'Etat et la Région pour financer le projet dans le cadre du nouveau Contrat Plan Etat Région (CPER). Etant donné son intérêt stratégique à l'échelle régional, ce contournement doit impérativement être exclue du potentiel non cartographié du territoire.

C'est pourquoi la communauté d'agglomération demande son inscription, ainsi que les déviations de Maisoncelles-en-Brie et Chailly-en-Brie, dans les projets d'infrastructures de transport routier du futur SDRIF-E.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

La Région a considéré que le contournement de Coulommiers/Mouroux, la déviation de Maisoncelles-en-Brie et la déviation de Chailly-en-Brie étaient des projets a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne les a donc pas inscrits au SDRIF-E arrêté. L'inscription de tels nouveaux projets routiers dans un territoire qui envisage, avec le soutien de la Région, de constituer le cinquième parc naturel régional d'Ile-de-France, pourrait par ailleurs poser un problème de cohérence.



### 9-1-2 Marne et Gondoire

L'EPCI de Marne et Gondoire demande :

Que pour les communes rurales, il serait opportun de revoir les objectifs de logements par hectares pour les extensions non cartographiées (OR 86).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E comporte deux seuils de densité minimale sur les extensions urbaines :

- 45 logements par hectare au sein des secteurs d'urbanisation préférentiels. Ces secteurs d'urbanisation préférentiels représentent des capacités d'urbanisation localement importantes, pouvant correspondre à des opérations d'aménagement d'ensemble.
- 20 logements par hectare au sein des capacités d'urbanisation non cartographiées. Cette règle vise à prendre en compte la diversité des contextes urbains franciliens. Il s'agit de ne pas imposer des formes urbaines qui seraient inadaptées aux territoires ruraux de la région, lesquels sont porteurs d'extensions urbaines plus modestes. La règle vise néanmoins à y opérer une augmentation significative de la densité des opérations résidentielles.

Comme pour le SDRIF de 2013, ces règles ne sont pas ouvertes à dérogation mais peuvent donner lieu à une mise en œuvre différenciée à l'échelle d'un document d'urbanisme.

Il convient de rappeler que le SDRIF-E est un document de stratégie de long terme dont l'un des objectifs est de rendre possible la production de 70 000 logements par an. Le SDRIF ne fixe pas une obligation de résultats, mais de moyens, aux documents subordonnés, dont les SCoT, PLU et cartes communales ou SRHH. C'est le sens du rapport de compatibilité entre le SDRIF et ses documents et schémas.

Compte-tenu des densités minimales rappelées ci-dessus, les simulations effectuées sur la part des extensions urbaines allouées à des projets résidentiels permettent d'envisager que 10% des 70 000 nouveaux logements attendus chaque année seront produits au sein de ces extensions urbaines.

Pour le reste, l'OR 57, relative à l'accroissement du parc de logements dans les espaces urbanisés existants, permet quant à elle de répartir sur le territoire régional les 90% du reste des logements à produire avec des règles différentes. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de le mettre en œuvre dans le cadre d'un équilibre avec notamment la « qualité urbaine ». Il leur appartiendra donc d'articuler le besoin de production de logements avec le respect du tissu urbain environnant.

L'OR 28, en ne faisant pas de différence entre les typologies des communes (rurales, couronne d'agglomération...) risque de pénaliser les communes rurales, pourtant dotées d'espaces verts et bénéficiant d'un développement urbain plus concentré, qui risquent de ne pas pouvoir remplir ces deux conditions cumulatives.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

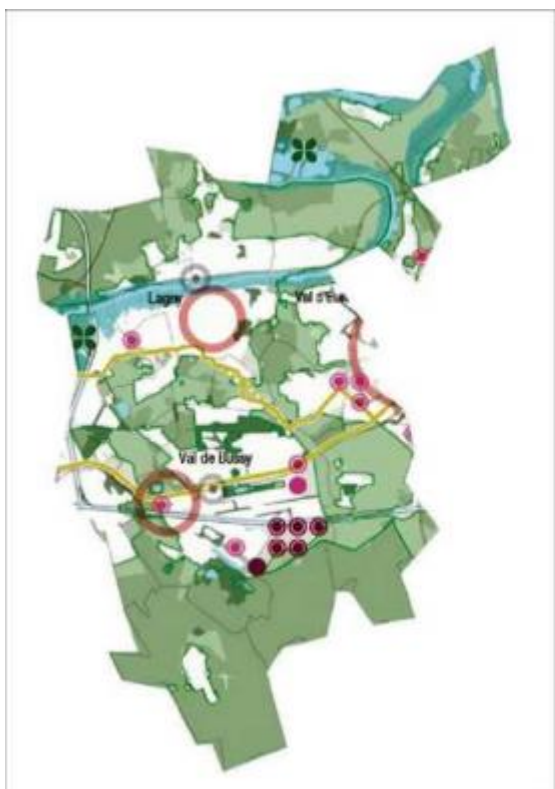
L'orientation réglementaire 28 du SDRIF-E vise à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Ce seuil vise un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale. En effet, le ZAN réduit les perspectives d'augmentation d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par

habitant. Une évolution de cette OR sera étudiée en fonction des observations exprimées durant l'enquête publique.

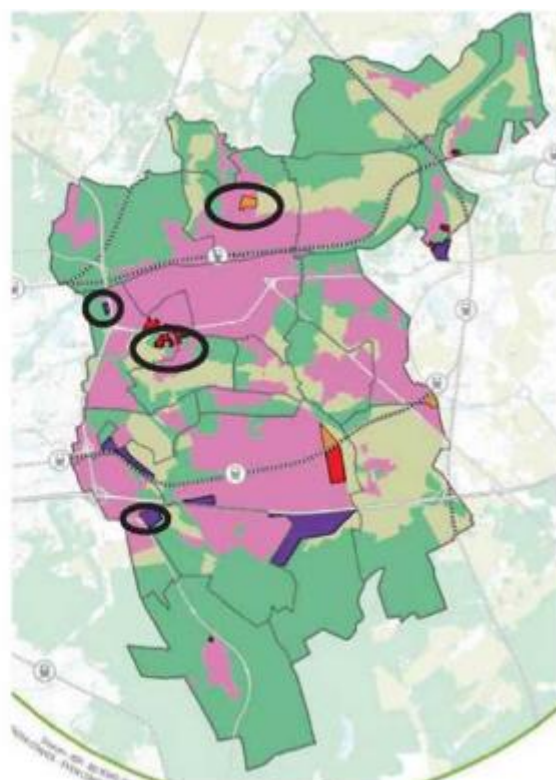
Marne et Gondoire valide l'ensemble des pastilles d'extensions attribuées.

Néanmoins, le territoire se voit aujourd'hui retirer plusieurs secteurs potentiels d'extension cartographiés par l'arrêt du projet du SDRIF-E, qui omet de respecter une certaine sanctuarisation des opérations antérieures projetées, développées et juridiquement protégées

SDRIF-E



SCoT



- La tranche 3 « des Vallières » à Thorigny-sur-Marne ;
- Le secteur de développement résidentiel de la ZAC du centre-bourg et le site de développement économique « Ouest A104 » à Saint-Thibault-des-Vignes ;
- Le site de développement économique de « La Fontaine » à Ferrières-en-Brie

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération demande des capacités d'urbanisation supplémentaires à Thorigny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes et Ferrières-en-Brie. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,

- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E. En matière de protection juridique d'opérations projetées antérieurement à l'entrée en vigueur du SDRIF-E, il est utile de rappeler que jusqu'à cette date prochaine, ce sont les orientations réglementaires du SDRIF de 2013 qui sont opposables aux documents d'urbanisme locaux. Dès lors, ces derniers peuvent légalement permettre des projets excédant les capacités d'urbanisation du SDRIF-E (mais respectant celles du SDRIF de 2013). Les autorisations d'urbanisme délivrées y afférentes ne pourront être remises en cause, même au-delà du délai de mise en compatibilité du document d'urbanisme avec le SDRIF-E. En revanche, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers liée à ces projets et survenant après 2021 contribuera à consommer les capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E.

Les Zones d'Activités Economiques des Vallières et des Cerisiers, situées à Thorigny-sur-Marne

Ces ZAE sont les deux seuls espaces d'activités économiques existants situés sur la partie nord du territoire intercommunal et équilibrant de manière raisonnée le développement soutenu de l'Opération d'intérêt National qu'est Bussy-Saint-Georges, au sud du territoire. Cette commune obtient le plus grand nombre de potentiels d'extensions cartographiées et non cartographiées pour son développement dans l'arrêt de projet du SDRIF-E.

Ainsi, afin de répondre aux exigences de durabilité, le maintien de la dernière phase de développement des Vallières a été conditionné à une consommation économe des espaces, à la sélection d'activités créatrices d'emplois et dans une certaine mesure, à la faveur d'une mixité des fonctions urbaines.

Il n'est plus possible aujourd'hui d'étendre cette zone par absence de potentiel d'extension cartographiée.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir réponse ci-dessus](#)

Marne et Gondoire demande que la commune de Thorigny-sur-Marne soit intégrée à la polarité de Lagny-sur-Marne.

Une pastille permettrait d'achever l'opération et d'équilibrer à l'échelle intercommunale le développement économique du territoire par rapport à la présence de l'OIN de Bussy-Saint-Georges, qui détient 120 ha de potentiel d'extensions cartographiées, dont 40 ha pour le secteur « industriel d'intérêt régional ».

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande d'ajout de Thorigny-sur-Marne dans la polarité de Lagny-sur-Marne sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

La communauté d'agglomération demande par ailleurs une pastille supplémentaire à Bussy-Saint-Georges. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les

capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Le secteur de développement résidentiel de la ZAC du centre-bourg à Saint-Thibault-des-Vignes Ce secteur perd lui aussi du potentiel d'extension cartographiée. Il passe d'une pastille de 25 hectares à 10 ha sur un secteur ayant un besoin de 17 hectares. Ce qui remet en cause la stratégie de maîtrise foncière sur une dizaine d'année.

L'objectif est de répondre à la demande de logements et de freiner les dévalorisations observées sur les secteurs urbanisés attenants. Une mixité fonctionnelle est prévue sur le site (logements équipements publics, activités tertiaires et commerciales).

Marne et Gondoire demande la réattribution d'une pastille pour finaliser le secteur.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir ci-dessus réponse à la troisième question de la communauté d'agglomération](#)

Le site de développement économique « Ouest A104 » à Saint-Thibault-des-Vignes :

Ce site comporte l'aplat « Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional » ce qui ne permet plus de mettre en route le projet en cours.

Marne et Gondoire demande le retrait de la symbologie apposée sur ce secteur.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il n'y a effectivement plus de projet de création ou d'extension d'un espace vert ou de loisir sur ce secteur, la commune n'étant par ailleurs pas carencée en espaces verts. Le symbole en forme de trèfle, légendé « créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional » peut être retiré.

Le site de développement économique de « La Fontaine » à Ferrières-en-Brie :

Ce secteur en prolongement des Parc d'activités « Portes de la Forêt » et « Lamirault » de la ville de Collégien est destiné à accueillir à terme des activités économiques. Ce secteur, ne bénéficiant plus également de pastille d'extension cartographiées ne pourra donc pas se développer.

Marne et Gondoire sollicite une pastille pour réaliser ce projet.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir ci-dessus réponse à la troisième question de la communauté d'agglomération](#)

Extensions cartographiées non identifiées

L'OR 27 représente les espaces verts et espaces de loisirs à créer ou étendre. Sur le territoire de la CAMG, une commune se voit identifier par un aplat de cette orientation



La commune de Jablines se voit donc contrainte d'étendre un espace de loisirs sans détenir de capacité d'extension cartographiée.

Marne et Gondoire demande à ce que les zones de loisirs à étendre pour les communes rurales soient décompté de l'enveloppe de la Région dans le cadre de l'application de l'OR 89.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agrandissement d'un espace vert ou d'un espace de loisirs ne génère pas forcément d'artificialisation. Ce n'est donc pas automatiquement une extension urbaine. Voire le projet peut contribuer à une meilleure protection d'espaces naturels existants. Des capacités d'urbanisation ne sont donc pas systématiquement à prévoir pour ce type de projet.

Périmètre de Protection des Espaces Agricoles Naturels Périurbains (PPEANP)

L'outil PPEANP est classé en protection « potentiellement forte » contrairement aux Zones Agricoles protégées (ZAP) et Zone de Protection des espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ZPNAF).

La ZPNAF est l'équivalent du PPEANP sur un territoire défini (loi spécifique pour le plateau de Saclay), le PPEANP ne peut se modifier que par décret pris en Conseil d'Etat après avis de trois Ministères. Il s'agit, au même titre que la ZPNAF, d'une protection foncière forte.

- La ZAP est un outil qui se modifie à l'échelle des Plan Locaux d'Urbanisme (donc plus facilement modifiable), il semblerait plus logique de présenter cet outil comme une protection « potentiellement forte ».

Le PPEANP de Marne et Gondoire couvre environ 5 800 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers et non 3 676 ha (3600 ha créés en 2012, 1000 ha créés en 2014 et 1 230 ha créés en 2021)

Le PPEANP est certes un outil de protection des espaces agricoles mais également des espaces naturels et forestiers.

Marne et Gondoire demande de corriger la surface du PPEANP dans le projet de SDRIF-E et de présenter le PPEANP comme un outil fort de protection foncière (et non « potentiellement fort »).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le PPEANP peut en effet être considéré comme une protection forte des espaces naturels et agricoles puisque toute modification ne peut être faite que par un décret interministériel.

Par ailleurs, le périmètre du PPEANP a en effet fait l'objet de deux extensions qui n'apparaissent pas sur la carte « Protection des espaces agricoles » p69 de l'évaluation environnementale stratégique.

Pour tenir compte de ces observations, la carte concernée sera modifiée dans la version du document soumise au vote d'adoption par le Conseil régional.

Communes carencées en espaces verts :

La carte n'est pas exploitable pour identifier la liste des communes carencées.

Marne et Gondoire demande d'avoir la liste associée ou une cartographie présentant les limites communales pour mieux appréhender cet enjeu et les orientations réglementaires

#### **Mesurer la carence en espaces verts en Ile-de-France**

Synthèse à la maille de 500 mètres des logiques spatiales  
entre espaces verts, population et densification



##### **Mailles habitées et carencées\***

- Carence en espaces verts
- Carence et plus de 1 000 habitants sur la maille
- Carence et secteur à fort potentiel de densification  
au titre du «Schéma directeur de la région Île-de-France 2013-»
- Cumul des trois facteurs

\*La carence est définie par un éloignement aux espaces verts de nature ouverte au public. Cela-ci est mesuré selon la distance réelle entre la maille et l'espace vert. Des facteurs aggravés peuvent jouer sur cette carence : absence de chemin ou de sentiers, forte part d'espaces agricoles et/ou d'espaces fortement

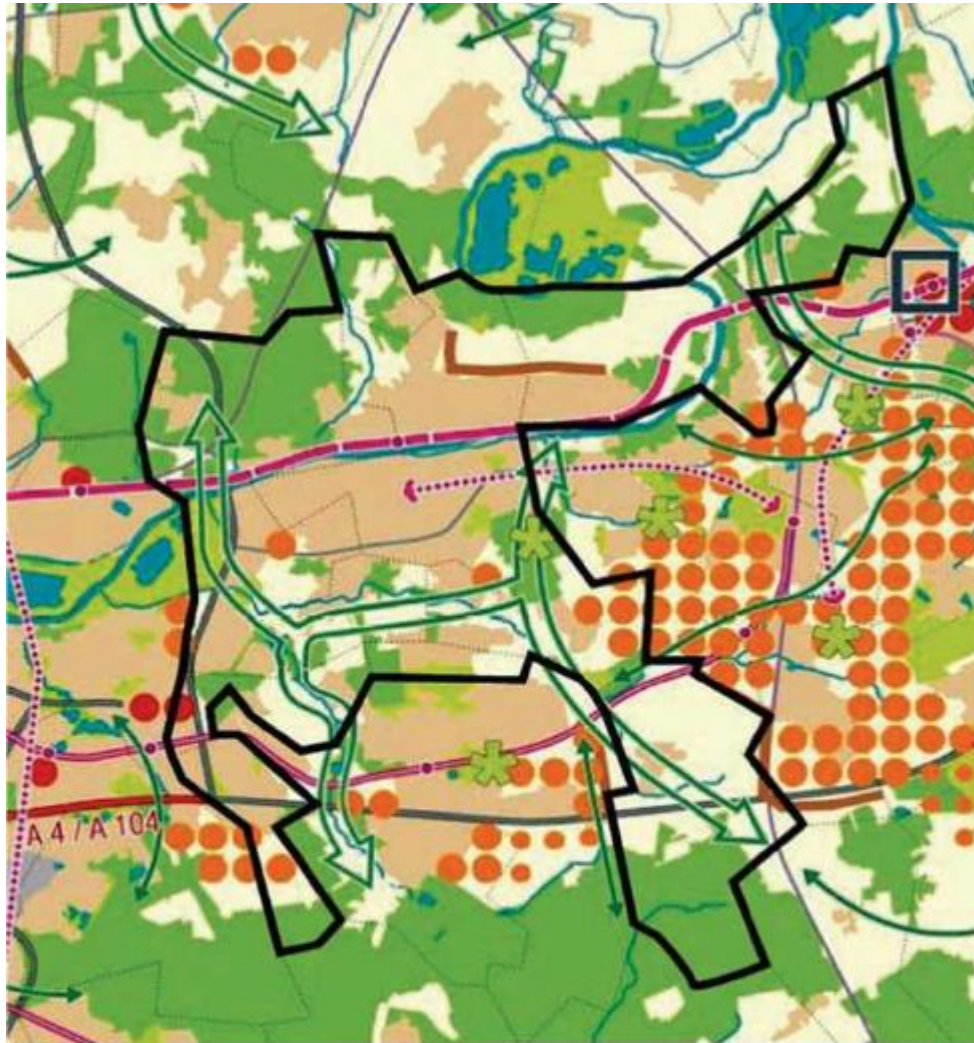
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E est en cours d'élaboration. Il renseignera certaines informations, dont la carence en espaces verts, à la commune.

## Trames Vertes et Bleues (TVB)

Il manque le « H » (flèches vertes dans l'extrait ci-joint) des corridors écologiques du territoire de Marne et Gondoire (connexion Nord/Sud entre les massifs forestiers Ferrières et Vallières ainsi que Est/Ouest par la Gondoire et la Marne), qui était présent dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France 2013 et qui a été décliné à l'échelle locale, et identifié dans la TVB du territoire.

Marne et Gondoire demande à ce que soit ajoutées les continuités écologiques dans les cartes présentées dans l'évaluation environnementale stratégique (EES)



### Vocation urbaine

espace urbanisé à optimiser

secteur de densification préférentielle

secteur d'urbanisation préférentielle

secteur d'urbanisation conditionnelle

pôles de centralités à conforter  
hors agglomération centrale

front urbain d'intérêt régional



### Vocation naturelle

espace agricole

espace boisé ou naturel

espace de loisirs

espace vert à créer  
ou espace naturel à ouvrir au public

continuité écologique  
ou coupure d'urbanisation à maintenir

continuité agricole ou liaison verte  
à créer ou à renforcer



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les modalités de protections de la trame écologique régionale ont évolué entre le SDRIF de 2013 et le SDRIF-E tel qu'expliqué au schéma p 189 de l'EES. En effet, en comparaison du SDRIF de 2013, le SDRIF-E prend globalement le parti, dans ses cartes réglementaires, de la protection intégrale des emprises nécessaires au maintien des continuités écologiques (via l'armature verte à sanctuariser ou encore les fronts verts d'intérêt régional) plutôt que leur inscription par des principes de liaisons (flèches). A ce titre, le "H" de Marne et Gondoire est bien protégé via l'armature verte à sanctuariser.

Par ailleurs, la carte sur les continuités écologiques p 74 de l'EES est une carte schématique n'ayant pas de valeur réglementaire.

Plusieurs orientations réglementaires interpellent quant à la protection effective de l'environnement.

OR13 :

Il est regrettable de permettre, sans condition spécifique la création d'aire d'accueil de gens du voyage sur les espaces agricoles (d).

Compte tenu de l'ambition du SDRIF E, il semble pertinent de soumettre à condition cette possibilité « sous réserve que celle-ci ne vienne pas compromettre la fonctionnalité de l'espace agricole ».

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 13 établit des exceptions qui doivent s'articuler l'OR 12.

L'OR 12 prévoit en effet que sont à préserver les unités d'espaces agricoles cohérentes et les espaces agricoles exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole.

Si l'OR 13 prévoit la possibilité d'admettre certaines exceptions « *au principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbain existant dans les espaces agricoles* », il appartient à la commune ou l'EPICI auteur du document d'urbanisme d'identifier le site le moins impactant pour accueillir une aire d'accueil des gens du voyages, afin de préserver la fonctionnalité des espaces agricoles au regard de l'OR 12.

OR22 :

Il n'est fait mention que des zones humides avérées, or les zones humides potentielles constituent des surfaces importantes du territoire d'Ile-de-France qu'il conviendrait de caractériser avant tout projet d'aménagement.

Marne et Gondoire demande à ce que soit préconisé dans la partie « les espaces en eau et les zones humides » la réalisation d'une étude préalable de caractérisation des zones humides classées dans la rubrique « potentiel » au titre de la carte de la DRIEAT avant tout projet d'aménagement.

Marne et Gondoire demande d'imposer une marge de recul de 5 mètres minimum pour la constructibilité le long des cours d'eau (non précisé dans le document fourni et source d'interprétation dans les documents d'urbanisme).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne peut pas imposer ou recommander la réalisation d'études. Il s'adresse aux documents d'urbanisme locaux et non pas directement aux opérations d'aménagement.

La carte « Les zones humides en Île-de-France », p. 31 du PAR représente les zones humides avérées et les zones humides probables et l'OR 25 vise toutes les zones humides.



Le SDRIF-E ne peut préciser la taille de la marge de recul le long des cours d'eau. Cette marge dépend des contextes locaux et des orientations fixées par les SAGE lorsque ces documents existent. En vertu du principe de subsidiarité, le SDRIF-E n'a pas vocation à entrer dans ce niveau de détail, qui relève des documents d'urbanisme locaux.

OR28 :

Cette orientation réglementaire interpelle sur différents points :

- Quel est le mode de calcul des 10% d'espaces verts au sein de l'espace urbanisé ?
- Cette OR s'applique-t-elle uniquement pour les projets d'aménagement ?
- Quelles sont les communes qui sont en carence d'espaces verts ouverts au public ?
- Il pourrait être difficile à atteindre pour des communes plus rurales (Carnetin, Dampmart, etc.) disposant d'espaces naturels et agricoles (non ouverts au public) alors même qu'elles seraient en capacité de proposer, en moins de 10 minutes à pied, d'un espace public naturel de plus de 1ha. Il faudrait mieux cibler cette OR pour des communes dans l'hypercentre et non en couronne d'agglomération.

Exemple : Carnetin et Dampmart pourraient être en carence, alors même que les communes bénéficient de l'aqueduc de la Dhuis et des berges de Marne réhabilitées (espace naturel ouvert au public inférieur à 1ha).

Marne et Gondoire demande que soit mentionnée dans les documents du SDRIF E la liste des villes carencées (la carte est page 101 n'est pas exploitable car les limites communales ne sont pas visibles).

Marne et Gondoire demande de disposer du mode de calcul pour les espaces verts de l'espace urbanisé.

Marne et Gondoire demande de prendre en compte dans les espaces publics naturels, les espaces de culture et de nature qui seraient accessibles par des chemins ruraux (même si la surface du linéaire de chemin est inférieure à 1ha).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'orientation réglementaire 28 du SDRIF-E vise à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Ce seuil vise un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale. En effet, le ZAN réduit les perspectives d'augmentation d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant.

Cette OR ne s'applique pas directement aux projets d'aménagement, mais au document d'urbanisme local qui doit préciser les règles permettant de développer l'offre d'espaces verts publics de proximité.

Une évolution de cette OR sera étudiée en fonction des observations exprimées durant l'enquête publique.

Un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E opposable est en cours de développement. Accessible depuis le site internet de L'Institut Paris Region, il permettra d'identifier les communes carencées en espaces verts en appui de la carte Mesurer la carence en espaces verts en Île-de-France p. 99 de l'évaluation environnementale stratégique.

OR 89 :

Outre les secteurs de production d'énergies renouvelables et de récupération d'ores et déjà identifiés dans le projet de SDRIF-E au niveau de la ZAC de la Rucherie à Bussy Saint Georges (production de dihydrogène pour la décarbonation du transport routier, Energie de récupération ...), nous souhaitons porter à la connaissance de la Région que des projets portant sur d'autres espaces d'implantations ont été envisagés pour la production de photovoltaïque sur le territoire de Marne et Gondoire (zones d'accélération de production des Energies renouvelable au titre de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables dite loi APER) et notamment, à l'ouest de l'A 104 sur la commune de Saint Thibault des Vignes, ou encore sur une ancienne carrière à Jablines (projet en cours d'instruction).

Il est porté à la connaissance de la Région ces secteurs dans les projets énergétiques d'intérêt régional.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il appartient à la collectivité dans le cadre de son document d'urbanisme local d'affecter cette consommation à l'enveloppe foncière régionale.

Le calibrage de cette enveloppe régionale de transition environnementale a été calculé en tenant compte des besoins fonciers attachés aux différents modes de production d'énergie pour atteindre les objectifs de production d'ENRR à l'horizon 2040 précisés p. 62 du projet d'aménagement régionale, des besoins fonciers pour les installations d'économie circulaire prévus au PRPGD et de ceux liés aux installations d'assainissement d'une part, et celles de transport d'énergie d'autre part. Elle n'a pas été établie sur la base d'un recensement de projets individuels.

Lorsqu'il souhaite mobiliser l'enveloppe régionale foncière pour la transition environnementale, il revient à chaque document d'urbanisme local de préciser que le projet concerné et qui entraîne de l'artificialisation relève bien de la typologie d'installations listées à l'OR 89. Dans ce cas, l'artificialisation générée par le projet ne sera pas imputée sur les capacités d'urbanisation octroyées à la collectivité (pastilles ou potentiel non cartographié).

Erreurs cartographiques :

Cartes 1 et 3 : Le trèfle « espaces de loisirs » à l'ouest du territoire de Marne et Gondoire concernerait un projet d'extension de la base de loisirs sur St Thibault-des-Vignes : ce projet n'existe plus. Des aménagements de la base de loisirs ont bien eu lieu pour accueillir les Jeux Olympiques de 2024 notamment mais aucun projet sur ce secteur n'est en cours.

Marne et Gondoire demande le retrait de cette mention sur les cartes.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il n'y a effectivement plus de projet de création ou d'extension d'un espace vert ou de loisir sur ce secteur, la commune n'étant par ailleurs pas carencée en espaces verts. Le symbole en forme de trèfle, légendé « créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional » peut être retiré.

Carte 3 : Un cours d'eau est cartographié sur la commune de Saint Thibault des Vignes mais n'existe pas : il n'y a pas de cours d'eau sur ce secteur, il s'agit d'un fossé. La cartographie des cours d'eau de Seine-et-Marne n'en mentionne pas et est consultable à ce lien :

[https://www.seine-et-marne.gouv.fr/contenu/telechargement/37287/287135/file/AP2019DDTSEPR92\\_et\\_Annexes\\_compr\\_ess%C3%A9pdf\(planche15/65\)](https://www.seine-et-marne.gouv.fr/contenu/telechargement/37287/287135/file/AP2019DDTSEPR92_et_Annexes_compr_ess%C3%A9pdf(planche15/65))

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

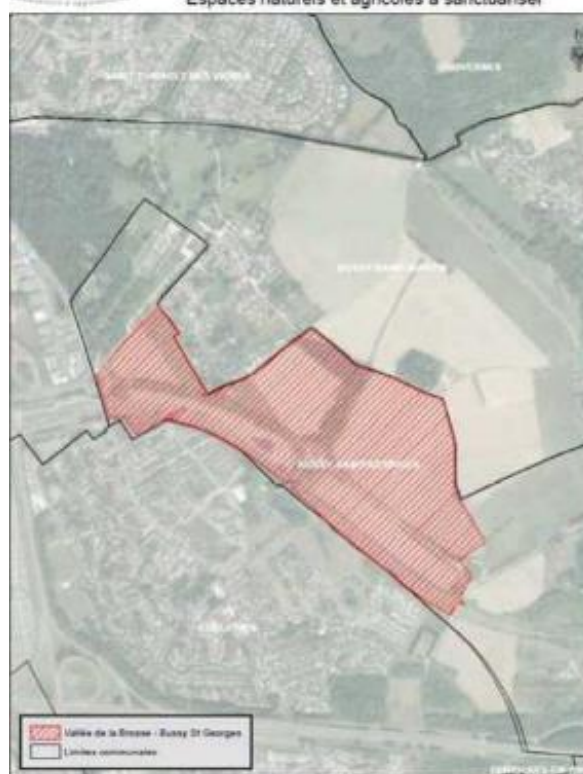
L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Marne et Gondoire demande à la Région Ile-de-France d'intégrer dans l'armature verte (carte 1 et 3) l'ensemble de la vallée de la Brosse tel que figurant sur le plan ci-dessous afin de conforter ce corridor écologique.

Arrêt SDRIF-E Carte 1



Projet de SDRIF-E Vallée de la Brosse  
Espaces naturels et agricoles à sanctuariser



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'extension de l'armature verte sanctuarisée va être étudiée.

Marne et Gondoire demande de définir ce qui constitue une opération de densification au sens du SDRIF-E afin d'éviter qu'une opération de densification, dans le sens géographique du terme, ne vienne consommer des ENAF au titre du MOS 2021 mais non cartographiés dans les cartes réglementaires opposables.

Marne et Gondoire demande d'adapter l'indicateur de suivi MOS 2021 aux seuls ENAF hors enveloppe urbaine des communes

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E entend par opération de densification, une opération de renouvellement urbain, telle que définie dans le glossaire p. 179 du PAR :

Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des processus de construction et de reconstruction de la ville n'impliquant pas la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers : réhabilitation, rénovation ou recyclage de bâtiments obsolètes et de friches,

changement d'usage, surélévation, déconstruction-reconstruction, densification à la parcelle ou à la suite d'une division parcellaire, construction des dents creuses.

La loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 définit la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF) comme « la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné ». La doctrine ministérielle est venue préciser cette définition. La consommation d'espaces s'analyse au regard, non pas des secteurs ou zonages définis par les documents d'urbanisme (en comptabilisant, par exemple, dans un PLU, les nouvelles zones urbaines ou à urbaniser), mais de la consommation réelle observée, c'est-à-dire des aménagements, constructions, installations, équipements, etc., réalisés sur des espaces initialement à vocation naturelle, agricole ou forestière. Cette définition est rappelée dans le SDRIF-E p. 37 des orientations réglementaires.

Il n'existe pas de notion d'enveloppe urbaine pour le suivi de la consommation d'espace. En cas d'urbanisation, les ENAF inclus dans l'enveloppe urbaine doivent être comptabilisés comme de la consommation d'espace, au même titre que les ENAF initialement situés hors de cette enveloppe urbaine.

Toute consommation d'ENAF nécessite de disposer de capacités d'urbanisation, même si l'ENAF n'est pas représenté sur les cartes réglementaires du SDRIF-E ou sur le MOS 2021. C'est en effet la réalité du terrain qui détermine quelles sont les OR du SDRIF-E qui doivent s'appliquer.

Marne et Gondoire demande de remplacer l'OR 100 par l'OR 101 sur les espaces suivants :



Sur la partie supérieure de la ZAE des Vallières à Thorigny sur Marne

Sur une surface plus importante de la ZAE de Marne et Gondoire à Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes

Sur une grande partie de la ZAE de l'Esplanade à Saint-Thibault-des-Vignes



Sur une surface importante des ZAE des Portes de la Forêt et de Lamirault à Collégien

Les ZAE du Gué Langlois et de Torcy à Bussy-Saint-Martin

Pour une partie de la ZAE du Clos du Chêne à Chanteloup-en-Brie et Montévrain

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

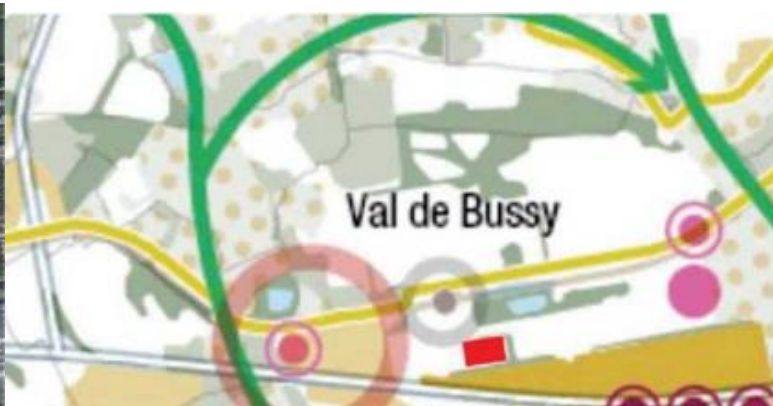
La Région examinera la demande de la communauté d'agglomération de déclassement total ou partiel de certains sites d'activité d'intérêt régional, en lien avec les activités qui y sont présentes et projetées.

Différents acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100, relative aux sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés. De nombreuses collectivités et l'Etat ont par ailleurs demandé diverses modifications de la cartographie de ces sites : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de la communauté d'agglomération.

Marne et Gondoire demande d'ajouter l'aplat de l'OR 101 pour la ZAE Gustave Eiffel à Bussy Saint Georges



Parcelle cadastrale société TD SYNEX à Bussy-Saint-Georges



Carte 2 du SDRIF-E à modifier pour ajouter un aplat



Nouveaux périmètres OR 100 et OR 101 (jaune)

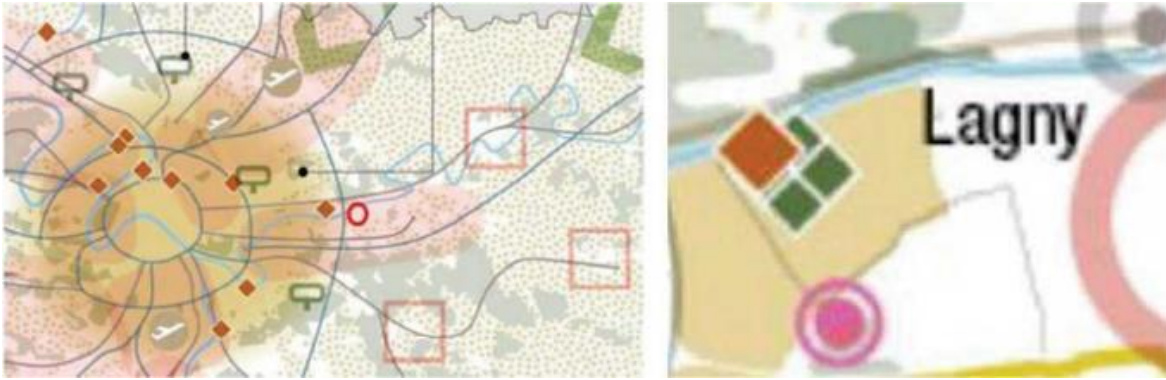
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir réponse ci-dessus](#)

#### **Erreurs cartographiques**

Il convient d'ajouter le « site intermodal » de Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes en lien avec le transport fluvial sur la Marne dans cet encart de la carte des principes clés. Il s'agit d'une erreur matérielle car la carte 2 le mentionne.

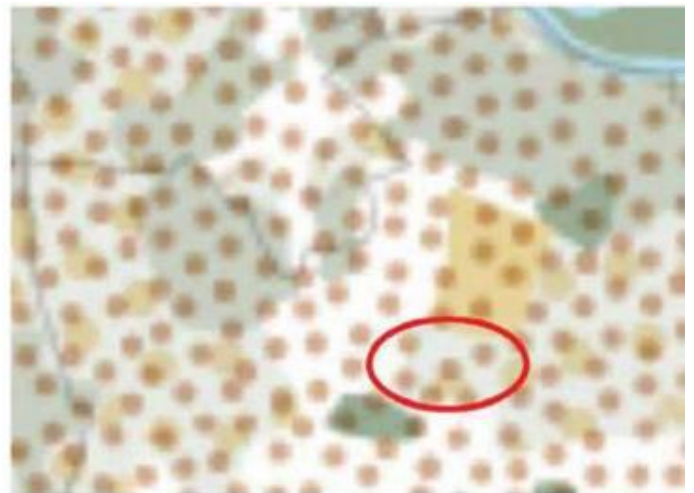
La pérennisation de l'activité portuaire présente et future sur les communes de Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes est un enjeu réel pour l'ensemble du territoire.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'ajout du site multimodal de Lagny est pertinent. La carte réglementaire « développer l'indépendance productive régionale » sera complétée en ce sens.

La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire et la commune de Thorigny-sur-Marne souhaitent développer une extension de la ZAE des Vallières et de la ZAE des Cerisiers destinée à des PME-PMI selon le périmètre suivant :



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération indique qu'elle souhaite étendre la ZAE des Vallières et la ZAE des Cerisiers à Thorigny-sur-Marne, sans préciser la superficie de cette extension urbaine.

Si cette extension mobilise les capacités d'urbanisation non cartographiées déjà attribuées au territoire, elle peut se faire sans modification du SDRIF-E.

S'il s'agit d'une demande d'attribution d'une pastille à Thorigny-sur-Marne : il ne peut être répondu à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande relative aux capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

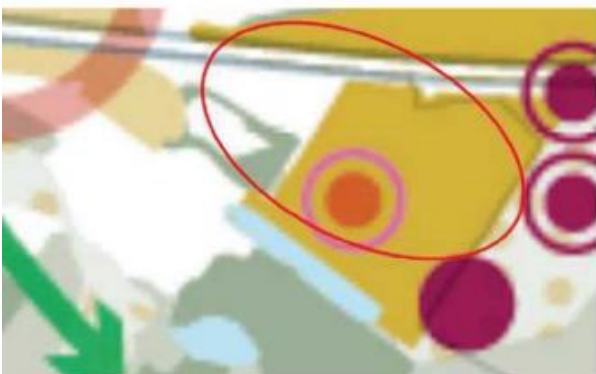
- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La ZAE du Clos du Chêne est à cheval sur les communes de Chanteloup-en-Brie et Montévrain et est pratiquement achevée. Néanmoins, sur la carte 2, la partie sur Chanteloup-en-Brie ne figure pas comme existante, ni celle située au nord de la RD 231 à Montévrain.

Il faudrait faire figurer l'espace correspondant à une OR 100 décrite précédemment (en excluant les espaces voués au commerce), afin de pérenniser la vocation d'accueil d'activités industrielles et PME- PMI :



Les ZAE du Nid de Grives et de Bel Air sont situées à Ferrières-en-Brie et pratiquement achevées contrairement à ce qui est représenté sur la carte 2



Nouveau périmètre de l'OR 100

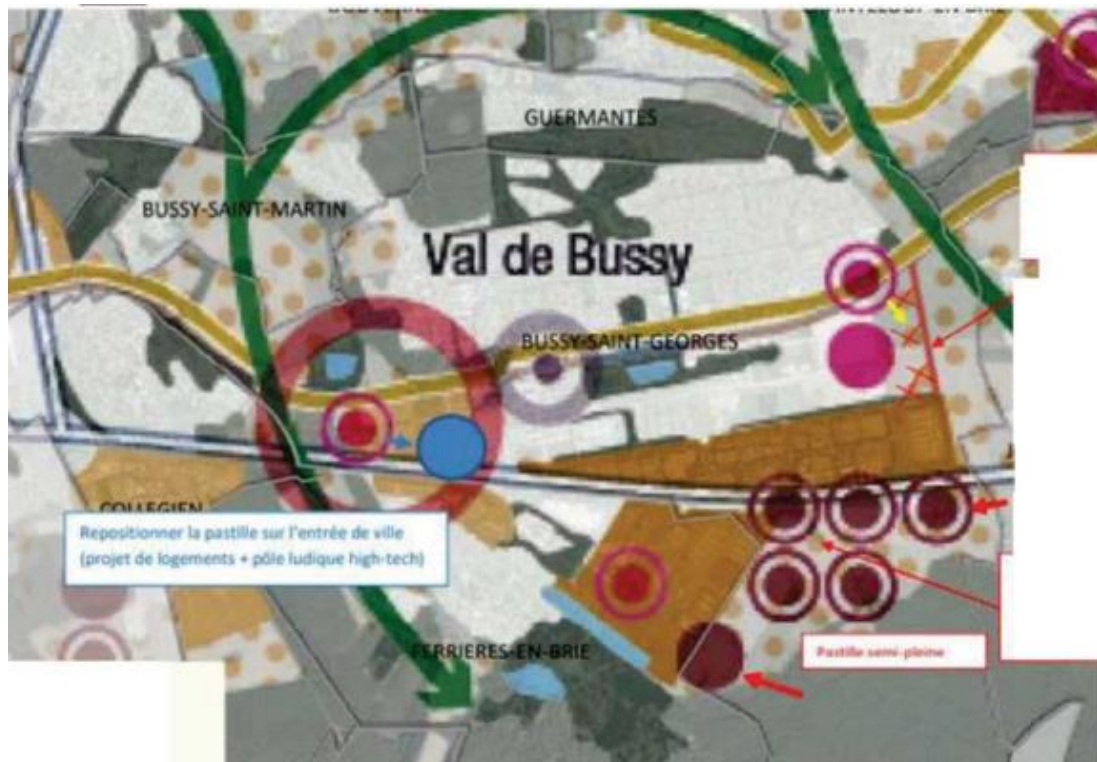
## Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La Région est favorable à cette demande et complètera effectivement l'aplat "sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional" sur Ferrières-en-Brie.

### Bussy Saint Georges



Carte 1



Carte 2



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le symbole de la polarité pourra être repositionné.

Le tracé vélo inscrit au SDRIF-E correspond à un itinéraire validé.

La demande relative à la suppression de l'aplat agricole relève d'une incompréhension de la carte du SDRIF-E : celle-ci représente l'état des terrains, tel que repéré par le MOS 2021, et non leur évolution prévue par les PLU.

La demande de transformation des 5 pastilles de 10 ha en 5 pastilles de 25 ha constitue une demande de capacités d'urbanisation supplémentaires. Il ne peut être répondu à cette demande à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande relative aux capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### **Bussy Saint-Martin**

Bussy-Saint-Martin : La ville s'est réunie avec la commune de Collégien afin d'adresser des remarques conjointes concernant le secteur de la Croix-Blanche, emplacement administrativement à Bussy-Saint-Georges mais directement connecté à ces deux communes. Cette zone est passée d'une sanctuarisation de l'armature verte à une préservation de l'espace agricole. Les deux communes sollicitent donc le rétablissement du secteur en tant qu'élément composant l'armature verte du territoire

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

#### **Chanteloup-en-Brie**

La commune remarque une zone de friction sur une parcelle composée des lots CH-F3, CH-F2, CH-F1 et CH-E8 de la ZAC du Chêne Saint Fiacre. CH-F2 actuellement en zone AU1b passera en zone A dans le prochain PLU. La ville indique également que les autres parcelles seront urbanisées. L'une d'elle (CH-F3) a par ailleurs un permis en cours.

Les cartes du SDRIF E ne sont pas très explicites, mais il y a un point notamment sur la carte 2, développer l'indépendance productive régionales, qui représente « préserver l'espace » agricole. C'est ce qui est fait en préservant presque 2.5 hectares d'une urbanisation prévue (CH-F2). Il convient cependant de s'assurer qu'il demeure possible d'urbaniser les extrémités de cette parcelle



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette remarque relève de la mise en compatibilité locale du SDRIF-E dans les locaux d'urbanisme locaux, mais pas d'un document d'échelle régionale.

**Collégien**

La commune est favorable à l'arrêt du projet du SDRIF-E mais apporte une réserve concernant le secteur de « La Croix Blanche », en lien avec la commune de Bussy- Saint-Martin, c'est-à-dire la remise en sanctuarisation de l'armature verte de la zone.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

**Dampmart**

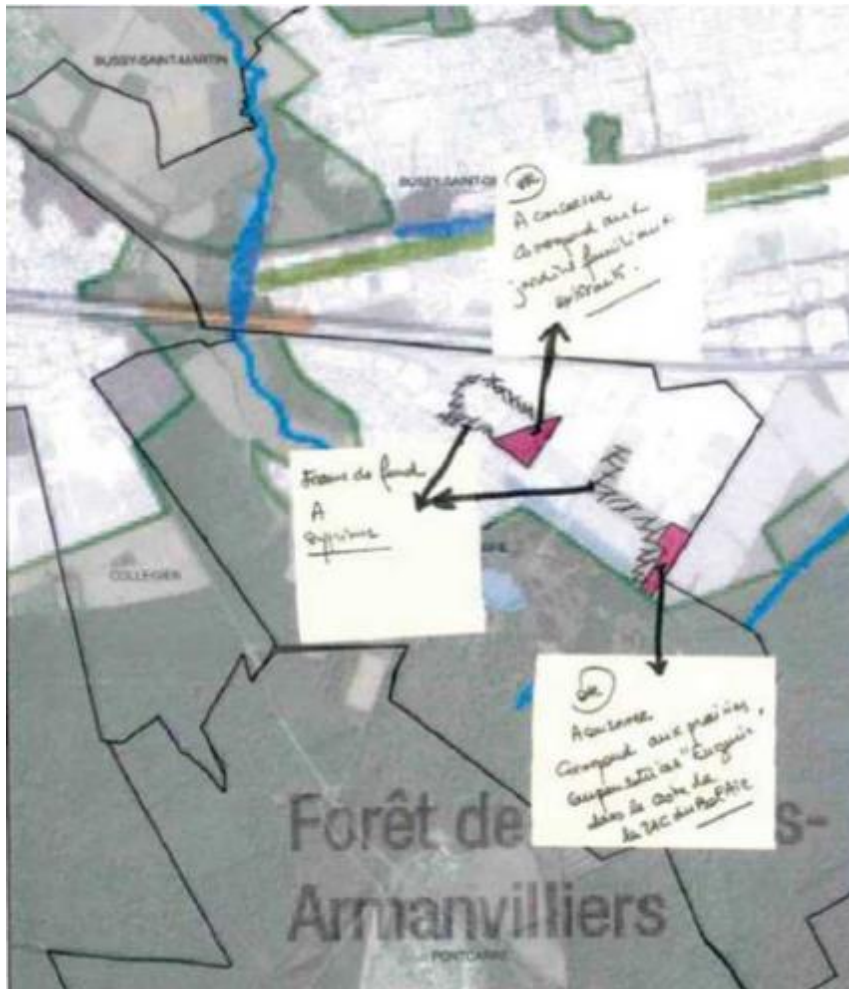
La commune de Dampmart émet un avis motivé et défavorable au projet de SDRIF-E. Celui-ci nécessite d'être amendé pour prendre en compte les observations qu'elle a formulées s'agissant de la capacité de construction de logements, du fait que la commune ne dispose que de peu de commerces de proximité, encore moins d'équipements publics et que l'ensemble de la population de Dampmart est dépendant des communes avoisinantes qui font partie intégrante de son bassin de vie, de l'emploi pour lequel il n'y a aucun nouveau projet d'aménagement.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce questionnaire, très général, n'appelle pas de réponses précises sur le territoire de cette commune.

**Ferrières en Brie :**

La commune a des observations sur la carte 3 concernant la suppression de la trame de fond, hormis les jardins familiaux existants ainsi que les prairies compensatrices « Eugénie » dans le cadre de la ZAC du BEL AIR



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E est un schéma d'échelle régionale. Sa cartographie ne représente pas de façon séparée les fonciers de moins de 5 ha mais les agrège aux espaces mitoyens (lire page 9 des orientations réglementaires). C'est le cas des parcelles relevées ici. Il appartient bien sûr au document d'urbanisme local de rendre compte de la réalité fine du terrain et des usages des différentes parcelles.

**Jossigny**

La commune souhaite renouveler son avis précédent, c'est-à-dire 3 hectares d'urbanisation en cœur de village et 6 hectares d'activités et de logement étudiant comme traduit dans leur PLU.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La commune demande l'attribution de 9 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires, sans préciser le format ciblé (pastille d'urbanisation de 10 ha ou potentiel non cartographié supplémentaire). Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### **Lagny-sur-Marne**

La commune informe avoir un avis défavorable. Le projet arrêté prévoit notamment pour le territoire Latignacien, une augmentation de la densité à un taux de 17% à l'horizon 2040, orientations réglementaires 92 à 96 dudit document, au titre des polarités. Cet effort semble inapproprié au regard des contraintes de sols sur la commune, de la densité actuelle de la Commune et des infrastructures existants. Par ailleurs, le rû Bicheret est répertorié à tort sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional », comme cours d'eau alors que ce rû a perdu cette fonction depuis plusieurs années.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La crise du logement et ses conséquences sociales et économiques (chapitre 3 du PAR) imposent d'accroître significativement le parc de logements et l'offre de logements abordables en Île-de-France. Le projet de SDRIF-E fixe des objectifs d'accroissement en fonction des typologies de territoires (polarités, communes desservies par une gare, etc.) en vue d'articuler logement et cadre de vie (mixité fonctionnelle, desserte, proximité, etc.) dans une logique de sobriété foncière et de polycentrisme.

Le SDRIF-E s'impose aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité qui vise à appliquer ses orientations réglementaires avec discernement au regard du contexte local.

Concernant la demande relative au rû de Bicheret : l'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

#### **Montévrain**

La commune souhaite faire des remarques au niveau de chaque carte.

Pour la carte 1 :

Chaque pastille semi pleine indique une capacité d'extension de l'ordre de 10 ha, soit 2 pastilles sur Montévrain, soit 20 ha

Sur cette version des cartes, la commune note un changement dans le positionnement de ces pastilles, plus au sud de la commune et se rapprochant de la ZAC du Clos ROSE.

En revanche, il n'y a toujours aucune pastille sur la ZAC Montévrain université. Elle est incluse dans le secteur de développement à proximité des gares, lequel permet une extension de l'ordre de 1 % de la superficie de l'espace urbanisé communal mais n'indique pas de densité d'urbanisation dans le cas d'une ZAC non bâtie. La commune rappelle que l'adoption du SDRIF étant prévue en 2024, la ZAC ne sera pas encore urbanisée. Il est donc important pour la ville de connaître et comprendre ce nouveau classement.

La commune note également l'absence de pastille sur cette ZAC malgré sa remarque précédente.

En revanche elle constate que la pastille située initialement sur SERRIS s'est rapprochée de la ZAC.

Cette pastille ayant déplacée, peut-elle considérer qu'elle emporte une incidence sur la ZAC Montévrain université ?



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E vise à prendre en compte les ZAC en cours et leur finalisation. Le positionnement des pastilles dans ce secteur a été vu au mieux techniquement avec les services de l'EPA pour les permettre.

Le parc du Mont Evrin, quant à lui semble avoir été pris compte, mais seulement en partie. Son identification reste toute de même difficile car les tons des couleurs sont très proches.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région invite la communauté d'agglomération à préciser sa question. A ce stade, les remarques formulées n'appellent pas de réponse particulière.

La commune note une évolution entre la carte avant et après arrêt : En effet les pastilles sont positionnées plus au sud que précédemment, certainement suite à la remarque

d'EPAMARNE sur le projet des Lisières. Elle s'interroge sur les conséquences de ce déplacement.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E vise à prendre en compte les ZAC en cours et leurs finalisations. Le positionnement des pastilles dans ce secteur a été vu au mieux techniquement avec les services de l'EPA pour les permettre.

Pour la carte 2 : En ce qui concerne la ville de Montévrain, le site de la ZAE de la Charbonnière et la Zac Montévrain Université sont intégrés en « site économique existant à requalifier ou moderniser ». Sur la ZAC Charbonnière, le tracé englobe une zone de logement

- => Pour la ZAC MONTEVRAIN UNIVERSITE, la commune réitère son observation précédente, cette zone n'est pas un site économique existant.
- => La programmation de cette ZAC en cours de modification et deviendra, après modification du dossier de ZAC par EPAMARNE une zone mixte logements, activités tertiaires et commerciales.
- => Quelles sont les incidences de ce classement pour le développement futur de la ZAC?

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il convient de se reporter à l'Orientation Réglementaire 101. Les documents d'urbanisme doivent favoriser le maintien de l'activité économique existante. Elle n'empêche pas le développement du logement, la mixité de fonctions et la densification des usages. L'incidence semble donc réduite, au regard du projet décrit.

Les espaces de sanctuarisation de l'armature verte correspondent en partie au périmètre du PPEANP. En sont toutefois exclus le parc des Frênes et le bois du Loselet. Il dépasse le périmètre au niveau du secteur de la Bergame et le long de l'avenue Thibaud de Champagne, intégrant deux opérations en cours de construction. Quid des zones U qui s'y retrouvent intégrées ?

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E a été corrigé entre l'avant-projet et la version arrêtée pour mieux faire correspondre le périmètre de l'armature verte sanctuarisée à celle du PPEANP de Marne et Gondoire. La demande a donc déjà été satisfaite.

#### **Pomponne**

La commune a listé ses observations :

Limiter l'urbanisation sur le Pôle Gare en raison des contraintes : Pont en X, préservation du Patrimoine naturel, -

- Absence du projet Vélo prévu dans le schéma directeur des liaisons douces de Marne et Gondoire -
- Demander la création d'un espace vert correspondant au Parc du Château de Pomponne -
- Demander la création d'un espace vert et loisirs sur l'extrême nord-ouest de la commune et à l'ouest de la LGV Est
- Prendre en compte l'espace restreint de Pomponne au regard du PPEANP
- Sur la carte relative à la maîtrise du cadre urbain, nous déplorons l'absence de données sur la modulation des hauteurs en fonction des zonages inscrits sur les cartes

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande d'ajout d'un espace vert et de loisir au nord de la commune pourrait être pris en compte pour accompagner la demande de la commune. L'espace vert du château est déjà indiqué.

**Saint-Thibault-des-Vignes**

Pour la commune de Saint-Thibault-des-Vignes, il faut reconsidérer la localisation indiquée dans le SDRIF-E concernant les espaces verts et de loisirs d'intérêt régional correspondant à l'île de loisirs de TORCY. Il s'agit d'une erreur, déjà signalé lors du précédent SDRIF. Ce trèfle doit être supprimé.

Également, à signaler le périmètre d'urbanisation qui est mal cartographié. Il ne prévoit une urbanisation qu'au nord de la RD934. Ce problème de cartographie avait déjà été identifié sur le SDRIF précédent. A l'époque, il y avait une mention qui prévoyait que les ZAC antérieures au SDRIF pourrait bien urbaniser sans condition de délai.

Aussi, le potentiel d'urbanisation passe de 25 ha aujourd'hui (une pastille entière), à 10 ha dans le SDRIF-E (demi-pastille). La ZAC - qui a déjà largement été comprimée et densifiée ces dernières années pour éviter l'étalement - prévoit une urbanisation d'environ 17 ha (tous secteurs confondus, nord et sud RD394).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il n'y a effectivement plus de projet de création ou d'extension d'un espace vert ou de loisir sur Saint-Thibault des vignes, la commune n'étant par ailleurs pas carencée en espaces verts. Le symbole en forme de trèfle, légendé « créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional » peut être retiré.

Pour ce qui concerne le positionnement de la pastille sur la carte, au regard de la localisation précise du projet urbain: des éléments d'interprétation figureront dans le guide d'application, qui sera publié lors de l'approbation du SDRIF-E. Les services de la Région et ceux de l'Etat travaillent d'ores et déjà conjointement à l'élaboration de ce guide. Ce dernier traitera notamment de la marge d'interprétation relative au positionnement indicatif des pastilles.

L'agglomération demande par ailleurs d'augmenter la capacité de cette pastille positionnée à Saint-Thibault des vignes. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### Thorigny-sur-Marne

La Commune de Thorigny sur Marne émet un avis défavorable au projet eu égard au classement de la tranche 3 de la ZAC des Vallières dans le Nord de la Ville. En effet, le parc d'activité des Vallières est un projet actuellement en phase d'études pré-opérationnelles, compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire approuvé le 7/12/20. Il vise à accueillir des activités économiques pour des petites ou moyennes entreprises, principalement pour des activités productives ou commerciales sans nuisances pour les riverains. Ce parc assurera la création d'environ 300 emplois de proximité, notamment sur des profils adaptés aux demandeurs d'emplois locaux.

Ce parc, d'environ dix hectares, est situé au sein de l'espace agricole dans le projet actuel de SDRIF-E, et inséré dans bâti environnant et n'empiétant pas sur les terrains agricoles ou boisés visés au PPEANP intercommunal.

La commune demande que le SDRIF-E clarifie la destination de ce parc d'activités avec une pastille « secteur de développement industriel d'intérêt régional » correspondant à une contenance de 10 hectares minimum. Cette identification permettra de faire mieux correspondre cet espace à l'objectif qui lui a été assigné depuis de nombreuses années. Ce programme s'inscrit par ailleurs en cohérence avec les orientations émises par le projet de SDRIF, et notamment l'orientation n° 84

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Voir ci-dessus la réponse à la troisième question de la communauté d'agglomération

#### *9-1-3 Melun Val de Seine*

Melun Val-de-Seine émet un avis favorable au projet de SDRIF-E avec un certain nombre d'observations.

#### Observations

Une interrogation se pose sur le positionnement de la pastille de 25 ha située à l'extrémité nord sur la commune de Limoges-Fourches. Il est nécessaire de la positionner plus au sud afin de permettre une extension urbaine en continuité du tissu urbain existant. Il est également nécessaire de déplacer légèrement la pastille située au sud de l'emprise de l'aérodrome sur la commune de Montereau sur le Jard.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le positionnement des pastilles pourra être ajusté pour mieux correspondre à la réalité des projets.

La Zone d'Aménagement Concerté de Montaigu située sur le Nord de Melun (désignée sous l'appellation commerciale WOODI) avait été engagée avant l'approbation du SDRIF de 2013 et a connu une période contentieuse qui a retardé sa réalisation. Cette opération s'inscrit dans les attentes du SDRIF-E vis-à-vis du développement d'une offre résidentielle diversifiée permettant par ailleurs de contribuer à la réalisation des objectifs régionaux de production de 70.000 logements neufs par an.

À ce jour, il reste à réaliser la 3<sup>ème</sup> tranche de cette opération d'une surface de 24,7 ha.



C'est pourquoi, sur proposition de la commune de Melun, il est demandé l'attribution d'une pastille de 10 ha au niveau de l'emprise de cette 3ème tranche venant s'ajouter aux capacités d'extension non cartographiées dont dispose la commune, à l'instar de ce qui a déjà été accepté dans le projet de SDRIF E arrêté le 12 juillet dernier pour la Commune de Boissise-le-Roi sur la ZAC d'Orgenoy.



3<sup>ème</sup> phase de l'opération  
d'aménagement WOODI

Extraits de la carte « maîtriser le développement urbain » commune de Melun

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Melun. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Capacités d'extension urbaine non cartographiées : Le fait d'avoir ouvert une possibilité de mutualisation de potentiels non cartographiés à des chartes de Parc Naturel Régionaux dont les périmètres se recoupent parfois partiellement avec des EPCI qui sont dotés ou qui se doteront de SCoT ou de PLUI, nécessitera une étroite articulation entre ces périmètres.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La mutualisation n'est ouverte qu'aux chartes de PNR valant SCOT. La superposition de périmètres évoquée n'est donc pas possible.

Il serait nécessaire de préciser le statut d'une aire de grand passage pour les gens du voyage vis-à-vis de la classification d'espace urbanisé. Etant donné que ne sont pas comptabilisés les espaces à dominante non imperméabilisés ou « espaces ouverts urbains » que constituent par exemple des parcs d'attraction, des hippodromes, des terrains de camping-caravaning, des golfs et hippodromes, des grands stades, il serait cohérent qu'une aire de grand passage soit comptabilisée à ce titre, sous réserve de maintenir un sol naturel, sans construction et aménagement à l'exception des voiries qui assurent la desserte interne du site.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les services de la Région ont pris l'attache des services de l'Etat pour faire préciser le statut des aires de grand passage au regard de la nomenclature de l'artificialisation. La réponse n'a pas encore été communiquée.

Sur le territoire de l'agglomération a été défini un périmètre de sanctuarisation de l'armature verte qui correspond presque exclusivement au périmètre Régional d'intervention Foncière géré par Ile-de-France Nature. Le bourg de Boissise-la-Bertrand a été détourné et exclu de cette armature verte sanctuarisée. Il n'en est pas de même pour les communes de Seine-Port et de Boissettes, dont l'enveloppe urbaine dépasse la superficie de 5 ha.

L'OR 2 exclut toute nouvelle urbanisation au sein de cette armature verte à sanctuariser. Quand bien même, elle précise également que les espaces urbanisés compris dans cette armature verte ne sont pas concernés par la présente orientation réglementaire, il est demandé pour des raisons de lisibilité, de détourner les espaces déjà urbanisés de ces 2 communes et ce compris le secteur de Sainte Assise en bord de Seine sur la commune de Seine Port, dont la surface dépasse les 5 ha, tels que localisés en rouge dans les extraits ci-dessous.



Les dispositions réglementaires devront être adaptées pour permettre l'application de la garantie universelle d'1 ha de consommation d'espaces naturels et agricoles et forestiers prévue par la loi. Cela concerne ces deux communes qui n'avaient aucune capacité identifiée à l'avant-projet de SDRIF-E

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme rappelé dans la demande, les dispositions de l'armature verte à sanctuariser ne s'appliquent pas aux espaces urbanisés recouverts par l'aplat vert, qui vise à indiquer symboliquement la logique d'organisation de cette armature.

Le projet de SDRIF-E arrêté sera modifié en vue de son adoption pour intégrer les termes de la loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux.

L'OR 17 précise que « Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Cette orientation s'applique sans préjudice des dispositions du code forestier et du code de l'environnement permettant sous conditions la réalisation de certaines opérations dans ces espaces ».

L'OR 19 précise que « Les opérations, constructions, ouvrages, infrastructures et installations autorisés, le cas échéant, dans les espaces naturels et les espaces boisés (OR 17 et 18) sont réalisés dans le respect des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E, dès lors qu'ils consomment ou artificialisent des espaces naturels ou espaces boisés eu sens de la législation en vigueur ». L'OR 18 liste strictement les installations et infrastructures pouvant être autorisés à titre exceptionnel.

La conjonction de ces deux orientations réglementaires ne permet pas explicitement de sécuriser un Plan Local d'Urbanisme ou un Schéma de Cohérence Territoriale qui planifierait des intensifications au sein de l'enveloppe urbaine dans laquelle se trouvent des espaces naturels identifiés au MGS régional (et traduits sur la cartographie du SDRIF « placer la nature au cœur du développement régional »), ou des extensions d'espaces urbanisés dans la limite des capacités d'extension prévues par le SDRIF-E. Pour cette raison, nous demandons une reformulation de ces orientations afin de lever tout risque de mauvaise interprétation.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 17 fixe le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels, qui peuvent se trouver hors ou dans l'enveloppe urbaine. Cette préservation n'a cependant pas vocation à remettre en cause les dispositions du code de l'environnement ou du code forestier (par exemple, avec une autorisation de défrichement qui aurait été délivrée conformément aux dispositions du code forestier).

L'OR 18 définit par ailleurs une liste d'exceptions pouvant être admises dans ces espaces boisés ou naturels.

Au total, les espaces boisés et les espaces naturels ne peuvent être urbanisés ou artificialisés sauf :

- Opérations autorisées dans le cadre de la mise en œuvre de dispositions du code de l'environnement ou du code forestier,
- Exceptions listées à l'OR 18.

Par ailleurs, toute consommation d'espace (avant 2031) ou artificialisation (après 2031) doit, conformément aux lois et décrets en vigueur, être comptabilisée comme telle. L'OR 19 rappelle ainsi que les surfaces urbanisées ou artificialisées dans le cadre rappelé ci-dessus sont à déduire des capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E.

Un guide de mise en œuvre du SDRIF-E viendra rappeler cette articulation entre les orientations réglementaires mentionnées.

Concernant les installations de production d'énergie renouvelable, elles ne peuvent être envisageables que dans les espaces naturels très dégradés (anciennes carrières sans obligation de réhabilitation, plans d'eau anthropisés à faible valeur environnementale...) et sous réserve « d'être compatibles avec la protection des espèces et la vocation naturelle ou forestière de ces espaces (au regard des services pour la biodiversité, l'eau, les paysages, la production forestière, etc.) ». Si le SDRIF- E prévoit une enveloppe foncière de 1630 hectares gérée à l'échelle de la Région pour accueillir ce type d'infrastructures au titre des projets de transition environnementale, les critères d'éligibilité et de consommation de cette enveloppe, voire les seuils de surface privilégiés de ce type d'installations restent flous et mériteront d'être précisés par la Région.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 89 détaille les projets pouvant bénéficier de la mobilisation de l'enveloppe des capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale :

- ouvrages et installations de production d'énergies renouvelables (méthaniseurs, éoliennes, installations photovoltaïques, puits géothermiques, chaufferies biomasse et unités locales de production d'hydrogène renouvelable complémentaire aux ENR&R) ;
- équipements et installations associés à la production et à la distribution d'énergie (centrales électriques bas-carbone, postes électriques, réseaux) et à la distribution d'eau et à l'assainissement (réseaux, stations d'épuration, etc.) ;
- installations dédiées à l'économie circulaire suivantes :
  - les équipements de collecte ou de tri favorisant la réduction des déchets ou leur recyclage (déchèteries, centres de tri ou installations de démantèlement),
  - les installations de valorisation matière et énergétique (concassage, compostage, recyclage, combustion),
  - les installations de stockage des déchets (ISDI, ISDND, ISDD).
- ouvrages de rétablissement de continuités écologiques pour la faune (barrages hydrauliques incluant une passe à poissons, passages faune installés sur les infrastructures routières ou ferroviaires...).

Ces projets relèvent de l'enveloppe régionale dès lors qu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés existants, sans condition de taille ou de statut du porteur de projet.

Concernant les secteurs de développement industriel d'intérêt régional stratégiques : l'OR 84 précise qu'ils visent à « accueillir prioritairement les activités industrielles. Afin de garantir une priorité d'implantations d'activités industrielles sur les autres types d'occupation, il nous apparaît nécessaire de créer un lien de conditionnalité pour que les fonctions supports et les grands services urbains et installations d'économie circulaire soient au service des industries localisées dans ces secteurs. Nous nous interrogeons sur la fonction support nommé « stockage d'énergie ». Il nous apparaîtrait plus pertinent d'utiliser le terme de « production d'énergie ».

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 84 vise « prioritairement » l'accueil des activités industrielles et de leurs fonctions supports. Le SDRIF-E donne une liste indicative de ces fonctions, au sein desquelles il est possible de trouver le stockage d'énergie (éventuellement des dépôts d'hydrocarbures), mais aussi la production d'énergie. Les grands services urbains et installations d'économie circulaire ont vocation, par définition, à « servir » le territoire, régional, intercommunal voire plus local, et non pas uniquement les industries implantées dans les secteurs de développement industriel d'intérêt régional stratégiques. Ces grands services urbains (dont

la définition est rappelée à l'OR 49, et au sein desquels on peut retrouver notamment la production d'énergie) sont stratégiques pour le fonctionnement régional et justifient que des secteurs d'urbanisation leur soient en partie dédiés. Compte tenu du caractère industriel ou en appui à l'activité industrielle de ces grands services urbains, leur implantation dans les « secteurs de développement industriel d'intérêt régional stratégiques » est pertinente.

Concernant les friches industrielles, l'OR 99 précise que « *ces friches seront mobilisées prioritairement pour y redéployer des activités industrielles* ». Si « *priorité* » ne veut pas dire « *exclusivité* », il nous apparaît nécessaire de compléter cette orientation afin d'éviter tout risque d'interprétation restrictive. Au regard de la trajectoire ZAN, les friches constituent des ressources foncières essentielles pour développer l'emploi sur les territoires, notamment au sein des polarités. Ces sites amènent à déployer des opérations de requalification, voire de restructuration urbaine impliquant des coûts d'opération qui nécessitent, pour aboutir à un bilan opérationnel réaliste, une diversification de programmes avec des imbrications fonctionnelles à développer afin d'optimiser le foncier. De plus, le développement urbain qui s'est effectué au fil des années autour de sites industriels ne rend plus forcément compatibles certaines activités avec des fonctions résidentielles limitrophes. C'est pour cette raison qu'une marge de manœuvre doit pouvoir être laissée aux territoires pour déterminer les conditions et la programmation de ces restructurations.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'interprétation de l'OR 99 ci-dessus rappelée est exacte. Par ailleurs, le principe de compatibilité permet l'adaptation de l'OR au contexte local.

Les friches peuvent répondre à différents objectifs portés par le SDRIF-E en fonction de leur emplacement, de leur degré d'artificialisation ou de renaturation, de leur desserte, de leur environnement urbain et des besoins en logements, emplois, équipements, espaces verts, etc. Il revient au document d'urbanisme local d'en définir plus précisément l'usage. Le SDRIF-E fixe des orientations de niveau régional, il ne peut intégrer toutes les réalités territoriales.

Remarques sur la thématique de l'eau :

OR24 : nous ne comprenons pas bien ce qui est entendu par "*L'urbanisation doit favoriser la réouverture des rivières urbaines et les soustraire aux réseaux d'assainissement*".

Les réseaux d'assainissement ne peuvent être déconnectés des cours d'eau. Néanmoins un objectif de la limitation de l'impact des réseaux d'assainissement sur les cours d'eau est effectivement nécessaire. Une précision de cette disposition permettrait d'en améliorer la compréhension de l'objectif recherché.

OR25 : ce paragraphe inclue-t-il les objectifs de reconnexion des cours d'eau à leur nappe quand des déconnexions ont eu lieu ? (Plusieurs cas sur notre territoire se posent qui engendrent des problèmes d'inondation).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il s'agit des actuelles OR 23 et 24.

S'agissant de l'OR23, l'objectif est de remettre à l'air libre une eau plus "naturelle" (eau de source ou autres eaux souterraines), qui se retrouve aujourd'hui mélangée aux eaux usées dans les réseaux d'assainissement. Mais cette orientation n'implique pas que les réseaux d'assainissement pluviaux soient déconnectés d'un exutoire naturel, ni que plus largement les eaux usées traitées soient déconnectées d'un exutoire naturel.

S'agissant de l'OR24, elle ne comprend pas cette idée de reconnexion à la nappe phréatique.

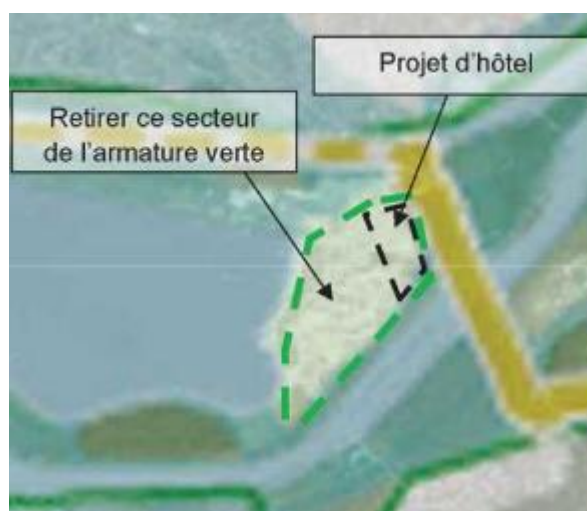
#### 9-1-4 Paris Vallée de la Marne

La communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne donne un avis défavorable au projet de SDRIF-E. Ses demandes portent sur :

#### Demandes de modifications du périmètre de sanctuarisation de l'armature verte et de ses modalités

Pour le secteur de Vaires-sur-Marne, les éléments graphiques et écrits du SDRIF-E portent à confusion. Le périmètre de sanctuarisation de l'armature verte est défini graphiquement par une couche verte entourée d'un trait vert foncé. Or, la zone de la base de loisirs apparaît comme une tâche blanche sans pourtour et l'aplat vert est inexistant ou très ténu. Les exceptions prévues à l'OR 2 et 18 mentionnent « les installations permettant d'accueillir du public à condition qu'elles n'engendrent pas d'artificialisation des sols »

Il est demandé que la Région confirme la possibilité de réaliser sur ce site un hôtel qui est programmé en entrée de la base de loisirs de Vaires, sur des terrains en « espaces ouverts artificialisés » au MOS 2021 et si ce n'est pas le cas, ajuste le périmètre de « sanctuarisation de l'armature verte ».



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Une évolution de la représentation cartographique des Iles de Loisirs est à l'étude.

L'OR n°2 définit les urbanisations permises à titre d'exception au sein du périmètre de sanctuarisation de l'armature verte et notamment celles permises aux OR n°13 et 18. Il est demandé que la rédaction du d/ (« les aires d'accueil des gens du voyage ») de l'OR n°13 soit modifiée en « les aires d'accueil et opérations d'aménagement de sédentarisation des gens du voyage ». En effet, un projet est en cours à Courtry et un autre en étude à Chelles.

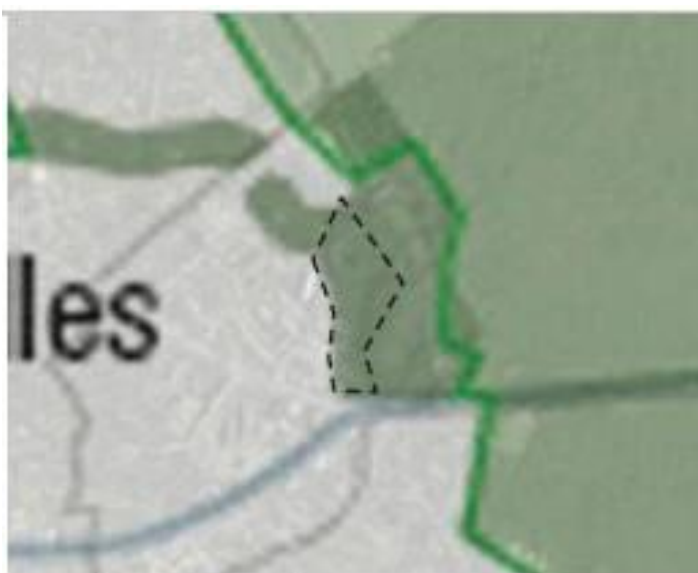
#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 13 vise des exceptions possibles au sein des espaces agricoles, au principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbain existant. Parmi ces exceptions figurent les aires d'accueil des gens du voyage. S'agissant de l'habitat permanent, il a vocation à s'implanter dans l'espace urbain existant ou dans le cadre d'un projet d'urbanisation respectant notamment le principe susmentionné, ainsi que les autres orientations réglementaires du chapitre 3 « Maîtriser les développements urbains ».

Dès lors, les opérations d'aménagement de sédentarisation des gens du voyage venant urbaniser des espaces agricoles sont envisageables si elles ne peuvent s'inscrire dans

l'espace urbain existant (OR 77), qu'elles s'inscrivent en continuité de l'espace urbanisé existant (OR 78) et que le territoire dispose de capacités d'urbanisation au titre du SDRIF-E. Par ailleurs, lors de l'enquête publique, d'autres acteurs que la communauté d'agglomération ont formulé des observations sur l'OR 13 et son exception relative aux aires d'accueil des gens du voyage. La région étudiera l'ensemble de ces observations.

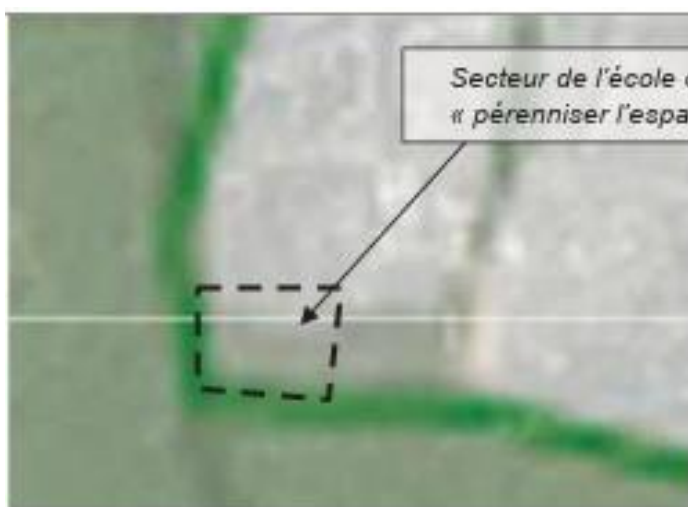
La CA Paris Vallée de La Marne approuve dans sa globalité l'enveloppe de « l'Armature Verte à sanctuariser » (OR n°2) mais a plusieurs réserves concernant Champs-sur-Marne, (secteur Gibraltar), Courtry et Croissy-Beaubourg (ZAC Paris Est et centre bourg), Noisiel (secteur Chocolaterie et EpaMarne), Roissy-en-Brie et Vaires-sur-Marne constituant autant de secteurs qu'elle souhaite voir soustraits de ce périmètre. En effet, ces secteurs permettent de développer du logement dans des communes en cours de rattrapage pour la production de logements sociaux (Courtry, Croissy-Beaubourg) et de développer de l'activité (Champs/Marne et Croissy-Beaubourg) à l'appui de deux pôles régionaux (Descartes, Paris Est, Vaires-sur-Marne). La modification de ces périmètres, très limitée, ne porte pas atteinte à la cohérence générale de l'« armature verte ». La CA porte également une demande de modification de la rédaction de l'OR 13.



Repérage de la zone à retirer de l'« espace vert et de loisirs à pérenniser » à Brou/Chantereine



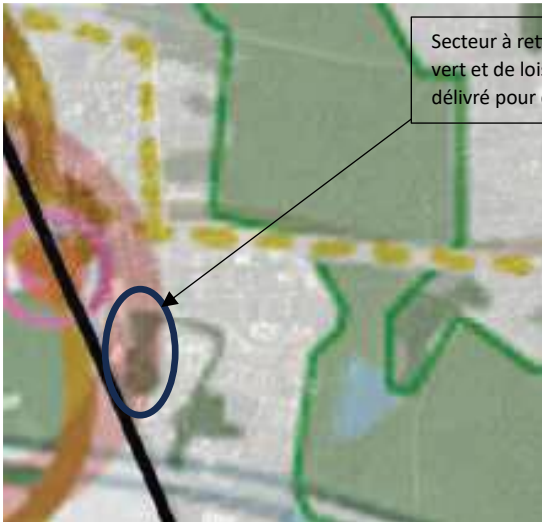
Repérage du site du Collège 800 et du projet d'entrée de ville sur fond MOS 2021



Secteur de l'école du Trésor à retirer de « pérenniser l'espace vert et de loisirs »

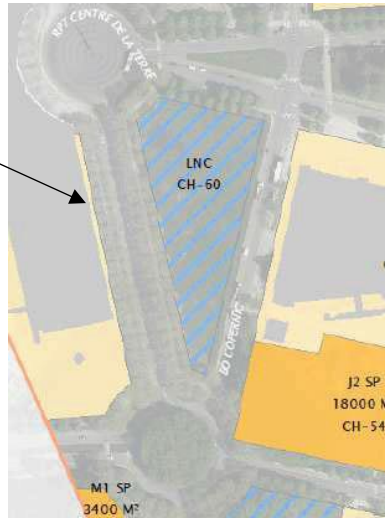


Repérage de la zone à retirer de l'aplat « espace vert ou bois à pérenniser » - Secteur des Totems – Noisiel



Secteur à retirer de la zone « espace vert et de loisirs à pérenniser » car PC délivré pour des bureaux et un hôtel

Extrait d'ortho photo de Noisiel



Champs-sur-Marne - Repérage de la zone à retirer de l'« espace vert et de loisirs à pérenniser

Champs-sur-Marne – ZAC Haute Maison lot H



Repérage de la zone à retirer de l'« espace vert et de loisirs à pérenniser » et « bois, forêt » à Torcy



Plan de la ZAC des Coteaux à Torcy



Repérage de zones à retirer de l'« espace vert et de loisirs à pérenniser » et « bois, forêt » à Torcy



Plan du projet de plaine agricole de Torcy



A Champs-sur-Marne, une trame « Préserver le bois la forêt et les autres espaces naturels » ou « pérenniser l'espace vert et de loisirs » couvre un secteur de la ZAC Hauts de Nesles avec un permis de construire déjà délivré.

A Noisiel, une part de l'école du Trésor est impactée par la trame « Préserver le bois la forêt et les autres espaces naturels » ou « pérenniser l'espace vert et de loisirs ». Il est demandé que cette trame soit retirée sur la partie repérée ci-dessus. Le stade voisin pouvant être couvert par la trame « pérenniser l'espace vert et de loisirs ».

Une trame d'espace vert et de loisirs apparaît également sur le secteur des coteaux de Torcy où la ZAC des Coteaux de la Marne, développée avec l'EPA Marne, est en cours de réalisation (logements livrés ou PC en cours de délivrance). Le camping de Torcy, qui occupait ce site, a été fermé avant 2010 : ce figuré « d'espace vert et de loisir » n'est donc pas adapté à la nature et à l'usage du site. De même, ce site, en 2024, ne comprendra plus de « bois », il est demandé de supprimer également ce figuré sur le secteur de la ZAC des Coteaux.

Des trames de nature distinctes (« espace agricole », « espace de bois forêt et autres ») apparaissent sur le secteur du projet de « plaine agricole de Torcy ». Il s'agit pourtant partout de zones agricoles anciennes retournées à la friche. Suivant les OR 2, 13 et 18, les usages agricoles ne sont pas partout possibles. Le projet de Parc Agricole développé par la commune de Torcy et de Saint-Thibault des Vignes comprend des zones d'agriculture et des zones naturelles préservées.

Les zones définies par le SDRIF-E seront donc amenées à être précisées localement en fonction des enjeux écologiques et du projet retenu de manière à ne pas remettre en cause sa réalisation.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E pourra reprendre l'essentiel de ces demandes d'ajustement, qui semblent mieux correspondre à la réalité du terrain.

#### Demandes de modification de trames vertes

Une trame verte reliant deux réservoirs de biodiversité sur la commune de Roissy-en-Brie est repérée au SDRIF-E arrêté. Même s'il s'agit d'un tracé de principe à adapter localement, il semble que cette trame traverse un contexte urbain trop contraint (zone d'activité des 50 Arpents, grands entrepôts...) qui ne permet pas sa mise en œuvre à une échelle fine. Aussi, il est demandé que ce tracé soit décalé



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce nouveau tracé doit être examiné plus attentivement, notamment au regard du franchissement de la voie ferrée qui semble difficile.

Le parc de Noisiel et le Bois de la Grange sont reliés par l'Allée des Bois, piétonne et végétalisée, en desservant la gare RER et le quartier du Lizard. Cette continuité permet le développement des mobilités actives et sa végétation participe à la qualité du cadre de vie. Ainsi, elle pourrait être renseignée dans le SDRIF-E comme liaison à renforcer.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Pour faire suite à la demande de la communauté d'agglomération, la Région rajoutera la liaison verte proposée, qui s'avère pertinente.

Dans l'application de l'OR n°28, il est demandé que soit apprécié le contexte global de chaque commune et que les espaces sportifs soient intégrés au décompte. En effet, l'enjeu au niveau de nos territoires est d'amplifier les usages et de faciliter l'accès au public d'aires végétalisées (accès au public de jardins de grandes copropriétés, accès aux cours d'école sur le modèle Oasis etc.) dans le cadre de l'OR n°36.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme précisé p. 7 des OR, le rapport de compatibilité qui lie le SDRIF-E et les documents d'urbanisme locaux permet une marge d'adaptation de l'application des OR au contexte local. Il n'est donc pas nécessaire de mentionner pour chaque OR "que soit apprécié le contexte global de chaque commune".

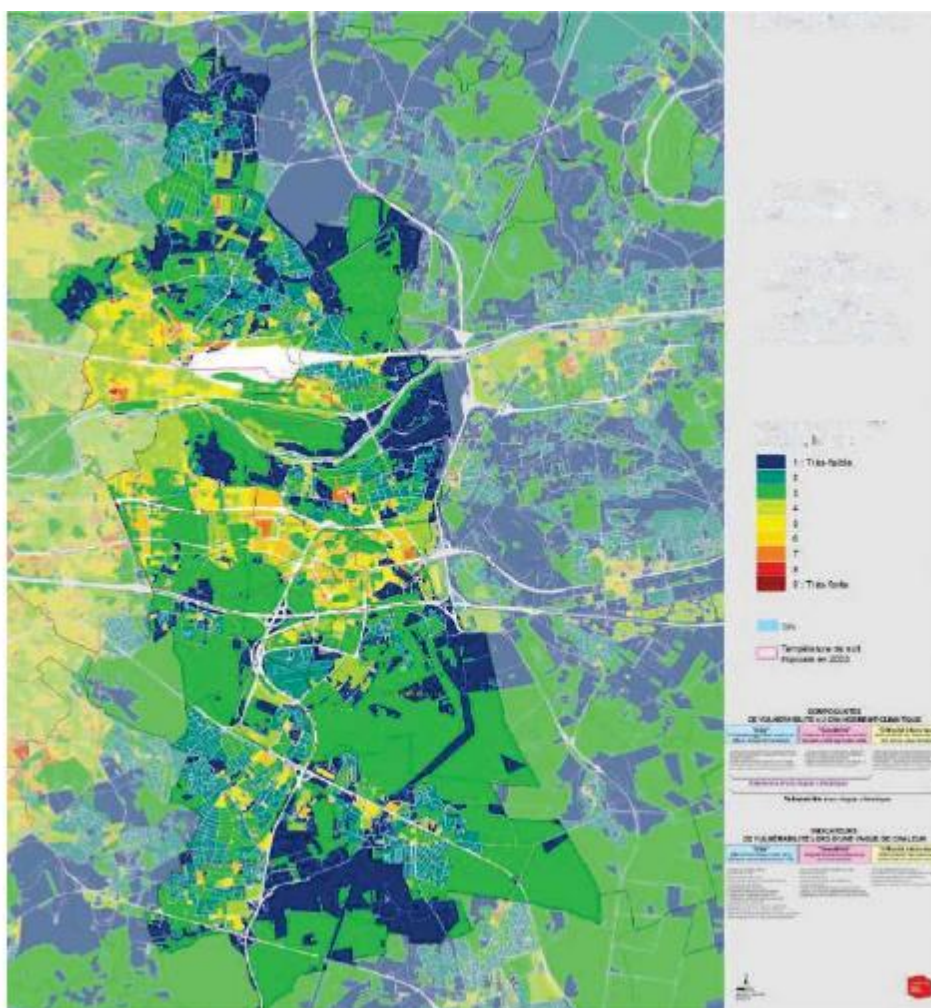
L'OR 28 vise à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du ZAN et d'impératif d'adaptation des villes aux effets du dérèglement climatique, il s'agit de fixer des mesures favorisant l'augmentation de la part de la pleine terre, la renaturation et la végétalisation des villes et l'amélioration des cadres de vie.

Il n'est pas pertinent d'intégrer systématiquement les espaces sportifs dans les espaces verts accessibles au public. Certains d'entre eux peuvent être très imperméabilisés et répondre à d'autres enjeux.

Une évolution de cette OR sera étudiée en fonction des avis des personnes publiques associées et des observations exprimées durant l'enquête publique.

La CA Paris Vallée de la Marne est encore assez peu impactée par l'îlot de chaleur urbain et bénéficie d'un environnement qui offre de grandes zones plus fraîches (forêts, vallées...). Elle considère que cet environnement est un atout qui s'inscrit dans le cadre de l'OR°36. Elle demande que le SDRIF-E soit modifié sur les aspects suivants :

- Que les espaces verts et de loisirs de Brou-sur-Chantereine et Torcy soit limités en surface suivant les plans fournis,
- Que la rédaction de l'OR n°26 soit reprise pour que soit rendu possible, au sein des espaces verts de loisirs, la création d'équipements publics et scolaires
- Que l'application de l'OR n°28 relativement à la proportion d'espace verts et de nature au sein des espaces urbanisés soit appréciée suivant la situation de la commune



Carte de la vulnérabilité à la chaleur urbaine sur le territoire de la CA Paris Vallée de la Marne (IPR)

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Une évolution de l'OR 26 sera étudiée en fonction des observations exprimées.

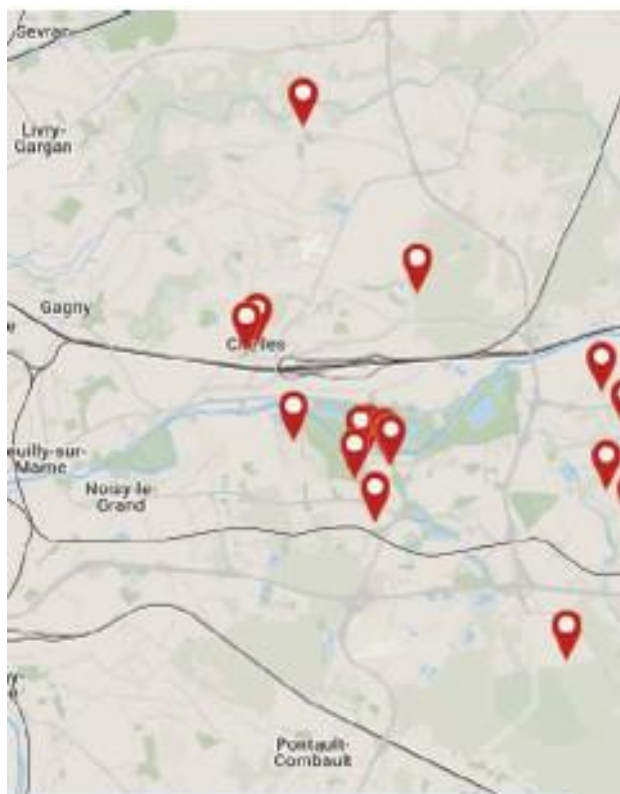
L'OR 28 vise quant à elle à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un

espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Il s'agit dans un contexte de densification inhérente à l'atteinte du ZAN et d'impératif d'adaptation des villes aux effets du dérèglement climatique, de fixer des mesures favorisant l'augmentation de la part de la pleine terre, la renaturation/végétalisation et l'amélioration des cadres de vie. Une évolution de cette OR 28 sera étudiée en fonction des observations exprimées.

Le SDRIF-E s'impose dans un rapport de compatibilité permettant d'apprécier l'application de ses orientations en fonction de la situation locale.

Le territoire de la CA Paris Vallée de la Marne comporte plusieurs monuments inscrits ou classés pour leur intérêt patrimonial. Il comprend également des ensembles urbains complets comme la cité ouvrière

Menier à Noisiel. Ces édifices ou ces ensembles engendrent des périmètres de protection des abords où les évolutions en termes de paysage et de densité sont limitées. Dans ce cadre, et dans celui de l'OR 76 visant à « prendre en compte les caractéristiques paysagères, les éléments patrimoniaux (...) », les évolutions en termes de densité sont limitées dans plusieurs secteurs de notre territoire.



*Cloître de l'abbaye de Chelles*



*Moulin Saunier et usine Menier à Noisiel*



*Château de Champs à Champs-sur-Marne*



*Château de Brou à Brou-sur-Chantereine*

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le guide de lecture des OR mentionne p. 8 que : [Les orientations réglementaires] ne font pas obstacle à la prise en compte par les documents d'urbanisme locaux des servitudes d'urbanisme et des servitudes d'utilité publique, notamment celles concernant la prévention des risques naturels et technologiques et la protection du patrimoine (monuments historiques, sites naturels inscrits et classés, patrimoine architectural, etc.) et les plans d'exposition au bruit des aérodromes.

L'OR 57 relative aux objectifs de la densité résidentielle rappelle que : "La définition des objectifs d'accroissement de la densité résidentielle à l'échelle des documents d'urbanisme locaux et la territorialisation de l'offre de logements tiennent compte, le cas échéant, des servitudes d'urbanisme - dont les plans d'exposition au bruit des aérodromes - et des servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols."

#### **Sensibilité Argile et risque RGA.**

La CA Paris Vallée de la Marne porte à l'attention de la Région que 99,8% de sa zone urbaine est soumise au risque RGA moyen à fort, pour lequel, au titre de l'OR n°35, il faut encadrer les aménagements. La CA Paris Vallée de la Marne considère que pour limiter les risques pour les populations et les constructions exposées, il est indispensable de limiter la construction de nouveaux logements sur son territoire. En outre, cette caractéristique du territoire augmente les coûts de construction ne permettant pas de répondre à l'objectif de 2/3 de logements abordables.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Communauté d'agglomération demande deux dérogations aux règles du SDRIF-E : d'une part, celle de ne pas respecter les objectifs de construction de logements, d'autre part celle de ne pas produire la part de logements abordables prévue par le SDRIF-E. Compte tenu de la situation du logement en Île-de-France, il ne saurait être question d'envisager des dérogations.

Le risque RGA, présent sur une grande partie du territoire francilien ne peut cependant être invoqué pour cela. En effet, comme cela est opportunément mis en avant, la quasi-totalité du territoire urbanisé de la région Ile-de-France est concernée par ce risque RGA. A cet égard, le territoire de Paris Vallée de la Marne ne présente pas de spécificités par rapport au reste de la région.

L'adaptation des formes urbaines doit permettre de répondre aux besoins en matière de construction de logements dans un contexte de risque RGA. La communauté d'agglomération pourra s'appuyer sur des guides de bonnes pratiques pour construire en tenant compte du risque RGA, notamment celui de la Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages (DHUP) publié en novembre 2021 évoquant entre autres la nouvelle réglementation (art. 68 de la loi ELAN et ses trois arrêtés d'application).

#### **Secteurs inondables par débordement.**

La CA Paris Vallée de la Marne porte à l'attention de la Région que 580 ha du territoire sont soumis au risque inondations par débordement. Le SDRIF-E limite le développement du logement dans les zones d'aléas forts et très fort (OR n°32) mais engendre de manière officieuse, par ses autres règles, la hausse de la population exposée en zone d'aléa faible (comme les centre-gare de Chelles et de Vaires/Marne).

Ainsi, il oblige néanmoins les collectivités locales (OR n°31), à amplifier les mesures de gestion de crise au risque de la sécurité des personnes.

La CA Paris Vallée de la Marne considère que les objectifs de production de logement du SDRIF E doivent être largement minorés pour son territoire en fonction de cette contrainte et malgré les polarités des centres-villes concernés (Chelles, Vaires etc..).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme pour les risques RGA, le risque inondation est présent très largement dans tout le territoire francilien. Il faut donc veiller à ce que les documents d'urbanisme prennent en compte ce risque afin, effectivement de ne pas augmenter sensiblement les populations et les équipements publics menacés.

Cela ne signifie évidemment pas arrêter de construire, et particulièrement du logement, pour les territoires concernés. Il s'agit tout simplement de mieux répartir le logement en prenant en compte ce risque.

Il convient notamment de réfléchir à des modalités de construction qui permettent d'anticiper au mieux les épisodes de crue.

L'OR n°34 du SDRIF-E incite à la désimperméabilisation et à l'infiltration sur site des eaux pluviales. Cependant, vu la nature du sol sur notre territoire, l'infiltration sur site est très souvent défavorable et pourrait amplifier le risque RGA. En outre, cette nature du sol engendre, naturellement le ruissellement

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme rappelé plus haut, la quasi-totalité du territoire urbanisé de la région Ile-de-France est concernée par le risque retrait-gonflement des argiles. Le territoire de Paris Vallée de la Marne ne présente ainsi pas de spécificités en termes de risque RGA par rapport au reste de la région.

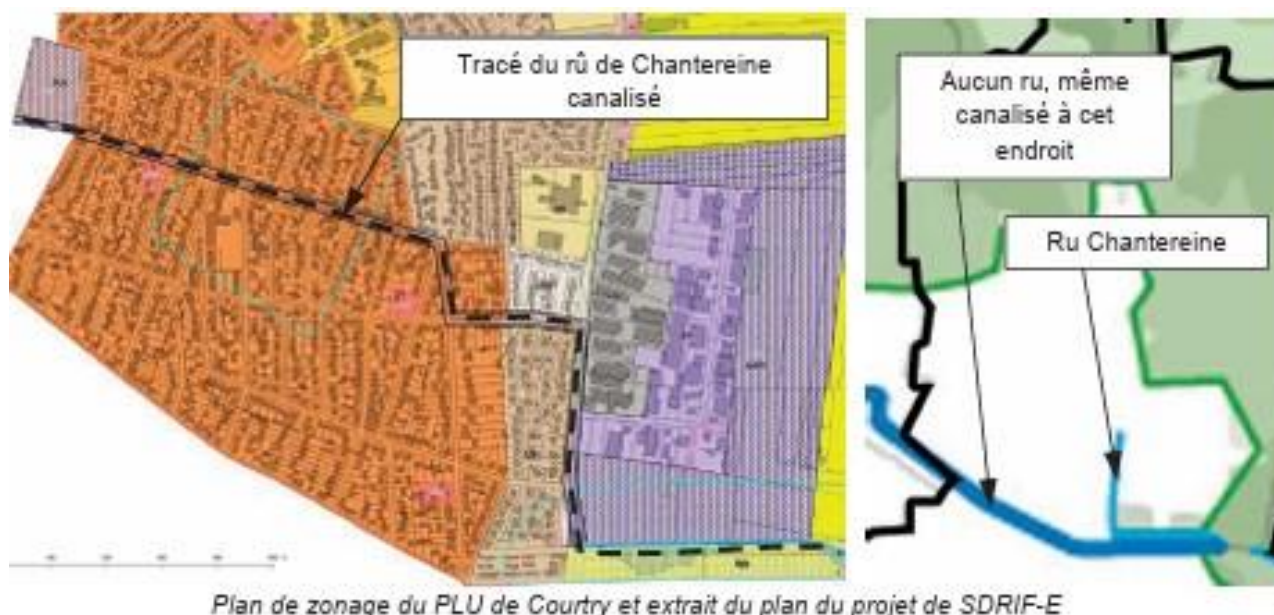
Il appartient au document d'urbanisme de déterminer les sites pertinents pour des actions de désimperméabilisation, en tenant compte notamment du risque RGA pour les constructions.

Il est par ailleurs possible de concilier gestion du risque RGA et gestion des eaux pluviales par des aménagements appropriés. S'il convient de limiter les apports d'eaux pluviales et de ruissellement à proximité immédiate des constructions, il est tout à fait possible d'évacuer l'eau de pluie récupérée plus loin sur le terrain d'implantation, dont il est recommandé qu'il reste en pleine terre, ou de réutiliser cette eau de pluie en la recueillant dans des récupérateurs.

Des guides de bonnes pratiques existent pour une meilleure prise en compte du risque RGA dans les constructions, notamment le guide ministériel « Construire en terrain argileux - La réglementation et les bonnes pratiques », paru en 2021 et accessible en ligne.

#### **Ru de Chantereine**

Un des tracés de cours d'eau représentés sur la carte du SDRIF-E sur la commune de Courtry ne concerne en réalité aucun ru connu. Il est donc demandé la suppression de ce tracé.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

#### Ruisseaux sur le Val Maubuée.

A Champs-sur-Marne, la réouverture du Rû est difficilement réalisable à cet endroit en raison de l'existence d'un centre commercial avec l'hypermarché Carrefour.

Le ru de Maubuée se jette dans la Marne au niveau de la limite communale entre Noisiel et Torcy. Une partie du tronçon, busée, n'a pas été reportée sur la carte sous la légende « Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau. Il est demandé que ce tracé soit prolongé jusqu'à la Marne



Champs-sur-Marne – rû à renaturer



Noisiel – ru de Maubuée

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

#### **Ruisseau du Morbras.**

La CA Paris Vallée de la Marne prend bien note de la volonté de la Région de favoriser l'infiltration, l'évapotranspiration et la rétention d'eau à la source, formalisée par les OR n° 34 et 40 à 42. Cependant, le territoire de la CA Paris Vallée de la Marne est majoritairement composé de terrains peu perméables et où le risque d'inondation par ruissellement (en plus de dispositifs anthropiques) est important. Cette contrainte pèse aussi sur le territoire et sur sa possibilité à accueillir de nouvelles constructions que ce soit pour un usage d'habitat ou d'activités

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

C'est précisément la prévention contre le risque d'inondation par ruissellement qui motive les mesures évoquées (favoriser l'infiltration, l'évapotranspiration, limitation de l'imperméabilisation, etc.) dans les OR 34, et 40 à 42. Elles sont donc appropriées au territoire.

Il appartient ainsi au document d'urbanisme de définir les règles permettant de prévenir ce risque.

Par ailleurs, les nouvelles constructions d'habitation sont attendues principalement dans le tissu urbain existant (voir OR 57)..

#### **Ruisseau non identifié – secteur des 50 Arpents à Roissy-en-Brie.**

Le SDRIF-E arrêté comporte des tracés relatifs à « favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau » sur le secteur des 50 Arpents. Cependant, les tronçons cartographiés ne correspondent à aucun des cours d'eaux, même anciens, identifiés dans le SAGE Marne

Confluence (disposition 441 du PAGD : « inscrire le tracé des anciens rus dans les documents d'urbanisme »). En outre, les études récentes relatives au ruisseau du Morbras et à ses affluents ne mentionnent aucun affluent dans ce secteur. En conséquence, il est demandé que les deux tracés bleus soient retirés de la carte du SDRIF-E.





### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

#### **Assainissement**

L'OR n°37 mentionne que les documents d'urbanisme tiennent compte, pour les perspectives de développement urbain et de densification, des capacités de traitement en aval. La CA Paris Vallée de la Marne mentionne que son territoire sud (Pontault-Combault et Roissy-en-Brie) est dépendant des capacités de traitement et d'épuration de Valenton. Les demandes pour augmenter le débit maximal admissible défini en 1994 ont toujours été refusées par le CD 94 alors que la population a augmenté de + 20% sur les communes raccordées. Cette situation constitue une limite, comme définie dans l'OR n°37, pour répondre aux objectifs de production de logements du SDRIF-E sur ces deux communes.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération ne peut, à nouveau, invoquer des circonstances particulières, cette fois-ci au regard des besoins en matière d'assainissement, pour ne pas répondre aux orientations du SDRIF-E en matière de construction de logements.

#### **Nuisances sonores**

La CA Paris Vallée de la Marne prend bien note des OR n° 136 et 137 qui visent à réduire les populations impactées par les pollutions et nuisances. Elle précise que près de 10 % de sa population est déjà exposée à des nuisances liées à des infrastructures d'importance nationale et régionale, ferrées et routières. Les secteurs impactés ou sensibles relativement à ces nuisances sont généralement ceux qui ont vocation à être intensifiés dans une logique de proximité de gares. Ainsi, avec l'application de ces OR, elle considère que les objectifs de production de logements ne sont pas raisonnables et de nature à créer un environnement dégradé pour les populations concernées.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La situation du territoire de la communauté d'agglomération est similaire à celle de tous les territoires péri-métropolitains. Le haut niveau d'équipements en matière d'infrastructures de transport est, au contraire, un argument en faveur de l'intensification de l'offre de logements.

Cette intensification peut se faire en portant l'effort de production de logements sur les quartiers les moins denses, mais également en veillant au mieux à l'intégration des infrastructures de transport dans le tissu urbain.

#### **Nuisances sonores – précisions relatives aux aérodrômes.**

La CA Paris Vallée de la Marne prend bien note de l'OR n° 146 qui vise à réduire les nuisances et les pollutions induites par l'activité aéroportuaire relativement aux riverains ainsi que de l'OR n°147 qui vise à maîtriser la construction de logements et l'augmentation de population dans les zones soumises aux nuisances définies par les PEB.

Pour rappel, ces dispositions ont un impact direct sur les communes de Croissy-Beaubourg, d'Emerainville et de Lognes et notamment sur leur possibilité de s'inscrire dans l'objectif d'une croissance de + 13 ou + 17 % du nombre de logements à l'horizon 2040. La production de logement imposée par le SDRIF-E serait à reporter sur les autres communes et, si tel était le cas, rendrait cette obligation impossible à réaliser.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le guide de lecture des OR mentionne p. 8 que : [Les orientations réglementaires] ne font pas obstacle à la prise en compte par les documents d'urbanisme locaux des servitudes d'urbanisme et des servitudes d'utilité publique, notamment celles concernant la prévention des risques naturels et technologiques et la protection du patrimoine (monuments historiques, sites naturels inscrits et classés, patrimoine architectural, etc.) et les plans d'exposition au bruit des aérodromes.

L'OR 57 relative aux objectifs de la densité résidentielle rappelle que : "La définition des objectifs d'accroissement de la densité résidentielle à l'échelle des documents d'urbanisme locaux et la territorialisation de l'offre de logements tiennent compte, le cas échéant, des servitudes d'urbanisme - dont les plans d'exposition au bruit des aérodromes - et des servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols."

La carte ci-dessous, croisant les enjeux de qualité de l'air et sonore, illustre à la fois les secteurs de nuisances où l'aménagement urbain doit être absolument réfléchi au regard des contraintes bruit et qualité de l'air qui ont un fort impact sur la santé et le bien-être des populations, mais aussi, les zones pouvant apparaître comme contradictoires au regard des objectifs d'accueil de nouvelles populations dans ces secteurs vis-à-vis de l'OR 70 visant à limiter les inégalités socio-environnementales de santé.

Cette carte montre ainsi le fort impact sur des zones déjà urbanisées, qui sont par l'application du SDRIF-E, les seules à pouvoir accueillir de nouvelles populations. Ce croisement des contraintes engendre la CA Paris Vallée de la Marne à s'opposer à la construction de nouveaux logements à l'échelle imposée par le SDRIF-E.

### **Carte croisant les enjeux de qualité de l'air et sonore sur le territoire de Paris - Vallée de la Marne**



- Zone de cumuls de nuisances et à forts enjeux du point de vue socio-environnemental, en contradiction forte avec un objectif d'accueil de nouvelles populations.
- Zone mono-nuisance et à enjeux moyens du point de vue socio-environnemental où l'accueil de nouvelles populations est discutable selon la teneur de la nuisance.
- Zone qualitative d'un point de vue socio-environnemental et sans nuisance majeure, à préserver de nouvelles sources d'expositions.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La même réponse peut être faite à nouveau à la communauté d'agglomération : il est possible d'atteindre les objectifs de construction de logements en prenant en compte la qualité de vie de la population. Dans l'élaboration du SDRIF-E, la Région a placé la qualité des cadres de vie des Franciliens au cœur de ses préoccupations.

#### **Développement économique**

La CA Paris Vallée de la Marne s'inscrit dans l'objectif de la Région Ile-de-France de rééquilibrage Emplois et Habitants (OR 57). Dans ce cadre, elle approuve la volonté de la Région de sanctuariser ou de maintenir les zones d'activités (OR 100 et 101). Cependant, les outils de planification n'ont jamais réussi seuls à rééquilibrer emplois et actifs. La CA Paris Vallée de la Marne indique qu'il lui semble difficile d'augmenter notablement l'offre d'emplois sur son territoire en proportion de la hausse de population. C'est la raison pour laquelle, dans une logique de proximité domicile-travail, elle souhaite que la hausse de population sur son territoire soit modérée et que ses projets de zone d'activités (Gibraltar, Frette) ne soient pas fragilisés par le SDRIF-E

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La répartition de l'effort de construction de logements, en vue de produire les 70 000 nouveaux logements par an prévus par la loi Grand Paris, est un objectif pleinement porté par la Région, notamment du fait de l'aggravation de la crise du logement en Île-de-France. Les territoires les mieux dotés en offre de transports en commun ont notamment un rôle majeur à jouer dans le développement de l'offre de logements. Les objectifs de construction de logements sont déclinés par territoire au sein du SRHH et de la TOL fixée par l'Etat.

Le SDRIF-E vise à ne pas opposer les objectifs de création de logements et ceux de création d'activités et donc d'emplois. Il promeut un modèle polycentrique, visant à renforcer les polarités du territoire francilien en rapprochant logements, services et emplois. Les capacités d'extension dévolues à chaque territoire permettent de concilier ce développement harmonieux.

La Région propose un cadre ambitieux et pragmatique. Elle ne contraint pas à construire mais elle veille aussi à ne pas bloquer les projets nécessaires pour accueillir de nouveaux habitants et de nouvelles activités économiques.

La CA Paris Vallée de la Marne développe actuellement une stratégie pour renouveler et adapter progressivement ses zones d'activités. Cet enjeu se place dans un cadre contraint. La vacance des locaux est faible, et les orientations « ZAN » amplifient la tension foncière. Les orientations environnementales du SDRIF-E (part de pleine terre) et le contexte spécifique de notre territoire (zones inondables etc.) rendent d'autant plus complexe la densification en emploi de ces zones d'activités.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La densification des zones d'activités économiques existantes est une des conditions de la réussite de l'objectif ZAN en maintenant le développement des territoires. Toutefois, le SDRIF-E vise également une meilleure prise en compte des risques, et notamment du risque d'inondation par débordement des cours d'eau. Le rapport de compatibilité du SDRIF-E envers les documents de planification locaux laisse la marge de manœuvre nécessaire aux territoires en fonction des enjeux locaux, et notamment de la présence d'un PPRI.

## Champs-sur-Marne – Secteur Gibraltar

La CA Paris Vallée de la Marne avait demandé dans sa contribution de mai 2023 que le périmètre de sanctuarisation de l'armature verte soit réduit. La CA Paris Vallée de la Marne demande que cette demande justifiée, qui n'a pas été intégrée à ce jour au SDRIF-E arrêté, soit intégrée dans la version du SDRIF-E approuvée

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E porte l'enjeu de préservation des espaces naturels de la ceinture verte, et en particulier de ceux les plus proches du cœur d'agglomération. Il est difficile de répondre favorablement à l'ensemble des demandes de la communauté d'agglomération de réduction de l'armature verte à sanctuariser, au risque de dénaturer l'ensemble du Schéma Régional.

## Lognes

La CA Paris Vallée de la Marne demande que cette demie pastille, qui n'a pas été, à ce jour, intégrée au SDRIF-E arrêté, soit intégrée dans la version du SDRIF-E approuvée.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Lognes. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

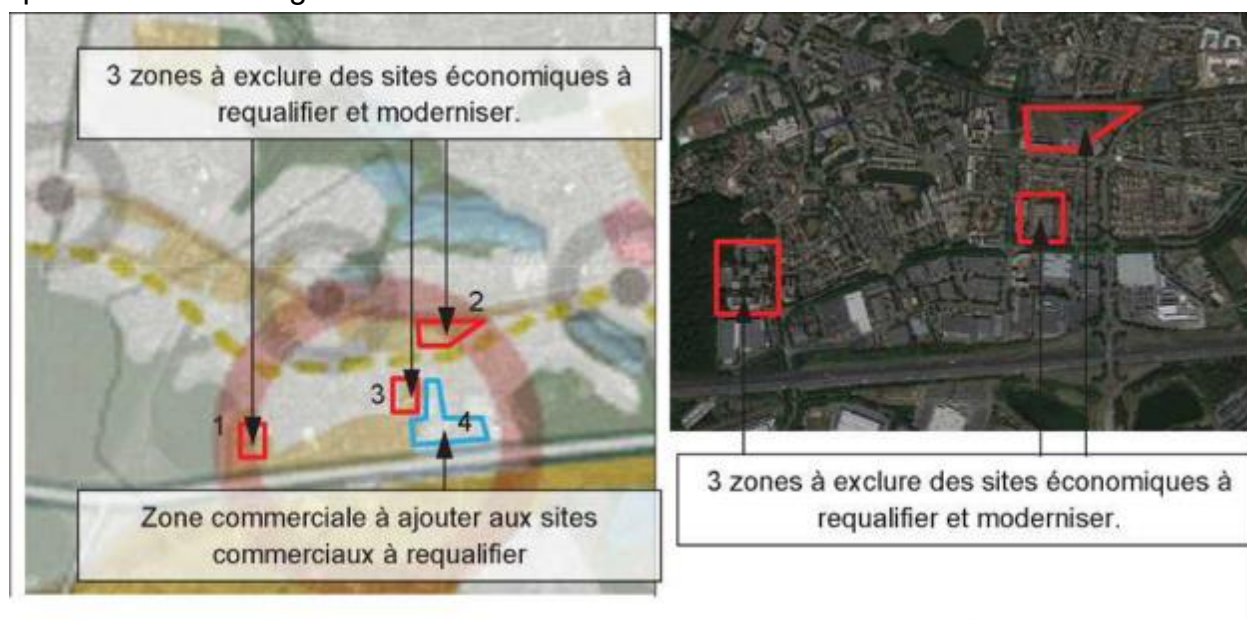
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Sur le reste de la commune de Lognes, diverses modifications relatives aux périmètres ou au classement de zones d'activités sont demandées au cas où elles ne puissent pas seulement être appréciées dans le cadre d'une mise en compatibilité cartographique, eu égard à l'échelle de planification du SDRIF-E.

1. Secteur dit du Bois de Lognes : éventuelle mutation vers de la mixité à moyen ou long terme,
2. Secteur Gabriel/Chopin : usage en activité qui semble plus fragile.

3. Secteur sud Segrais : mutation engagée vers des usages mixtes
4. Secteur Valorée : préserver la vocation commerciale tout en permettant des opérations mixtes logement avec commerces et services à rdc.



Secteurs économiques sur Lognes : évolutions probables

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région corrigera effectivement les oublis éventuels comme la zone commerciale indiquée. En revanche, la Région envisage de maintenir l’affichage des sites économiques, compte-tenu des enjeux régionaux productifs. L’OR 101 liée à ces sites est suffisamment souple pour permettre au document d’urbanisme local de faire évoluer en partie ces fonciers.

#### **Secteur de la Frette à Roissy-en-Brie**

Un secteur de développement économique est en projet sur le secteur AUxb de « La Frette », en entrée de ville Sud.

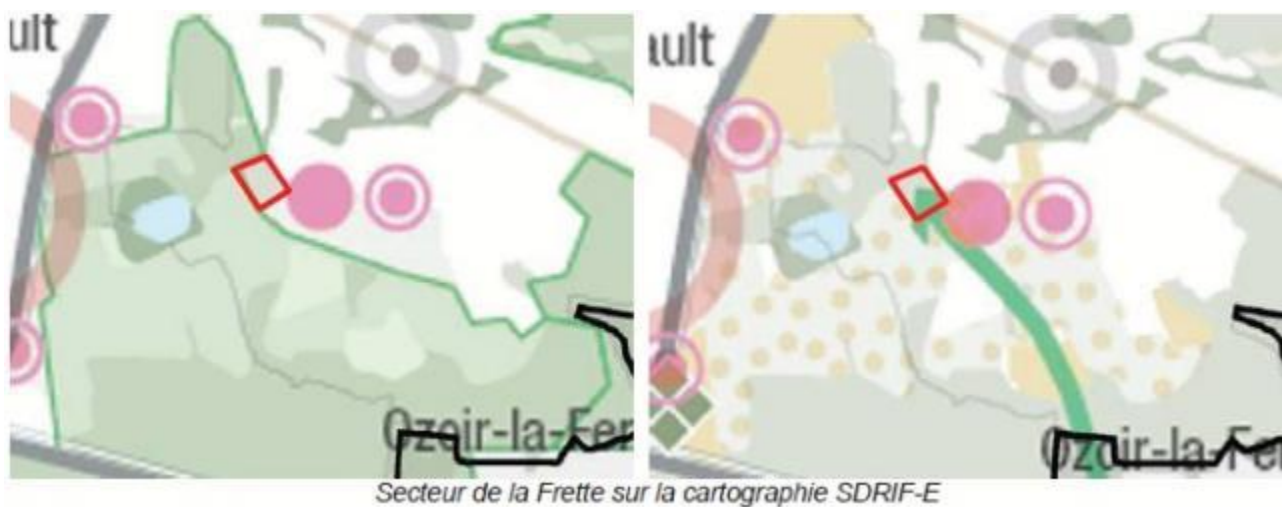
Ce projet privé vise à aménager un parc d’activités destiné aux artisans et petites entreprises pour environ 10.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et accueillir environ 300 emplois.

Ce projet participera au développement du tissu économique de la commune et des emplois de proximité et complétera le projet à dominante logement prévu sur le secteur « Plein Sud ».

L’aménagement de ce secteur engagera la consommation d’espaces NAF à hauteur de 3,5 ha.



La commune de Roissy-en-Brie avait demandé dans sa contribution de mai 2023 que le périmètre de sanctuarisation de l'armature verte soit recalé pour permettre ce projet, ce qui a été fait. En revanche, ce secteur apparaît en « préserver l'espace agricole ». La CA Paris Vallée de la Marne demande que dans la version SDRIF-E arrêté, ce secteur ne soit plus en zone de préservation de l'espace agricole et que la liaison agricole et forestière contourne ce secteur.



Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Le fond de plan correspond à l'état des terrains en 2021, tel que mesuré par le MOS. Dans le cas présent, les terrains concernés avaient bien un usage agricole en 2021. Cet aplat agricole n'empêche pas l'urbanisation, dès lors que la commune dispose de capacités d'urbanisation (pastille ou potentiel non cartographié). Le projet doit par ailleurs pouvoir prendre en compte l'enjeu de passage des engins agricoles.

Autres remarques relatives au territoire.

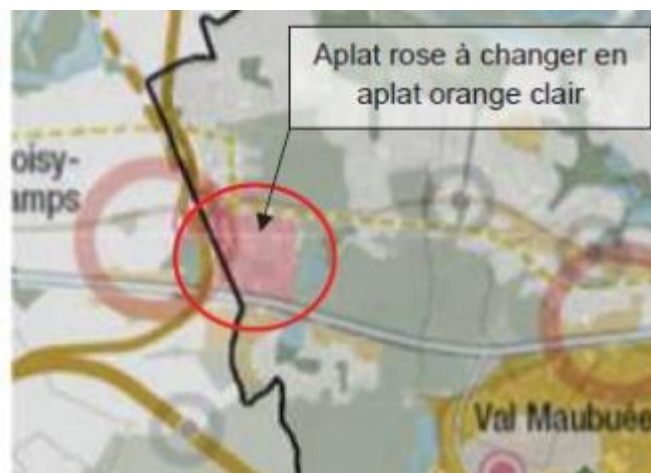
Classement de la Cité Descartes

Ce secteur apparaît avec l'aplat et l'orientation « requalifier le centre commercial » (OR n°110). Il s'agit manifestement d'une erreur de représentation puisque ce n'est pas un espace commercial. Il faut reprendre la colorimétrie initiale signalant les parcs d'activités

(OR 101) qui semble la plus adaptée pour répondre à la nature mixte du secteur (activités, recherche, université, logements étudiants...) même s'il a un intérêt régional et un statut de pôle d'excellence.



Représentation sur la version de travail du SDRIF-E en zone d'activité à requalifier/moderniser



Représentation sur le SDRIF-E arrêté en « rose » (OR 110) à modifier

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il s'agit bien d'une erreur. Elle sera corrigée

Classement du secteur Gosciny à Vaires-sur-Marne.

A Vaires-sur-Marne, un secteur sous aplat « Requalifier / moderniser le site économique existant » couvre une zone occupée par le collègue René Gosciny et les équipements de sport voisin. Il est demandé que ce secteur (en rouge) soit réintégré dans les zones « courantes » blanches. En outre, le secteur voisin est sous arrêté préfectoral qui limite la mutation vers un usage résidentiel. Il est donc demandé à l'inverse que la trame « Requalifier / moderniser le site économique existant » couvre ce secteur (en bleu).



Zone représentée sur le SDRIF-E arrêté en jaune (OR 101) et à classer en blanc (zone courante)



Orthophoto montrant le secteur considéré

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le collège semble effectivement à retirer de l'aplat orange, qui correspond aux zones d'activité économique à moderniser ou requalifier. En revanche ce zonage ne peut être

étendu au secteur voisin figuré en bleu, car le terrain ne supportait pas d'usage économique en 2021 (date de référence pour l'usage des terrains dans les cartes du SDRIF-E).

Déclinaison des « secteurs de développement industriel régional », zone d'activité de Lamirault et Jean Cocteau.

Le secteur Jean Cocteau à Pontault-Combault est pourvu d'une demie-pastille « rose » permettant une extension urbaine mixte. Vu l'emplacement de ce site aux abords d'axes de transports et des nuisances qui y sont liées, il est demandé que cette pastille soit transformée en demie-pastille « bordeaux » orientant l'aménagement de ce site vers un usage strictement productif.



SDRIF-E arrêté – Zoom secteur Pontault-Combault



Orthophoto du site

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le site semble effectivement adapté aux usages industriels et la demande de l'agglomération est pertinente. Le changement de nature de la pastille contribuera à soutenir l'ambition régionale de réindustrialisation, en réservant des fonciers à l'industrie.

Proposition d'évolution de l'OR n°84 :

« Le SDRIF-E localise des secteurs de développement productif d'intérêt régional stratégique (...). Les secteurs de développement productif d'intérêt régional sont identifiés sur les cartes (...) »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La formulation proposée n'apportant pas de précision particulière, il n'y a donc pas lieu de modifier la rédaction actuelle.

Support de service urbain ou d'économie circulaire sur PariEst

Le « service urbain ou d'économie circulaire » localisé sur la carte sur la ZAE PariEst ne renvoie pas à une activité identifiée comparativement aux autres figurant sur notre territoire (centre d'enfouissement de Villeparisis-Courtry, centrale électrique de Vaires-sur-Marne, secteur d'activité autour du recyclage à Pontault-Combault). Si l'aérodrome de Lognes est représenté, il serait utile de déplacer le symbole, sinon d'explicitier l'activité identifiée et qui n'est pas identifiée par notre intercommunalité.





*Si le symbole représente l'aérodrome, le déplacer au nord-ouest, sinon expliquer la nature du service urbain. En dernier recours, supprimer le symbole si aucun service n'est identifié ici par la Région IdF.*

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

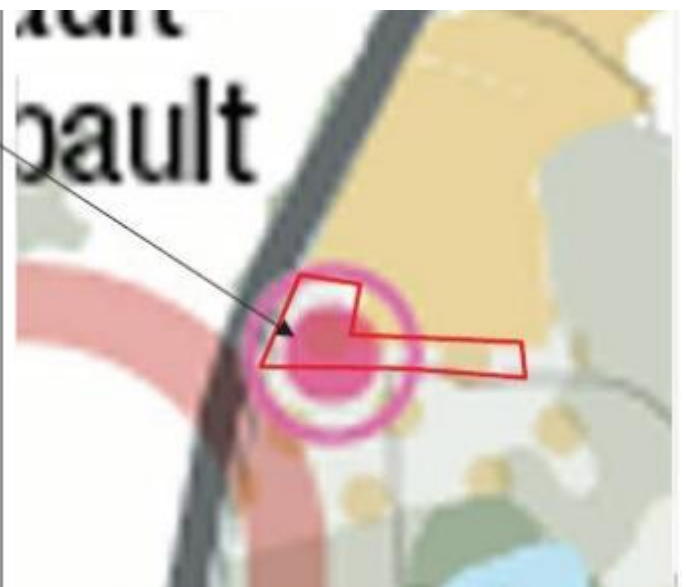
Le SDRIF-E identifie bien plusieurs sites relevant de services urbains dans ce secteur de la zone de Paris Est : concassage, centre de tri, déchèterie, traitement terre. Il n'y a donc pas lieu de modifier la cartographie

**Suppression de la trame « préservation des espaces agricoles ».**

Même si l'OR 12 précise que « les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacité d'urbanisation cartographiée ou non cartographiée prévues au SDRIF-E », il semble préférable de supprimer cette trame où les pastilles sont prévues. Il est donc demandé que cette trame soit retirée sur les deux emplacements suivants :



Secteur Lamirault (Croissy-Beaubourg)



Secteur Pontillaut (Pontault-Combault)

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La trame de fond dans les cartes du SDRIF-E rend compte de la réalité du terrain en 2021 (date de référence pour le SDRIF-E). Tous les terrains qui étaient agricoles en 2021 sont ainsi représentés sur la carte « développer l'indépendance productive régionale » avec le figuré à pois légendé « préserver l'espace agricole ». L'intitulé de cette légende n'empêche

pas les collectivités de développer des projets urbains sur ces espaces agricoles, dès lors qu'elles utilisent des capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E (des pastilles dans le cas présent). Cette possibilité est explicitée à l'OR 12.

### Prévention, réemploi et recyclage des déchets

Le territoire de la CA Paris Vallée de la Marne est rattaché à deux syndicats de collecte et de traitement des déchets : le SIETREM pour la partie Nord et Centre (10 communes) et le SIETOM pour la partie Sud (2 communes). Le territoire est pourvu de 5 déchetteries fixes.

Un effort notable est à produire sur le secteur nord avec un nouvel équipement à créer au moins. L'étude d'un nouveau site pourrait être menée dans le cadre du Schéma d'Accueil et de Service aux Entreprises (SASE) de la CA Paris Vallée de la Marne. Ceci permettrait de répondre aux OR n°52 et 53 du SDRIF-E.

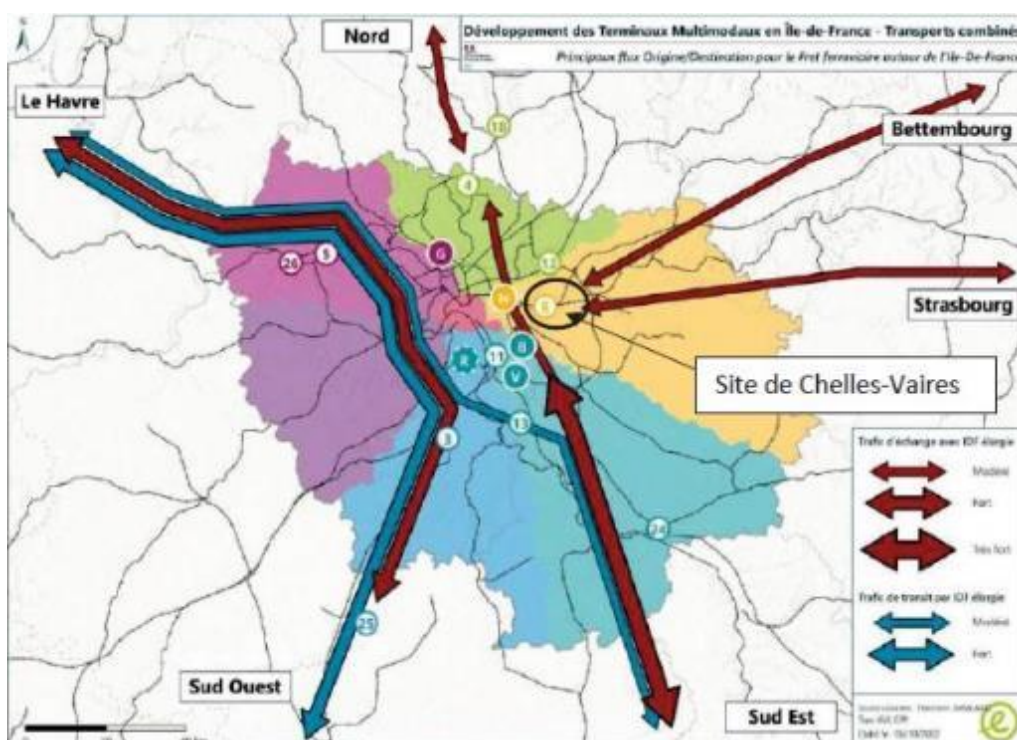
### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :

Cette demande ne relève pas du SDRIF-E.

Le secteur du Triage de Chelles-Vaires est identifié dans le SDRIF-E arrêté par deux symboles :

- Un grand losange vide relatif aux « plateformes portuaires, chantiers de transports combinés et les triages » répondant à l'OR 116 « créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site ».
- 3 petits losanges pleins relatifs aux « plateformes portuaires, chantiers de transports combinés et les triages » et répondant à l'OR 115 « maintenir le site multimodal ».

Il semble plus adapté de ne conserver, à l'échelle de ce site qu'un seul grand losange plein qui englobe tous les branchements existants (les cimenteries Lafarge et Calcia, les eaux de Chantereine, et l'entreprise TSO-NGE pour l'entretien du réseau ferré). En effet, le triage existe déjà et l'OR 115 (losanges pleins) précise « les sites multimodaux existants doivent être maintenus et leur emprise préservée pour ne pas obérer le développement plus durable à venir ».

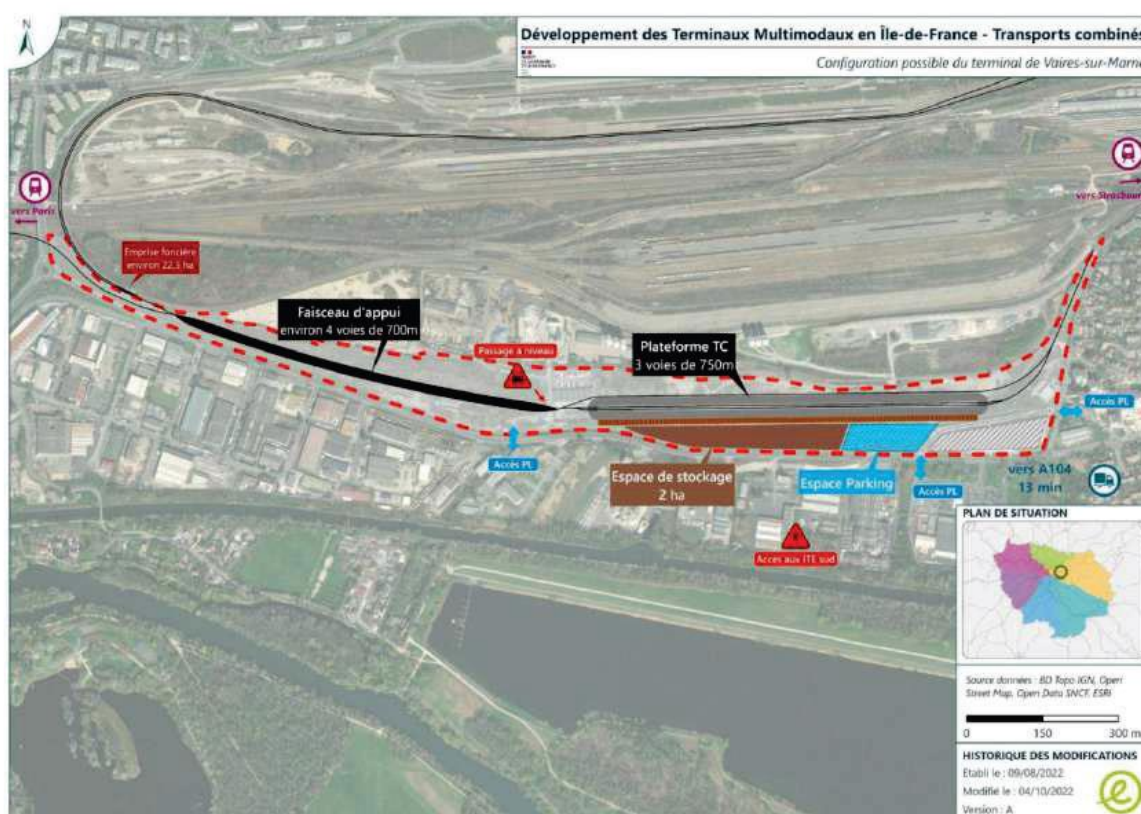


## Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Les pictogrammes répondent à une logique appliquée à l'ensemble des sites multimodaux à l'échelle de la Région : chaque site est repéré individuellement. Il appartiendra au document d'urbanisme local, dans le cadre du rapport de compatibilité avec le SDRIF-E, de faire le choix à son niveau d'une préservation individuelle de chaque site ou bien d'une approche plus globale.

La DRIEAT a présenté en janvier 2023 le projet d'un développement d'Installations de Transports Combinés (ITC) pouvant permettre un meilleur transfert au profit du fret ferroviaire. Le site Sud Triage, sur les territoires de Chelles et de Vaires, est identifié comme le site n°8 en relation avec le bassin Est (Bettembourg / Strasbourg).

Ce projet s'intègre dans l'orientation du SDRIF-E relatif aux pôles multimodaux et à leur localisation sur Chelles-Vaires. Cependant, ce projet va présenter des risques et nuisances importants. Le projet d'une ITC sur le site de Chelles-Vaires (et donc du site multimodal à renforcé identifié au SDRIF-E), s'il permet de limiter l'impact carbone global, va impliquer des nuisances locales et ne va pas générer une densité d'emploi local. Il va en outre amputer de près de 20ha la capacité de la CA Paris Vallée de la Marne pour développer de l'activité et donc de l'emploi. L'agglomération, les villes de Chelles et de Vaires-sur-Marne émettent en conséquence des réserves sur ce projet et notamment sur les nuisances environnementales locales qui y sont liées.



## Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Le développement des ITC est une nécessité pour décarboner le territoire francilien. Ces ITC vont particulièrement profiter aux habitants de la zone dense en diminuant fortement le transport routier et donc la pollution générée par les moteurs thermiques.

Les territoires métropolitains sont évidemment des secteurs stratégiques pour développer un réseau cohérent de ce type d'infrastructures. Il reviendra à l'Etat de veiller à la bonne intégration urbaine de ces projets, et notamment à limiter les nuisances pour les riverains. De son côté, la communauté d'agglomération devra veiller à faire porter les efforts d'intensification en matière de logements sur d'autres parties de son territoire.

### Ligne ferrée PariEst.

La voie ferrée reliant Pontault-Combault et PariEst est repérée sur les plans du SDRIF-E. Cette voie ferrée desservait initialement l'usine Menier à Noisiel mais seul le tronçon sud a été conservé lors de l'aménagement de la ville nouvelle. En outre, ces dernières années, le foncier support de cette voie ferrée a été cédé aux entreprises voisines pour leurs besoins d'extension. Ainsi, le raccordement ferré des lots d'activités n'est donc maintenant plus possible qu'au niveau d'Emerainville et au site multimodal. Il est donc demandé que le SDRIF-E supprime dans la cartographie la partie apparaissant en rouge sur les cartes-ci-dessous.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région a pris bonne note de cette demande, qui nécessite un temps d'expertise.

#### Transports et mobilité

Le territoire de la CA Paris Vallée de la Marne est particulièrement fracturé par des infrastructures d'intérêt national et régional. En conséquence, en cohérence avec l'OR n°133 du SDRIF-E, la CA Paris Vallée de la Marne demande l'inscription de deux franchissements :

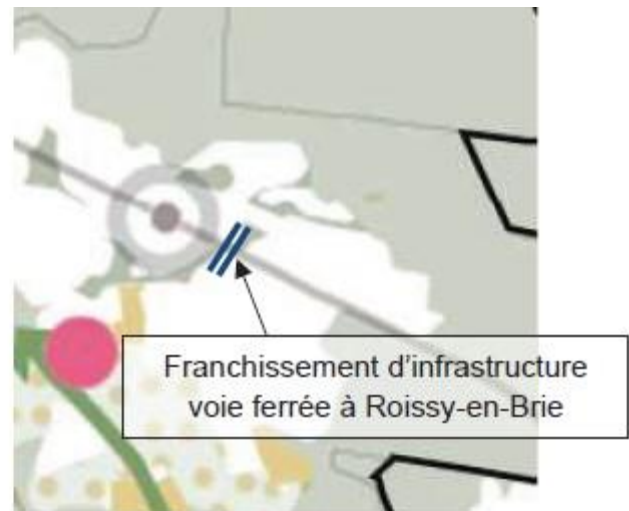
- la passerelle sur la Marne au niveau de Noisiel-Torcy,
- la création d'un passage souterrain à Roissy-en-Brie.

Et deux élargissements :

- élargissement du pont de la Goujonnette sur le Canal à Chelles (RER V),
- élargissement du pont SNCF Chemin du Gué de Launay à Vaires (Liaison Marne-Dhuys)



*Demande d'inscription du projet de passerelle sur la Marne au niveau de Noisiel-Torcy*



*Demande d'inscription du passage souterrain sous la voie ferrée à Roissy-en-Brie*

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Seuls les franchissements de grande ampleur ont vocation à être inscrits au SDRIF-E. Les passerelles piétonnes et cyclables ne correspondent pas à la granulométrie de la cartographie du SDRIFE. Les plus structurantes sont néanmoins mentionnées dans le PAR P. 144. La Région étudiera la pertinence d'y ajouter la passerelle de franchissement de la Marne.

Les élargissements de ponts n'ont pas non plus vocation à être inscrits au SDRIF-E.

Les besoins de mobilité locale s'orientent principalement dans une logique radiale (vers Paris et sa première couronne ou de la grande couronne vers notre territoire). Les résidents de la CAPVM qui travaillent sur le territoire utilisent proportionnellement moins les transports en commun. En conséquence, il est demandé que le SDRIF-E assure pleinement son rôle de coordination des transports avec le développement de l'offre de bus notamment vers la polarité centrale du territoire : cité Descartes et gare du GPE de Noisy-le-Grand/Champs-sur Marne

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le projet décrit n'entraîne pas de consommation foncière significative, il s'agit d'un sujet relatif à l'offre de service et à l'exploitation des infrastructures existantes qui n'appelle pas de modifications des infrastructures inscrites au SDRIF-E. Des échanges techniques préalables entre la communauté d'agglomération et l'autorité organisatrice des transports restent à engager sur cette demande pour en préciser ses principales caractéristiques et sa consistance.

Réseau ferré.

Projet RER E Est + et projet BVC

Les incertitudes sur l'horizon de mise en service du projet RER E Est + justifient la limitation des logements aux projets d'ores-et-déjà lancés pour ne pas augmenter l'inconfort pour les voyageurs

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le territoire de la CA va voir rapidement son accessibilité renforcée par la mise en service de la ligne du 16 du GPE. Les territoires desservis par les nouvelles lignes de métro du GPE ont vocation à développer l'offre de logements au regard de ces capacités nouvelles.

### Grand Paris Express.

L'Agglomération Paris-Vallée de la Marne a le privilège, de par sa géographie, d'être traversée par la rocade du Grand Paris Express. Consciente de l'opportunité que cela représente en termes d'offre pour le territoire, la densification du tissu urbain autour des pôles gares de Chelles et Noisy-Champs doit néanmoins permettre l'emport de voyageurs induits par cette dernière.

L'ajout du projet de prolongement du M11 jusque Noisy-Champs pourrait permettre d'anticiper la nécessité d'alléger la charge sur la ligne 16 en offrant un accès plus direct au Sud de la Seine-Saint-Denis.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

[Le projet évoqué est inscrit sur la carte du SDRIF-E arrêté en principe de liaison. Le tracé n'est donc pas encore définitif, et sera affiné. La demande est donc satisfaite.](#)

### Réseau de surface

L'AOM Île-de-France Mobilités a des difficultés pour répondre aux besoins de territoires actuels, pour diverses raisons. La future DSP 9 est basée sur une évolution du territoire qui n'est pas celle du SDRIF-E mais celle du SDRIF 2013. Ainsi, la CA Paris Vallée de la Marne demande à ce que l'objectif de création de logements du SDRIF-E soit limité pour que l'adaptation de l'offre de transports collectifs en surface (rattrapage + projection) reste réalisable et soutenable par IdFM.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir la réponse précédente.](#)

Les éco-station bus et gares routières sont déjà contraintes, les réserves de capacité de leurs extensions programmées permettent seulement de répondre à l'offre bus prévue à l'horizon 2030. Ces équipements, sont situés pour la plupart en milieux urbains et n'ont pas forcément de réserves foncières complémentaires pour l'ajout de quais ou de services nécessaires à l'accueil de nouvelles lignes de bus ou de renforts d'offres conséquents. Néanmoins, l'OR n°127 indique que « des espaces doivent être réservés autour des gares du grand Paris Express et de celles comprises dans les polarités ».

Cependant, les territoires doivent pour cela avoir connaissance des besoins exprimés par l'AOM Île-de-France Mobilités, ce dont elles ne disposent pas jusqu'à maintenant. En conséquence, il est très difficile d'adapter la capacité des gares routières à la croissance de logements définie par le SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

[La reconfiguration des gares routières n'est pas forcément liée à une nouvelle offre mais peut procéder d'une amélioration de l'intermodalité : aménagements permettant de regrouper les lignes de bus au plus proche de l'entrée de la gare, fluidification de la circulation des bus... Le projet de SDRIF-E ne peut donc pas anticiper les besoins d'extension ou de réaménagement des différentes gares routières, très différents selon le contexte urbain et les projets de transport. L'OR 127 vise à permettre les évolutions dès lors que les besoins sont précisés par les autorités compétentes au regard du fonctionnement du pôle gare existant, de l'état d'avancement et de la nature du projet.](#)

[Par ailleurs, la corrélation entre le nombre de nouveaux logements et le nombre de bus supplémentaires en gare routière n'est pas systématique. Elle dépend de la localisation des nouveaux logements et de la capacité de l'offre existante à répondre ou non facilement à la demande.](#)

La capacité d'accueil du matériel roulant sur les dépôts et sites de remisage fait partie intégrante de la capacité d'un transporteur à compléter son offre bus. Néanmoins, le territoire a des sites déjà saturés et contraints. En outre, notre territoire va accueillir des éco-stations bus qui ne serviront pas notre territoire

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La problématique décrite n'entraîne pas de consommation foncière significative (sujet d'exploitation/offre de transport) et n'appelle pas d'inscription au SDRIF-E.

Certaines lignes de bus desservant le territoire présentent d'ores et déjà des surcharges récurrentes, et dans l'attente du déploiement de la DSP 9 et des évolutions d'offre qu'elle pourra proposer, ou d'autres projets de surface comme le « Bus Bords de Marne », ces surcharges risquent de s'amplifier et de nouvelles surcharges risquent d'apparaître. Il convient donc de pouvoir répondre à ces surcharges avant d'en créer de nouvelles.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Voir la réponse précédente sur les transports. Le territoire de la CA va connaître un accroissement fort de ses capacités de transport en commun.

**Routes**

Il pourrait être envisagé d'étudier l'implantation d'une station de covoiturage le long d'A4 pour encourager à l'utilisation des voies réservées, action qui fait partie du volet Mobilité durable du PCAET de l'Agglomération.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le SDRIF-E n'a pas vocation à imposer ou recommander des études. Cela ne préjuge pas de leur utilité.

La commune de Courtry porte, avec le Conseil Départemental de Seine-et-Marne, un projet de déviation permettant de contourner le centre-bourg et ainsi de le valoriser. En effet, le trafic de transit dégrade la qualité de vie du centre-bourg et ne permet pas l'élargissement des trottoirs. Ce projet permettra de faciliter le partage modal au profit des modalités douces dans le centre bourg. Il permettra également de supporter l'afflux de trafic lié au développement de l'Est de département de Seine-Saint-Denis et notamment par le pôle attracteur que représentera la future gare de Clichy-Montfermeil. Ce projet dépasse donc l'enjeu départemental et local (confère détails sur l'avis de Courtry).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

Compte-tenu de son intérêt local, il n'apparaît ainsi pas cohérent d'inscrire le projet de déviation de Courtry sur la carte du SDRIF-E.

**Réseau cyclable et liaisons douces**

L'Agglomération, en se dotant d'un Schéma Directeur Cyclable et en y allouant un budget de 17.7 M€, a pris d'importants engagements en faveur du développement de la pratique cyclable, dans l'objectif d'augmenter la part modale du vélo sur le territoire comme le prévoit son PCAET.

Le concours financier de l'Etat au travers d'appels à projets, de la Région Île-de-France et du Département de Seine-et-Marne avec leurs plans vélos respectifs est indispensable pour permettre la mise en œuvre des actions du Schéma Directeur Cyclable de la CAPVM.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La demande est manifestement dépourvue d'éléments précis relatifs à la révision en cours du SDRIF-E sur lesquels la Région est à même de se prononcer.

**Le Réseau Vélo Île-de-France**

Bénéficiaire de 3 axes du VIF est une véritable opportunité pour l'Agglomération de permettre à ses habitants d'accéder via des infrastructures cyclables sécurisées à des points d'intérêts majeurs de la Région. Cela contribue à inciter à l'usage du vélo et à changer les usages pour les habitants actuels et les futurs, pour ne pas solliciter d'avantage les autres modes de déplacement.

La CAPVM est pleinement engagée dans ce projet et travaille, sur les tracés de son territoire, à répondre au mieux au cahier des charges ambitieux du VIF, avec l'appui de la Région Île-de-France, en étant néanmoins confrontée sur certaines sections à des contraintes qui ne permettent pas toujours une mise en œuvre optimale des préconisations. Il est par ailleurs ici rappelé que la labellisation du tracé V9 de Champs-sur-Marne à Torcy n'était pas initialement prévue dans le Schéma Directeur Cyclable de l'Agglomération, et nécessite des investissements supplémentaires pour répondre aux exigences du VIF.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La demande est manifestement dépourvue d'éléments précis relatifs à la révision en cours du SDRIF-E sur lesquels la Région est à même de se prononcer.

**Le stationnement des vélos en consignes sécurisées**

Indispensables au développement du vélo pour le rabattement en gare, des consignes sécurisées sont déjà bien implantées sur le territoire. Néanmoins, l'engouement pour ce mode de déplacement, en cohérence avec les objectifs de la LOM, amènera à devoir compléter la capacité d'accueil des consignes sécurisées existantes. L'augmentation déjà prévue du nombre de logements à distance accessible en vélo des gares augmentera mécaniquement la demande.

Avec le nécessaire appui d'Île-de-France Mobilités, l'Agglomération devra mettre en œuvre ces renforts de capacité

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Les stationnements sécurisés pour les vélos font effectivement partie des équipements qui favoriseront le développement des modes actifs, que le SDRIF-E soutient, y compris dans leur usage de rabattement vers les gares.

**Pôle Gare de Noisy-Champs – parking vélos et services associés.**

En plus d'autres services, IDFM prévoit dans le cadre de sa nouvelle DSP Veligo location la création de « Maisons du Vélo » dans les grands pôles intermodaux d'Île-de-France. Noisy-Champs a été identifié comme un pôle susceptible d'accueillir ce type d'équipement. Pour atteindre les ambitieux mais nécessaires objectifs fixés par la Région Île-de-France sur le Pôle Gare de Noisy-Champs, l'Agglomération cherche à être accompagnée, que ce soit par Île-de-France Mobilités ou par l'Etat dans le cadre de fonds d'intervention



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La demande est manifestement dépourvue d'éléments précis relatifs à la révision en cours du SDRIF-E sur lesquels la Région est à même de se prononcer. Des échanges techniques avec Ile-de-France Mobilités en charge de la délégation de service public Veligo Location restent à engager.

#### **Production de logements sur le territoire**

La CA Paris Vallée de la Marne considère que les chiffres indiqués par le SDRIF-E dans l'OR n°57 en termes de production de logement sont trop élevés pour son territoire

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La Région a besoin de 70 000 logements pour accueillir 50 000 nouveaux Franciliens chaque année dans une période où la crise du logement est l'une des plus graves depuis 1954. Tous les territoires doivent prendre leur part à cet effort. Il revient au SRHH de territorialiser les objectifs de production de logements.

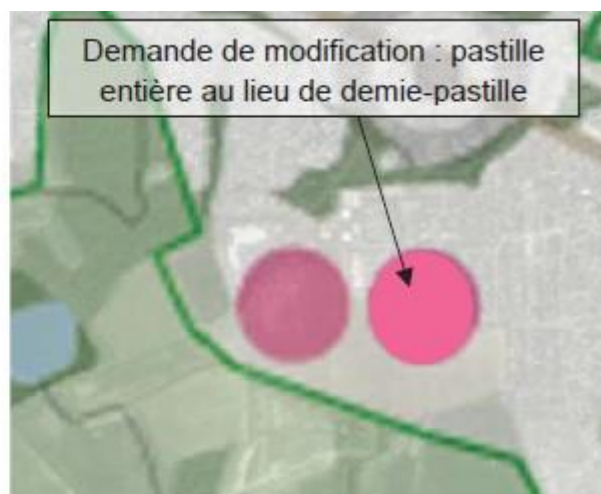
Le SDRIF-E, document de planification régionale, vise à proposer un scénario équilibré de participation de tous les territoires d'Île-de-France, aux besoins en matière de logements mais aussi d'activités.

#### **Projet Plein Sud à Roissy-en-Brie.**

La transformation de la demi-pastille en pastille entière est donc indispensable pour la réalisation du projet défini. Elle est donc demandée à la Région Ile-de-France pour permettre ce projet.



*SDRIF 2013 : pastilles d'extension prévues sur le secteur Plein-Sud à Roissy-en-Brie*



*SDRIF-E arrêté : demande pour avoir 2 pastilles pleines sur le secteur Plein Sud*

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande l'attribution de 15 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires à Roissy-en-Brie. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### Positionnement de la ville de Lognes.

Eu égard aux faibles possibilités de mutabilité du tissu urbain et aux contraintes environnementales qui pèsent sur la commune de Lognes, cette dernière ne considère qu'elle ne retire pas d'avantages à son positionnement au sein de la « polarité » Val Maubuée mais seulement un objectif de production accru de logements. Après une analyse poussée, une hausse de 17% du nombre de logements au sein de son territoire ne lui semble pas atteignable et elle demande en conséquent d'être retirée de la polarité Val Maubuée

#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Cette demande de la ville de Lognes d'être retirée du réseau de polarités du SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

La production de logement nécessite d'adapter les équipements publics. La baisse des dotations aux collectivités locales engendre une tension sur leurs marges de manœuvre financière. Ceci les oblige souvent à voter des taux de taxe d'aménagement élevés pour pouvoir répondre à la demande en termes d'équipements publics. Ceci contribue ainsi à augmenter la charge foncière des projets...

Ainsi l'enjeu de 2/3 de logements abordables mentionnés dans l'OR n°59 semble difficilement atteignable sans appui pour maîtriser le foncier et porter celui-ci sur le long terme et sans accompagnement pour le financement des besoins en équipements publics induits.

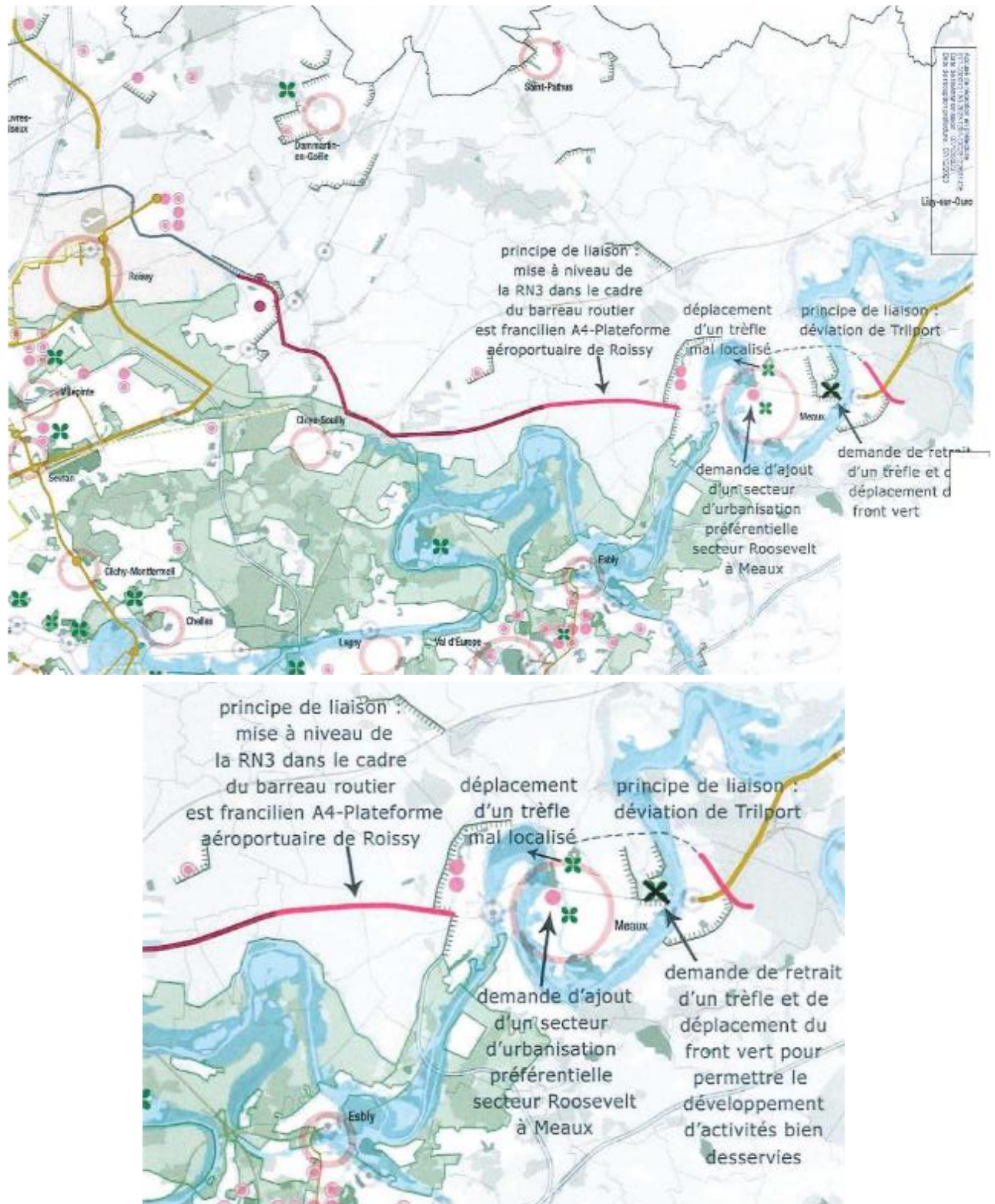
#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :

La Région accompagne la mise en œuvre du schéma directeur régional avec une politique volontariste d'aide à l'investissement des territoires pour leur permettre de répondre aux besoins d'équipements de leurs habitants et améliorer la qualité du cadre de vie en Ile-de-France.

Ainsi, depuis 2016, la Région a financé 982 opérations au titre des contrats d'aménagement régionaux pour un montant de 355 millions d'euros.

### 9-1-5 Pays de Meaux

La communauté de communes Pays de Meaux donne un avis favorable au projet de SDRIF-E sous réserve d'un certain nombre de demandes.



DEMANDE que le barreau routier Est-francilien A4 - Plateforme aéroportuaire de Roissy soit considéré comme une infrastructure d'intérêt régional, ce qui implique de permettre la mise à 2X2 voies du tronçon de la RN3 situé à l'ouest de Meaux, afin d'en faire le support de transports collectifs plus performants entre ces deux pôles,

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région prend acte de cette demande de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux, formulée également par le Département de Seine-et-Marne et la communauté d'agglomération Roissy-Pays-de-France, concernant un axe structurant du nord-est francilien, et cohérente avec la demande de l'Etat de réaménagement de la RN3.

La future liaison Meaux-Roissy est déjà inscrite au SDRIF-E arrêté, mais pas dans une configuration de voie rapide sur l'ensemble de son tracé. Elle est co-financée par la Région Ile-de-France au titre du plan route de demain,

Pour répondre à la demande formulée, divers aménagements sont nécessaires en certains points de congestion de la RN3, ainsi que sur la liaison RN3/RN2. La Région prend note de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de 36 ha, telle qu'indiquée par le Département, soit 18 ha de plus que ce que prévoit le SDRIF-E arrêté.

La région examinera donc cette demande, au regard de l'intérêt de ce projet routier structurant et de la compatibilité de la consommation d'ENAF générée avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

DEMANDE que ce tronçon soit ajouté aux documents graphiques, dans la catégorie « compléter le réseau de transport existant »,

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir la réponse précédente](#)

PROPOSE qu'en contrepartie, dans ces mêmes documents graphiques, le projet de déviation de Meaux soit réduit pour ne prendre en compte que la déviation de Trilport entre la RD603 et la RD17, dont la réalisation est prioritaire,

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La réduction de la représentation de la déviation de Trilport est en effet pertinente et correspond mieux au projet.

DEMANDE que le projet d'écoquartier Roosevelt - Saint-Lazare, qui vise à densifier des secteurs situés entre le centre-ville de Meaux et le quartier de Beauval sur des terrains déjà en grande partie urbanisés soit mieux pris en compte par l'ajout d'un secteur d'urbanisation préférentielle,

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ces projets sont principalement en renouvellement urbain et ne nécessitent pas l'ajout d'un secteur d'urbanisation préférentielle pour être réalisés.

DEMANDE que le trèfle indiquant la création d'un espace vert ou de loisir d'intérêt régional, localisé par erreur au niveau du musée de la Grande Guerre, soit déplacé dans la prairie de Saint-Faron plus à l'ouest,

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le trèfle sera effectivement déplacé comme le demande l'agglomération, pour mieux correspondre au projet d'aménagement d'un espace vert ou de loisir porté par la collectivité locale.

DEMANDE le retrait du trèfle relatif à la création d'un espace vert ou de loisir d'intérêt régional situé à Poincy et le déplacement du front vert correspondant pour permettre le développement d'activités à l'emplacement d'anciennes sablières sur des terrains susceptibles d'être desservis par voies ferrée et fluvial

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

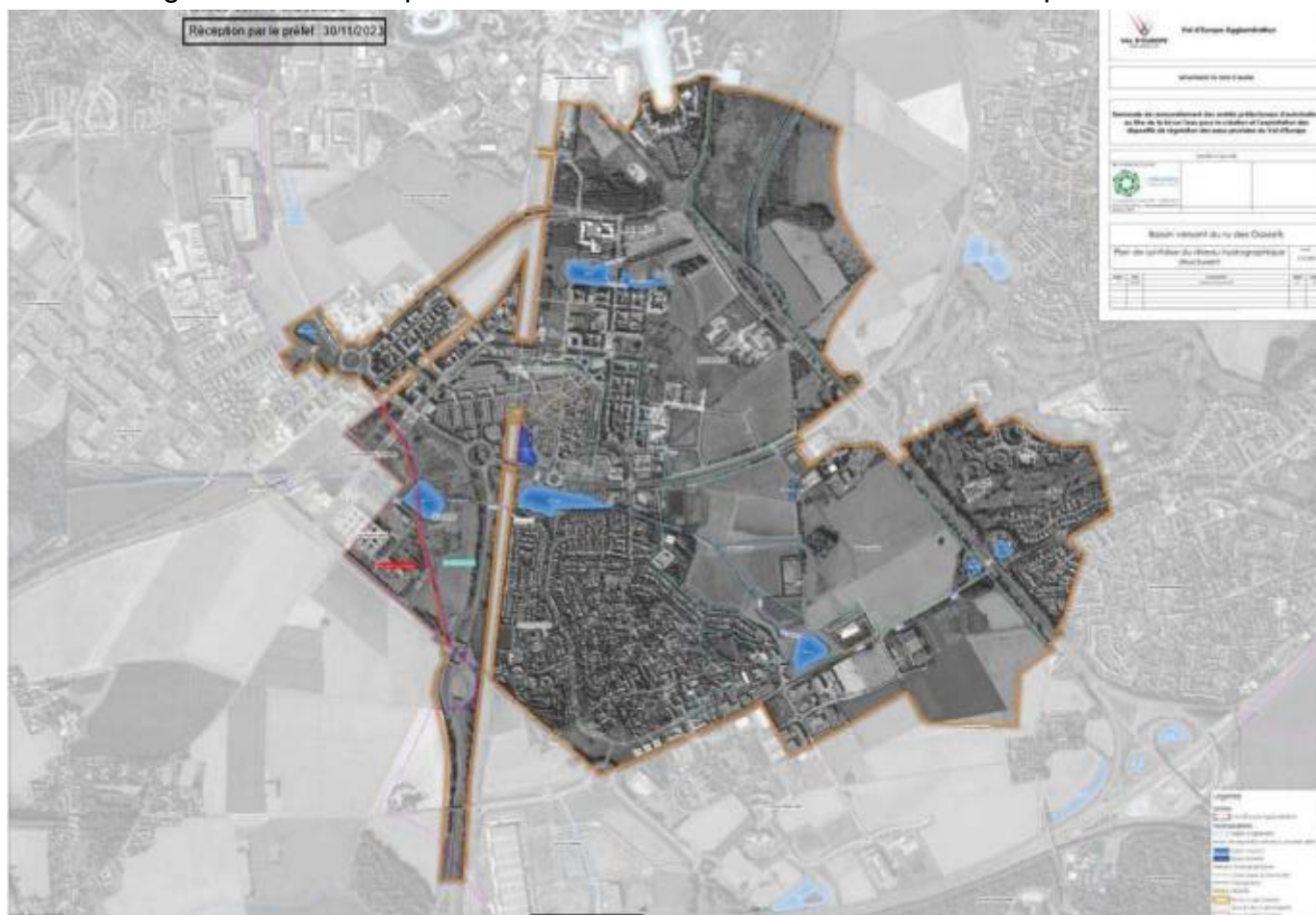
Le projet de SDRIF-E arrêté a pris en compte une grande partie des demandes formulées par l'agglomération dans le cadre de la concertation préalable.

La présente demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

### 9-1-6 Val d'Europe

La communauté de communes du Val-d'Europe n'émet pas formellement d'avis mais fait part d'un certain nombre d'erreurs et/ou de remarques.

Le Ru des Longuiolles situé sur la commune de Serris au motif que le cours naturel de ce ru a été repris dans le dispositif de gestion des eaux pluviales, constitué d'un chapelet de bassins de gestion des eaux pluviales et de réseaux d'évacuation des eaux pluviales.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

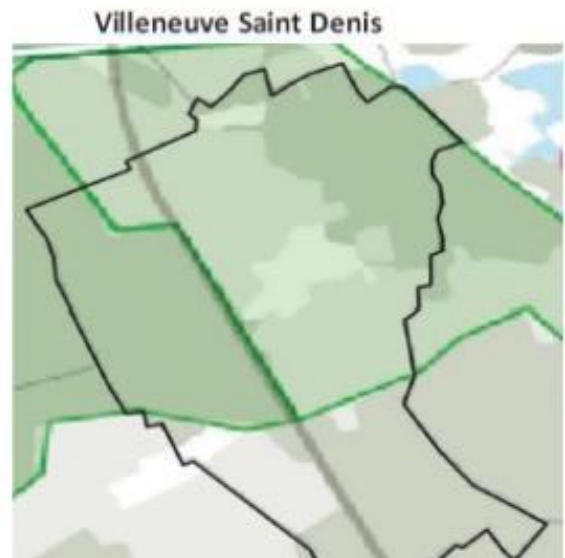
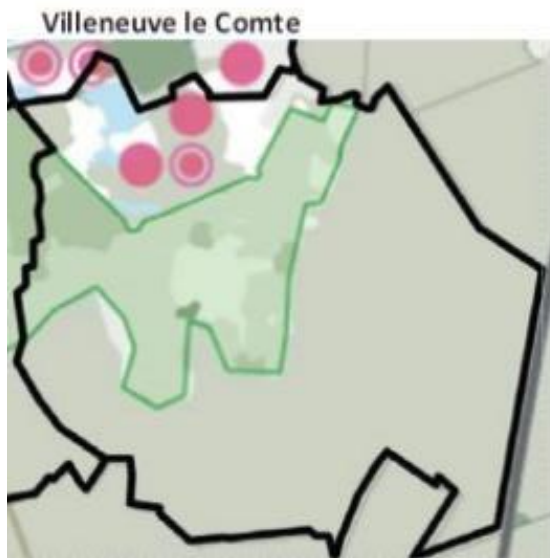
L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Le Ru de Coupvray situé sur la commune d'Esblly au motif que le Ru de Coupvray chemine déjà à ciel ouvert sur les portions amont et aval, mais également via le réseau d'assainissement dans la traversée de zones urbanisées (évacuation des eaux pluviales)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Les bourgs des communes de Villeneuve le Comte et de Villeneuve Saint Denis au motif qu'ils sont situés dans la trame verte sanctuarisée ce qui ne permet pas à ces communes d'utiliser leurs capacités d'extension non cartographiées






**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Même si l'OR2 précise bien que les espaces urbanisés inclus dans l'armature verte sanctuarisée ne sont pas concernés par cette OR, le détournement de ces espaces urbanisés de Villeneuve-le-Comte et Villeneuve-Saint-Denis est opportun du fait de leur grande taille : il est opportun de mieux donner à voir sur la carte du SDRIF-E les bourgs de ces deux communes.

Les Vignes rouges à Coupvray en raison du positionnement d'une pastille donnant une capacité d'urbanisation de 10 ha alors qu'il s'agit d'une zone agricole destinée à être pérennisée.

Il est donc sollicité auprès de la région de procéder : au déplacement de cette pastille de 10 ha sur le site qui doit accueillir le port de Coupvray.

SDRIF en vigueur	SDRIF-E arrêté	Demandes de modifications	
			<p data-bbox="1129 1370 1484 1444">Lodges de Coupvray : réduction de la légende « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels »</p> <p data-bbox="1129 1518 1484 1624">Déplacer la pastille de 10 ha située sur le site des Vignes Rouges pour la relocaliser sur le site prévu pour le port de plaisance de Coupvray</p> <ul data-bbox="1129 1691 1500 1892" style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la trame verte sanctuarisée</li> <li>- Suppression de la légende « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs »</li> <li>- Relocalisation de la pastille de 10ha située sur Chalifert / Coupvray pour permettre la faisabilité des projets Nord et Sud RD 934 à Coupvray</li> </ul>

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La pastille sera déplacée comme proposé

Lodges à Coupvray : par la suppression de la légende « Espace de bois, forêt et autres espaces naturels sur l'espace non boisé »,

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cet aplatissement sur la carte rend compte de la réalité du terrain. Il n'empêche pas le projet porté par la commune, qui pourra mobiliser le potentiel d'urbanisation non cartographié dont elle dispose.

Projets d'activités économiques sur le secteur dit de la Dhuis au nord et au sud de la RD 934 à Coupvray par la réduction de la trame verte sanctuarisée, la suppression de la légende :

« Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » au nord de la RD 934 et par une relocalisation adaptée de la pastille de 10 ha permettant la réalisation des deux projets d'activités

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les demandes de la communauté d'agglomération correspondent mieux au terrain et à la réalité du projet et peuvent être pris en compte.

Ferme de l'Ermitage à Villeneuve Le Comte : projet permettant la requalification/revalorisation de la ferme, la diversification et pérennisation de l'activité des exploitants agricoles, par la réduction de la trame verte sanctuarisée

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La réalisation d'un parking, même lié au projet de reconversion de la ferme, ne semble pas de nature à justifier le recul de l'armature verte régionale et la non protection des terres agricoles concernées.

Projet de Mous à Villeneuve le Comte, par la réduction de la trame verte sanctuarisée ou l'intégration d'une dérogation dans les dispositions réglementaires du SDRIF-E

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La question des exceptions autorisées dans les espaces agricoles (OR 13) a été soulevée par plusieurs acteurs. La Région examinera l'ensemble des demandes et étudiera le cas échéant une évolution de l'OR 13 pour le vote d'adoption du SDRIF-E.

Projet de zone d'activité sur le site des Jouvignes à Saint Germain sur Morin par le rajout de 10 ha de capacité d'urbanisation

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande à la fois l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Saint-Germain-sur-Morin et l'ajout de 60 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires sur cette même commune. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.



Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Projet de développement d'une zone d'activités sur le site de la Garenne à Saint Germain sur Morin par le rajout de 60 ha de capacités d'extension demandés par l'EPAF.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Voir réponse ci-dessus

Le projet d'infrastructure routière de contournement Coupvray -Chalifert n'est pas pris en compte dans la liste des infrastructures de transports d'intérêt régional

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

La Région a considéré que la liaison Coupvray-Chalifert était un projet a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne l'a donc pas inscrit au SDRIF-E arrêté.

En cas de contestation de cette analyse, c'est au maître d'ouvrage concerné qu'il revient d'effectuer une éventuelle demande d'inscription au SDRIF-E de ce projet, qui manifestement se rattache à ses compétences.

Le projet de SDRIF-E prévoit 175 hectares pour la mise en œuvre de la convention Disney au-delà de 2040, alors que ce besoin exprimé par la société Disney pour finaliser les projets issus de la convention de 1987, est de 200 ha.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le territoire soumis à la convention Disney est situé dans le périmètre d'une OIN. L'Etat, pourtant responsable de la mise en œuvre de cette convention, n'a pas porté de demande similaire. Il ne semble donc pas nécessaire à ce stade d'augmenter les capacités d'extension urbaines dévolues à ce projet.

La Région a veillé à la sécurisation de la convention Disney. Des échanges approfondis avec les acteurs ont permis de faire le point sur les projets et constater qu'il n'y avait pas besoin de demande complémentaire à ce stade.

Le « Projet d'aménagement régional » indique ainsi page 106 que la Région soutient les projets de développement liés au tourisme international de ce territoire, « à l'instar du site de Disneyland Paris dont la convention prévoit une extension de 175 hectares à un horizon encore non défini qui pourrait être postérieur à 2040. ».

#### 9-1-7 Roissy Pays de France

La communauté d'agglomération Roissy Pays de France émet un avis défavorable au projet du SDRIF-E avec les remarques et demandes suivantes :

La CA Roissy Pays de France réitère ses demandes :

La reconnaissance de la commune de Goussainville comme une polarité et l'intégration de la commune de Compans à la polarité de Roissy au projet de SDRIF-E.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

La CA Roissy Pays de France appuie la décision de la commune de Mitry-Mory de ne pas rester polarité au titre du SDRIF-E, au regard de la demande de l'Etat d'une plus forte densification des polarités.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

La CA Roissy Pays de France demande la suppression de l'espace vert et/ou de loisir d'intérêt régional situé sur l'OAP du Haut du Roy.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région examinera de près si l'usage observé sur le site du Haut du Roy correspond ou pas aux espaces verts et de loisirs selon la définition de l'OR 26. Si besoin, la cartographie sera ajustée.

Le déplacement du front urbain sur la commune de Longperrier.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les échanges entre les services de la Région et ceux de la communauté d'agglomération ont permis de conclure que le front vert était correctement positionné. La demande est déjà satisfaite.

L'intégration de l'espace vert du Bois du seigneur à Goussainville dans la cartographie du SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

En réponse à la demande de la communauté d'agglomération, qui prévoit d'aménager le bois du seigneur pour l'accueil du public, la Région rajoutera un pictogramme en forme de trèfle sur cet espace.

Le déplacement vers le sud de la liaison verte au droit de Dammartin en Goële.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La liaison verte sera repositionnée comme demandé

La CA Roissy Pays de France demande que la partie sud du triangle de Gonesse soit reconnue en tant que pôle d'attractivité autour de l'alimentation, des circuits courts et de la production agricole de proximité, conformément aux annonces du Premier ministre dans le cadre du Plan Val d'Oise. Dans cette perspective, elle propose la mise en place de trois pastilles vertes de 25 ha liées à la résilience alimentaire de l'Île-de-France sur la partie sud du Triangle de Gonesse ET une évolution de la rédaction de l'orientation 13 comme suit : « peuvent être autorisées au sein des espaces agricoles des installations de collecte, stockage et de premier conditionnement de produits agricoles dont la proximité est indispensable au prolongement de l'acte de production situé dans la partie nord de l'Île de France ».

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La sanctuarisation du Sud du Triangle de Gonesse est un engagement politique fort de la présidente de Région. En effet, la sanctuarisation de terres agricoles, est l'une des priorités de l'exécutif régional avec de lutter contre la crise climatique mais aussi de faire face aux défis de la souveraineté alimentaire francilienne et nationale. La guerre en Ukraine, et récemment encore la crise COVID, ont bien montré la nécessité de penser la résilience du territoire à l'aune de sa capacité à nourrir ses habitants. Dans ces conditions, il semble particulièrement irresponsable de vouloir artificialiser systématiquement des terres aussi productives.

Une meilleure lecture des orientations réglementaires aurait permis de constater que certaines dérogations sont déjà possibles afin de favoriser les activités agricoles, y compris dans les territoires compris dans l'armature verte à sanctuariser.

La région analysera la proposition de rédaction transmise par la communauté d'agglomération au regard de sa cohérence avec les dispositions du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, la liaison de trame écologique figurant sur la carte semble impossible à réaliser avec la coupure A1/A3. La CA Roissy Pays de France demande que le tracé de la continuité écologique sur ce secteur soit modifié.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E prévoit précisément de résorber la fragmentation des espaces ouverts générée par les infrastructures de transports. L'OR 6 demande ainsi que les documents d'urbanisme définissent des franchissements « en cohérence avec les corridors écologiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique et les liaisons agricoles et forestières identifiées par le SDRIF-E ». En outre, au regard de cette OR et de sa traduction graphique dans la carte « Placer la nature au cœur du développement

régional », les autoroutes A1/A3 font partie des axes de résorption de la fragmentation des espaces ouverts prioritaires.

Une connexion écologique d'intérêt régional (OR 5) est également à mentionner, sur l'autoroute A1, au niveau de la commune de Vémars, où l'enjeu de résorption est particulièrement prégnant.

Les buttes de l'Aulnaye sur le territoire de Claye-Souilly sont classées comme un bassin d'enjeu national et européen pour l'exploitation de matériaux de carrières (gypses) et leur exploitation future doit être préservée (orientation 45). Cette même zone est référencée comme « préserver le bois, la forêt et autres espaces naturels ». La CA Roissy Pays de France demande que la vocation de carrière des buttes de l'Aulnaye ne prévale pas sur sa vocation d'espace naturel et que cette dernière ne soit pas compromise, cet espace étant classé dans la Trame Verte et Bleue de l'agglomération comme « réservoir de biodiversité ».

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les deux qualifications (bassin d'exploitation / espace naturel) ne sont pas exclusives l'une de l'autre et il n'existe pas de hiérarchie entre les deux. Les OR 45 et 46 évoquent l'articulation entre l'accessibilité des gisements franciliens et leur exploitation future à préserver et la protection des sites naturels sensibles. En outre, il n'existe pas de hiérarchie entre les différentes cartes du SDRIF-E. Ainsi, les objets de protection apparaissant sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » s'appliquent tout autant que les objets représentés sur la carte « Développer l'indépendance productive régional ». Ces cartes se complètent.

Si les capacités foncières de Roissy Pays de France ne sont pas augmentées au SDRIF-E, il est vraisemblable que la production de logements sera baissière dans la mesure où plusieurs opérations résidentielles destinées à accueillir le quota de logements ou les équipements/services nécessaires à la population ne sont pas permises. Il s'agit particulièrement des opérations situées à Compans (10 ha) et à Fontenay en Parisis (10 ha) pour lesquelles le foncier est acheté et les concessionnaires désignés. Pour d'autres opérations comme à Villiers-le-Bel (10 ha), la mobilisation du potentiel non cartographié ne sera pas automatique.

La CA Roissy Pays de France demande qu'un potentiel non cartographié de 30 ha correspondant aux opérations citées ci-avant soit rajouté.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande à la fois l'attribution de 30 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires à Compans, Fontenay-en-Parisis et Villiers-le-Bel. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Pour ce qui concerne les capacités d'urbanisation supplémentaires à Fontenay-en-Parisis, également demandées par l'Etat, la région a pris bonne note de l'articulation du projet résidentiel avec les opérations de renouvellement urbain engagées sur le territoire de Roissy-Pays-de-France avec le soutien de l'ANRU.

La CA Roissy Pays de France demande à la région de prévoir l'accompagnement des communes et des communautés pour la réalisation d'équipements urbains et la mise en place de services.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région propose déjà une politique volontariste d'aide à l'investissement des territoires pour leur permettre de répondre aux besoins d'équipements de leurs habitants et améliorer la qualité du cadre de vie en Ile-de-France.

La CA Roissy Pays de France demande que les objectifs de densité imposés aux polarités et aux secteurs d'urbanisation préférentielle en deuxième couronne prennent mieux en compte les réalités territoriales, respect des identités communales et besoin de nature en ville, et qu'ils se limitent à 20 log/ha ou à leur densité existante comme pour les opérations relevant du potentiel non cartographié.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E comporte deux seuils de densité minimale sur les extensions urbaines :

- 45 logements par hectare au sein des secteurs d'urbanisation préférentiels. Ces secteurs d'urbanisation préférentiels représentent des capacités d'urbanisation localement importantes, pouvant correspondre à des opérations d'aménagement d'ensemble.
- 20 logements par hectare au sein des capacités d'urbanisation non cartographiées. Cette règle vise à prendre en compte la diversité des contextes urbains franciliens. Il s'agit de ne pas imposer des formes urbaines qui seraient inadaptées aux territoires ruraux de la région, lesquels sont porteurs d'extensions urbaines plus modestes. La règle vise néanmoins à y opérer une augmentation significative de la densité des opérations résidentielles.

Compte-tenu des densités minimales rappelées ci-dessus, les simulations effectuées sur la part des extensions urbaines allouées à des projets résidentiels permettent d'envisager que 10% des 70 000 nouveaux logements attendus chaque année seront produits au sein de ces extensions urbaines. L'OR 57, relative à l'accroissement du parc de logements dans les espaces urbanisés existants, permet quant à elle de répartir sur le territoire régional les 90% du reste des logements à produire avec des règles différentes en matière d'intensification.

La CA Roissy Pays de France demande l'intégration des besoins fonciers nécessaires à la réalisation de la ZAC de Compans (10 ha), la reconquête urbaine de la zone du Pont de la brèche (10 ha) et des besoins d'extension de la commune de Vémars (5ha) en contrepartie de l'accueil d'une ZAE (parking TMD).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande l'attribution de capacités d'urbanisation supplémentaires à Comrans, Goussainville (pour la zone du Pont de la brèche) et Vémars. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La CA Roissy Pays de France affirme être défavorable à l'implantation des sites multimodaux à créer ou dont le potentiel multimodal est à renforcer sur la zone d'activité industrielle de Mitry/Comrans et sur le pôle de Fosses/Marly la Ville en l'absence de définition d'une stratégie globale à l'échelle régionale concertée avec les collectivités et d'une acceptation des communes des mesures ERC liées à ces projets.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La proposition de développer les infrastructures multimodales de transports de marchandises relève des choix du SDRIF-E à l'échelle régionale et de demandes des services de l'Etat cohérentes.

Le développement économique du secteur (plusieurs demandes d'extensions supplémentaires de la part du territoire) ne pourra se concrétiser par la seule mobilité routière des marchandises. Le territoire pourrait tendre vers la saturation. Des solutions sont donc à imaginer et de nouveaux sites multimodaux à développer. Il est nécessaire d'anticiper.

Le SDRIF-E avec son orientation réglementaire associée et sa temporalité laisse une marge importante entre les acteurs pour préciser et matérialiser le projet.

Le CA Roissy Pays de France demande que la totalité du Barreau Est Francilien A4/aéroport (liaison Meaux-Roissy) soit inscrite comme "autoroute ou voie rapide", c'est à dire la RN3 à l'Ouest de Meaux, la liaison RN3/RN2 et le contournement Est de Roissy.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région prend acte de cette demande de la communauté d'agglomération Roissy-Pays-de-France, formulée également par le Département de Seine-et-Marne et la communauté d'agglomération du Pays de Meaux, concernant un axe structurant du nord-est francilien, et cohérente avec la demande de l'Etat de réaménagement de la RN3.

La future liaison Meaux-Roissy est déjà inscrite au SDRIF-E arrêté, mais pas dans une configuration de voie rapide sur l'ensemble de son tracé. Elle est co-financée par la Région Ile-de-France au titre du plan route de demain,

Pour répondre à la demande formulée, divers aménagements sont nécessaires en certains points de congestion de la RN3, ainsi que sur la liaison RN3/RN2. La Région prend note de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de 36 ha, telle qu'indiquée par le Département, soit 18 ha de plus que ce que prévoit le SDRIF-E arrêté.

La région examinera donc cette demande, au regard de l'intérêt de ce projet routier structurant et de la compatibilité de la consommation d'ENAF générée avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### 9-1-8 Bassée-Montois

La communauté de communes Bassée-Montois a donné un avis favorable au projet de SDRIF-E sous réserve de la prise en compte des éléments suivants :

Restitution de la perte de l'ordre de 5 hectares identifiée entre l'avant-projet de SDRIF-E et l'arrêt du SDRIF-E (deux demi-pastilles de 10 ha contre une pastille pleine de 25 ha dans le cadre de l'avant-projet) afin de répondre aux enjeux de développement économique du territoire

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution de 5 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Intégration de la commune de Mouy-sur-Seine dans la polarité de Bray-sur-Seine comprenant uniquement Bray-sur-Seine et Mousseaux-les-Bray dans l'arrêt du SDRIF-E

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

La commune de Chalmaison se situant dans un rayon de 2 km autour de la gare de Longueville, restitution des capacités d'extension de l'urbanisation et de développement

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande ne peut pas être prise en compte, du fait de l'éloignement du bourg de Chalmaison avec la gare de Longueville et de la discontinuité urbaine.

Clarification des zones cartographiées et non cartographiées pour les communes rurales et notre territoire dans les documents et les possibilités de mutualisation

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région reste disponible pour accompagner les EPCI et leurs services dans la compréhension du schéma.



Des points restant à lever au regard de la contribution de la Communauté de communes Bassée Montais dans le cadre de l'avant-projet de SDRIF-E et non répondu dans le cadre de l'arrêt du SDRIF-E

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La formulation de cette question assez ouverte rend difficile l'exercice de la réponse. Les services de la Région sont disponibles pour répondre aux demandes d'explication du territoire. L'avis PPA de la communauté de communes semble bien reprendre les points principaux de la contribution transmise au printemps 2023 et sera donc traité dans le cadre de la version finale du SDRIF-E.

#### 9-1-9 : Brie des Rivières et Châteaux

La communauté de communes Brie des Rivières et Châteaux n'émet pas formellement d'avis mais demande :

Le déplacement de la pastille de 25 ha de la commune de Chaumes en Brie sur la commune de Fouju dans le prolongement de la ZAC des Bordes, car il apparaît plus cohérent de déplacer les 25 ha de la commune de Chaumes en Brie sur la commune de FOUJU en continuité de la ZAC des Bordes au regard des lourds investissements de VRD qui sont envisagés par l'aménageur portant ainsi la superficie de la ZAC des Bordes à 70 ha au lieu de 110 ha initialement. C'est donc 40 ha qui seront amputés de la ZAC des Bordes dont un centre pénitentiaire de 25 ha prévu dans cette zone.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région prend note de la demande de la communauté de communes de déplacer la pastille de 25 ha de Chaumes-en-Brie vers Fouju, ce qui paraît effectivement pertinent au regard des VRD actuelles et projetées sur chacun des sites. Elle constate néanmoins que cette proposition de déplacement de la pastille s'accompagne d'une demande de repositionner 10 ha de nouvelles capacités d'urbanisation à Chaumes-en-Brie. Les deux demandes sont liées et il y sera répondu simultanément.

Voir la réponse apportée ci-après (deux questions plus bas)

La prise en compte de l'installation d'une prison sur la ZAC des Bordes

Il est rappelé que la construction du centre pénitentiaire de 1 000 places prévu sur la commune de Crisenoy répond à une demande du Ministère de la Justice et non de la Communauté de Communes. Les élus ne comprennent pas pourquoi notre territoire serait le seul pénalisé par une amputation de 25 ha alors que cette Prison est un projet National qui répondra aux besoins de toutes les agglomérations voisines. C'est pourquoi, dans un objectif d'équité, les élus de la Communauté de Communes Brie des Rivières et châteaux (CCBRC) acceptent de prendre leur part au ZAN mais pas sur la totalité de l'emprise de la Prison.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

Pour rappel, le projet de prison à Crisenoy est bien compris dans les projets portés par l'Etat sur le territoire régional. On retrouve un décompte de ces projets dans l'annexe 2 des orientations réglementaires.

La prison de Crisenoy figure bien également dans l'annexe 1 du projet d'arrêté relatif aux PENE, transmis par le Ministre Christophe Béchu aux présidents de Région. Par conséquent, il émargera dans une enveloppe spécifique dédiée aux projets de l'Etat et ne se fera donc pas au détriment des capacités dévolues aux territoires.

Le bureau communautaire demande que leur soit donc restitué 10 ha sur les 25 ha de la prison et propose que ces 10 ha soient cartographiés sur la commune de Chaumes en Brie de manière à retrouver 80 ha sur les 110 ha que comptait initialement la ZAC des Bordes.

<u>Avant le SDRIF-E</u>	<u>Proposition</u>
ZAC des Bordes : 110 ha	Surface: 80 ha
Crisenoy : 70 ha	Fouju: 70 ha (45ha + 25ha)
Fouju : 40 ha	Chaumes en Brie : 10 ha

Ainsi les élus de la CCBRC, conscients des enjeux de la loi « Climat et Résilience » proposent de participer aux efforts du ZAN à hauteur de 30 ha.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région prend bonne note de la volonté des élus de la communauté de communes de participer « aux efforts du ZAN ». Elle constate que la communauté de communes sollicite, au global sur les communes de Chaumes-en-Brie et Fouju, l'attribution de 10 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### 9-1-10 : Brie Nangissienne

Sous réserve de la prise en compte des observations suivantes, la communauté de communes de la Brie Nangissienne émet un avis favorable :

##### En ce qui concerne la ZAC NANGISACTIPÔLE

Force est de constater que le schéma directeur arrêté le 12 juillet dernier remet en cause le projet, en inscrivant deux demi-pastilles de 10 hectares, la ZAC Nangisactipôle perd un potentiel de 5 hectares. La communauté de communes demande donc l'inscription de la pastille de 25 hectares qui sera entièrement consommée.

##### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La communauté de communes sollicite l'attribution de 5 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires à Nangis. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

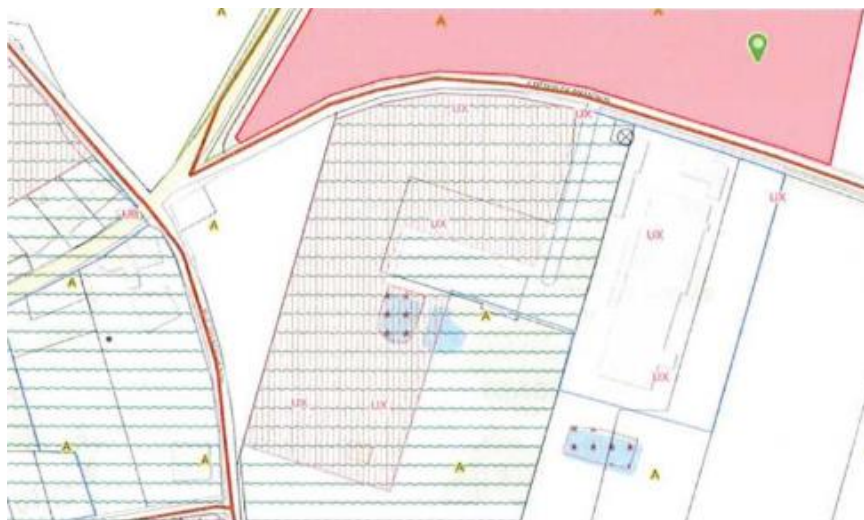
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

##### En ce qui concerne la commune de GASTINS :

La commune de Gastins dispose d'un potentiel non cartographié d'un hectare. Or la zone UX d'une surface d'environ 3 hectares inscrite à son PLU permet la constructibilité d'environ 2 hectares.

C'est pourquoi la Brie Nangissienne souhaite que soit sanctuarisé le potentiel constructif de la zone UX de la commune de Gastins.



##### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La communauté de communes sollicite l'attribution de 2 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires à Gastins. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

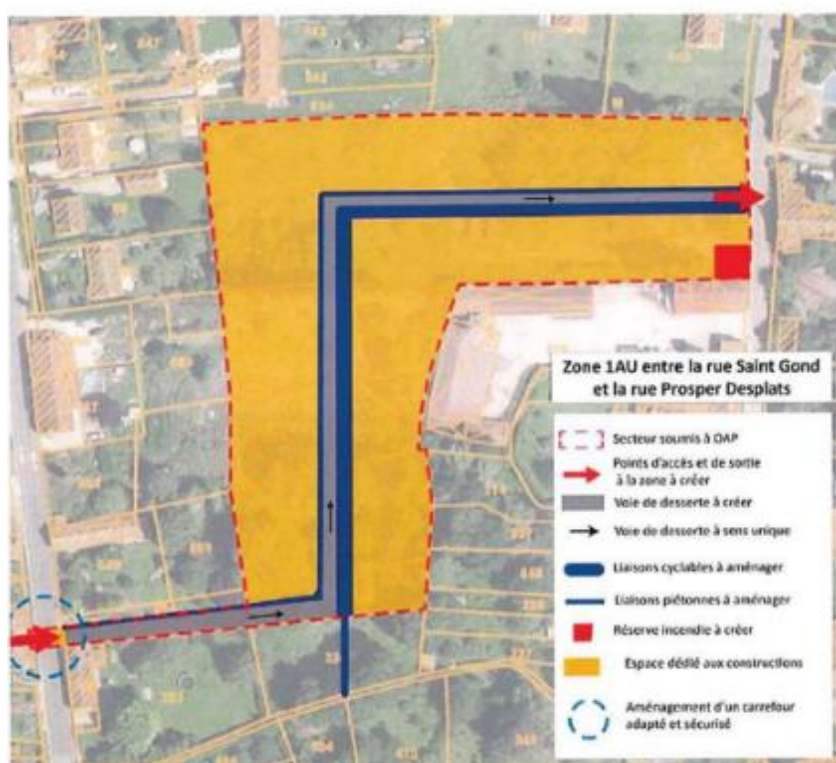
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

En ce qui concerne la commune de CHÂTEAUBLEAU :

La commune souhaite densifier son centre bourg. Une zone à urbaniser a été définie d'une superficie d'environ 1.5 hectare, elle accueillerait 18 maisons individuelles, soit une densité de 12 logements à l'hectare, respectant ainsi les prescriptions du SDRIF actuel.

S'agissant d'un projet traversant est/ouest, il n'est pas possible de réduire son emprise. Ainsi, ce serait une grande part du projet de développement urbain du village qui serait remise en cause si le potentiel non cartographié d'un hectare ne pouvait pas évoluer pour prendre en compte la spécificité de cette zone AU.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes sollicite l'attribution de 1,5 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires à Châteaubleau. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

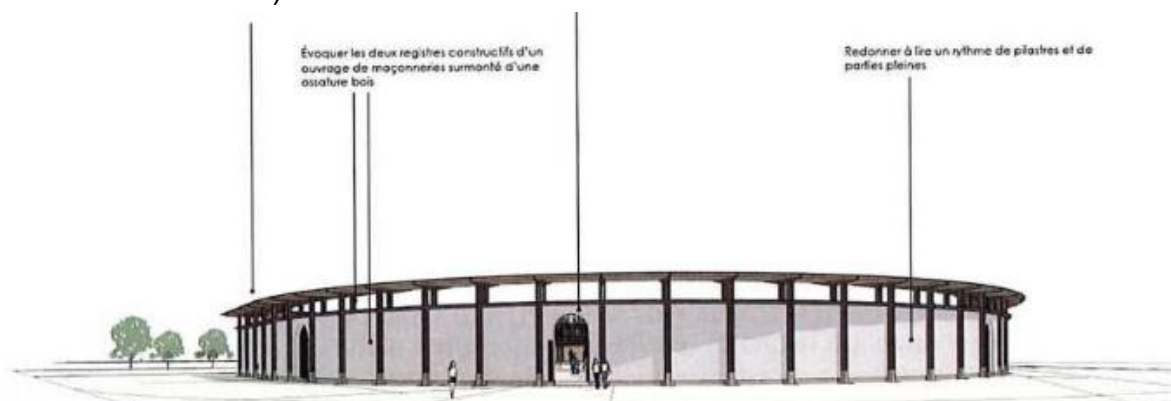
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Projet de développement touristique lié au site gallo-romain**

La commune de Châteaubleau possède d'importants vestiges gallo-romains, témoins uniques en Île-de-France de la cohabitation entre les cultures gauloises et romaines. Le site comprend un théâtre, ainsi qu'un sanctuaire des sources.

La préservation et la valorisation du site gallo-romain de Châteaubleau est essentielle, tant en termes de conservation du patrimoine que de dynamique touristique (projet de valorisation ci-dessous).



Les murs de la scène sont consolidés et remblayés jusqu'à l'arase supérieure des maçonneries remblayés



Notre réflexion s'oriente vers la création de nouveaux hébergements touristiques afin de satisfaire une demande présente sur notre territoire. L'intercommunalité investit

massivement dans la valorisation du site, dont le projet est actuellement en phase Avant-Projet Définitif. Outre l'intérêt touristique du lieu, il convient de pouvoir renforcer la connaissance du site par la mise en valeur des collections dans le cadre d'un centre d'interprétation ou d'une structure muséale. Nous devons anticiper l'évolution du site dans les 10 prochaines années. C'est pourquoi nous sollicitons l'octroi d'une demi-pastille de 10 hectares afin de ne pas se trouver contraint par une règle purement comptable qui serait de nature à freiner des projets de valorisation du site.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes sollicite l'attribution d'une demi-pastille de 10 ha à Châteaubleau. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Pour compléter l'avis de la communauté de communes, vous trouverez ci-dessous les observations relatives à la plateforme industrielle Total Energies de Grandpuits en cours de reconversion, émises sur l'avant-projet et que nous réitérons.

FM LOGISTIC a pour projet de créer une nouvelle plateforme logistique sur le site de Grandpuits afin de conforter sa présence sur le territoire. Le projet consiste à développer une plateforme logistique de 60 à 70 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur 14 hectares.

En termes d'emplois, le bilan entre la suppression de 121 postes liée à l'arrêt de la raffinerie, et la création de 165 postes liée à l'implantation de FM LOGISTIC serait positif.

Nous ne pouvons que souscrire à la volonté affichée du SDRIF-E de maintenir l'activité industrielle sur notre territoire. Néanmoins, dans le cas d'espèce, il nous semble opportun de permettre la création de cette plateforme logistique, répondant à un besoin national lié au commerce en ligne, sans consommer de nouveaux espaces naturels ou agricoles, ni créer de nouveau secteur de risques technologiques auxquels des habitants pourraient être soumis.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E porte une stratégie régionale de réindustrialisation du territoire francilien. Le SDRIF-E propose ainsi 790 ha de fonciers sanctuarisés pour l'activité industrielle.

Cette ambition de l'exécutif régional implique donc que le foncier stratégique de la plateforme de Grandpuits a vocation à rester un site industriel. Le SDRIF-E ne bloque cependant pas un projet logistique à la marge, mais il empêche la conversion de la totalité du site vers une activité logistique, ce qui n'est cependant pas le cas ici.

Ce projet FM LOGISTIC a bien été signalé aux services de la Région et il n'est donc pas bloqué par le SDRIF-E tant que le site de Grandpuits conserve en grande majorité sa vocation industrielle.

Si l'argument relatif à l'emploi est particulièrement pertinent, il conviendra cependant de veiller à bien faire respecter les grandes orientations du SDRIF-E, notamment pour ce qui concerne l'optimisation des surfaces liées à la logistique, mais aussi la mise à disposition de grands fonciers stratégiques pour la réindustrialisation du territoire. Le site de Grandpuits constitue l'un des rares sites identifiés permettant d'accueillir de l'activité industrielle d'envergure.



La communauté de communes des Deux Morin fait part de son mécontentement de fixer la date de prise en compte de l'extension de l'urbanisation en 2021.

En plus de cela, le MOS ne prend pas en compte, en tant que "dent creuse", des parcelles en zone urbanisée dont la superficie avoisine ou dépasse les 2 à 3000 m<sup>2</sup>. Il considère donc que c'est de l'extension potentielle. La multiplicité de ces faits diminue les possibilités d'extension qu'ont les élus pour leur commune jusqu'en 2040.

Au niveau de notre EPCI, nous avons fait un rapide calcul qui conclut qu'avec ce dispositif appliqué depuis 2021, peu de communes pourront prétendre à de l'extension, donc impossibilité de mutualiser, et les zones d'activité s'en trouveront fortement pénalisées. Le "1ha" promis aux communes rurales ne pourra pas être appliqué dans bien des cas.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le décompte de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la décennie 2021-2031, sur laquelle le SDRIF-E doit fixer un objectif de réduction, conformément à la loi « Climat et résilience », commence en 2021 et non à la date d'approbation du SDRIF-E. Si tel n'était pas le cas, la trajectoire de sobriété foncière régionale pourrait être considérée comme insincère. Le calibrage des capacités d'urbanisation du SDRIF-E garantissant le respect de la trajectoire de sobriété foncière, leur décompte doit également commencer en 2021.

Par ailleurs, l'article 4 de la loi « ZAN » du 20 juillet 2023 dispose expressément que la surface minimale garantie de 1 hectare est fixée pour la période 2021-2031, ce qui implique que le décompte se fasse à partir de 2021.

Durant toute la concertation préalable à l'élaboration du SDRIF-E, la Région a sollicité des contributions écrites de la part des territoires, afin qu'ils lui fassent part de leurs ambitions et des éventuels projets déjà engagés. La phase de consultation des personnes publiques associées puis celle de l'enquête publique ont constitué de nouvelles occasions pour les territoires d'informer la Région des projets envisagés et de ceux déjà coups partis.

La Région a tout fait pour que les « coups partis », notamment ceux des plus petites communes qui n'ont pas ou peu de capacité et de possibilité de mutualisation, soient couverts par les capacités d'artificialisation ouvertes par le SDRIF-E.

Concernant les "dents creuses", ce concept n'est pas opérationnel dans le cadre du suivi de la consommation d'espace ou de l'artificialisation des territoires, puisqu'il s'agit de suivre la consommation effective des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Tant qu'un espace présente ces caractéristiques (c'est bien la réalité du terrain qui compte), il convient donc de le considérer comme tel et de comptabiliser son urbanisation en cas de mutation vers un usage urbain.

### 9-1-12 : Pays de l'Ourcq

Le Conseil communautaire du Pays de l'Ourcq a donné un avis favorable assorti d'une réserve, de recommandations et d'une observation sur le projet de SDRIF-E.

Réserve n°1 : les espaces verts et de loisirs prévus par le projet de SDRIF-E sur les sites suivants seraient à ne pas cartographier dans le SDRIF-E ;

- Car son changement de destination est d'ores et déjà en cours et décidé par la collectivité propriétaire du site : le Stade de Lizy-sur-Ourcq ;
- Car ils n'entrent pas dans le cadre de la définition donnée par l'OR 25 du projet de SDRIF-E
  - la partie du site industriel STORENGY à Germigny-sous-Coulombs,
  - le site de 3 hectares de la Pyramide du Pays de l'Ourcq,
  - l'espace vert et le bassin d'eau pluviale de l'usine Hélio Print à Mary-sur-Marne,
  - les espaces verts du Centre de Formation des Apprentis (CFA) d'Occquerre ;

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Le SDRIF-E pourra reprendre l'essentiel de ces demandes d'ajustement, qui semblent mieux correspondre à la réalité du terrain.

#### **Recommandations :**

Recommandation n°1 : L'Orientation réglementaire n°13 indique notamment que le grand éolien peut être accueilli au sein des espaces agricoles. La nécessaire régulation du développement du grand éolien pourrait être de soumettre les projets à la réalisation préalable d'un plan d'ensemble à l'échelle du SCoT (ou du PLUiH), afin de privilégier le regroupement des éoliennes et d'éviter le mitage du territoire par la dispersion des implantations ;

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Juridiquement, le SDRIF-E ne peut pas imposer ou recommander la réalisation d'études.

Recommandation n°2 : L'Orientation réglementaire n°13 indique aussi que les installations agrivoltaïques au sens de l'article L314-36 du Code de l'énergie et de l'article L111-27 du Code de l'urbanisme peuvent être accueillies au sein des espaces agricoles. Une régulation du développement de ces installations par les SCoT ou le PLUi devrait être autorisée ;

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le SDRIF-E reprend les termes de la loi Climat et résilience qui s'imposent également aux documents d'urbanisme locaux.

Recommandation n°3 : des aménagements routiers sont prévus au projet de SDRIF-E concernant le barreau Est Francilien A4 - Aéroport de Roissy. Ils s'ajoutent aux infrastructures existantes. Il faudrait ajouter la mise à 2x2 voies de la RN3 à 100 % entre Meaux et Claye-Souilly et une inscription parmi les grands axes régionaux de cette même section ;

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La Région prend acte de cette demande de la communauté de communes du Pays de l'Ourcq, formulée également par le Département de Seine-et-Marne et les communautés d'agglomération du Pays de Meaux et de Roissy-Pays-de-France, concernant un axe structurant du nord-est francilien, et cohérente avec la demande de l'Etat de réaménagement de la RN3.

La future liaison Meaux-Roissy est déjà inscrite au SDRIF-E arrêté, mais pas dans une configuration de voie rapide sur l'ensemble de son tracé. Elle est co-financée par la Région Ile-de-France au titre du plan route de demain,

Pour répondre à la demande formulée, divers aménagements sont nécessaires en certains points de congestion de la RN3, ainsi que sur la liaison RN3/RN2. La Région prend note de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de 36 ha, telle qu'indiquée par le Département, soit 18 ha de plus que ce que prévoit le SDRIF-E arrêté.

La région examinera donc cette demande, au regard de l'intérêt de ce projet routier structurant et de la compatibilité de la consommation d'ENAF générée avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

**Recommandation n°4** : le déplacement de quelques dizaines de mètres d'un secteur d'urbanisation préférentielle (pastille) de 25 hectares sur la zone d'activités des Effaneaux à Dhuisy serait nécessaire pour éviter la superposition graphique avec le site Natura 2000 des bols Réserves, des Usages et de Montgé, comme indiqué sur le plan en annexe n°1 à la délibération

Extrait de la carte « Maîtriser le développement urbain »



Annexe à la délibération  
2023-11/06

● Proposition d'un  
nouvel  
emplacement pour  
la pastille Nord Est

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Cette demande semble sans objet. La représentation de la pastille à l'échelle de cartographie du SDRIF-E n'empêche pas le projet de ZAE des Effaneaux, et n'impacte pas le site Natura 2000. La communauté de communes pourra utilement se référer au guide d'application du SDRIF-E (diffusion prévue suite à l'approbation du SDRIF-E), qui précisera notamment les marges d'interprétation relatives au positionnement des pastilles.

**Recommandation n°5** : l'espace vert et de loisirs prévu par le projet de SDRIF-E sur les sites de Vieux moulin à Ocquerre, seraient à réduire de manière à ne pas compromettre les projets sur la parcelle OF 34 (F 34) appartenant à la Communauté de communes et classée en AUE au PLU. Les espaces verts des Châteaux de la Trousse (à Ocquerre) et

de Cocherel seraient également à réduire afin de ne pas compromettre de futurs projets publics ou privés.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le SDRIF-E pourra reprendre l'essentiel de ces demandes d'ajustement, qui semblent mieux correspondre à la réalité du terrain.

Observations :

Observation n°1

A partir de 2031, les consommations des installations nécessaires aux exploitations agricoles seraient comptabilisées dans le cadre du calcul des surfaces artificialisées. Pour éviter la concurrence locale entre ces constructions et celles destinées à l'habitat, aux équipements ou à d'autres activités économiques, les règles en vigueur actuellement devraient s'appliquer jusqu'en 2040 pour les installations nécessaires aux exploitations agricoles. Les consommations foncières de ces Installations ne devraient donc pas être imputées sur les capacités d'urbanisation non cartographiées définies dans le projet de SDRIF-E (OR 94 et 95) ;

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette observation :**

Le décret du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols, en application de la loi « Climat et résilience », dont la nomenclature s'applique à partir de 2031, dispose que doit être considérée comme artificialisée toute surface dont les sols sont imperméabilisés en raison du bâti, à partir de 50 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

Par ailleurs, le SDRIF-E, comme l'ensemble des schémas régionaux d'aménagement, doit selon les termes de la loi précitée définir une trajectoire de réduction de l'artificialisation.

Il serait donc incohérent au regard de la loi, comme de la trajectoire régionale fixée, de considérer certaines emprises bâties comme non artificialisées. Ainsi, à partir de 2031, la création d'une construction nécessaire à l'activité agricole, si elle s'opère sur des espaces initialement en pleine terre, sera considérée comme une artificialisation et sera imputable aux capacités d'urbanisation fixées par le SDRIF-E.

Observation n°2 ; l'espace vert et de loisirs prévu par le projet de SDRIF-E sur le secteur du Manoir des quatre vents serait à ne pas cartographier dans le SDRIF-E, car il n'entre pas dans le cadre de la définition donnée par l'OR 25 du projet de SDRIF-E ;

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette observation :**

Le SDRIF-E pourra reprendre l'essentiel de ces demandes d'ajustement, qui semblent mieux correspondre à la réalité du terrain.

*9-1-13 : Provinois*

Après analyse, il n'appelle pas de remarques particulières de la part de la Communauté de communes du Provinois dans la mesure où l'essentiel des dispositions du SCoT qui couvre l'intercommunalité s'intègrent dans ce projet.

L'avis de la Communauté de communes du Provinois en tant que PPA est donc favorable.

*9-1-14 : Val Briard*

La communauté de communes de Val Briard n'ayant pas d'observation à formuler sur le reste des documents consultés émet un avis favorable sur le projet de SDRIF-E arrêté.

#### 9-1-15 : Gâtinais Val-de-Loire

La communauté de communes du Gâtinais Val-de-Loire ne donne pas d'avis formel mais fait part de demandes :

Poursuite de l'aménagement et de la commercialisation de la ZAC du Bois des Places (Égreville), projet porté en régie depuis 2016, dans le but de conforter notre développement économique et qui a déjà représenté un investissement lourd pour notre collectivité.

Pour mener à bien ce projet, je vous demandais l'inscription d'une demi-pastille pour cette ZAC ainsi que 5 hectares supplémentaires non cartographiés pour la commune d'Égreville portant à 9 hectares le potentiel. Je vous remercie d'avoir intégré cette demi-pastille. Cependant, les hectares non cartographiés par commune n'existant plus, le compte n'y est toujours pas sachant que ce projet de ZAC est d'environ 15 hectares. Cette ZAC est un des projets phares de la CVL eu égard l'opportunité qu'elle représente pour son développement économique (implantation de nouvelles entreprises / création d'emplois) afin de ne pas accentuer le décrochage observé au niveau régional.

Aussi, je vous remercie de bien vouloir prendre en compte cette demande et d'étudier les possibilités qui nous permettraient de mener à bien ce projet dans son intégralité.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les potentiels non cartographiés des communes (PNC) existent toujours et s'additionnent bien à la demi-pastille déjà présente pour permettre le projet d'Egreville. Lors de la diffusion de l'avant-projet de SDRIF-E aux acteurs en avril 2023, la Région y avait joint un tableau indicatif des PNC pour aider les communes sur la compréhension du SDRIF-E et leur éviter un calcul relativement complexe. Il était précisé que ce tableau n'avait pas de valeur juridique. Ce tableau indicatif ne faisant pas formellement partie du SDRIF-E, il n'a pas été intégré dans le dossier transmis aux personnes publiques associées, ni dans celui de l'enquête publique. Pour autant, les OR 85 à 96, relatives au PNC, figurent bien dans le document.

La présente remarque relève donc d'une incompréhension et ne constitue pas une demande de modification.

Projet de la zone d'activités « Val-de-Loire 2 », un projet de longue date qui aujourd'hui avance rapidement. En effet, le groupe Telamon (anciennement Panhard) procède aux acquisitions foncières. Certes, le front vert a été déplacé et je vous en remercie. Cependant, les pastilles sont toujours à repositionner et doivent être au-dessus de la RD 30 sur l'emprise de ce projet.

Vous avez fait le choix de remplacer une pastille pleine et une demi-pastille par deux demi-pastilles. Sur ce projet, le compte n'y est donc plus car la commune a besoin de 35 hectares. Aussi, je vous remercie de remplacer une demi-pastille par une pastille pleine.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution de 15 ha supplémentaires de capacités d'urbanisation à Souppes-sur-Loire. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

5 hectares supplémentaires non cartographiés ont été demandés afin de conforter le développement prévu sur la commune notamment sur le projet de zone d'activités situé derrière AUCHAN. Il conviendrait également de prendre en compte cette demande et d'étudier les possibilités qui nous permettraient de mener à bien ce projet.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

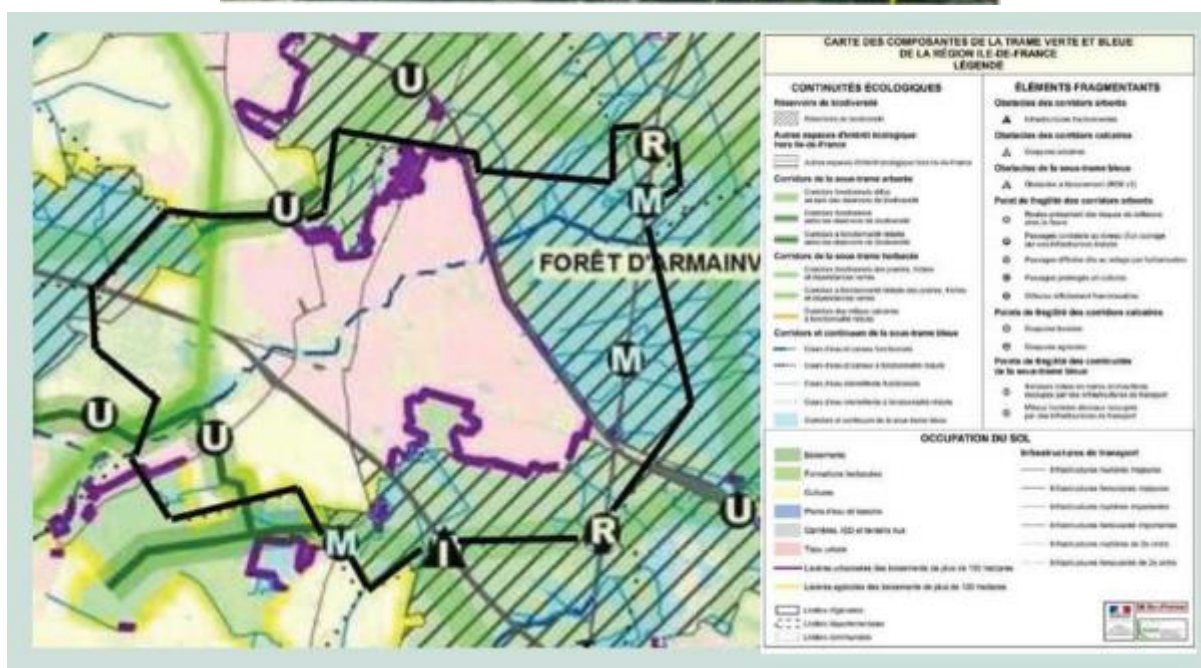
[Ce sujet est lié à la réponse ci-dessus.](#)



9-1-16 : Les Portes Briardes

La communauté de communes des Portes Briardes ne donne pas formellement d'avis mais fait part de multiples demandes concernant ce SDRIF-E

Limitation de l'artificialisation des sols certes, mais sans bloquer le développement de notre commune-centre en attribuant une pastille de 25 ha qui va s'ajouter aux 15,4 ha d'urbanisation non cartographiés (en rouge sur la carte) de façon à permettre un projet viable de développement au sud de la RN 4. Une demi-pastille supplémentaire (10 ha) permettrait au territoire de la CCPB de répondre à toutes ces obligations régionales (logements, transports) et à la pression foncière en Ile-de-France qui ne permet plus aujourd'hui aux franciliens d'accéder à la propriété ou à un logement social à proximité du Grand Paris, de par l'ambition du Conseil régional de développer le RER E et de le prolonger à l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution de 35 ha supplémentaires de capacités d'urbanisation à Ozoir-la-Ferrière. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

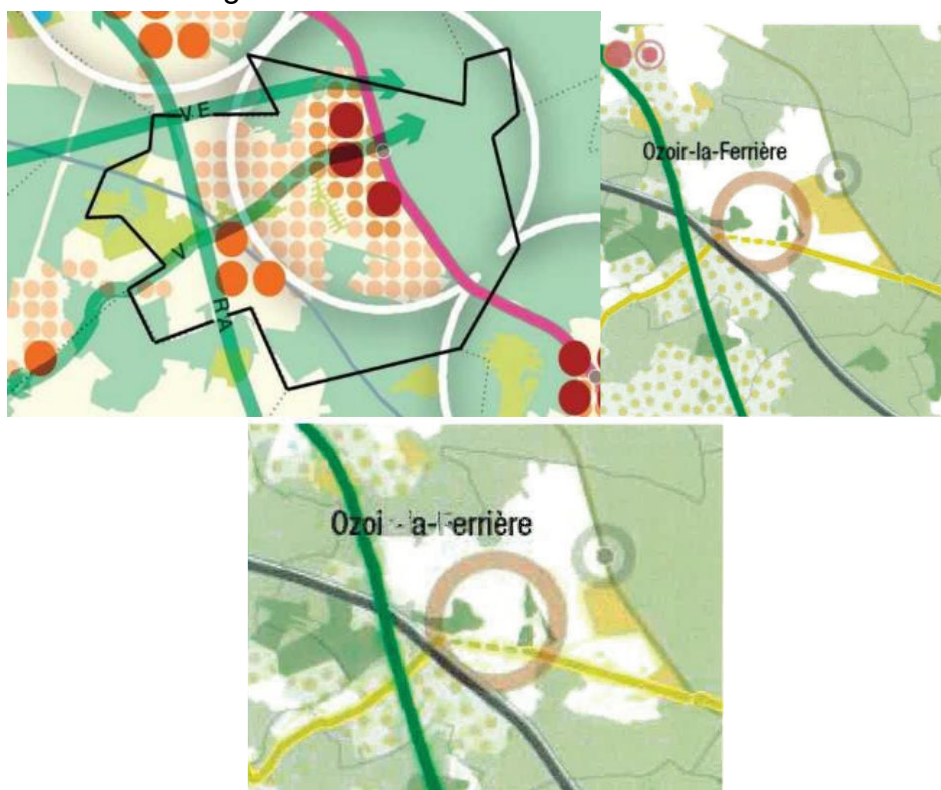
Rectification du positionnement du fonds vert d'Ozoir-la-Ferrière au sud de la RN4 pour correspondre au 40ha (+ 10ha) nécessaires au développement vital de la communauté de communes



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

Demande à ce que l'aplat du SDRIF-E qui matérialise un « site d'activité d'intérêt régional à sanctuariser » soit modifié pour tenir compte de la mutation de certaines parties de cette zone d'activité vers des logements.

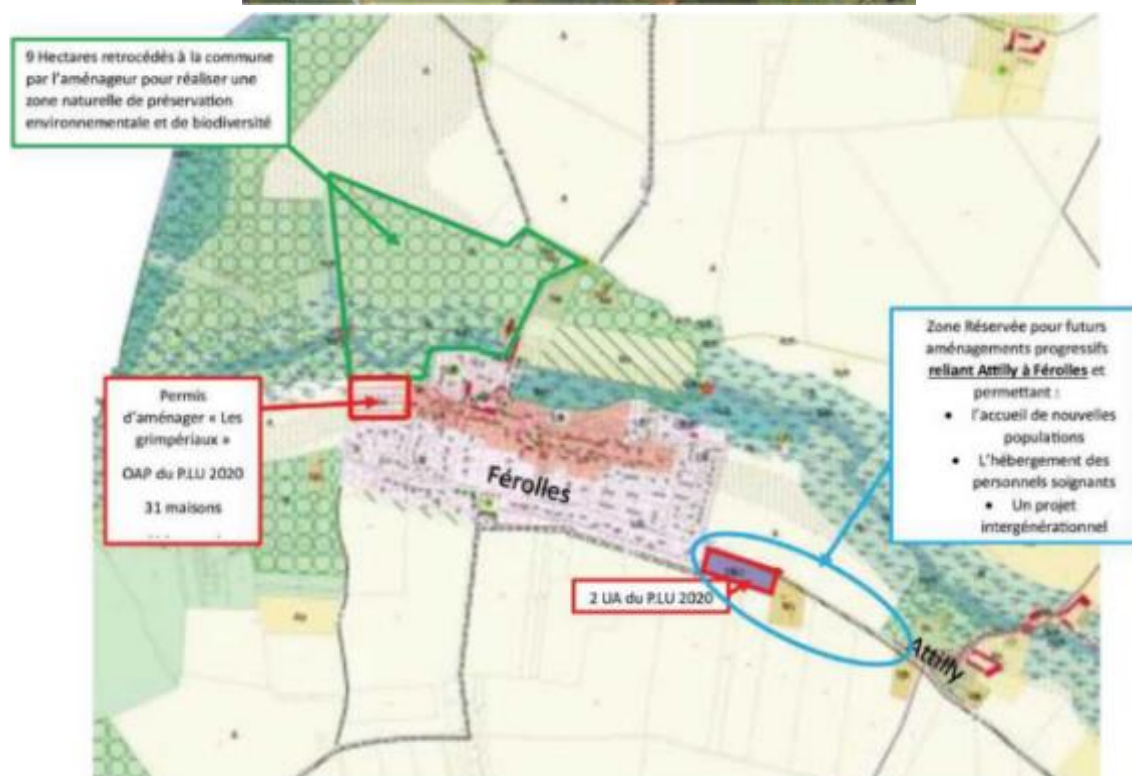


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'aplat sur Ozoir ne correspond pas à "sanctuariser le site d'intérêt régional" mais à "Requalifier/moderniser le site économique existant". L'OR associée (101) est souple et permet au quartier d'évoluer vers une mixité des fonctions, y compris avec des logements, sans le sanctuariser pour des activités productives. Cette OR vise en parallèle à préserver globalement les activités économiques dans le tissu urbain pour éviter leur exclusion, qui génère de l'étalement urbain en périphérie.

L'aplat va cependant effectivement être réduit à la marge, comme le demande la communauté de communes, pour prendre en compte les évolutions déjà observées vers le résidentiel.

Affirmation de la centralité du village de Férolles en autorisant une densification raisonnée afin de développer l'offre de logements de plus petite taille en locatif et en accession, développer le service public de proximité, permettre l'accès au logement de proximité du personnel de l'hôpital de Forcilles, développer du logement intergénérationnel et faciliter le maintien à domicile des personnes âgées en leur permettant également un accès aux soins facilité en demandant la désanctuarisation d'une partie des terres agricoles entre Férolles et Attilly (parcelles 0636, 0342, 0268, 0269, 0261, 0262 et 0297 ; zone rouge sur la carte). La désanctuarisation n'excèdera pas 25% sur la parcelle 0636, 1/17ème pour la parcelle 0342 et 1/7ème pour les autres parcelles.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région prend bonne note des projets de la commune et prévoit d'ajuster le périmètre de l'armature verte sanctuarisée pour en exclure le site des Grimpériaux.

Demande de mutation des parcelles (0338, 0298 et 0296) sur le lieu-dit du Plateau situé entre Gretz-Armainvilliers et Tournan-en-Brie (entre la RD 350 et la RN 4) à l'ouest du centre aquatique intercommunal, soutenue financièrement par le Conseil régional d'IDF qui nécessite des mutations parcellaires des zones A en zones N ou susceptible d'accueillir des activités de plein air. Ceux sont bien 6,7 ha sollicités pour développer ce projet d'activités de plein air sans développement de bâtis. Conservation de la vocation de la zone à constituer une coupure urbaine entre Gretz-Armainvilliers et Tournan-en-Brie.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande n'est pas explicite quant aux éventuelles modifications attendues. Les cartes et orientations réglementaires du SDRIF-E n'empêchent nullement le projet d'activité de plein air évoqué.

### 9-1-17 : Moret Seine & Loing

La communauté de communes Moret Seine & Loing émet un avis favorable sous la réserve suivante :

Prise en compte d'une demande d'ajout de secteur d'urbanisation préférentielle nécessitant une demi-pastille afin de permettre la réalisation d'un projet structurant pour notre territoire portant sur la construction d'un complexe d'hébergement touristique situé sur les Communes de Nonville et Treuzy-Levelay et porté par la SASU Le Clos de Nonville.



Localisation du projet du « clos de Nonville

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution d'une demi-pastille de 10 ha de capacités d'urbanisation, à cheval sur les communes de Nonville et Treuzy-Levelay. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances. Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

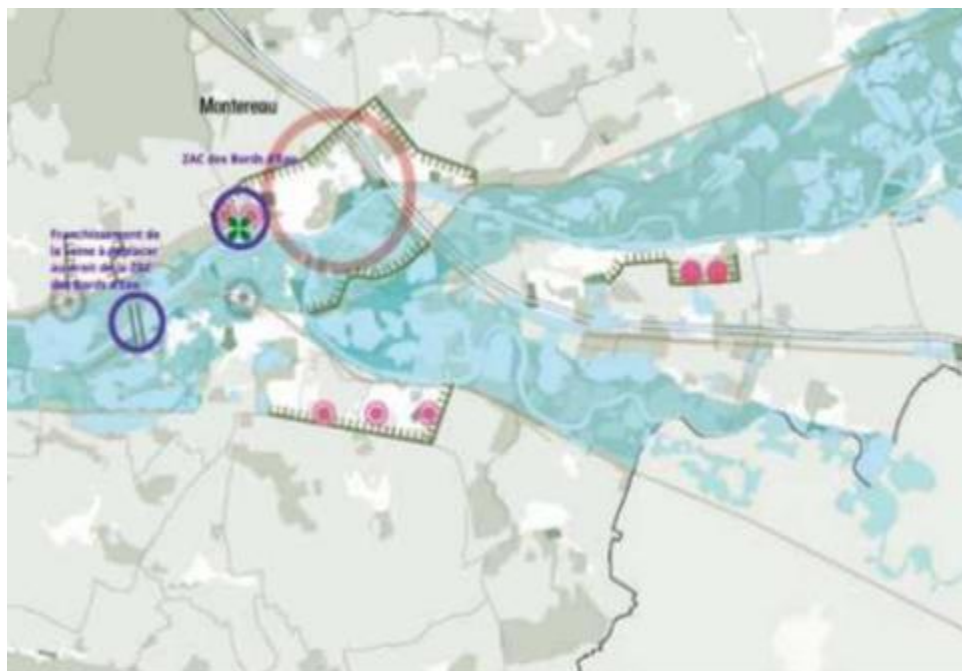
### 9-1-18 : Pays de Montereau

La Communauté de Communes du Pays de Montereau confirme son avis favorable au projet de SDRIF-E arrêté, sous les réserves suivantes :

#### ZAC des Bords d'Eau :

Franchissement sur la Seine au droit de la ZAC des Bords d'Eau : la liaison déjà inscrite au SDRIF actuel a été réintégrée au projet de SDRIF-E à la demande de la ville de Montereau (courrier du 31 mai 2023). Toutefois, elle est toujours placée en aval de la ZAC (voir plan ci-dessous).

Il est demandé de déplacer la possibilité du franchissement de la Seine au droit de la ZAC pour permettre sa réalisation éventuelle.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce projet de franchissement était inscrit au précédent SDRIF, l'implantation exacte de ce franchissement reste à approfondir en lien avec le maître d'ouvrage potentiel.

Nature (OR 28) : aplats espace vert/espace boisé. Il s'agit d'une notion complexe à différencier. Une explication est sollicitée sur ses critères d'établissement :

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La définition des espaces verts figure p. 19 des OR. Sont considérés comme espaces verts, au sens du SDRIF-E :

- les jardins et grands parcs publics,
- les jardins familiaux, les jardins partagés et les jardins solidaires.
- les cimetières, qui s'ils ne sont pas aujourd'hui tous végétalisés, offrent un potentiel de végétalisation à exploiter en particulier au sein de communes très urbanisées.

La définition des espaces boisés figure p. 16 des OR. Ces espaces sont constitués des massifs forestiers publics ou privés, des boisements isolés et des grands domaines boisés, y compris les coupes forestières, les clairières ainsi que les parcelles à boiser.

« OR 17 : Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation » et « OR 25 : [...] Les espaces verts et les espaces de loisirs regroupent des espaces d'emprises variables qui ont à la fois une vocation sanitaire et sociale (détente, ressourcement, pratique du sport, etc.) et une fonction environnementale

(infiltration des eaux de pluies, stockage du carbone, rafraîchissement de la ville, préservation de la biodiversité, etc.). ».

Aucune explication supplémentaire n'a été ajoutée dans l'article 28, ni aucune référence à une dérogation permise au titre des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E, telle qu'elle a été ajoutée dans l'OR 12 pour les espaces agricoles (déclarés inconstructibles sauf au titre des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E).

Il semble que les aplats « espaces naturels-espaces boisés » soient toujours présents à l'échelle de la ZAC et la dérogation précédemment évoquée est essentielle pour l'urbanisation de cette ZAC juridiquement créée depuis plusieurs années.

Il est demandé que la dérogation permise au titre des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E soit ajoutée pour les OR 17 et 25 (espaces naturels-espaces boisés) sur le modèle des espaces agricoles (OR 12).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Par principe, les espaces boisés et les espaces naturels sont effectivement protégés, sans préjudice des dispositions du code forestier ou du code de l'environnement (OR 17) et sauf exceptions listées à l'OR 18. Concrètement, si une ZAC inclut par exemple un espace boisé, une autorisation de défrichage délivrée dans le respect des dispositions du code forestier sera donc nécessaire pour pouvoir urbaniser/artificialiser cet endroit. Si un espace naturel devait être urbanisé, cette urbanisation ne serait possible que si le code de l'environnement le permet et dans les conditions définies par ce dernier.

A moins que la ZAC en question ne couvre entièrement un espace boisé ou un espace naturel, il est possible de concilier des objectifs de construction avec le maintien des espaces protégés.

Enfin, il convient de souligner que ces règles de protection des espaces boisés et des espaces naturels existent déjà dans le SDRIF de 2013.

Un projet de centrale photovoltaïque au sol est localisé sur l'ancienne décharge de Montereau située en lisière Nord de la ZAC des Bords d'Eau (voir plan ci-dessous) : le secteur concerné est tramé « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » sur la carte « conforter l'attractivité économique régionale ».

Il convient de confirmer la compatibilité du projet avec le tramage prévu.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le tramage « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » n'empêche pas le projet. La communauté de communes est invitée à se reporter à l'OR 18 qui rappelle les



conditions à respecter (notamment en application du code de l'environnement et du code forestier) pour les installations photovoltaïques dans de tels espaces.

Construction du Centre d'Incendie et de Secours de Montereau (angle RD 605 et RD 67)

Le point évoqué relatif à ce projet n'a pas été pris en compte par la nouvelle version du SDRIF-E. La mise en œuvre de ce projet est capitale pour l'agglomération monterelaise en termes de renforcement et de maillage de la sécurité incendie du territoire communautaire. En effet, ce projet a été déclaré d'utilité publique (arrêté de DUP valant Mise en Compatibilité du PLU du

02 mars 2022). Le périmètre de la DUP est par ailleurs fortement amputé par le tracé de la limite d'urbanisation. Cette situation est incompatible avec la mise en œuvre de ce projet. Il est demandé de prévoir un tramage adapté à ce projet et de décaler la limite d'urbanisation au-delà de l'emprise du projet.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E n'empêche pas ce projet de centre d'incendie et de secours.

Projet d'aménagement d'un port fluvial - réaménagement du camping existant (bord de l'Yonne limite Sud de la commune) :

Un projet d'aménagement d'un port fluvial + réaménagement du camping existant porté par la Communauté de Communes du Pays de Montereau est situé au lieudit « L'île aux Chardons » (voir plan ci-dessous) sur les cartes « placer la nature au cœur du développement régional » et « maîtriser le développement urbain », le secteur concerné est situé au-delà des limites d'urbanisation et tramé « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels ».

Cette situation semble incompatible avec la mise en œuvre de ce projet : il est donc demandé de prévoir un tramage adapté à ce projet et de décaler la limite d'urbanisation au-delà de l'emprise du projet.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le tramage "préservé le bois, la forêt et les autres espaces naturels" correspond à l'occupation du terrain en 2021, telle qu'observée par le MOS. La réalité du terrain prévalant toujours sur la carte du SDRIF-E, la communauté de communes peut faire valoir par tous moyens un autre usage du terrain en 2021, si le classement du MOS lui semblait inapproprié. Le tramage en « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » n'empêche pas le projet mentionné, compte-tenu des capacités d'urbanisation non cartographiées attribuées par le SDRIF-E à la commune de Montereau.

Il n'y a donc pas d'incompatibilité entre le SDRIF-E et le projet évoqué.

Projet de centrale photovoltaïque au sol RD 411 - Route de Bray -

Un projet d'envergure et très avancé de centrale photovoltaïque au sol est localisé Route de Bray (RD 411) après la voie ferrée longeant la zone industrielle, sur les communes de Montereau-Fault-Yonne et de Marolles-sur-Seine. Le secteur concerné est partiellement tramé « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » sur la carte « conforter l'attractivité économique régionale » et est situé au-delà de la limite d'urbanisation.

Il convient de confirmer la compatibilité du projet avec le tramage prévu ou de faire évoluer le tramage et la limite d'urbanisation.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le tramage "préservé le bois, la forêt et les autres espaces naturels" n'empêche pas le projet. La communauté de communes est invitée à se reporter à l'OR 18 qui rappelle les conditions à respecter (notamment en application du code de l'environnement et du code forestier) pour les installations photovoltaïques dans de tels espaces.

#### **Pour la ville d'ESMANS**

Projet d'écoquartier

Le concept « d'Ecoquartier » a pour vocation de regrouper :

- Ecologie, aller vers un impact environnemental neutre, une préservation de la biodiversité et du climat
- Economie, participer au développement territorial en créant des emplois et des activités économiques
- Communautaire, améliorer le cadre de vie des habitants et usagers

Une demi pastille est mentionnée dans les capacités d'urbanisation cartographiées du SDRIF-E, mais celle-ci n'est pas suffisante pour réaliser le projet. Il est demandé de remplacer la demi-pastille identifiée dans le projet du SDRIF-E, par une pastille entière, portant l'ensemble à un potentiel de 25 ha.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes sollicite l'attribution de 15 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires à Esmans. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

#### Développement de l'habitat

Le potentiel d'urbanisation confirmé par le SDRIF-E ne permet pas, dans l'état actuel, de finaliser le projet de zone d'activité envisagé par la commune. Des possibilités doivent être rendues disponibles pour prévoir l'évolution et l'adaptation de ce dernier. Concernant l'habitat, la commune d'Esmans se doit de se développer l'habitat et également répondre aux attentes en termes de parcours résidentiel. A cette fin, le PLU actuel a réservé un espace de 1,5 ha en extension directe du village. Afin de répondre aux besoins scolaires et de services à l'enfance et compléter l'habitat, un autre espace d'un peu plus d'un hectare a été inscrit au PLU.

Cette surface, incluse dans le foncier bâti apparaît au premier abord comme une dent creuse. Toutefois, bien que cette surface ne soit plus exploitée, elle figure toujours comme surface agricole. Il convient donc, afin de permettre la réalisation des structures enfance, de considérer cet espace de 1,15 ha dans les capacités de développement de l'habitat et des services liés, et donc rajouter des capacités de mobilisation de terres à cette fin.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes sollicite l'attribution là aussi de capacités d'urbanisation supplémentaires à Esmans. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

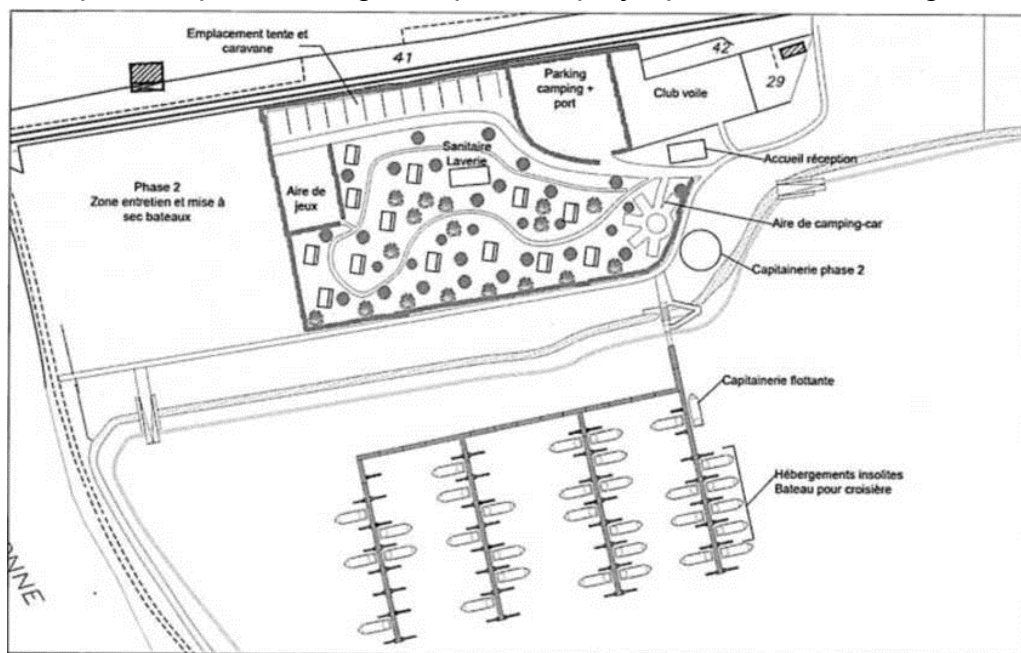
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Au titre des projets portés par la CCPM

En complément des observations formulées par la ville de Montereau-Fault-Yonne sur le Projet « aménagement d'un port fluvial - réaménagement du camping existant », la CCPM souhaite rappeler l'importance de la création d'un tel projet pour l'attractivité touristique pour le territoire, autant pour les solutions d'hébergements que pour l'attractivité fluviale. Les solutions d'hébergements envisagées (plan ci-dessous) permettraient de répondre également aux besoins formulés par les entreprises du territoire, d'accueil de leurs collaborateurs.

Il est donc important qu'un tramage adapté à ce projet puisse être envisagé.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

S'agissant de ce projet, la cartographie du SDRIF-E le permet déjà. L'activité est existante et le SDRIF-E ne bloque pas le réaménagement urbain.

*9-1-19 Plaines et Monts de France*

Le conseil communautaire a émis un avis favorable sur le projet arrêté de SDRIF-E sous réserve de la prise en compte des demandes réitérées, argumentées et développées ci-après :

#### 9-1-20 : Grand Provinois

L'avis du SMEP du Grand Provinois en tant que PPA est favorable au projet de SDRIF-E et considère qu'il n'appelle pas de remarques particulières de la part du S.M.E.P du Grand Provinois dans la mesure où l'essentiel des dispositions du SCoT s'intègrent dans ce projet et il joint pour rappel sa contribution transmise précédemment qui synthétise lesdites dispositions.

Le SCoT souligne les impacts très négatifs du grand éolien qu'il n'est pas recommandé de développer sur le territoire du Grand Provinois. Le SMEP invite par ailleurs les Communautés de communes et les communes à délibérer en ce sens. ». En effet, la préservation et la valorisation du patrimoine et des paysages du Grand Provinois doit être le socle d'un développement touristique durable qui s'appuie en particulier sur le rayonnement national et international avec le classement au Patrimoine de l'UNESCO de la ville de Provins ainsi que l'intérêt majeur de la Bassée du point de vue écologique et écotouristique.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le SDRIF-E soutient le développement des énergies renouvelables. Il incite également les territoires, via les OR 72 à 76, à prendre en compte les spécificités locales relatives à la protection des paysages franciliens. L'exécutif régional a toujours été clair sur sa position : l'éolien ne doit être développé seulement s'il y a un consensus local. Ce sont aux territoires de décider.

Les Elus du territoire souhaitent tendre vers une plus grande diversité dans la typologie des nouveaux logements (maison de bourg, petit collectif...) et dans la mixité sociale de l'offre (logements locatifs sociaux).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Cette volonté des élus du territoire répond aux objectifs du SDRIF-E concernant la diversité des cadres bâtis et l'impératif de répondre aux besoins des populations en matière de logements abordables.

Le SCoT intègre l'objectif de pérenniser l'exploitation des carrières :

- Un maintien durable des carrières de la Bassée (encore 30 à 40 ans d'exploitation) afin de garantir l'approvisionnement au cœur de la région francilienne.
- Une accessibilité aux ressources assurée.
- Une optimisation du transport de matériaux par voie ferrée et par voie fluviale.
- La prévision d'une reconversion des sites après exploitation (diversification à rechercher).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Cette remarque du SMEP du Grand Provinois n'appelle pas de réponse particulière. L'accès aux ressources minérales est bien pris en compte dans le SDRIF-E ainsi que les accès ferrés ou fluviaux par le soutien à la multimodalité.

9-1-21 : Syndicat mixte du SCoT Nemours Gâtinais



9-1-22. SMEP Seine et Loing

9-1-23. *Syndicat mixte Frange ouest du Plateau de la Brie*

## 9-2 Avis EPCI Yvelines

### 9-2-1 Grand Paris Seine et Oise (GPSEO)

Le GPSEO 2 : rend un avis favorable assorti de 8 réserves et 7 recommandations sur le projet du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E) qui lui a été transmis.

#### Réserves :

Les capacités d'extension non cartographiées étant réduites sur le territoire de GPS&O, la Communauté urbaine demande la création d'une enveloppe foncière allouée à l'État pour ses projets (OIN, grands projets de transports, prison...), pour ne pas les défalquer de l'enveloppe foncière allouée aux territoires, tel qu'envisagé par la Région dans son exposé des motifs. En effet, cette disposition met en concurrence les acteurs publics alors même que chacun d'entre eux portent des projets d'intérêt général.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Au moment de l'arrêt du projet de SDRIF-E, la loi « ZAN » du 20 juillet 2023 instituant les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) n'était pas encore parue. Le projet de SDRIF-E sera ainsi ajusté au regard de ladite loi en vue de son adoption, pour mettre en exergue l'articulation de ses orientations avec les PENE.

Conformément à la loi « ZAN » du 20 juillet 2023, pour la période 2021-2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant des PENE, recensés dans un arrêté ministériel mentionné à paraître, sera prise en compte au niveau national et non pas au titre des objectifs fixés par les documents de planification régionale et par les documents d'urbanisme. Ce point sera également rappelé dans le SDRIF-E et dans son guide de mise en œuvre.

Au regard du projet de liste des PENE actuellement soumis à consultation, il s'avère que le projet de SDRIF-E intègre d'ores-et-déjà les PENE sous différentes formes. Il peut s'agir de secteurs d'urbanisation préférentielle ou de développement industriel d'intérêt régional – OR 82 et 84 – (ex : projets d'aménagement en opération d'intérêt national ou faisant l'objet d'un projet d'intérêt général, projet d'établissement pénitentiaire, etc.), de projets d'infrastructures de transports de niveau régionale et/ou suprarégional cartographiés et/ou listés à l'annexe 3 des orientations réglementaires (OR 88) ou encore de projets relevant de l'enveloppe régionale permettant la mise en œuvre de la transition environnementale (OR 89).

Par ailleurs, cette enveloppe régionale liée aux OR 88 et 89, dédiée d'une part au transport et d'autre part à la transition environnementale, rassemble des capacités d'urbanisation mutualisées à l'échelle régionale. Elle a été créée précisément dans un but d'équité entre les territoires, et préserve les capacités d'urbanisation attribuées « localement » à ces derniers. La Communauté urbaine demande que soient pris en compte dans l'enveloppe foncière régionale allouée aux projets de mobilités :

- les transports en commun en site propre (TCSP) du territoire communautaire et en particulier le TCSP « Bus Mantes-Buchelay-Rosny » ;
- les pistes cyclables du territoire communautaire (en particulier la Seine à vélo) ;
- l'aménagement de la RD 154 (contournement de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet) ;
- la passerelle Les Mureaux-Meulan (circulation douce).

La Communauté urbaine demande également que le tracé graphique du TCSP « Bus du Mantois » soit ajusté pour faire apparaître un principe de liaison sur la portion de Rosny-sur-Seine à l'ouest de l'hôpital de Mantes.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Le TCSP Bus Mantes-Buchelay-Rosny est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre la communauté urbaine et l'autorité organisatrice des transports restent à engager sur le projet de TCSP proposé pour en préciser ses principales caractéristiques et sa consistance, à cet effet le projet de TCSP de Mantes a été inscrit en crédits d'études par l'Etat et la Région dans

le protocole CPER Mobilités adopté le 20 décembre 2023 et un projet de BHNS « Bus du Mantois » est inscrit au SDRIFE dans la liste des infrastructures de transports (annexe 3 des OR).

La communauté urbaine demande l'inscription au SDRIF-E des pistes cyclables de son territoire et en particulier la Seine à vélo. Le SDRIF-E arrêté promeut effectivement les mobilités cyclables, dans son projet d'aménagement et au travers de plusieurs orientations réglementaires (OR 140, 139, 133...). Il a inscrit sur ses cartes le projet structurant de réseau Vélo Ile-de-France (RER V).

Plusieurs collectivités sollicitent l'inscription au SDRIF-E des infrastructures cyclables prévues par leurs schémas respectifs, qu'il s'agisse de schémas départementaux, de schémas de niveau intercommunal ou bien de projets communaux. La Région étudiera l'ensemble de ces demandes au regard d'une part de leur complémentarité avec le réseau Vélo Ile-de-France, et d'autre part au regard de la compatibilité de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générée par ces projets avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Le projet d'aménagement de la RD 154, qui n'est pas inscrit dans le Plan routes de demain du Conseil régional, n'a pas vocation à figurer dans le SDRIF-E. En revanche, le fait qu'il ne figure pas dans le SDRIF-E, compte tenu de sa portée locale, n'empêche pas sa réalisation, sous réserve de mobiliser les capacités d'extension nécessaires et de se conformer aux dispositifs de protection de l'environnement mis en œuvre par le SDRIF-E.

Il convient enfin de noter que le SDRIF-E ne prévoit pas d'enveloppe spécifique pour des projets d'intérêt départemental, le département n'ayant pas lui-même de compétence en matière d'urbanisme ni même d'aménagement du territoire.

Enfin, seuls les franchissements de grande ampleur ont vocation à être inscrits au SDRIF-E. Les passerelles piétonnes et cyclables ne correspondent pas à la granulométrie dans cartographie du SDRIFE.

Prévoir des capacités d'extension supplémentaires pour les communes SRU déficitaires/carencées pour permettre la réalisation des objectifs triennaux

Ces communes sont notamment les suivantes : Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine, Ecquevilly, Épône, Follainville-Dennemont, Gargenville, Hardricourt, Issou, Juziers, Mézières-sur-Seine, Mézy-sur-Seine, Orgeval, Porcheville, Triel-sur-Seine, Vaux-sur-Seine et Villennes-sur-Seine.

La Communauté urbaine demande également de permettre des capacités d'extension supplémentaires pour les communes qui sont susceptibles d'être soumises aux obligations SRU prochainement. Il s'agit des communes de Chapet et Médan.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Cette demande est en cours d'instruction avec les services de l'Etat, afin de vérifier que le SDRIF-E permette bien la bonne mise en œuvre de la loi SRU.

Voir demande du CD78.

Supprimer la pastille (25 hectares) sur la commune de Magnanville identifiée pour l'implantation d'un centre pénitentiaire

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Dans un courrier daté du 15 janvier 2024, la Présidente de Région a demandé au préfet de la Région Île-de-France d'indiquer officiellement le lieu d'implantation retenu par l'Etat pour ce nouveau site pénitentiaire. En l'absence de réponse formelle de la part de l'Etat, l'exécutif régional s'engageait à retirer la pastille.

Dans un courrier daté du 23 janvier 2024, le préfet de Région confirmait que l'Etat portait le projet sur le site mitoyen du lycée Léopold Sédar Senghor.

La suppression du projet de prison relève de la compétence de l'Etat.

Le territoire de GPS&O dispose de 10 pastilles (3 pleines + 7 demies) de secteurs d'urbanisation préférentielle (roses) et 10 pastilles (3 pleines + 7 demies) de secteurs de développement industriel d'intérêt régional (violetttes)

Envisager un système de pastilles mutualisables entre les communes du territoire et la possibilité d'utiliser le résiduel/solde de ces pastilles pour d'autres projets.

Par ailleurs, lors de la réalisation d'un projet moins consommateur d'espaces que l'extension autorisée pour la pastille, la Communauté urbaine demande la possibilité d'utiliser le résiduel/solde pour d'autres projets

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

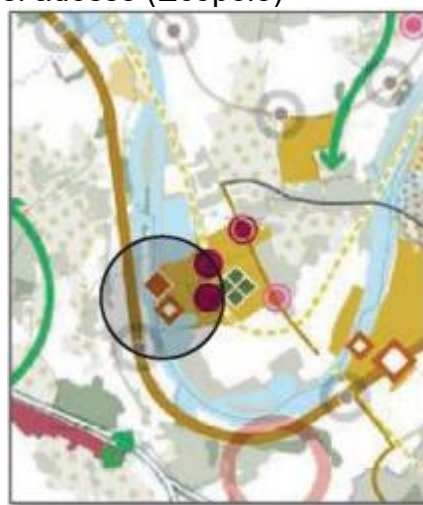
La mutualisation des capacités d'urbanisation régies par les OR 92 à 96 est possible dans le cadre d'un PLU-I, d'un SCOT ou d'une charte de PNR valant SCOT. Elle ne peut être ouverte aux secteurs d'urbanisation préférentielle et aux secteurs de développement industriel d'intérêt régional car leur localisation est un critère déterminant de leur allocation au territoire.

Maintenir l'Écoport de Triel-sur-Seine et indiquer son renforcement en tant que potentiel compte-tenu du site de développement économique/industriel adossé (Écopôle)

Ce projet visant à créer une plateforme portuaire de 34 hectares lancé en 2013 a fait l'objet de nombreux contentieux. Le projet a été abandonné par Haropa Ports de Paris en accord avec les acteurs du territoire, notamment le Conseil Départemental des Yvelines, les communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy et la Communauté urbaine.

Toutefois, le SDRIF-E prévoit le maintien et le renforcement du site multimodal.

Malgré l'abandon du projet, la Communauté urbaine demande que les sites multimodaux identifiés soient maintenus et que leur renforcement soit également indiqué en tant que potentiel dans le cadre d'un futur projet, compte-tenu du site de développement économique industriel adossé (Écopôle).



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

La demande est déjà satisfaite. Le site existant et le renforcement figurent bien déjà sur la carte.

Ajouter une demi-pastille (10 hectares) pour permettre la réalisation du projet d'implantation d'une clinique à Aubergenville

Le territoire de la Communauté urbaine est concerné par un déficit de prestation en matière de santé et a besoin de compléter, restructurer et moderniser son offre de soins.

La Communauté urbaine porte un projet ambitieux d'implantation d'une clinique à Aubergenville qui nécessiterait l'implantation d'une demi-pastille rose de secteur d'urbanisation préférentielle sur le site identifié telle qu'ajoutée (cercle noir).



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Le SDRIF-E n'apparaît pas bloquant et l'ajout d'une demi-pastille n'est pas nécessaire car le projet se déploie en renouvellement urbain sur un secteur déjà urbanisé. De surcroît, la

commune d'Aubergenville dispose déjà de 12 hectares de capacités d'urbanisation non cartographiées.

L'orientation réglementaire (OR 27) fait état d'une impossibilité d'utiliser les espaces verts d'intérêt régional comme des espaces de compensation.

Envisager la possibilité de considérer les espaces verts d'intérêt régional à créer, comme des espaces de compensation.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Les espaces verts et les espaces de loisirs ont à la fois une vocation sanitaire et sociale et une fonction environnementale. Ce sont ainsi des éléments indispensables d'une intensification urbaine soutenable.

D'une part, l'orientation réglementaire (OR) 26 prévoit de pérenniser les espaces verts et les espaces de loisirs et l'OR 28 préconise le développement d'un maillage d'espaces verts accessibles aux habitants et aux usagers du territoire.

D'autre part, l'OR 27 prévoit la création ou l'extension d'un certain nombre d'espaces verts et espaces de loisirs d'intérêt régional, envisagés comme un gain pour le territoire, en termes de services rendus à la population et éventuellement pour contribuer à la trame verte et bleue. Au regard du SDRIF-E, ces espaces ne peuvent donc être envisagés comme des espaces de compensation, pour des espaces verts ou espaces de loisirs non cartographiés qui viendraient à être supprimés dans les conditions définies à l'OR 26 (NB : une coquille s'est glissée dans le texte de l'OR : lire à la fin de l'OR 27 « ... dans les conditions définies à l'OR 26 » au lieu de « ... dans les conditions définies à l'OR 27 »).

Cette OR 27, en revanche, n'interfère pas avec la législation relative à la compensation écologique, au sens de l'article L. 163-1 du code de l'environnement, ou à la renaturation au sens de l'article L101-2-1 du code de l'urbanisme.

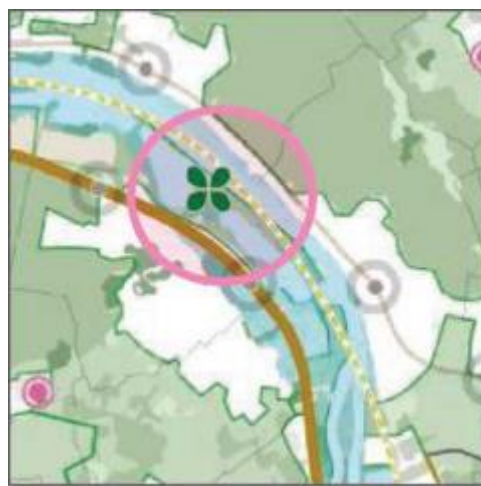
Ainsi, par exemple, la création d'un d'espace vert ou espace de loisirs d'intérêt régional peut constituer un secteur préférentiel de renaturation au regard du code de l'urbanisme, mais ne peut compenser, au regard du SDRIF-E, la disparition d'un espace vert ou d'un espace de loisirs.

#### **Recommandations :**

Ajouter une polarité Verneuil-sur-Seine-Vernouillet-Triel-sur-Seine

Les communes de Verneuil-sur-Seine, Vernouillet et Triel-sur-Seine sont des communes qui répondent à la définition de polarités au sens du SDRIF-E : centralité, emploi et desserte. De nombreux projets structurants du territoire se situent sur ces trois communes polarisantes : 2 gares EOLE à Verneuil-sur-Seine, ZAE de Verneuil et site de développement économique de Vernouillet la « Grosse Pierre », friche à reconverter en secteur OIN.

La Communauté urbaine demande que soit ajoutée une polarité sur les communes de Verneuil-sur-Seine, Vernouillet et Triel-sur-Seine telle que sur la carte ci-contre (cercle rose).



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

Sur la carte relative à la thématique « maîtriser le développement urbain », le cercle de la polarité de « Mantes » est plus large que celui des autres polarités du territoire de GPS&O. Or, ce sont quatre polarités d'importance égale qui devraient être identifiées : Mantes, Les Mureaux, Poissy et Conflans.

Redimensionner les polarités du territoire pour que la taille de toutes les polarités de la Communauté urbaine soit similaire

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives aux polarités.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

Il est signalé que la taille d'une polarité n'emporte pas de différenciation des orientations réglementaires.

La polarité Épône-Mézières est positionnée au sud des deux communes, en limite du front vert d'intérêt régional.

Ces deux communes sont des pôles de développement en devenir notamment grâce à la présence de la gare EOLE d'Épône-Mézières.

La Communauté urbaine demande que la polarité soit repositionnée telle que sur le schéma ci-contre (cercle rose à proximité de la gare EOLE)

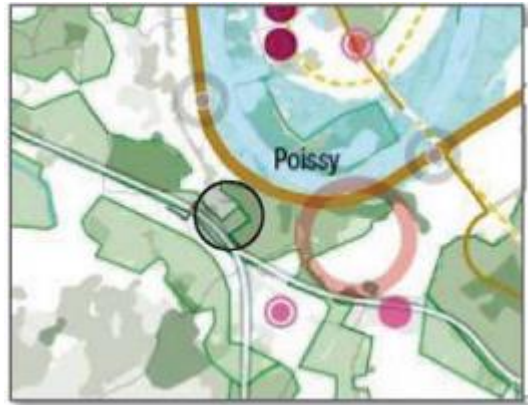


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La Région replacera le cercle de polarité à l'emplacement demandé, autour de la gare EOLE. Il est néanmoins rappelé que le positionnement précis du rond de polarité n'a aucune incidence sur son application. Les communes concernées par les règles de polarités sont listées en fin de chapitre 3 des orientations réglementaires. Épône et Mézières y figurent bien.

Un permis de construire de 390 logements a été déposé et sera délivré en 2023. Cette zone sera donc un espace construit au moment de l'approbation du nouveau SDRIF-E. Or, la zone est recouverte par un aplat « Préserver l'espace agricole ».

Afin de faire correspondre la réalité matérielle avec le document de planification, la Communauté urbaine demande que l'aplat soit réduit pour faire apparaître un espace urbain construit (cercle noir) et donc prendre en compte la réalisation de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Fauveau à Villennes-sur-Seine



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le fond de plan des cartes du SDRIF-E est basé sur l'état des terrains au MOS de 2021. Il n'est donc pas lié aux zonages des documents de planification.

Le projet résidentiel de l'OAP Fauveau va transformer des espaces qui étaient encore agricoles en 2021 en espaces urbanisés. En application de la loi Climat et résilience du 22 août 2021, qui demande de comptabiliser la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers depuis 2021, ce projet coup-parti va donc consommer des capacités d'urbanisation.

Bien que non formulée explicitement, la demande de la communauté urbaine relative à ce projet résidentiel, comprend en fait une demande d'octroi de capacités d'urbanisation supplémentaires. Il ne peut y être répondu à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande relative aux capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Il est important d'intégrer les gares de la rive droite dans une réflexion globale sur l'offre de transports, en particulier celles qui offrent une bonne accessibilité au territoire depuis Paris. Également, devront être pris en compte, les conséquences de l'arrivée du RER E sur le trafic routier et notamment l'impact sur les franchissements de la Seine (Pont de Rangipont par exemple).

Cette thématique concernant la question des développements de transports collectifs sur la rive droite de la Seine n'a pas été exploitée dans le projet de SDRIF-E arrêté.

Il faut donc préserver la desserte directe de la rive droite et repenser les franchissements de la Seine

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Cette question relève d'un sujet d'exploitation du réseau ferroviaire en Ile-de-France. Elle est à adresser à Ile de France Mobilités, mais n'entre pas dans le champ du SDRIFE. Il n'y a pas de remise en cause de la desserte ferroviaire rive droite de la Seine.



Les cartes du SDRIF-E identifient la zone commerciale des Closeaux. Toutefois, « Buchelay 3000 » et « Closeaux 2000 », secteurs de la zone commerciale des Closeaux, ne sont pas couverts en tant que sites commerciaux à requalifier.

La communauté urbaine demande donc d'élargir la Zone d'Activité Economique (ZAE) des Closeaux pour y intégrer les secteurs Closeaux 2000 et Buchelay 3000



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Suite à la demande de la communauté urbaine, la Région prévoit de cartographier les deux zones évoquées en les classant en zones commerciales à moderniser (aplat rose clair), car les activités présentes sont majoritairement à vocation commerciale.

Garantir la préservation de la Seine, colonne vertébrale de la Communauté urbaine et de l'Île-de-France, et affirmer sa vocation économique - touristique et industrielle en complémentarité de sa qualité de patrimoine naturel et de ressource en eau.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le PAR (p. 98) insiste sur le rôle majeur de la Seine et de ses affluents comme cadres de vie et marqueurs d'une identité francilienne. Différentes OR concernent la Seine et ses affluents en vue de concilier leurs multiples usages, d'en préserver la biodiversité, de mieux appréhender les risques d'inondation par débordement, etc.

La communauté de communes de Saint Quentin en Yvelines émet un avis favorable assorti de recommandations et de réserves afin de rendre le document plus opérationnel pour la mise en œuvre du SDRIF-E à l'échelle de l'agglomération de SQY.

**Recommandations :**

SQY demande que la colline d'Élancourt, site aménagé en vue des JOP 2024 avec un projet d'héritage et bénéficiant actuellement de droit à construire (8000 m<sup>2</sup> de SDP et de 200 m<sup>2</sup> d'emprise au sol) soit exclu de l'armature verte incompatible avec l'usage actuel du lieu et à venir. Cela amène une confusion dans l'interprétation entre des orientations sur ce secteur situé dans une armature verte où les constructions sont interdites et dans un espace où l'espace vert et l'espace de loisirs doivent être préservés.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La Région va ajuster le périmètre de l'armature verte sanctuarisée pour en exclure au nord les parcelles sur lesquelles ce classement aurait été contradictoire avec les aménagements réalisés dans le cadre des JOP.

SQY demande que les Arcades du Lac à Montigny-le Bretonneux, ensemble de logements qui fait partie du patrimoine architectural contemporain imaginé par Ricardo Bofill, soit enlevé de l'armature verte à sanctuariser pour éviter toute confusion ultérieure et autre mauvaise interprétation.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La Région souhaite maintenir l'armature verte à sanctuariser au niveau des Arcades du Lac, car le plan d'eau et l'espace vert environnant constituent un îlot de fraîcheur au sein de l'espace urbanisé.

L'armature verte peut en effet comporter des ensembles urbanisés en son sein, lesquels peuvent évoluer conformément aux règles du SDRIF-E relatives aux espaces urbanisés. Ceci est rappelé explicitement à l'OR 2.

SQY demande que la zone d'activité de la rue des Osiers à Coignières soit exclue de l'aplat « Préserver l'espace agricole ». Ce site est un site Seveso.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le site SEVESO et la zone d'activité ne sont pas représentés sur les cartes du SDRIF-E comme espaces agricoles, mais en site d'activité d'intérêt régional. La demande de la communauté d'agglomération est ainsi déjà satisfaite.

SQY demande que les surfaces de renaturation ou de désimperméabilisation soient mutualisables à l'échelle de l'agglomération

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

S'il s'agit d'une référence à l'OR 41 évoquant la compensation des surfaces nouvellement imperméabilisées et à l'OR 81 relative à l'approche nette de l'artificialisation, avec la prise en compte des projets de renaturation, ces orientations réglementaires font très explicitement référence aux documents d'urbanisme, sans évoquer un périmètre territorial. Dès lors que le document d'urbanisme est à l'échelle intercommunale, la compensation ou la renaturation peut être envisagée à cette même échelle. Il convient, dans ce cadre, d'articuler cette offre de compensation ou de renaturation avec les enjeux sur le territoire (ex : éventuelle carence en espaces verts, renforcement de la trame verte et bleue, etc.).

Par ailleurs, il convient de signaler que l'OR 81 fera l'objet d'ajustements pour inclure la possibilité de tenir compte de la renaturation dès 2021, conformément à la loi « ZAN » du 20 juillet 2023.

SQY demande que l'identification des cours d'eau soit limitée à ceux définis au titre du code de l'environnement. En identifier d'autres serait méconnaître le code de l'environnement et

l'hydrographie du territoire de SQY. De plus, pour des questions de visibilité, il faudrait que les rus apparaissent au-dessus des aplats de couleurs

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

La commune des Clayes-sous-Bois demande que la liaison entre le secteur de la Broderie et la Prairie Jeanine Thomas soit supprimée. Elle ne correspond pas à l'urbanisation de ce secteur.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La liaison verte vise à connecter le parc de la cité jardin de bois d'Arcy, au milieu de la ville, avec la forêt domaniale de Bois d'Arcy. La Région ne va pas supprimer la liaison qui a son intérêt, mais modifier son tracé, afin qu'elle s'appuie sur le cimetière, qui pourrait être davantage végétalisé, et sur les abords déjà verdoyants de la rue Henri Prou.

Tout en conservant l'esprit de l'OR 57 (objectif d'accroissement de la densité résidentielle), SQY ayant la compétence planification et Habitat, élaborant son PLUI-H souhaite que les efforts de densification soient mutualisés à l'échelle de l'intercommunalité. Il n'y a aucune précision sur l'application de cette règle contrairement aux capacités d'extension non cartographiées. Il est demandé l'instauration d'une possibilité de mutualisation des capacités de densification en renouvellement urbain à l'échelle des PLUI-H.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le SDRIF-E est opposable aux documents d'urbanisme, d'échelle communale ou intercommunale. Lorsqu'il est d'échelle intercommunale, les auteurs du document d'urbanisme disposent de la latitude nécessaire pour mettre en œuvre les objectifs du SDRIF-E exprimés à la commune dès lors que :

- le nombre de logements attendus au regard des objectifs chiffrés exprimés pour l'ensemble des communes membres se retrouve bien au global, à l'échelle de l'intercommunalité,
- l'intensification attendue dans les polarités et dans les communes desservies par une gare soit cohérente avec les objectifs chiffrés plus importants exprimés par l'OR 57.

Des ajustements de rédaction de l'OR 57 sont par ailleurs à l'étude, au regard de l'ensemble des avis des personnes publiques associées et des retours de l'enquête publique.

SQY souhaite que le SDRIF-E qui donnera le niveau d'ambition du SRHH soit en phase avec la réalité du terrain dont les capacités foncières en renouvellement sont faibles dues à la création récente du tissu urbain (liée à la Ville Nouvelle). SQY demande de réduire les objectifs de production de logement d'environ 25%.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Comme indiqué par la collectivité, le SDRIF-E fixe de grandes règles en matière d'urbanisme qui doivent permettre de réaliser l'objectif de construction de 70 000 logements. Ces règles peuvent être différenciées en fonction du type de territoires mais pas en fonction des différents territoires au sein d'une même catégorie.

Il appartient au SRHH de se saisir de ces règles et de fixer par territoire des objectifs précis de construction de logements.

SQY, pour éviter un double compte de l'année 2031 souhaiterait une clarification de la règle pour l'année 2031 pour la comptabilisation de la consommation des NAF.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Les chiffres sur la base desquels est élaborée la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E sont issus du Mode d'Occupation des Sols (MOS). Cette donnée étant élaborée à l'aide de photographies aériennes, les années exprimées correspondent à des prises de vues estivales : le MOS 2021 traduit l'occupation des sols à l'été 2021. En cas de campagne de prise de vue aérienne en 2031 pour mettre à jour le MOS à ce moment-là, la consommation d'espace observée sur la décennie 2021-2031 correspondra donc à ce qui s'est passé entre l'été 2021 et l'été 2031. Pour des raisons de simplification, il est possible de considérer que tout ce qui aura lieu en 2031 relève de la décennie 2021-2031 et donc de la consommation d'espace, en gardant en tête que les notions de consommation d'espace et d'artificialisation partagent un très large tronc commun autour des atteintes portées aux espaces naturels agricoles et forestiers. Il s'agit d'une évolution mesurée en matière de comptabilité de la sobriété foncière.

SQY souhaite que le golf de l'île de Loisirs puisse également être identifiée comme un espace pouvant bénéficier de capacités d'urbanisation préférentielle

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La communauté d'agglomération demande l'attribution d'une pastille supplémentaire, sans préciser si la demande porte sur 10 ou 25 ha. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

SQY formule la même demande ci-dessus, pour les capacités d'urbanisation non cartographiées. Il peut être envisagé du logement mais sans que cela ne soit une obligation pour ces secteurs

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La communauté d'agglomération souhaite que chaque commune ait le choix de l'usage des potentiels d'urbanisation non cartographiés et qu'elle puisse les affecter comme elle le souhaite, pour du logement, de l'activité, des équipements ou des services, en lien avec les besoins du territoire.

Cette demande se trouve déjà satisfaite : les règles du SDRIF-E n'imposent pas une destination en particulier dans l'usage de ces potentiels non cartographiés.

SQY demande des précisions sur l'application de l'Annexe 2 si la maîtrise d'ouvrage est déléguée à un autre opérateur que TEPAPS (par exemple SEM EPCI, Commune). Est-ce que l'enveloppe est toujours attribuée à l'Etat ou est-elle basculée dans l'enveloppe de consommation des NAF des communes ? Par ailleurs, pour clarifier ces potentiels attribués à cet opérateur. SQY souhaite connaître la superficie impactant son territoire.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

L'annexe 2 est à ce jour une annexe indicative, mentionnant les projets portés par les opérateurs de l'Etat impactant les espaces agricoles, naturels et forestiers. Cette annexe ne

fait pas le lien avec les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) institués par la loi « ZAN » du 20 juillet 2023, donc postérieurement à l'arrêt du projet de SDRIF-E.

Le projet de SDRIF-E sera ainsi ajusté pour tenir compte de ladite loi, pour mettre en exergue l'articulation de ses orientations avec les PENE.

Au regard du projet de liste des PENE actuellement soumis à consultation, il s'avère que le projet de SDRIF-E intègre d'ores-et-déjà les PENE sous différentes formes : il peut s'agir de secteurs d'urbanisation préférentielle ou de développement industriel d'intérêt régional – OR 82 et 84 – (ex : projets d'aménagement en opération d'intérêt national ou faisant l'objet d'un projet d'intérêt général, projet d'établissement pénitentiaire, etc.), de projets d'infrastructures de transports de niveau régionale et/ou suprarégional cartographiés et/ou listés à l'annexe 3 des orientations réglementaires (OR 88) ou encore de projets relevant de l'enveloppe régionale permettant la mise en œuvre de la transition environnementale (OR 89).

Conformément à la loi « ZAN » du 20 juillet 2023, pour la période 2021-2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant des PENE, recensés dans un arrêté ministériel mentionné à paraître, sera prise en compte au niveau national et non pas au titre des objectifs fixés par les documents de planification régionale et par les documents d'urbanisme. Ce point sera également rappelé dans le SDRIF-E et dans son guide de mise en œuvre.

Pour les projets qui seront listés dans l'arrêté PENE, une éventuelle délégation de leur maîtrise d'ouvrage à un acteur qui ne serait pas un opérateur d'Etat n'aura pas de conséquence sur le décompte de leur consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans le forfait national prévu par la loi « ZAN » du 20 juillet 2023.

SQY demande que les secteurs d'urbanisation préférentielle soient mutualisables à l'échelle du PLUI-H afin de permettre un rééquilibrage harmonieux de l'urbanisation en lien avec les besoins du territoire et ses possibilités d'urbanisation liées au projet de territoire de SQY

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La mutualisation des capacités d'urbanisation régies par les OR 92 à 96 est possible dans le cadre d'un PLU-I, d'un SCOT ou d'une charte de PNR valant SCOT. Elle ne peut être ouverte aux secteurs d'urbanisation préférentielle et aux secteurs de développement industriel d'intérêt régional car leur localisation est un critère déterminant de leur allocation au territoire.

SQY demande pour permettre de consolider ses documents de planification d'avoir les capacités d'extension formellement listées pour l'ensemble de l'agglomération si cela n'est pas possible pour chacune de ses communes

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E est en cours de développement. Hébergé sur le site internet de L'Institut Paris Région, il sera accessible à tous les acteurs. Les éléments quantitatifs évoqués seront renseignés pour chaque commune et à l'échelle de la communauté d'agglomération.

SQY demande concernant les projets de déchetterie, les installations de méthanisation et autres équipements de production d'énergie bas carbone, dès lors qu'ils sont de maîtrise d'ouvrage de l'EPCI et nonobstant leur taille modeste, qu'ils soient inclus dans l'enveloppe des capacités d'urbanisation au profit des projets d'intérêt régional

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

L'OR 89 détaille les projets pouvant bénéficier de la mobilisation de l'enveloppe des capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale :

- ouvrages et installations de production d'énergies renouvelables (méthaniseurs, éoliennes, installations photovoltaïques, puits géothermiques, chaufferies biomasse et unités locales de production d'hydrogène renouvelable complémentaire aux ENR&R) ;

- équipements et installations associés à la production et à la distribution d'énergie (centrales électriques bas-carbone, postes électriques, réseaux) et à la distribution d'eau et à l'assainissement (réseaux, stations d'épuration, etc.) ;
- installations dédiées à l'économie circulaire suivantes :
  - les équipements de collecte ou de tri favorisant la réduction des déchets ou leur recyclage (déchèteries, centres de tri ou installations de démantèlement),
  - les installations de valorisation matière et énergétique (concassage, compostage, recyclage, combustion),
  - les installations de stockage des déchets (ISDI, ISDND, ISDD).
- ouvrages de rétablissement de continuités écologiques pour la faune (barrages hydrauliques incluant une passe à poissons, passages faune installés sur les infrastructures routières ou ferroviaires...).

Ces projets relèvent de l'enveloppe régionale dès lors qu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés existants, sans condition de taille ou de statut du porteur de projet.

SQY note que la LOI n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, apporte une garantie d'extension de 1 ha à l'ensemble des communes. Par conséquent, il est demandé que lorsque la Région recalculera les potentialités, le territoire de SQY n'ait pas moins que dans le projet arrêté pour lequel des enveloppes ont été présentées aux EPCI en mai 2023. Ces éléments sont donc les minimums attendus sur le territoire

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le projet de SDRIF-E sera modifié pour intégrer les évolutions législatives intervenues depuis sa date d'arrêt le 12 juillet 2023, et notamment les dispositions de la loi susmentionnée.

La commune de Guyancourt demande que les objectifs de transformation des bureaux vers d'autres usages soient limités aux secteurs en forte perte d'attractivité économique ou en friche

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le projet de SDRIF-E n'impose pas la transformation des bureaux vers d'autres usages et ne définit pas d'objectifs en la matière. Cette transformation des bureaux est mentionnée comme alternative à la construction pour optimiser le bâti existant en réponse aux besoins en logements, à privilégier plus particulièrement dans les communes de l'hypercentre.

L'OR 104 prévoit, en outre, pour les documents d'urbanisme de ne pas obérer la transformation de bureaux vers d'autres usages, ceci afin d'éviter les situations de vacance durable de cet immobilier. Ceci n'implique pas que la totalité des secteurs de bureaux régis par un document d'urbanisme soient ouverts à d'autres destinations ou sous-destinations.

SQY demande que les autres projets d'infrastructures supra - communaux et facilitant les liaisons sur les autres territoires soient intégrés dans l'annexe 3 y compris les projets afférents à l'arrivée du GPE sur le territoire de SQY et qui n'auraient pas été développés à horizon 2040 sans le GPE

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

La communauté d'agglomération doit préciser sa demande. Sans éléments connus sur les possibles infrastructures à développer sur le territoire de la CASQY pour accompagner l'arrivée du GPE ligne 18, le SDRIFE ne peut pas inscrire de principe général d'accompagnement sans en connaître précisément les conséquences foncières.

SQY demande à ce que figurent parmi les projets liés à l'OR 88 et à l'OR 89 de transition énergétique, tous les projets de mobilité bas carbone, à commencer par le réseau Vélo Ile-

de-France (lignes V3 et V8) et le schéma directeur cyclable de SQY, ou des projets de transport innovants à faible consommation énergétique

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette recommandation :**

Le réseau Vélo Ile-de-France fait bien partie des projets liés à l'OR88. Le SDRIF-E promeut en effet les mobilités cyclables et fait du réseau Vélo Ile-de-France la colonne vertébrale des mobilités cyclables régionales, autour de laquelle s'articulent les réseaux locaux, dont celui prévu par le schéma directeur de la CASQY. La Région va étudier la manière la plus adéquate pour valoriser ces réseaux locaux dans le SDRIF-E.

Il est rappelé que les pistes cyclables développées sur voirie existante ne consomment par définition pas de foncier. Par ailleurs, les voiries (cyclables ou non) ne sont consommatrices de foncier, au sens de l'artificialisation des sols, que si leur largeur est supérieure à 5 mètres.

Enfin, la demande de la CASQY relative aux « projets de transport innovant à faible consommation énergétique » nécessite davantage de précisions pour pouvoir être étudiée.

**RESERVES :**

SQY demande que pour l'application de l'OR 82, la conditionnalité soit clairement écrite. A savoir que si les projets urbains comprennent du logement, la densité des logements devra répondre à des objectifs minimums. La production de logement ne devant pas être une obligation sur ces secteurs. Les projets urbains peuvent être dédiés entièrement sur certaines pastilles d'urbanisation préférentielle, à de l'activité ou de la construction d'équipement ou des services, en lien avec les besoins du territoire

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

L'OR 82 précise que les extensions visent à répondre "aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi", soulignant la capacité à réaliser différents types de développements dans les secteurs d'urbanisation préférentielle et donc pas uniquement du logement.

L'OR 83 vient préciser les exigences de densité moyenne "de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteur d'urbanisation préférentielle de la commune". L'application de ces exigences de densité ne concerne que les nouveaux espaces dédiés à l'habitat, s'il y en a.

Au vu de la rédaction de ces deux règles, et de la demande de la communauté d'agglomération, il ne paraît pas nécessaire d'apporter davantage de précisions.

A l'instar du projet de doublement du pont Villedieu piloté par le CD78, SQY demande que les projets de carrefour de la Malmedonne à La Verrière-Maurepas-Coignièrès\* et de l'échangeur RN 12/ Garennes à Guyancourt soient intégrés à la liste des projets régionaux en raison de leurs intérêts franciliens, de leur inscription au CPF.R et conformément à l'application combinée des OR 88 et 129

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette réserve :**

Cette demande sera examinée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes d'inscription dans le SDRIF-E de réaménagement de connexions existantes ou de création de nouvelles connexions au réseau magistral (échangeurs, bretelles d'accès). Les demandes formulées émanant de divers acteurs, pour certains maîtres d'ouvrages des voiries concernées, et pour d'autres non, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure aux demandes de la communauté d'agglomération.

La communauté d'agglomération Versailles Grand Parc donne un avis favorable au projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France Environnemental (SDRIF-E) arrêté par le Conseil régional le 12 juillet 2023 et dont l'horizon est fixé à 2040, sous réserve de la prise en compte des éléments précisés ci-dessous, concernant les spécificités du territoire de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc.

Le nombre de terrains disponibles extrêmement faible, les contraintes paysagères et environnementales et la nécessité de maintenir un équilibre habitat/emploi réduisent les possibilités de construction et de densification sur le territoire.

Ainsi, il est demandé de prendre en compte les spécificités territoriales et de supprimer notamment la polarité indiquée sur les communes de Vélizy-Villacoublay et de Versailles.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

Il revient, par ailleurs, au SRHH de préciser les objectifs de construction de logements par territoire.

Il est demandé de garantir pour les communes suivantes :

Les Loges-en-Josas une capacité d'artificialisation de 2ha (1ha actuellement). En effet, dans les dents creuses classées actuellement en espace agricole au MOS 2021, des projets de construction de logements sociaux sont en cours

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les dispositions actuelles du SDRIF-E permettent la réalisation des projets de la commune.

Commune de Noisy-le-Roi : d'allouer une pastille entière (contre une demi-pastille) au secteur d'urbanisation préférentielle de Chaponval étant entendu que :

- Le potentiel aménageable de Chaponval est de 18 ha ;
- Une surface à urbaniser de près de 2 ha est d'ores et déjà "consommée" par le projet de gendarmerie porté par le Conseil départemental des Yvelines ;
- L'aménagement du nouveau centre technique municipal (CTM) de la commune "consommer" quant à lui près de 4 000 m<sup>2</sup>, à proximité (de l'autre côté de la D307, en bordure du golf de Noisy-le-Roi).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération sollicite l'attribution de 15 ha de capacités d'urbanisation supplémentaires pour le projet de Chaponval à Noisy-le-Roi. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Commune de La Celle-Saint-Cloud : possibilité d'une artificialisation à hauteur de 4 ha (1ha actuellement) qui représente seulement 0,5% de l'espace artificialisé de la commune. Cela reste faible et tout à fait cohérent avec ses caractéristiques : commune urbaine, bénéficiant d'une gare.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les services de la Région vont examiner cette demande. Actuellement, les espaces boisés de la commune sont inclus dans l'armature verte à sanctuariser et la commune ne dispose par ailleurs pas d'espaces naturels ou agricoles, ce qui limite ses capacités d'urbanisation. Commune de Versailles, zone de Satory Ouest : les espaces indiqués au MOS ne correspondent pas à la réalité (les pistes sont actuellement classées en non artificialisées). La pastille « pleine » et la « semi-pleine » ne couvrent pas la totalité des zones destinées à l'urbanisation. Il convient de couvrir l'ensemble du périmètre en positionnant quatre pastilles « semi-pleines » (et non trois comme actuellement) d'est en ouest de la ZAC.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération sollicite l'ajout d'une demi-pastille de 10 ha de capacités d'urbanisation sur le secteur de Satory Ouest à Versailles. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Maintenir l'inscription de la prolongation du T13 jusqu'à Versailles Chantiers comme dans le SDRIF en vigueur et conformément aux engagements pris lors du lancement de la phase 1. Celui-ci arrive actuellement à la gare de Saint-Cyr-l'École mais sa prolongation permettrait d'améliorer grandement l'offre de transport et favoriserait son utilisation en proposant aux usagers les nombreuses correspondances offertes par la gare de Versailles Chantiers. Si des lignes assurent cette liaison, on sait que la rupture de charge, qui plus est non accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR), est très impactante sur la fréquentation.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. La liaison entre la gare de Saint-Cyr-L'École et celle de Versailles-Chantiers est actuellement assurée par les lignes Transiliens U, N et le RER C. Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager pour examiner la faisabilité technique et l'opportunité socio-économique d'un tel prolongement du T13 à Versailles Chantiers.

Dans le cadre de la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Rueil/Nanterre, d'étudier un arrêt sur la commune du Chesnay-Rocquencourt, la plus dense des Yvelines (près de 7000 habitants au km<sup>2</sup>). En effet, elle bénéficie de deux équipements majeurs, l'hôpital Mignot et le centre commercial Parly 2, très pourvoyeurs d'emplois alors même qu'elle ne compte sur son territoire aucune gare ferroviaire. Un autre arrêt entre les communes de Bougival et de La Celle Saint-Cloud (30 000 habitants) serait également à étudier

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet inscrit au SDRIF-E fera l'objet d'études. Son tracé n'étant pas défini, il fait l'objet d'un principe de liaison. Dans ce contexte, il serait prématuré de faire figurer au SDRIF-E les

deux projets de stations évoqués. Les études qui seront engagées dès 2024 par la SGP permettront d'examiner la question de l'implantation des stations.

Dans la même dynamique, il nous apparaît nécessaire d'étudier la prolongation de l'actuel T1 (prévu jusqu'à Rueil-Malmaison) jusqu'à Saint-Germain-en-Laye offrant ainsi une correspondance entre le T1 et le T13 et un maillage intéressant pour le territoire

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre la communauté urbaine et l'autorité organisatrice des transports restent à engager sur le projet de TCSP proposés.

D'enlever les terrains situés au sud du Parc de Versailles (parcelle BX318) de l'armature verte (classement MOS en carrières et décharges). Ce site est destiné à recevoir le principal dépôt de bus électriques de la DSP28 conformément à l'accord trouvé avec la présidence de l'Etablissement public du Château de Versailles

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région va retirer de l'armature verte à sanctuariser la parcelle concernée, destinée à accueillir un dépôt de bus électriques.

Inscrire la réalisation de l'échangeur RN12/RD91 sur Satory dans l'ensemble des programmations. Cette infrastructure est attendue depuis de très nombreuses années pour des raisons de sécurité (remontées de file en provenance de Créteil) et s'avère indispensable pour permettre le développement du nouveau quartier de Satory Ouest. Les continuités cyclables doivent impérativement être prises en compte

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet est inscrit en l'état au projet d'aménagement régional. La demande est donc satisfaite.

Ajouter la création de la bretelle d'accès RD7/A12 (au niveau de Bailly) qui permettra de délester la RD7 en traversée de Saint-Cyr, la RD 307 et l'échangeur de Saint-Germain. Cette infrastructure devrait voir le jour en 2025 sous maîtrise d'ouvrage du département des Yvelines

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande sera examinée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes d'inscription dans le SDRIF-E de réaménagement de connexions existantes ou de création de nouvelles connexions au réseau magistral (échangeurs, bretelles d'accès). Les demandes formulées émanant de divers acteurs, pour certains maîtres d'ouvrages des voiries concernées, et pour d'autres non, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de la communauté d'agglomération d'inscription au SDRIF-E d'une bretelle d'accès à l'A12 au niveau de Bailly.

Inscrire une réflexion sur la création d'une bretelle d'accès sur la RD307 au niveau de la rue de Fontenay-Le-Fleury à Bailly.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet décrit n'entraîne pas de consommation foncière significative et ne correspond pas à la granulométrie des projets retenus dans la liste des infrastructures du SDRIF-E.

Ajouter une branche complémentaire au circuit V2 (celui à destination de Vélizy-Villacoublay) permettant de rejoindre Saclay depuis le Petit-Clamart en passant par Bièvres. En effet, Bièvres est sur l'axe le plus direct entre Paris et le Plateau de Saclay. Le circuit V8 desservant le Plateau de Saclay passe par Massy et ne permet pas de relier le sud-ouest parisien au Christ de Saclay. La connexion par Bièvres s'appuie sur un itinéraire déjà existant entre le Petit Clamart et la piste cyclable longeant la RN 118. Ce circuit d'envergure régionale, est

reconnu par le collectif Vélo Ile- de-France et doit impérativement figurer au Plan Vélo Ile-de-France.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le réseau vélo Île-de-France (VIF) est composé de plusieurs axes d'échelle régionale, dont la carte a été approuvée par délibération du conseil régional le 27 mai 2020, et précisée lors des assises régionales du vélo en juin 2023. En ce sens, il n'est pas prévu pour l'heure de modifications ou de prolongements d'itinéraires du réseau VIF.

La commune de Buc : Supprimer le losange vert de la zone d'activités de Buc. Si les équipements d'économie circulaire sont bien présents, une relocalisation de certaines activités est envisagée pour une meilleure répartition sur le territoire de l'Agglomération. Le minimum de 3 équipements liés à l'économie circulaire peut donc être amené à évoluer à la baisse sur le territoire communal

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les losanges verts figurant les installations d'économie circulaire correspondent à l'existant et ne bloquent pas la relocalisation des installations. Il n'y a donc pas lieu de supprimer le losange de Buc.

La commune de Saint-Cyr : il est impératif de modifier le MOS sur le secteur de la zone d'activité des Portes de Saint-Cyr (classé en semi-naturel au MOS 2021 alors que ce sont d'anciennes friches et que les travaux de terrassement avaient commencé en 2021 )

Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La Région va modifier le fond de plan de la carte du SDRIF-E, relatif du MOS, conformément à la demande. Les orientations réglementaires précisent quoi qu'il en soit que la réalité du terrain l'emporte sur la cartographie du SDRIF-E.

Commune de Toussus-le-Noble : La zone économique de Toussus-le-Noble fait, depuis 2019, l'objet d'une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettant de requalifier cette friche en logements. Cette OAP est le fruit du précédent SDRIF qui vise 1500 habitants sur Toussus-le-Noble à horizon 2030. Il convient donc de supprimer cette zone indiquée

comme « Conforter l'attractivité économique de la Région » - sous-catégorie « Requalifier/moderniser le site économique existant ».

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région va maintenir l'aplat économique "requalifier/moderniser le site existant" dans l'emprise de l'aérodrome, qui englobe les locaux bâtis de l'aérodrome, occupés par des aéroclubs et entreprises aéronautiques. Cet applat sera supprimé en dehors de l'aérodrome, pour être cohérent avec l'usage dominant observé sur les parcelles concernées.

L'OR 101, relative à ces sites économiques à moderniser et requalifier, ne bloque pas leur mutation vers d'autres destinations

Commune de la Celle-Saint-Cloud décaler l'armature verte afin qu'elle s'appuie sur la limite forestière réelle et qu'elle n'inclue pas le domaine de Beauregard (ouest de la commune)

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région répond favorablement à la demande de la commune de La Celle-Saint-Cloud et va légèrement redécouper l'armature verte pour en exclure les emprises bâties du quartier de Beauregard.

Commune du Chesnay- Rocquencourt : La cartographie de sanctuarisation de l'armature verte englobe la parcelle OB0042, correspondant au terrain en friche de l'ancienne

gendarmerie de Rocquencourt (avenue de Chèvreloup), désaffectée depuis plusieurs décennies. La présence de cet (ancien) équipement est identifiée au MOS 2021. Ce terrain est par ailleurs identifié depuis 2011 au PLU de Rocquencourt par une OAP, comme susceptible d'accueillir un programme de logements dans le cadre d'un projet de réhabilitation et extension. La Commune demande que le tracé de l'armature verte prenne en compte l'orientation inscrite au PLU de Rocquencourt pour ce terrain en friche

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'ancienne gendarmerie est à l'extérieur de l'armature verte. La demande est déjà satisfaite.

Commune des Loges-en-Josas :

- Sortir le Parc sportif de l'armature verte.
- Sortir le site d'Air liquide de l'armature verte (approximation avec la limite du golf)
- Classer la commune des Loges en Josas en commune rurale et non en « couronne à l'interface ville campagne »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'armature verte à sanctuariser n'englobe pas le parc sportif, ni le campus innovation d'Air Liquide des Loges-en-Josas. Ces deux demandes sont donc déjà satisfaites.

Les entités territoriales du SDRIF-E correspondent à des caractéristiques urbaines précises et ont été établies en lien avec la définition de l'INSEE de l'agglomération parisienne. La commune des Loges-en-Josas est donc bien une commune de la couronne d'agglomération au regard du SDRIF-E. Cela n'empêche nullement qu'elle se reconnaisse dans des valeurs rurales.

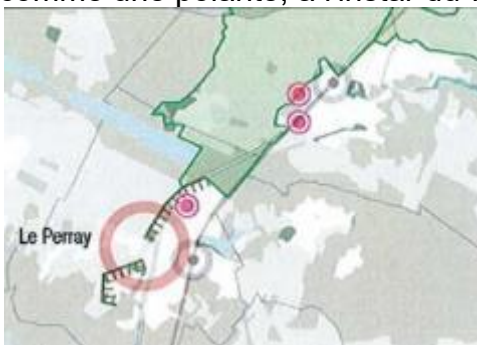
Commune de Versailles : Sur le périmètre de la zone d'activités concertée (ZAC) Satory, les dispositions « Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » et « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » doivent être supprimées

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région supprimera l'aplat "espaces verts et de loisirs" à l'intérieur de la ZAC Versailles Satory, au nord-ouest de la gare et à l'est, en cohérence avec l'usage observé sur ces terrains, qui ne constituent pas des espaces verts ou des espaces de loisirs ouverts au public. En revanche, le fond de plan de MOS représentant les espaces naturels et boisés ne sera pas modifié, puisqu'il correspond bien à l'état des terrains en 2021, qui constitue la date de référence pour le SDRIF-E

La communauté d'agglomération de Rambouillet Territoires entérine la prise en compte du SDRIF-E de l'impératif du renforcement de l'attractivité économique de Rambouillet Territoires par une inscription de pastilles d'urbanisation préférentielle représentant un total de 120 ha sur le territoire de la Communauté d'Agglomération mais demande les ajustements suivants :

Identifier Les-Essarts-le-Roi comme une polarité, à l'instar du-Perray-en-Yvelines



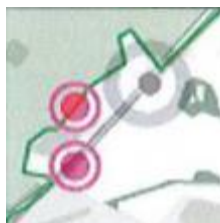
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

Reculer la « trame verte à sanctuariser » en cohérence avec les 2 pastilles de 10ha sur la zone d'activités du Gros Chêne aux Essarts- le-Roi

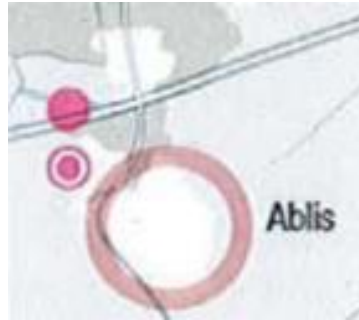


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les pastilles d'urbanisation du SDRIF-E sont positionnées selon un carroyage couvrant l'ensemble de la région. Par ailleurs, compte-tenu de leur forme ronde, leur contour n'épouse pas nécessairement le périmètre des projets prévus. Le guide d'application du SDRIF-E, qui sera diffusé lors de l'approbation du SDRIF-E, précisera les marges d'interprétation concernant la localisation de ces pastilles, permettant ainsi aux documents d'urbanisme locaux de prévoir des zones AU dans le respect du rapport de compatibilité avec le SDRIF-E

Aux Essarts-le-Roi, les pastilles sont positionnées pour permettre d'urbaniser les dents creuses, de part et d'autre de la RN10. L'armature verte n'est pas bloquante. La Région n'envisage donc pas de modifier son périmètre.

Rectifier le positionnement des pastilles d'urbanisation préférentielle au nord de l'Ail et à l'ouest de la RN10. Les deux pastilles sont placées de façon inexacte ; il est demandé leur remplacement au nord de l'Ail et à l'ouest de la RN10, sur la plateforme Lidl en construction (25 ha) et à l'ouest de cette dernière (10 ha)



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les pastilles seront repositionnées tel qu'il est demandé, ce qui correspond mieux à l'emplacement du projet

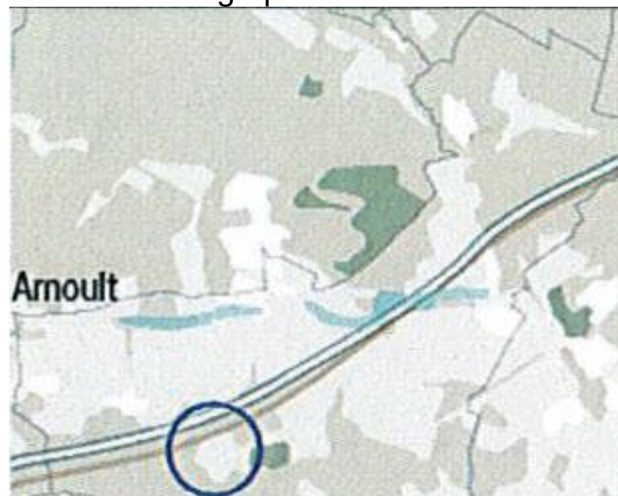
Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs. Commune des Bréviaires : le site des Petites Yvelines, est figé dans le SDRIF-E en « Espace verts et de loisirs » ; en fonction de l'avancement des études en cours avec les partenaires institutionnels, il est nécessaire que le classement de ce site puisse évoluer en espace d'habitat



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'aplat "espace vert et de loisirs" va être retiré du site des Petites Yvelines, afin de tenir compte de la réalité de l'usage du site : cet ancien camping-caravaning est désormais un parc résidentiel privé fortement artificialisé, situé hors forêt de protection.

Le parking multimodal de Longvilliers (cercle bleu ajouté sur l'extrait de carte) doit pouvoir évoluer en lien avec le fonctionnement de l'A10, donc potentiellement être étendu, hors potentiel d'extension urbaine non cartographié de la commune de Longvilliers



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. L'annexe 3 des orientations réglementaires précise

que les consommations foncières liées aux stations multimodales desservies par ces lignes seront portées par l'enveloppe régionale foncière pour les mobilités. Elles n'impacteront pas les capacités d'urbanisation des territoires. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Il est donc trop tôt pour se positionner sur le pôle multimodal routier de Longvilliers.

#### 9-2-5 Saint Germain Boucles de Seine (CASGBS)

Le SDRIF-E tel qu'arrêté le 12 juillet dernier ne semble pas compromettre l'ambition de la CASGBS et pourrait même l'accompagner pour autant, pour y souscrire, la CASGBS demande que soit pris en considération l'ensemble des remarques et demandes de modification qui suivent, afin de ne pas affecter les projets portés voire déjà engagés par les communes.

**Carte SDRIF-E arrêté le 12 juillet**



Sur la commune d'Aigremont, 2 orientations d'aménagement et de programmation (OAP) figurant sur le plan local d'urbanisme (PLU) de 2019, dites Feucherolles et Grande Rue et visant respectivement la réalisation de 30 logements sur 0,9 hectare et de 50 logements sur 1,4 hectares, sur des terrains sous convention avec l'EPFIF, ne sont pas représentées car l'échelle du SDRIF-E ne permet pas de représenter les espaces inférieurs à 5 hectares. La CASGBS demande que la règle de non-représentation des espaces de moins de 5 hectares ne fasse pas obstacle à la réalisation de ces projets, dans la limite du potentiel d'urbanisation d'1 hectare autorisé par le SDRIF-E pour Aigremont.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Pour le cas des deux OAP de moins de 5 hectares de la commune d'Aigremont, il ne s'agit pas d'un problème de non représentation des espaces de moins de 5 hectares : les deux secteurs mentionnés sont bien identifiés comme agricoles sur les différentes cartes réglementaires du MOS, car non urbanisés pour le moment, et font partie d'espaces agricoles plus vastes. En revanche, l'armature verte protège les espaces agricoles en continuité du tissu urbain d'Aigremont. Compte tenu de l'échelle de la carte et de la localisation des projets correspondant à ces deux OAP, le SDRIF-E ne semble pas les empêcher.

Sur la commune de Carrières-sur-Seine, 2 pastilles « secteur d'urbanisation préférentielle » ont été positionnées pour permettre la réalisation du projet de zone d'aménagement concerté (ZAC), de part et d'autre de l'autoroute A14, avec Grand Paris Aménagement (GPA). La CASGBS, GPA et la commune souhaitent privilégier un aménagement multisite pour mieux prendre en compte la réalité du territoire et la préservation des zones agricoles cultivées



notamment, permettre une urbanisation en continuité ou reliant des espaces urbanisés existants, et en privilégiant la reconquête de plusieurs zones mitées, dangereuses ou dégradées.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir réponse ci-après](#)

La carte ci-dessous sur laquelle est reporté le périmètre d'étude de la ZAC, illustre l'éloignement des pastilles par rapport à certains secteurs à urbaniser, notamment au sud du périmètre ou est prévue une urbanisation en continuité du village existant, et au nord de l'autoroute A14 où il existe un impératif de reconquête pour résoudre des problématiques de mitage, de décharges sauvages, et de sécurisation de carrières souterraines abandonnées régulièrement squattées.

La règle de représentation graphique sous forme de pastilles, ne permettant pas de détourner précisément le périmètre de la ZAC, ne doit représenter, d'aucune façon, un obstacle à la réalisation des projets et demande que la Région le garantisse.

Il apparaît que le positionnement de 5 à 6 demi-pastilles d'urbanisation de part et d'autre de l'A14, préférentiellement aux deux pastilles complètes actuelles dont le positionnement ne peut être compatibles avec les enjeux identifiés sur le secteur, serait une piste de solution alternative, pour redonner plus de souplesse dans la spatialisation des droits.

Par ailleurs, certains aplats représentés sur le territoire de Carrières-sur-Seine dans le périmètre d'étude, aplats « préserver l'activité agricole » et « préserver le bois, la forêt et des autres espaces naturels », outre qu'ils semblent incompatibles avec le projet d'urbanisation, ne semblent pas correspondre à la réalité des lieux et nécessiteraient d'être revus.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

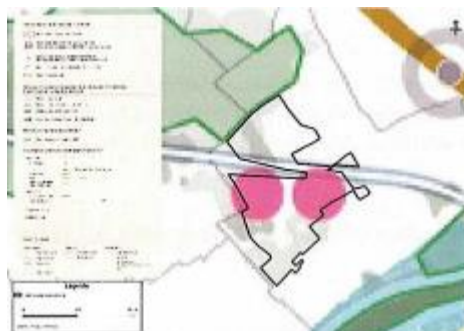
[L'agglomération demande le repositionnement de 50 de capacités d'urbanisation. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.](#)

Sur la commune de Chambourcy, s'agissant de la plaine Est identifiée comme « armature verte à sanctuariser », la CASGBS demande que ce statut ne compromette pas la réalisation du projet d'agriculture péri-urbaine actuellement à l'étude et auquel pourraient être associés des éléments bâtis, ainsi que du projet d'installation de panneaux photovoltaïques sur les talus de l'A14.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[L'armature verte à sanctuariser vise à préserver strictement les espaces naturels, agricoles et forestiers de toute nouvelle urbanisation, sauf exceptions listés aux OR 13 \(pour les espaces agricoles\) et 18 \(pour les espaces boisés et les espaces naturels\). La liste de ces exceptions est restreinte en présence de connexions écologiques d'intérêt régional \(OR 5\).](#)

[Dès lors que les éléments bâtis ou les installations évoqués figurent bien parmi les exceptions mentionnées \(ex : constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, installations de collecte, stockage et premier conditionnement des produits agricoles dont la proximité est indispensable au prolongement de l'acte de production de l'activité agricole en](#)



place), et dans la mesure où il s'agit d'un projet agricole sur un espace agricole, il peut tout à fait être mis en œuvre au sein armature verte à sanctuariser.

Au regard de l'OR 54, les projets photovoltaïques sont à privilégier dans les espaces déjà artificialisés (espaces bâtis ou espaces ouverts artificialisés, tels que des délaissés routiers, par exemple). Les installations photovoltaïques au sol peuvent être admises dans les espaces agricoles, selon la législation en vigueur, comme rappelé dans l'OR 13 (installations agrivoltaïques régies par l'article L.111-27 du code de l'urbanisme et installations photovoltaïques compatibles avec l'activité agricole régies par les articles L.111-29 et L.111-30 du code de l'urbanisme).

Sur la commune de l'Etang-La-Ville, un aplat de couleur vert foncé « pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » a été apposé sur un secteur qui, sur près de 4 hectares, est en réalité un espace bâti et habité et en aucun cas un espace de loisirs. La CASGBS demande que cet aplat soit supprimé.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'aplat "espace vert et de loisirs", positionné sur l'emprise du château de l'Auberderie, va être retiré car il s'agit d'un établissement privé proposant de l'hébergement et non pas d'un espace vert ouvert au public.

Sur la commune de Saint-Germain-en-Laye, un projet de reconquête écologique de la plaine de Garenne sous aplat de couleur verte « sanctuariser l'armature verte » prévoit, sur 150 hectares, à la fois la dépollution de terrains utilisés historiquement pour l'épandage des boues du SIAAP (syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne), une activité d'extraction de granulats, une extension forestière, et l'exploitation de 2026 à 2060 d'une centrale photovoltaïque sur une surface de 15 à 30 hectares. La CASGBS demande que le SDRIF-E garantisse que ce projet puisse être mené à bien.

Sur la commune de Sartrouville, un aplat de couleur gris clair « préserver l'espace agricole » couvre une zone AU (à urbaniser) du PLU qui constitue une réserve foncière hors périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) et hors zone agricole protégée (ZAP). La CASGBS demande que la zone agricole soit protégée dans les limites de la ZAP

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 2, qui vise à sanctuariser l'armature verte, n'empêche pas les exceptions prévues dans les espaces agricoles (listées à l'OR 13), ni celles autorisées dans les espaces boisés et les espaces naturels (listées à l'OR 18). Ces exceptions comprennent notamment, pour les espaces agricoles "à titre exceptionnel, lorsqu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés et qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'activité agricole, les ouvrages et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif de niveau supra-communal liés au traitement des déchets solides ou liquides, ainsi qu'à la production d'énergie (notamment, stations électriques, grandes éoliennes, méthaniseurs, installations photovoltaïques autorisées dans les surfaces identifiées par le document-cadre au regard des articles L.111-29 et L.111-30 du code de l'urbanisme, puits géothermiques et chaufferies biomasse).", ainsi que "Les installations agrivoltaïques au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie et de l'article L. 111-27 du code de l'urbanisme". Ces exceptions comprennent également, à la fois pour les espaces boisés et agricoles "l'exploitation de carrières". Les différents types de projets évoqués par la communauté d'agglomération sont donc bien possibles au regard du SDRIF-E sur la commune de Saint-Germain-en-Laye.

L'aplat « préserver l'espace agricole » positionné sur une zone AU du PLU de Sartrouville, en dehors de la zone agricole protégée, est cohérent avec l'occupation des terrains observée en 2021 : il s'agit bien d'espaces agricoles. Cet aplat n'empêchera pas la commune de

développer un projet urbain sur ce site si elle le souhaite. Ce projet consommera une partie des 18 ha de capacités d'urbanisation non cartographiées dont dispose la commune, car il s'agira bien d'une artificialisation.

Sur la Seine, entre la commune de Sartrouville et celle de Maisons-Laffitte, un pictogramme trèfle vert légendé « créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional » a été apposé. Aucune de ces deux communes n'ayant pour projet de développer un espace de loisir à cet endroit, la CASGBS demande que ce pictogramme soit retiré

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le trèfle correspond à l'aménagement d'un parc en bords de Seine, identifié au PADD du PLU de Sartrouville. Il va être repositionné sur l'emplacement précis de ce parc.

Sur les communes de Houilles et Sartrouville, le secteur dit « de La Vaudoire » à Houilles et « Pas de la Mule » à Sartrouville, sous aplats de couleur ocre légendé « sanctuariser le site d'activité régional » est aujourd'hui en cours de mutation vers de l'habitat collectif avec rez-de-chaussée actifs, consécutivement au départ de l'entreprise Brenntag qui a laissé une friche industrielle polluée et exposée régulièrement depuis à des incendies. Une promesse de vente a été signée avec un opérateur et une procédure de tiers demandeur pour la dépollution a été enclenchée. Le projet étant engagé et le maintien de la vocation économique du site ne pouvant être assuré, la CASGBS demande le retrait de cet aplats de couleur ocre au profit d'un fond de plan blanc

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région accepte de supprimer l'aplat économique "requalifier/moderniser le site existant" du secteur "La Vaudoire-Pas de Mule", et de le classer en espace urbanisé classique. Elle prend en compte les craintes des collectivités de ne pas pouvoir maintenir la vocation économique du site, sachant que le projet est déjà engagé.

Sur la commune de Sartrouville, le site Carrefour, sur lequel un projet global de réaménagement prévoit la requalification et la relocalisation des commerces en place mais aussi la création d'un quartier de logements, apparaît sous un aplats de couleur rose clair légendé « requalifier le site commercial ». La CASGBS demande à faire évoluer cet aplats de couleur en rose foncé correspondant à la légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site » et ce, afin de ne pas faire obstacle à la réalisation de ce projet d'envergure qui va dans le sens d'une plus grande mixité fonctionnelle

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région répond favorablement à la demande d'évolution de l'aplat actuel "requalifier le site commercial" (rose clair), vers l'aplat "ne pas compromettre l'évolution du site" (rose foncé), afin de permettre l'évolution du site vers un quartier mixte (logements et commerces).

#### 9-2-6 Cœur d'Yvelines

Il sera proposé au Conseil Communautaire du 13 décembre prochain de se prononcer sur l'état des modifications prises en compte par ce projet de SDRIF-E arrêté, et de faire remonter, les difficultés et inquiétudes liées à ce nouveau Schéma Directeur, et les demandes d'ajustements ou de précisions qu'il nous faut obtenir avant approbation.

#### Ajustements :

Vérifier le positionnement des pastilles à, Thoiry, Villiers-le-Mahieu, Saint-Germain-de-la-Grange, Thiverval-Grignon et Jouars-Pontchartrain.

Le parc zoologique de Thoiry est depuis plusieurs années à la recherche d'un modèle économique rentable, combinant des activités purement zoologiques et d'autres permettant de courts séjours sur le site et le développement d'accueil d'animaux.

Cet équilibre de gestion nécessite l'implantation de nouvelles activités sur le foncier du zoo sur la commune de Villiers-le-Mahieu et sur la commune de Thoiry.

L'emplacement de cette pastille sur ces deux communes est essentiel pour la pérennité du site dans son ensemble, et pour l'économie générale de cette activité. Maintenir la demi-pastille sur deux communes (Thoiry et Villiers-le-Mahieu)



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Afin de permettre l'extension du Parc de Thoiry sur la commune de Villiers-le-Mahieu, en limite de celle de Thoiry, le pictogramme « trèfle » et la demi-pastille seront repositionnés plus au sud de leurs emplacements actuels. Les deux symboles étant liés au même projet, ils seront accolés.

Corriger l'emplacement de la demi-pastille à positionner sur deux communes (Saint-Germain-de-la-Grange et Thiverval-Grignon)

La pastille est placée à l'Ouest de la Z.A. PAVY I. Or, le foncier potentiel pour la création d'une nouvelle Zone d'Activités Economique se situe à l'Est de la Z.A. PAVY II, dans son prolongement le long du chemin de fer, et contiguë à l'usine d'incinération et de tri sur la commune de Thiverval-Grignon.

L'emplacement de cette pastille sur ces deux communes est essentiel pour l'installation de futures entreprises sur le territoire de l'EPCI.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande le déplacement de la demi-pastille positionnée à Saint-Germain-de-la-Grange. D'autres acteurs se sont exprimés durant l'enquête publique et ont fait valoir des demandes divergentes avec celle-ci. Il ne peut être répondu à cette demande à ce stade de la procédure.

En effet, chaque demande relative aux capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Repositionner la pastille sur le « cône d'entrée de la commune » de Jouars-Pontchartrain tel que figurant dans l'Avant-projet du SDRIF-E

Il a été constaté un glissement de la pastille vers le Sud-Est de la commune de Jouars-Pontchartrain.

La commune de Jouars-Pontchartrain dans un courrier transmis directement à la Région, avait demandé au sujet de cette demi-pastille, la possibilité de passer à une pastille pleine pour la réalisation de projets communaux.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il est demandé le déplacement et le renforcement de la demi-pastille de Jouars-Pontchartrain, en la transformant en pastille pleine. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Préciser la portée de l'application du décret relatif à la mise en œuvre de la territorialisation des objectifs économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols (ZAN) au regard du projet de SDRIF-E qui, contrairement aux SRADDET, et du fait des spécificités géographiques et d'urbanisation de ces territoires, n'est pas soumis aux mêmes obligations que les SRADDET. La Région Ile-de-France définissant librement sa trajectoire de réduction de consommation foncière et de lutte contre l'artificialisation en fixant un objectif quantifié et renforcé de réduction, et en procédant à une territorialisation, doit préciser sa méthodologie et le mode de calcul du potentiel d'artificialisation par Commune

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Toutes les précisions attendues sont détaillées dans le chapitre 5 de l'EES relatif aux motifs ayant conduit aux choix portés par le SDRIF-E.

Un guide et un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E opposable apporteront des explications complémentaires via des illustrations par exemple.

Avoir l'assurance que les décalages constatés par observation de terrain par les communes au niveau de l'occupation actuelle des sols et la carte régionale du MOS 2021 seront pris en compte, les communes devant vérifier l'artificialisation des sols basée sur le MOS 2021 (le tableau indicatif du potentiel non cartographié par commune, a été supprimé des pièces du SDRIF-E arrêté).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Au sein des Orientations Réglementaires du SDRIF-E, il est précisé en page 9 que “*La réalité du terrain l’emporte sur la représentation cartographique.*” En cas de discordance entre la classification de l’usage des sols repéré par le MOS et retranscrit sur la cartographie réglementaire du SDRIF-E, et l’observation de terrain, c’est donc l’occupation réelle des sols qui prime. Si un espace repéré comme agricole au SDRIF-E est en réalité urbain, ce sont les orientations réglementaires relatives aux espaces urbanisés qui s’appliquent à ce terrain. A l’inverse, si des espaces agricoles, boisés ou naturels ne sont pas repérés cartographiquement dans le SDRIF-E (en raison de l’échelle de la carte ou d’erreurs du MOS), les règles s’y rapportant s’y appliquent tout de même.

Faire remonter nos inquiétudes quant à la production de logements d’ici 2040 imposée par le projet de SDRIF-E et en lien avec le SRHH. L’équilibre habitat/emploi/services de proximité/mobilité, est d’ores et déjà mis à mal.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E vise à répartir au mieux, et particulièrement au regard des enjeux environnementaux, la production de logements, et à permettre la réalisation des objectifs fixés par la loi SRU.

Après en avoir échangé avec l'ensemble des maires de notre Communauté de Communes, je souhaite attirer votre attention sur trois points particulièrement importants pour notre territoire et qu'il convient de prendre en compte :

Le premier point concerne la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN). L'ensemble des élus de notre intercommunalité s'est mobilisé contre ce projet qui n'apporte absolument rien à notre territoire si ce n'est des désagréments : consommation de fonciers, consommation de surfaces artificialisées, aucun arrêt sur le territoire, détérioration de la qualité paysagère. Ce projet ne bénéficie qu'à la seule région Normandie qui se trouve ainsi rapprochée en temps de la ville de Paris. La Communauté de Communes des Portes de l'Île de France sera traversée et défigurée par la LNPN, tel un dommage collatéral, et ne bénéficiera en rien de ce projet. Aussi nous ne voulons pas que notre territoire soit traversé par la LNPN.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ce point :**

L'Etat exige la prise en compte de la LNPN au sein du SDRIF-E qui sera définitivement adopté en juillet prochain. Si la région ne l'inscrit pas, c'est l'ensemble du schéma directeur qui serait fragilisé juridiquement, ce qui serait une catastrophe pour tous les projets inscrits.

La Présidente de Région a posé trois conditions minimales pour que le projet de LNPN soit inscrit au sein du SDRIF-E :

- Que le projet permette le maintien des arrêts des trains normands à Mantes-la-Jolie ainsi que Bonnières-sur-Seine et Rosny-sur-Seine, même après la mise en service du prolongement du RER E Eole, car nous avons besoin de directs Mantes-Paris en TER ;
- Que le service fret ne se fasse pas au détriment des voyageurs et que la priorité soit donnée aux transports du quotidien
- Que soit étudié dans les Yvelines l'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire.

De plus, le projet de LNPN ne doit pas peser sur l'artificialisation de la Région et des collectivités. Aujourd'hui, seulement 18 ha sont pris en charge dans l'enveloppe nationale, loin des 180 ha que consommerait le projet. La Présidente de Région a reçu l'engagement de l'Etat que l'artificialisation serait entièrement prise en charge par ce dernier au sein d'une enveloppe. La Région sera donc vigilante à ce que le décret établissant la liste des PENE évolue en ce sens.

Enfin, la présidente de Région a demandé à ce que soit menée une étude pour le fret sur le grand contournement Nord et Sud de l'Île-de-France afin de cesser de faire transiter par l'Île-de-France tout le fret, avec les nuisances induites, sans réfléchir à des schémas plus pertinents.

Le second point concerne l'autoroute A13. Vous n'êtes pas sans savoir que nous sommes l'un des rares territoires d'Île de France à être desservi par une autoroute payante. Les habitants de la Communauté de Communes des Portes de l'Île de France paient ainsi 2,90 € pour parcourir les 10 km qui les séparent de la gare de péage de Buchelay, soit le même tarif que les habitants de Gaillon qui parcourent quant à eux 34 km sur l'autoroute A13. Il y a là une injustice économique manifeste que les habitants de notre territoire supportent depuis de nombreuses années. Avec la prochaine disparition physique des barrières de la gare de péage de Buchelay nous souhaitons que des portiques soient installés aux entrées sur l'autoroute en direction de Paris situées sur notre communauté de communes. Un tarif juste pourrait ainsi être appliqué à nos habitants en cohérence avec la distance réellement roulée sur l'autoroute.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ce point :**

La problématique décrite constitue un sujet d'exploitation de l'infrastructure routière. Elle n'entre pas dans le champ de compétence du SDRIF-E.

Le troisième et dernier point concerne également le transport mais cette fois-ci en commun. Nous nous réjouissons de l'arrivée prochaine de la ligne E du RER jusqu'à Mantes la Jolie (dit projet « Eole »). Cependant nous souhaitons souligner que rejoindre le Mantois constitue déjà aujourd'hui une difficulté pour notre population. En effet notre territoire, en plus d'être desservi par une autoroute payante, l'est également par une route départementale (D113) totalement saturée qui relie nos communes de la vallée à Mantes la Ville. Ainsi nous alertons sur le fait que l'arrivée du RER E à Mantes la Jolie ne doit pas se faire au détriment des gares de Bonnières-sur-Seine et Bréval sinon cela se traduira par une situation d'exclusion physique et économique catastrophique pour nos habitants.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ce point :**

La demande est dépourvue d'éléments précis sur lesquels la Région est à même de se prononcer. En tout état de cause, la problématique relève d'un sujet d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Elle n'entre pas dans le champ de compétence du SDRIF-E.



La CC Pays Houdanais émet un avis favorable au projet de SDRIF-E assorties des demandes suivantes :

Diligenter un audit pour fixer de manière réaliste les consommations d'espace que le projet de territoire du Pays Houdanais nécessite

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le Pays Houdanais bénéficie du même traitement que les autres parties du territoire francilien, avec des capacités d'urbanisation cartographiées correspondant à des projets structurants, des capacités d'urbanisation non cartographiées appuyées sur la structure du territoire (communes de l'espace rural, communes desservies par une gare et communes constitutive de polarités) au prorata des espaces urbanisés existants et un recours possible à l'enveloppe régionale pour mener des projets en lien avec la transition environnementale. Ce dispositif doit permettre une extension modérée des espaces urbanisés dans un contexte de préservation accrue des sols, ceci dans l'objectif d'être au Zéro Artificialisation Nette en 2050.

Préciser la mise en œuvre de la compensation en cas d'artificialisation des sols

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Dans le SDRIF-E, l'artificialisation et la désartificialisation (ou renaturation), ne diffèrent pas des définitions légales de ces notions, rappelées dans l'encadré p. 37 des orientations réglementaires.

Ainsi « *la renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé* » (article L101-2-1 du code de l'urbanisme).

« *Au sein des documents de planification et d'urbanisme, lorsque la loi ou le règlement prévoit des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols ou de son rythme, ces objectifs sont fixés et évalués en considérant comme :*

- a) Artificialisée une surface dont les sols sont soit imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement, soit stabilisés et compactés, soit constitués de matériaux composites ;*
- b) Non artificialisée une surface soit naturelle, nue ou couverte d'eau, soit végétalisée, constituant un habitat naturel ou utilisée à usage de cultures » (id.).*

Le décret n° 2023-1096 du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols précise la nomenclature de l'artificialisation des sols.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'OR 81, la renaturation pourra être prise en compte pour compenser un projet artificialisant, et permettre ainsi à un document d'urbanisme de respecter, dans ses projections d'artificialisation nette, les capacités allouées par le SDRIF-E. Pour ce faire, le document d'urbanisme devra définir les outils réglementaires permettant de transformer un espace artificialisé, en un espace non artificialisé (selon la nomenclature rappelée ci-dessus). Cela peut-être, par exemple, en définissant des secteurs de renaturation préférentielle ou encore en créant des emplacements réservés à la création d'espaces verts en pleine terre. Pour que la compensation puisse fonctionner, cette renaturation doit être effective à l'horizon 2040. Il ne peut s'agir d'une simple mesure d'affichage dans le document d'urbanisme.

Par ailleurs, il est à noter que l'OR 81 fera l'objet d'ajustements pour tenir compte de la loi « ZAN » du 20 juillet 2023 permettant de prendre en compte la renaturation dès 2021, et non pas seulement à partir de 2031.

Plusieurs questions se posent depuis la publication du décret n°2023-1097 du 27 novembre dernier relatif à la mise en œuvre de la territorialisation des objectifs de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols.

- Ce texte est-il applicable au SDRIF-E ?

- Dans l'affirmative, il n'y a plus besoin de définir des « règles territorialisées ». Le nouveau texte est plus souple en prévoyant : « Des règles différenciées peuvent être définies afin d'assurer la déclinaison des objectifs entre les différentes parties du territoire en tenant compte des périmètres des schémas de cohérence territoriale ». Quelle méthodologie et mode de calcul du potentiel d'artificialisation vont-ils être mis en place pour chaque commune ?
- Comment vont être pris en compte les décalages constatés entre le MOS 2021 et la réalité de terrain au niveau de l'occupation actuelle des sols ?
- Comment vont être prises en compte les spécificités locales et notamment les territoires ruraux comme le Pays Houdanais

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Le décret susmentionné concerne en premier lieu les SRADDET (article 1) et les SCoT (article 2). Les dispositions visant les SRADDET peuvent être appliqués aux autres plans et schémas régionaux d'aménagement, dont le SDRIF-E, « *en fonction des caractéristiques spécifiques à ces documents et, notamment, en tenant compte des enjeux propres à ces territoires* ». Il ne s'agit donc que d'une possibilité, et non d'une obligation.

Par ailleurs, au regard de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme régissant le SDRIF-E, ce dernier « *détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire* », ainsi que « *la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques* ». Ces dispositions, obligatoires, impliquent donc une territorialisation des orientations du SDRIF-E. Les capacités d'urbanisation dont bénéficient les communes et les intercommunalités dotées de documents d'urbanisme sont définies et régies par le chapitre 3.3 des orientations réglementaires. Un outil numérique et un guide de mise en œuvre seront mis à la disposition des collectivités et autres acteurs du territoire, pour aider à la mise en œuvre de ces dispositions, à la suite de l'approbation du SDRIF-E.

Comme précisé dans le guide de lecture des orientations réglementaires du SDRIF-E, la réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité (cf. p. 9 des orientations réglementaires).

La CCPH a formulé un avis au Préfet sur la révision du SRHH actuel. Je vous demande de bien vouloir prendre en compte les éléments produits dans ce courrier (ci-joint) et revoir la formulation de l'OR58 en fonction de ces éléments :

- L'objectif de construction de logement ne saurait être engageant qu'à la condition de pouvoir y associer du développement économique sur le territoire
- Un quota de TOL sociale ne saurait être imposé à des communes qui ne sont pas soumises aux dispositions de l'article 55 de la loi SRU.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La première remarque ne peut être mise en œuvre par le SDRIF-E. Elle impliquerait que le SDRIF-E impose aux communes une part de logements et une autre part d'activités dans leurs projets d'extension urbaine. Cela reviendrait à remettre en cause le principe de non-tutelle d'une collectivité sur une autre. Les capacités d'extension du SDRIF-E, cartographiées ou non, permettent de réaliser tous les types de projet (à l'exception des pastilles relatives à la réindustrialisation). Il revient ensuite aux communes ou aux intercommunalités de respecter l'ensemble des dispositions réglementaires.

Concernant, la deuxième remarque, le SDRIF-E ne territorialise aucun objectif de logements, qu'il s'agisse de logements sociaux ou non. Il revient au SRHH de définir et mettre en œuvre cette TOL.

Reconnaître Maulette comme commune pôle de développement économique et lui attribuer la majoration foncière correspondante à affecter à la vocation économique

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

Privilégier pour l'artificialisation lorsque cela est possible la sélection de terre à faible valeur agricole

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 12 prévoit de préserver les unités agricoles cohérentes et les espaces agricoles exploitables nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole. Cette OR énonce que les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E. Il appartient ainsi aux collectivités compétentes en matière de documents d'urbanisme locaux d'évaluer, notamment au regard du potentiel agronomique des terres agricoles, quels espaces agricoles sont à préserver strictement et quels espaces peuvent être urbanisés, dans le respect des capacités d'urbanisation quantitativement attribuées par le SDRIF-E.

Les données sur la valeur agricole, indispensables pour objectiver la notion de terre à faible valeur agricole, ne sont pas mobilisables à l'échelle régionale.

Préciser la mise en œuvre de l'enveloppe régionale dédiée aux projets liés à la transition écologique et à la trajectoire de sobriété foncière.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

S'agissant de l'enveloppe régionale de transition environnementale, il convient tout d'abord de rappeler que celle-ci est globalement estimée à 1357 ha de capacités d'urbanisation mutualisées à l'échelle régionale. Cette enveloppe peut être mobilisée pour une liste d'installations et d'équipements précisés à l'OR 89. Comme le rappelle l'évaluation environnementale, « l'enveloppe liée à la transition environnementale est élaborée sur la base de l'estimation des besoins fonciers pour le développement d'un ensemble d'installations diversifiées. Si ces estimations ont été faites de façon fine [dans le cadre de l'évaluation environnementale] pour chaque type d'installation, l'enveloppe affichée dans [les orientations réglementaires du] SDRIF-E reste décloisonnée, afin de tenir compte des incertitudes concernant le développement des énergies renouvelables et de l'économie circulaire à horizon de 20 ans ».

Le chiffrage de 1357 ha est estimatif (l'évaluation environnementale détaille les besoins fonciers évalués dans ce cadre) et non limitatif, les collectivités compétentes en matière de documents d'urbanisme peuvent ainsi mobiliser cette enveloppe dès lors qu'il s'agit d'un des projets listés à l'OR 89 précitée. Il n'y a donc pas de logique de "1er arrivé, 1er servi".

Comme cela est indiqué dans le projet d'aménagement régional, il conviendra de suivre la consommation de cette enveloppe mutualisée. Ce suivi sera organisé entre les services de la Région, et ceux de l'Etat, à la fois en charge du contrôle de légalité des DUL et de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme pour une part importante des projets

inscrits dans l'enveloppe régionale. Il tiendra compte en outre des dernières évolutions introduites par la loi ZAN du 20 juillet 2023 : un compte-rendu sera présenté régulièrement en conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols.

Les conditions de mise en œuvre de cette enveloppe régionale dédiée à la transition environnementale seront rappelées et précisées dans le guide de mise en œuvre du SDRIF-E à venir. Reconnaître les zones d'activités existantes à Houdan et Maulette et permettre leur extension maîtrisée afin d'améliorer le taux d'actifs par emplois offerts et maximiser les taux d'emplois à l'ha de terrains à vocation d'activité

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les zones d'activités de Houdan apparaissent déjà en aplat "requalifier/moderniser le site existant" (OR 101) sur la carte économique du SDRIF-E. Les zones de Houdan et Maulette sont effectivement importantes pour le bassin d'emploi. La demande est donc déjà satisfaite. Reconnaître les créations de zones d'activités pour les communes de Condé-sur-Vesgre, Orgerus et Septeuil déjà prévues dans les PLU,



*Future zone d'activités à Condé-sur-Vesgr*



*Future extension de zone d'activités à Orgerus*



*Future zone d'activités à Septeuil*

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les projets d'extension de zones d'activités obéissent aux règles générales concernant les extensions urbaines et peuvent se faire hors zone protégée (armature verte...) lorsque la commune dispose de capacités d'urbanisation.

Une enveloppe spécifique complémentaire de 20 ha pour le développement économique doit pouvoir être prise en compte par le SDRIF-E suivant la répartition suivante :

Commune	Enveloppe spécifique actuellement accordée SDRIF-E dans communes à potentiel accueil activité	Capacité d'extension supplémentaire demandée au titre du développement
Houdan	7	10
Condé	2	1
Longnes	2	2
Maulette	3	4
Orgerus	5	2
Septeuil	5	4
Bazainville	3	2
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>25</b>

Sur Houdan, la proposition minimale serait donc de retenir une demie pastille affectée au strict développement économique à localiser au niveau de la gare de Houdan.

C'est dans ce cadre que l'Opération de Revitalisation du Territoire a prévu une fiche action n°6 dédiée au renouvellement urbain et au développement de ce quartier de la gare avec comme objectifs principaux de :

- Recomposer un quartier de vie en lui donnant une vocation économique répondant aux besoins du grand territoire.
- Inscrire le pôle gare dans une démarche de renouvellement urbain, permettant la création d'activités économiques

Toutefois, cette localisation préférentielle aurait des conséquences très négatives sur le trafic routier dans la traversée de Maulette et Houdan et il serait nécessaire d'étudier également une variante d'une pastille de 20 Ha localisée sur Houdan et Maulette qui permettrait d'ouvrir une voie de liaison entre la RD915 et la RD 983 pour desservir cette nouvelle Zone d'Activité, de désenclaver le secteur de la gare et de désengorger la RD 912 traversant Houdan et Maulette.



*Zone de 20 Ha d'extension supplémentaire sur les communes Houdan-Maulette*

Ce n'est qu'à cette condition que le développement économique sur ce secteur peut être envisagé.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution de 1 à 2 demi-pastilles de 10 ha de capacités d'urbanisation sur Houdan et Maulette. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Au total, pour accompagner les 58 ha accordés aux 32 communes yvelinoises du Pays Houdanais et qui seraient entièrement dédiés au logement et équipements publics, une

superficie de 31 Ha supplémentaire est demandée pour apporter l'assurance d'un apport de 1200 à 1500 emplois locaux

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les demandes de capacités d'extension ont bien été notées. Il n'est cependant pas possible d'augmenter les capacités allouées aux différentes communes à hauteur des quantités demandées. En effet, les potentiels d'urbanisation non cartographiés résultent des OR 91, 92 et 94. Chaque potentiel est calculé en fonction des caractéristiques de chaque commune (polarité, entité territoriale, présence de gare) et de sa surface urbanisée en 2021.

En cas de SCoT ou de PLUi, les communes ont la possibilité de mutualiser au sein de l'intercommunalité les capacités d'urbanisation octroyées au titre des OR 92 et 94. Le SCoT (ou le PLUi) redistribue alors les capacités d'urbanisation aux communes où se trouvent les projets d'extension, en cohérence avec le parti pris intercommunal d'aménagement.

### 9-2-8 Gally Mauldre

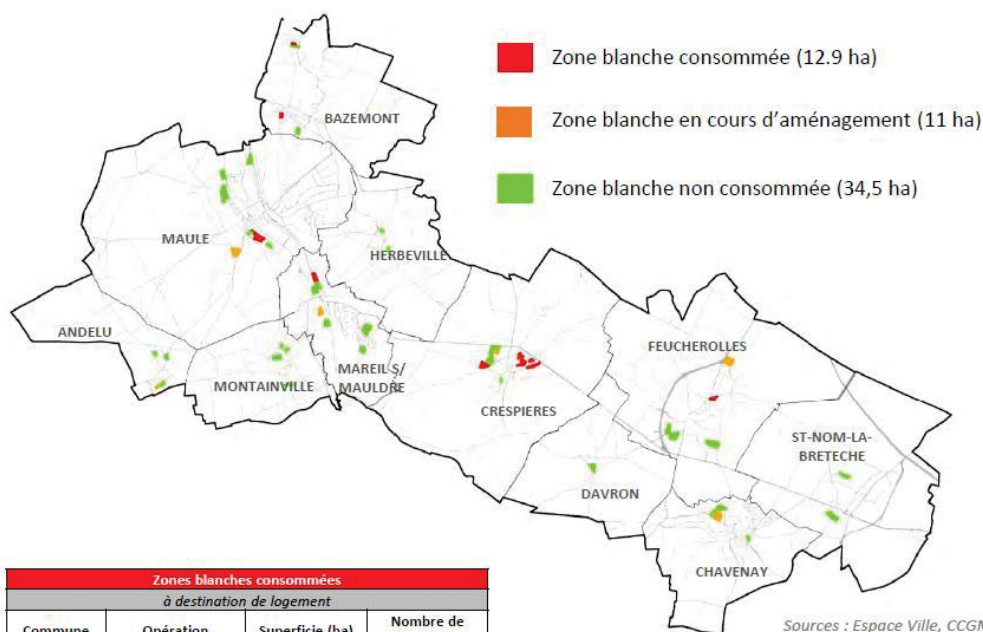
Vous trouverez par l'intermédiaire de ce courrier et ses pièces jointes l'avis de la Communauté de Communes Gally Mauldre sur le projet de SDRIF-E arrêté, au titre de ses compétences Aménagement et Développement économique

En premier lieu, concernant le potentiel d'extension urbaine par commune, intitulé « potentiel non cartographié (PNC) » dans le projet de SDRIF-E : au total 37 ha de PNC sur le territoire de la CCGM ont été alloués aux communes par le projet de SDRIF-E. A ce sujet, le bilan du SCoT de la CCGM du 3 février 2021 ne semble pas suffisamment avoir été pris en considération, commune par commune de la CCGM.

En effet, ce bilan du SCoT (que vous trouverez à nouveau ci-joint) recense les « zones blanches » à l'échelle du territoire intercommunal, c'est-à-dire les zones d'extension urbaine possible qui peuvent être mises en parallèle du « potentiel non cartographié (PNC) » inscrit au projet de SDRIF-E.

Ainsi, les zones blanches inscrites au bilan du SCoT en février 2021 comme « étant en cours de consommation » sont aujourd'hui consommées et urbanisées et représentent 11 ha au bilan du SCoT intercommunal en 2021. Il s'agit notamment du secteur de Rösrath à Chavenay (3.2 ha), des Mathurins à Crespières (1.57 ha) et de la Mare Jeanne à Feucherolles (2.5 ha). Ces zones blanches « en cours de consommation » et qui représentent 11 ha sont donc à retrancher du total de 37 ha des PNC du projet de SDRIF-E (Cf. Carte ci-dessous extraite du bilan du SCoT de février 2021).

Bilan de consommation des « zones blanches » (zooms communaux en annexe)



Sources : Espace Ville, CCGM

Zones blanches consommées			
à destination de logement			
Commune	Opération	Superficie (ha)	Nombre de logements
Bazemont	Chemin des Valboulets	0.56	7
Bazemont	Chemin des Chainets	0.3	2
Crespières	Les Tilleuls	1.5	28
Crespières	ZAC du Château	4.2	24
Feucherolles	Rue de la Chapelle	2.4	30
Maule	Marquise de Logivière	2.6	37
à destination d'activités ou d'équipement			
Commune	Opération	Superficie (ha)	
Mareil s/ Mauldre	Entrée de Ville	1.3	

Zones blanches en cours d'aménagement			
à destination de logement			
Commune	Opération	Superficie (ha)	Nombre de logements
Andelu	La Bergerie	1.48	25
Chavenay	Rosrath	3.2	70
Crespières	Les Mathurins	1.57	47
Mareil s/ Mauldre	Rue des Fontaines	1.1	27
Maule	EPHAD	1.2	98
à destination d'activités ou d'équipement			
Commune	Opération	Superficie (ha)	
Feucherolles	Mare Jeanne	2.5	

Il faut ajouter à ce bilan de logements réalisés en extension, la réalisation d'une opération de 14 logements, rue des Cavées à Feucherolles (2,2 ha, soit une densité de 6,4 logements/ha)

Par ailleurs, comme indiqué dans la carte de synthèse ci-dessus, des « zones blanches » du SCoT de Gally Mauldre ont été consommées et urbanisées, pour un total de 12.9 ha. Certaines de ces zones blanches consommées doivent également être retranchées des 37 ha de PNC du SDRIF-E. En effet, comme indiqué dans le projet de SDRIF-E arrêté, c'est le MOS (Mode d'Occupation des Sols) 2021 et la réalité du terrain qui font foi. Les « coups partis » à partir de 2021 sont consommateurs d'espaces NAF (Naturels, Agricoles et Forestiers) pour le SDRIF-E. Il s'agit des projets réalisés suivants :

- Une partie de la ZAC du Château à Crespières représentant environ 1.7 ha,
- L'entrée de Ville de Mareil-sur-Mauldre de 1.3 ha,

Soit un total de 3 ha de zones consommées et urbanisées depuis 2021, à déduire de l'ensemble des 37 ha de PNC inscrits au projet de SDRIF-E.

Ce calcul donne un total de 39 ha d'espaces inscrits au MOS 2021 comme non urbanisés et qui doivent être déduits des 37 ha de « potentiel non cartographié (PNC) » du projet de SDRIF-E.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

[Le SDRIF-E ne se base pas sur les documents d'urbanisme locaux pour établir sa cartographie et ne reprend donc pas les zones blanches du SCoT Gally Mauldre. Par ailleurs, il doit se conformer à la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 et comptabiliser les consommations d'espaces agricoles, naturels et forestiers dès 2021.](#)

[En second lieu](#), concernant toujours les « potentiels non cartographiés (PNC) » identifiés au projet de SDRIF-E et au regard de notre bilan de SCoT intercommunal, il apparaît que certaines communes de la CCGM possèdent une capacité d'extension non cartographiée beaucoup moins importante que leur surface respective de zones blanches non consommées ou en cours de consommation au SCoT et inscrites au MOS 2021 comme de l'espace non urbanisé. Il s'agit des communes de :

- Chavenay : 2 ha de capacité d'extension au projet de SDRIF-E contre 3.2 ha de zones blanches en cours de consommation au bilan du SCoT (le projet du secteur de Rosrath),
- Crespières : 3 ha de capacité d'extension au projet de SDRIF-E contre 4.6 ha de zones blanches consommées (la ZAC du Château), en cours de consommation ou appelées à être consommées (le secteur des Mathurins) au bilan du SCoT,
- Feucherolles : 3 ha de capacité d'extension au projet de SDRIF-E contre 6.1 ha de zones blanches en cours de consommation (le secteur de la Mare Jeanne), ou appelées à être consommées (les OAP du PLU) au bilan du SCoT,
- Mareil-sur-Mauldre : 2 ha de capacité d'extension contre 7.9 ha de zones blanches consommées (l'entrée de ville), en cours de consommation ou appelées à être consommées (des zones AU du PLU avec présence d'OAP) au bilan du SCoT,

Ces différences notables entre les possibilités inscrites au SCoT intercommunal et aux PLU des communes concernées et celles matérialisées par le projet de SDRIF-E seront également susceptibles de grever l'urbanisation prévue par ces communes et plus largement à l'échelle du SCoT de la CCGM.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

[Les demandes de capacités d'extension ont bien été notées. Il n'est cependant pas possible d'augmenter les capacités allouées aux différentes communes à hauteur des quantités demandées. En effet, les potentiels d'urbanisation non cartographiés résultent des OR 91, 92 et 94. Chaque potentiel est calculé en fonction des caractéristiques de chaque commune \(polarité, entité territoriale, présence de gare\) et de sa surface urbanisée en 2021.](#)

[En cas de SCoT ou de PLUi, les communes ont la possibilité de mutualiser au sein de l'intercommunalité les capacités d'urbanisation octroyées au titre des OR 92 et 94. Le SCoT \(ou le PLUi\) redistribue alors les capacités d'urbanisation aux communes où se trouvent les projets d'extension, en cohérence avec le parti pris intercommunal d'aménagement.](#)



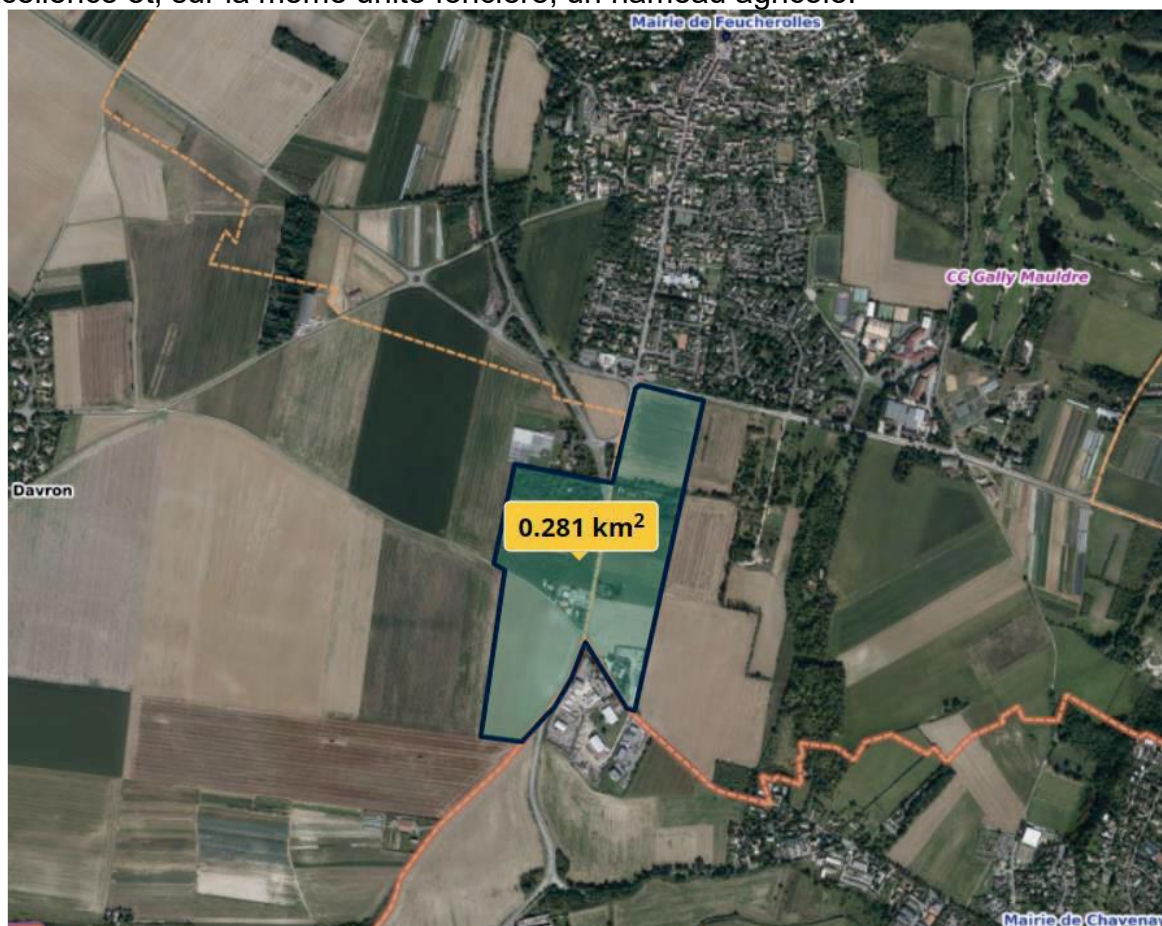
En troisième lieu, Il convient de réaffirmer le principe de mutualisation possible des « Potentiels Non Cartographiés (PNC) » du projet de SDRIF-E dans le cadre de la mise en œuvre d'un SCoT. C'est précisément le cas de notre territoire où le périmètre du SCoT correspond exactement à celui de la Communauté de Communes Gally-Mauldre.

Partant de ce principe de mutualisation, enjeu important du projet de SDRIF-E, la Communauté de Communes Gally-Mauldre a fixé comme axe de développement (économique en particulier) les abords de la RD30, entre les communes de Feucherolles, Chavenay et Davron.

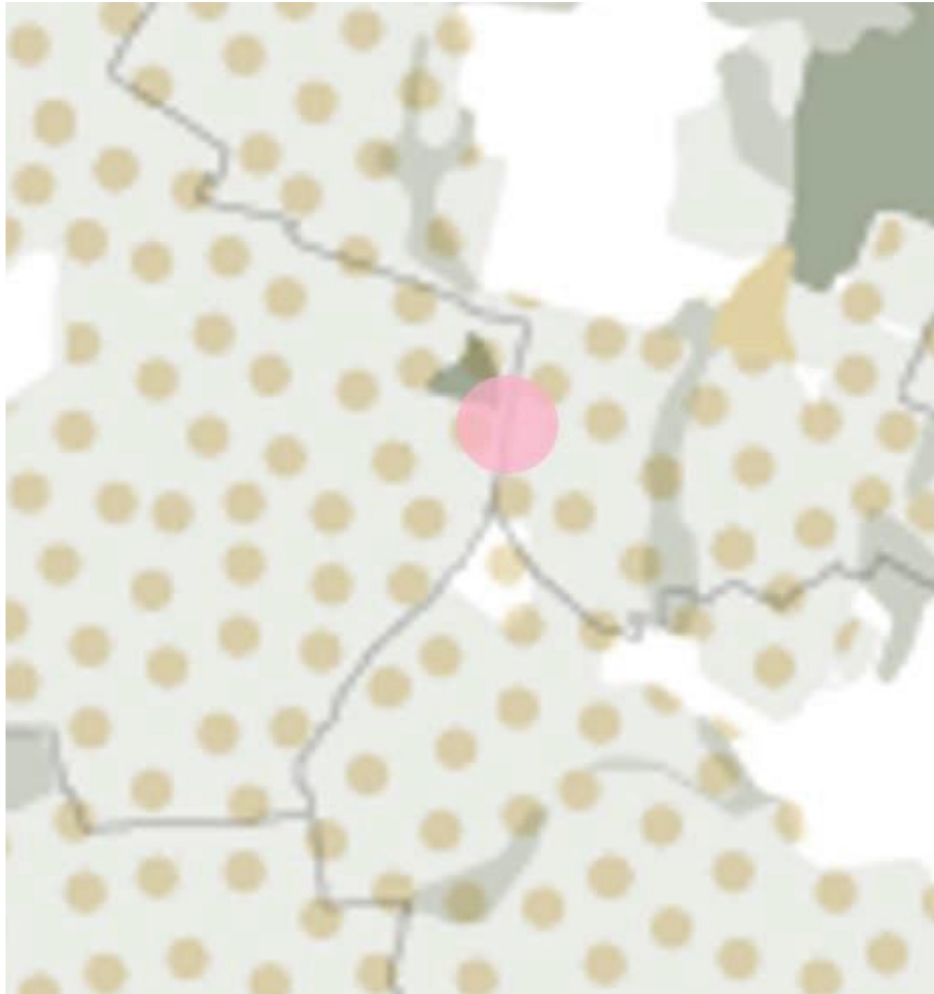
Ce souhait de développement serait facilité et rendu possible par la mutualisation des capacités d'extension non cartographiées qui permettra de sanctuariser certains secteurs agricoles et naturels sur différentes communes. Ce souhait a d'ailleurs été exprimé largement dans notre Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE). Il s'agit de privilégier un axe de développement, économique notamment, de part et d'autre de la RD30, situé à proximité immédiate de secteurs déjà dédiés au développement économique, comme le secteur du Pommeray à Davron (de propriété intercommunale) et les secteurs du Petit Aulnay et de Mort-Moulin à Chavenay, représentant actuellement près de 500 emplois.

Ainsi, il est primordial que la carte intitulée « développer l'indépendance productive régionale » matérialise un secteur d'urbanisation préférentielle par une pastille entière, les abords de la RD30 étant actuellement cartographiés comme une préservation de l'espace agricole.

Il est également à relever que l'ajout d'une pastille entière permettant le développement économique à taille humaine sur ce secteur n'est en aucun cas incompatible avec la préservation de l'espace agricole ; en témoigne le projet intercommunal en cours sur le site du Pommeray à Davron qui permettra un développement économique à taille humaine et d'excellence et, sur la même unité foncière, un hameau agricole.



*Photographie aérienne indiquant la superficie possible d'une future zone de développement économique, devant être matérialisée par un secteur d'urbanisation préférentielle et une pastille pleine*



*Extrait de la carte du projet de SDRIF-E « Développer l'indépendance productive régionale », indiquant l'inscription souhaitée par la CCGM d'une pastille pleine sur ce secteur*

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La communauté de communes demande l'attribution d'une pastille de 25 ha de capacités d'urbanisation aux abords de la RD30. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Le secteur de « Mort-Moulin » à Chavenay, situé aux abords de la RD30, futur secteur d'urbanisation économique privilégié par la CCGM, est aujourd'hui déjà bâti (présence d'une ancienne ferme) et présente un potentiel de développement économique déjà autorisé par le règlement en vigueur du PLU de Chavenay. La Communauté de Communes Gally-Mauldre souhaite y développer des activités économiques, comme indiqué dans le CRTE signé en juillet 2021. Il est ainsi essentiel que ce secteur puisse être identifié par les cartographies du projet de SDRIF-E comme un « espace urbain construit » - les futures activités économiques n'artificialisant pas ce site déjà bâti - et identifié au Mode d'Occupation du Sol (MOS) 2021 comme déjà urbanisé (Cf. cartes ci-dessous).



*A gauche, la carte extrait du MOS 2021 indiquant le secteur de Mort-Moulin comme déjà urbanisé et, à droite, l'extrait du projet de SDRIF-E ne matérialisant pas un espace urbain construit existant*

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

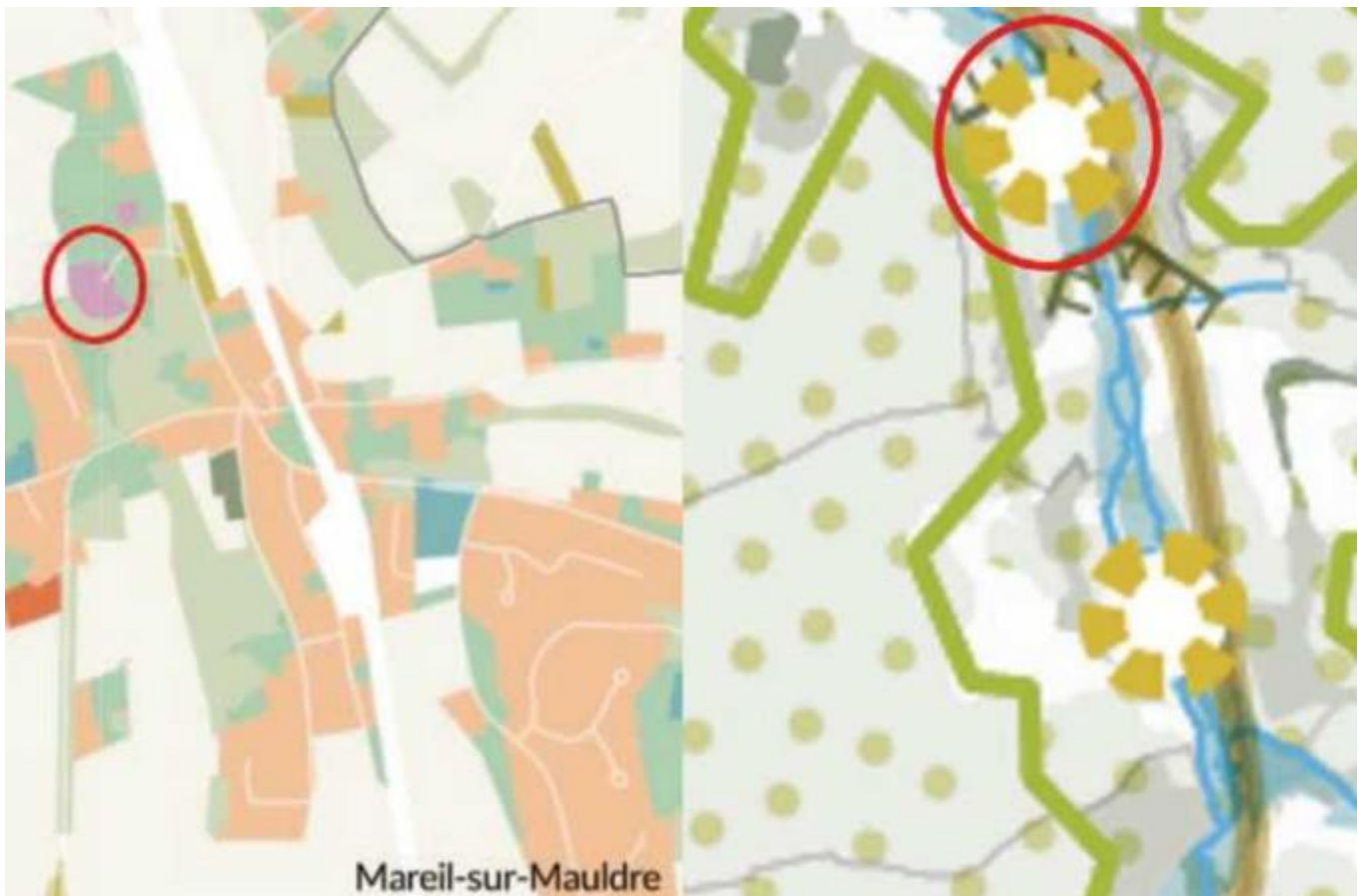
La Région ne prévoit pas de modifier la carte du SDRIF-E. En effet, le secteur de Mort-Moulin faisant moins de 5 ha, il est normal qu'il ne soit pas représenté sur la carte du SDRIF-E, compte-tenu de son échelle, et qu'il soit englobé dans les espaces environnants qui sont agricoles (cf. P 9 des OR – guide de lecture).

Le secteur du « Moulin » à Mareil-sur-Mauldre, de propriété communale, est également inscrit au CRTE signé avec les services de l'Etat. Quelques activités économiques sont présentes aujourd'hui sur le site, situé à moins de 500 mètres de la gare de Mareil-sur-Mauldre. Une réflexion conjointe avec la CCGM a permis de formaliser le principe d'un projet multimodal, composé de logements, activités économiques, artisanales, services publics d'intérêt collectif et répondant aux besoins communaux et intercommunaux.

Ce site est donc aujourd'hui déjà bâti (ancien Moulin du 18ème siècle) et présente un potentiel de développement économique, déjà autorisé par le règlement en vigueur du PLU de Mareil-sur-Mauldre. La Communauté de Communes Gally-Mauldre souhaite y développer quelques activités économiques, comme indiqué dans le CRTE signé en juillet 2021.

Ce secteur global est désormais matérialisé au projet de SDRIF-E arrêté avec un pastillage intitulé « Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional » sur la carte intitulée « Placer la nature au cœur du développement régional » alors qu'au MOS 2021, ce site est identifié comme un site d'activités existant et qu'aucun pastillage n'apparaît sur les différentes cartes des projets de SDRIF-E précédents.

Les cartographies ci-dessous identifient précisément cette problématique. Il est demandé de retirer de la cartographie du SDRIF-E le pastillage « Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional » sur ce secteur de Mareil-sur-Mauldre.



A gauche, la carte extrait du MOS 2021 indiquant le secteur du Moulin à Mareil-sur-Mauldre comme déjà urbanisé (activités) et, à droite, l'extrait du projet de SDRIF-E avec une pastille « Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional » au niveau des parcelles de propriété communale

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La connexion écologique n'est pas située sur un site économique existant, il s'agit d'une erreur de lecture de carte. Par conséquent, il n'y a pas lieu de la déplacer.

#### 9-2-9 Haute Vallée de Chevreuse

La communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse considère qu'en termes d'aménagement, il apparaît que les surfaces d'urbanisation future non cartographiées, définies à la maille communale, sont pour la plupart des communes de l'EPCI, largement surdimensionnées. Dans un contexte de forte pression urbaine, ces enveloppes renvoient un signal politique contraire aux objectifs des P.L.U et de la Charte du PNR de maîtrise de l'étalement urbain. Aussi il conviendrait que ces enveloppes soient appréciées et définies à une échelle supra communale, ou revues à la baisse, en concertation avec chaque commune.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Les capacités d'urbanisation allouées par le SDRIF-E ne s'imposent pas aux documents d'urbanisme locaux. Les autorités compétentes peuvent décider de ne pas les mobiliser en fonction de la trajectoire de sobriété foncière décidée localement et des capacités de densification de l'espace urbanisé existant pour répondre aux objectifs d'accroissement du parc de logements fixés aux OR 57, 58 et 59.

#### 9-2-10 Vexin Centre

La Communauté de Communes Vexin Centre, en tant que personne publique associée dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur de la région Ile-de-France, souhaite faire part de son avis favorable sous réserve de la demande de la Commune d'Avernes :

La Commune Nouvelle d'Avernes demande que lui soit autorisé, non pas un hectare de capacité d'extension, mais deux hectares, du fait de sa toute récente création comme Commune Nouvelle.

En effet, le SDRIF-E prévoit des potentiels calculés en % de la surface urbanisée de la Commune et ces primes de polarité ou de présence de gare, avec une capacité d'extension minimale d'un hectare pour chaque commune rurale

En effet, la Commune Nouvelle d'Avernes (860 habitants) a été créée- le 01/01/2018 par fusion des communes de Gadancourt et d'Avernes

La Commune Nouvelle d'Avernes demande que le SDRIF-E prévoit une capacité d'extension minimale d'un hectare pour chacune des deux communes rurales avant fusion, ce qui amènerait ainsi la capacité d'extension allouée à la Commune Nouvelle d'Avernes à deux hectares.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E fera l'objet d'ajustements en cohérence avec la loi « ZAN » parue le 20 juillet 2023. Au regard de cette dernière, la surface minimale garantie de 1 hectare prévue à l'OR 80 sera étendue à l'ensemble des communes d'Ile-de-France. S'agissant de la prise en compte de la création des communes nouvelles depuis 2011, la loi prévoit une majoration à hauteur de 0,5 hectare par commune déléguée, cette majoration étant plafonnée à deux hectares.

Conformément à la loi « ZAN », la commune nouvelle d'Avernes, fusionnant deux communes, pourra ainsi prétendre à une surface minimale garantie de 1,5 hectare.

9-2-11 Vexin Val de Seine

Pas de réponse.

### 9-3 Avis EPCI Essonne

#### 9-3-1 Cœur d'Essonne Agglomération

Cœur d'Essonne Agglomération émet un avis favorable sous réserve, en tant que personne publique associée sur le projet de SDRIF-E arrêté.

A l'instar du projet de la RN 20 bien identifié dans le projet arrêté du SDRIF-E, 3 autres projets de transports collectifs de surface en site propre doivent ainsi être identifiés, en cohérence avec le plan régional de développement des lignes express (F. Durovray) :

RN 104, liaison Courtabœuf, Orsay, Evry ;

La liaison structurante RER C / RER D et desservant la Base 217

Doivent donc figurer dans le SDRIF-E :

- La liaison RERC et RER D
- Le site multimodal de la Base 217

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude et les échanges techniques doivent se poursuivre pour affiner la définition du service de cars express qui sera proposé et son itinéraire exact. D'ores et déjà, dans sa délibération du 7 décembre 2023 relative à la création de 45 nouvelles lignes de cars express d'ici 2030, Ile-de-France Mobilités a acté la liaison cars express Orsay-Evry. Pour ce qui concerne la liaison structurante RER C/ RER D, des échanges techniques préalables restent à engager avec l'autorité organisatrice des transports pour préciser les principales caractéristiques de ce projet de liaison bus et sa consistance, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

Concernant les Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

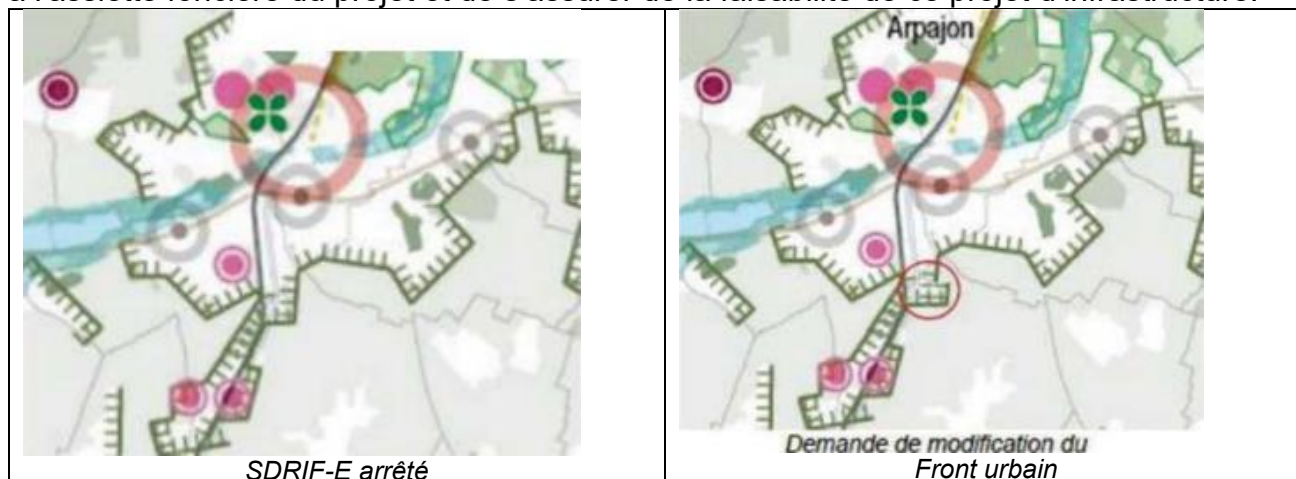
Le site de multimodalité de la ZAC Val Vert Croix Blanche :

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. L'annexe 3 des orientations réglementaires précise que les consommations foncières liées aux stations multimodales desservies par ces lignes seront portées par l'enveloppe régionale foncière pour les mobilités. Elles n'impacteront pas les capacités d'urbanisation des territoires. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Il est donc trop tôt pour se positionner sur le pôle multimodal de la ZAC Val Vert Croix Blanche.

Le site de multimodalité d'Avrainville :

Le Département demande ainsi expressément la modification du front urbain afin de l'adapter à l'assiette foncière du projet et de s'assurer de la faisabilité de ce projet d'infrastructure.



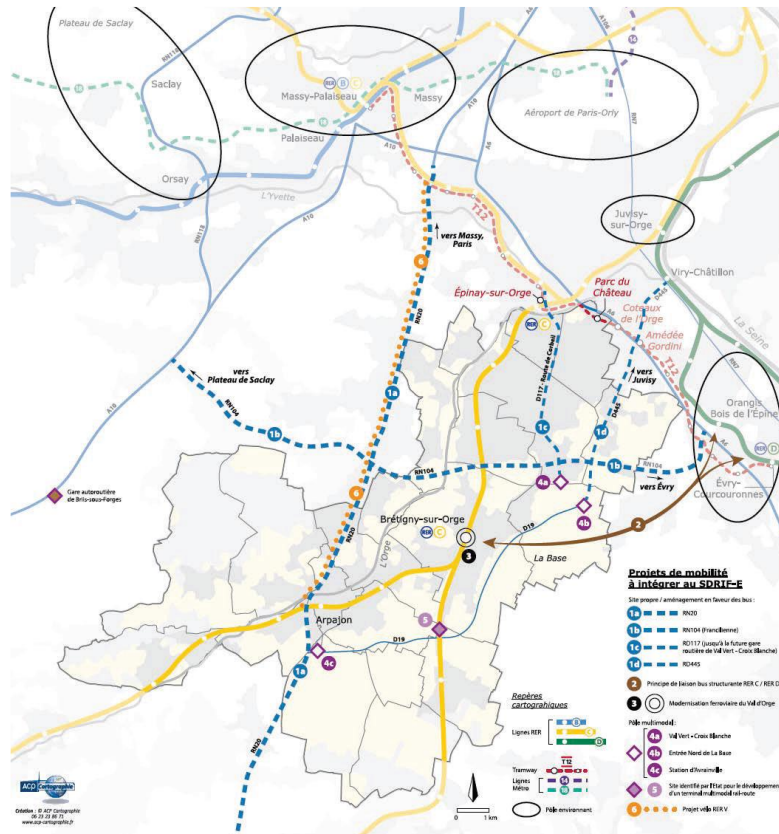


A Ajouter / modifier dans les documents du SDRIF-E arrêté :

PAR, carte et liste des projets de transports collectifs, pages 138 et 139

Orientations réglementaires, Annexe 3, tableau des projets d'infrastructures de transport en commun à compléter, pages 67, 68 et 69

Les 2 cartes « maîtriser le développement urbain » et « développer l'indépendance productive régionale



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir la réponse apportée à cette demande formulée par le conseil départemental de l'Essonne.](#)

Sur le territoire de Cœur d'Essonne, des difficultés restent à résoudre sur quelques secteurs non couverts par des pastilles d'urbanisation préférentielles (OR 82) :

- Le secteur Nord Base 217/Plessis-Pâté
- Le secteur de la ZAE de la Voie Creuse à Avrainville

Les projets du territoire pouvant intégrer les enveloppes régionales dédiées aux projets d'infrastructures de transports de niveau régional et/ou suprarégional (OR 88) d'une part et aux projets permettant la mise en œuvre de la transition environnementale d'intérêt régional (OR 89) d'autre part, doivent être identifiés et listés dans le projet de SDRIF-E, afin de ne pas impacter les enveloppes foncières communales.

De même, certains projets portés par les opérateurs de l'Etat et impactant les espaces agricoles, naturels et forestiers sont recensés à l'annexe 2 des OR, mais ne couvrent pas les projets et besoins du territoire.

Enfin, le SDRIF-E doit apporter des clarifications sur certains sujets, afin de faciliter la mise en œuvre du SDRIF-E et sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux :

- Une clarification attendue sur le principe de mutualisation des capacités d'extension non cartographiées dans le cadre de procédure de révision des SCoT (OR 87) ;
- Une clarification attendue également sur l'interprétation et la valeur du MOS 2021.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'EES précise, P 183, "*Le SDRIF-E réserve une enveloppe régionale de capacités d'urbanisation visant à soutenir les mobilités (360 hectares) et la transition environnementale (développement des énergies renouvelables, de l'économie circulaire et des services urbains : 1 357 hectares). Ces installations stratégiques, dont la localisation précise n'est pas toujours connue à l'heure actuelle et dont le développement vise un maillage fin du territoire, souffrent parfois d'une faible acceptabilité à l'échelle locale. L'inscription de ces installations au sein d'une enveloppe régionale permet aux territoires de contribuer aux grandes transitions sans pénaliser la réponse à leurs besoins locaux.*" L'OR 89 précise bien que les projets relevant de l'enveloppe transition environnementale (répondant à la typologie listée dans l'OR) ne consomment pas les capacités d'urbanisation des territoires. L'OR 88 relative aux projets d'infrastructures de transports (qui sont nominativement listés dans l'annexe 3 des OR) garantit de la même façon que les besoins fonciers nécessaires aux projets concernés sont assurés sans préjudice des capacités d'urbanisation locales.

Le tableau figurant en annexe 2 des OR précise les hectares de capacités d'urbanisation octroyées aux projets portés par les opérateurs de l'Etat. Il s'agit de projets rendus possibles par le SDRIF-E, que ce soit à travers les capacités d'urbanisation cartographiées, non cartographiées ou les enveloppes régionales transition environnementale ou relative aux infrastructures de transports. Ce tableau présente par définition un chiffrage des besoins couverts tels qu'inscrits dans le SDRIF-E.

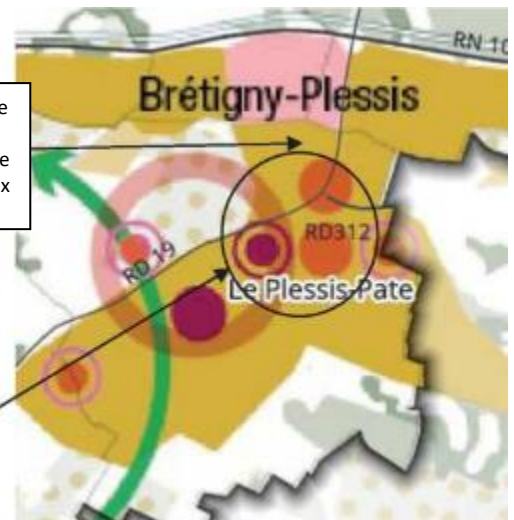
L'OR 87 précise les conditions de mutualisation des capacités d'urbanisation non cartographiées allouées aux territoires: seules les capacités d'urbanisation au titre des polarités et au titre des villes moyennes, petites villes, et communes rurales peuvent être mutualisées, et ce dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification d'un SCoT, d'une charte de parc naturel régional tenant lieu de SCoT au sens de l'article L144-1 du code de l'urbanisme ou d'un PLU intercommunal, et dans le respect des principes d'urbanisation et des protections du SDRIF-E.

Enfin, au sein des Orientations Réglementaires du SDRIF-E, il est précisé en page 9 que "*La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique.*" En cas de discordance entre la classification de l'usage des sols repéré par le MOS et retranscrit sur la cartographie réglementaire du SDRIF-E, et l'observation de terrain, c'est donc l'occupation réelle des sols qui prime. Si un espace repéré comme agricole au SDRIF-E est en réalité urbain, ce sont les orientations réglementaires relatives aux espaces urbanisés qui s'appliquent à ce terrain. A l'inverse, si des espaces agricoles, boisés ou naturels ne sont pas repérés cartographiquement dans le SDRIF-E (en raison de l'échelle de la carte ou d'erreurs du MOS), les règles s'y rapportant s'y appliquent tout de même. Il convient de rappeler qu'en matière de consommation d'espace, c'est bien l'occupation effective de l'espace qui compte, et non le zonage des documents de planification.

Concernant les difficultés à résoudre sur 2 secteurs non couverts par des pastilles d'urbanisation préférentielle :

Le secteur Nord Base 217/Plessis-Pâté. Il convient de prévoir une pastille de 25 ha couvrant la ZAC Val Vert Croix Blanche en cours de réalisation, afin de permettre le développement du secteur Nord de la Base 217.

ZAC Val vert Croix Blanche en cours de réalisation (permis de construire délivrés).  
Pastille de 25 ha à prévoir pour couvrir ce coup parti, dans le respect de la trajectoire ZAN et conformément aux engagements de la Région



Secteur Nord de la Base 217 identifié comme d'intérêt régional par le projet de SDRIF-E, tourné vers l'industrie culturelle et la création d'emplois.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération sollicite l'octroi de capacités d'urbanisation supplémentaires au Plessis-Pâté. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Le secteur de la Voie Creuse à Avrainville. Une pastille d'urbanisation préférentielle existe bien pour le développement économique sur la commune d'Avrainville mais sur le secteur des Marsandes déjà urbanisé, et encadré par des fronts verts qui empêche en réalité tout développement. Il s'agirait donc de déplacer cette pastille inexploitable du secteur des Marsandes vers le secteur de la Voie Creuse plus approprié compte-tenu des projets portés par la commune et le Département, et répondant aux objectifs de création d'emplois et de développement des modes de transport massifiés soutenus par la Région.

Secteur ZAE de la Voie Creuse – PEM d'intérêt fort.  
Pastille semi-pleine et front vert à adapter.

Pastille d'urbanisation préférentielle située en zone urbanisée et inexploitable compte tenu du front vert.  
Pastille à déplacer sur la ZAE de la Voie Creuse.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande de déplacement de pastille sera examinée globalement avec l'ensemble des autres demandes de la communauté d'agglomération relatives aux pastilles.

Les projets de TCSP ou de voies dédiées au bus ainsi que les projets de PEM du territoire d'intérêt régional doivent être expressément identifiés sur les cartes réglementaires du SDRIF-E et listés dans les annexes des OR.

Il s'agit ainsi de mentionner clairement le TCSP de la RN 104, le TCSP de la RD 445, la liaison RERC/RERD de la Base 217 et son PEM, le PEM de la ZAC VVCB et le PEM d'Avrainville dans ces documents du SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Voir les réponses précédentes pour les demandes relatives au TCSP de la RN 104, à la liaison RERC/RERD de la Base 217 et son PEM, et au PEM de la ZAC VVCB.

Pour la demande relative au PEM d'Avrainville, se reporter à la réponse apportée pour le PEM de la ZAC Val Vert Croix Blanche (VVCB).

S'agissant de la demande d'inscription du TCSP de la RD 445, ce projet n'entraîne pas de consommation foncière significative et n'appelle pas d'inscription d'infrastructure nouvelle au SDRIF-E.

Une enveloppe de capacités d'urbanisation non cartographiées est prévue pour les projets permettant la mise en œuvre de la transition environnementale, d'intérêt régional (OR 89). Les capacités d'urbanisation dans ce cadre sont estimées à 1357 ha à la date d'arrêt du projet de SDRIF-E. Ainsi, le projet d'extension de la déchèterie d'Egly (2,5 ha) qui vise la modernisation, la sécurisation et le développement du service, et dont les travaux sont prévus en 2024/2025, devrait être intégrée à cette enveloppe

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 89 détaille les projets pouvant bénéficier de la mobilisation de l'enveloppe des capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale :

- ouvrages et installations de production d'énergies renouvelables (méthaniseurs, éoliennes, installations photovoltaïques, puits géothermiques, chaufferies biomasse et unités locales de production d'hydrogène renouvelable complémentaire aux ENR&R) ;
- équipements et installations associés à la production et à la distribution d'énergie (centrales électriques bas-carbone, postes électriques, réseaux) et à la distribution d'eau et à l'assainissement (réseaux, stations d'épuration, etc.) ;
- installations dédiées à l'économie circulaire suivantes :
  - les équipements de collecte ou de tri favorisant la réduction des déchets ou leur recyclage (déchèteries, centres de tri ou installations de démantèlement),
  - les installations de valorisation matière et énergétique (concassage, compostage, recyclage, combustion),
  - les installations de stockage des déchets (ISDI, ISDND, ISDD).
- ouvrages de rétablissement de continuités écologiques pour la faune (barrages hydrauliques incluant une passe à poissons, passages faune installés sur les infrastructures routières ou ferroviaires...).

Ces projets relèvent de l'enveloppe régionale dès lors qu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés existants, sans condition de taille ou de statut du porteur de projet.

### **Projets portés par les opérateurs de l'Etat :**

Sur le territoire de Cœur d'Essonne, 2 projets d'envergure sont prévus par l'Etat et entraînent de la consommation foncière :

- Le projet de Ferme solaire de la Base 217 associée à un réseau d'énergie décarboné, sur les communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté (32,4 ha) : La ferme solaire, porté par la Défense dans le cadre de son Plan Soleil, se déploiera sur une emprise de 32,4 ha sur les terrains militaires.
- Les projets d'urbanisation au sein de l'OIN de la commune de Fleury-Mérogis, fléchés au SCoT et portant sur le centre pénitentiaire : centre francilien de sécurité (stand de tir, base ERIS, centre cynotechnique et soute à explosifs) et centre de formation continue, évalués par les services de l'Etat à 4 ha lors de l'approbation du SCoT en 2019/2020.

Ces projets portés par l'Etat doivent expressément être identifiés et prévus dans les documents du SDRIF-E, en particulier dans l'annexe 2 des OR, afin de ne pas impacter l'enveloppe foncière des communes.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'annexe 2 est à ce jour une annexe indicative, mentionnant les projets portés par les opérateurs de l'Etat impactant les espaces agricoles, naturels et forestiers. Cette annexe ne fait pas le lien avec les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) institués par la loi « ZAN » du 20 juillet 2023, donc postérieurement à l'arrêt du projet de SDRIF-E.

Le projet de SDRIF-E sera ainsi ajusté pour tenir compte de ladite loi, pour mettre en exergue l'articulation de ses orientations avec les PENE : la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant de ces projets PENE, recensés dans un arrêté ministériel à paraître, sera prise en compte au niveau national et non pas au titre des objectifs fixés par les documents de planification régionale et par les documents d'urbanisme.

Au regard du projet d'arrêté ministériel actuellement en consultation, les projets mentionnés à Brétigny-sur-Orge et Fleury-Mérogis ne figurent pas parmi les PENE. La Région a transmis à l'Etat son avis sur le projet d'arrêté ministériel : elle demande que l'Etat prenne à sa charge la totalité des projets qu'il porte sur le territoire francilien, ce qui n'est pas le cas dans le projet transmis.

Ceci étant, au regard des dispositions du SDRIF-E arrêté, on peut noter que :

- Le projet de ferme photovoltaïque de Brétigny-sur-Orge relèvera, s'il est développé, de l'enveloppe foncière régionale pour la transition environnementale (OR 89) et n'impactera pas les capacités d'urbanisation de la commune.
- Le projet relatif au domaine pénitentiaire de Fleury-Mérogis, selon les informations transmises par les services de l'Etat, se déploie sur des espaces déjà urbanisés : il n'engendrera donc aucune consommation d'ENAF et n'impactera pas les capacités d'urbanisation de la commune.

Cœur d'Essonne a soutenu dans son projet de contribution à l'avant-projet du SDRIF-E de mai 2023 la création de pastilles d'urbanisation préférentielle de 5 ha devant permettre de couvrir l'ensemble des projets identifiés au SCoT, en réduisant le potentiel foncier proposé dans l'avant-projet et donc dans le respect de la trajectoire ZAN. Cette proposition n'a pas été retenue dans le projet de SDRIF-E arrêté.

La Région, dans un document transmis le 19 septembre 2023, nous a indiqué, concernant plus précisément le secteur de la Tremblaie sur la Base 217 au Plessis-Pâté, qu'il n'y aurait pas d'évolution du SDRIF-E car la zone est identifiée en carrières/décharges/chantiers au MOS 2021, et que par conséquent le secteur est considéré comme déjà artificialisé.

Cette interprétation peut également s'appliquer à la ZAC de la Croix de l'Orme à Bruyères-le-Châtel ou à la ZAC du Souchet à la Norville également identifiées en carrières/décharges/chantiers au MOS 2021.

Ces 3 communes ne bénéficiant pas de capacités non cartographiées suffisantes pour couvrir ces coups partis, et le potentiel éventuellement mutualisable n'étant également pas

suffisant, il est indispensable que cette interprétation du MOS 2021 soit clarifiée au SDRIF-E et clairement indiquée, afin que les collectivités territoriales, lors de la mise en œuvre des procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux (SCoT, PLU) puissent s'appuyer sur cette interprétation de la Région et ne pas être pénalisées par l'absence de pastille.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Un guide d'interprétation du SDRIF-E est prévu. Il comportera des précisions sur les projets qui peuvent effectivement être développés sur les espaces repérés comme des carrières/décharges/chantiers, que le MOS classe effectivement parmi les espaces urbanisés.

Cœur d'Essonne confirme sa demande de création de 3 polarités composées :

- D'Arpajon et des communes de pôles complémentaires composant son bassin de vie, Egly et La Norville comprenant chacune un périmètre de gare, des zones d'habitat importante et donc des besoins fonciers, des zones d'activités économique, de commerces et d'emplois de proximité, d'espace de nature.
- De Brétigny-sur-Orge et de Plessis-Pâté, polarisées autour du projet d'envergure nationale de la Base 217 ;
- De Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Michel-sur-Orge et Fleury-Mérogis, en cohérence avec la structuration territoriale définie au SCoT, identifiant la commune de Sainte-Geneviève - des-Bois comme pôle structurant et les communes de Saint-Michel-sur-Orge et Fleury-Mérogis comme pôles structurants complémentaires.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

La commune de Breuillet est identifiée au sein de la catégorie de la couronne d'agglomération. Or, au regard de son identité territoriale et des enjeux qu'elle porte, la commune devrait relever de la catégorie des villes moyennes, petites villes et communes rurales de l'espace rural.

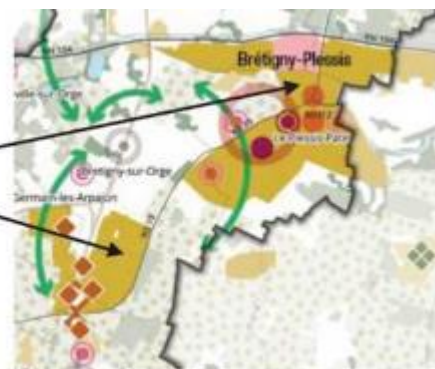
#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Breuillet appartient à la « couronne d'agglomération », qui correspond à l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'Insee, à l'exclusion de l'hypercentre et du cœur d'agglomération. Les communes appartenant à cette typologie partagent un niveau d'urbanisation significatif, et, compte-tenu de la continuité du bâti qui les rattache à l'unité urbaine de Paris, des enjeux de limitation de l'étalement urbain et de préservation de la ceinture verte. Le classement de Breuillet dans cette catégorie paraît justifié au regard des enjeux portés par le SDRIF-E.

L'aplat de l'OR 100 prévu pour la ZAE des Promenades à Brétigny-sur-Orge et pour le secteur de la ZAC Val Vert Croix Blanche au Plessis-Pâté est un apat restrictif qui privilégie un type d'activité économique en particulier : « Les documents d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.), des grands services urbains et installations d'économie circulaire. »

Au regard de la mixité existante activités économiques/commerces des deux zones concernées, l'aplat de l'OR 101 est plus adapté à ces deux ZAE, ce qui doit être pris en compte dans le projet de SDRIF-E.

Aplat des zones d'activités existantes des Promenades sur Brétigny-sur-Orge et de la ZAC VVCB, à adapter à la vocation mixte économiques/commerce : OR 101



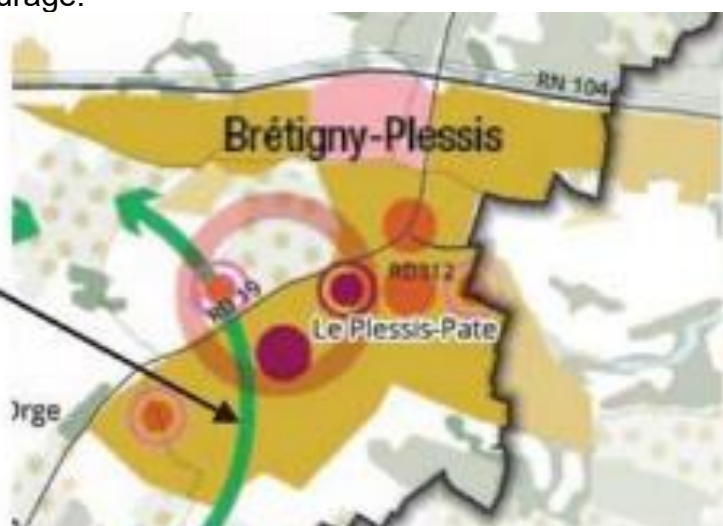
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La Région examinera la demande de la communauté d'agglomération de déclassement de ces deux sites d'activité d'intérêt régional, en lien avec les activités qui y sont présentes et projetées, et avec les demandes formulées par les différents acteurs.

Différents acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100, relative aux sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés. De nombreuses collectivités et l'Etat ont par ailleurs demandé diverses modifications de la cartographie de ces sites : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de la communauté d'agglomération.

Concernant le programme Sésame et la Ferme de l'Envol à identifier comme service urbain. Le programme Sésame n'est pas valorisé. Le site existant de la Ferme de l'Envol pourrait à minima être identifié, afin que ce programme soit soutenu dans le cadre du SDRIF-E, et que ce modèle puisse être reproduit et encouragé.

Ferme de l'Envol située sur la Base 217 à identifier comme service urbain, indispensable au fonctionnement de l'Ile-de-France : OR 49.





### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

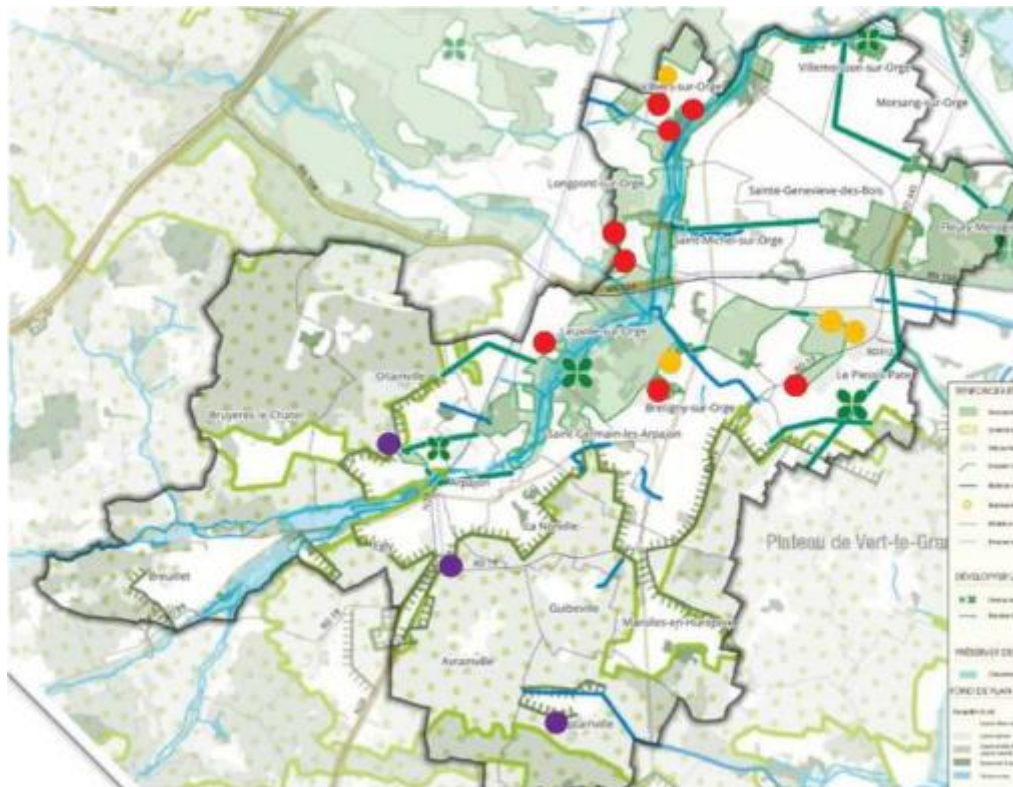
L'OR 49 n'intègre pas les installations agricoles ou de transformation agro-alimentaire parmi les services urbains qu'elle protège. Aussi, il ne pourra être procédé à la modification cartographique demandée par la communauté d'agglomération. Mais le programme Sésame sera bien valorisé dans le SDRIF-E via le PAR (projet d'aménagement régional).

Dans le cadre du projet arrêté, l'armature verte peut encore être renforcée à certains endroits au regard des ZAP adoptées par les communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pât

Certains ajustements restent aussi à apporter sur des secteurs qui mobiliseront des pastilles d'urbanisation ou du potentiel foncier non cartographié, ou à décaler en fonction de l'espace urbanisé existant :

Ajustement du front vert : 

Ajustement de l'armature verte : 



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Une partie des périmètres de l'armature verte à sanctuariser et des tracés des liaisons environnementales seront effectivement ajustés.

Concernant les coquilles à corriger

Carte « Maitriser le développement urbain

Les cartes réglementaires comportent des incohérences et erreurs qu'il convient de corriger pour une meilleure traduction dans les documents d'urbanisme locaux du territoire.

2 pastilles d'urbanisation préférentielle sont situées sur des sites urbanisés ne faisant pas l'objet de projets, pourtant à proximité de sites d'extension identifiés au SCoT et soutenus par les partenaires : *u v*  
 Ces pastilles doivent être déplacées sur les zones de projet appropriées :  
 - Secteur du Pont aux Pins à Longpont-sur-Orge  
 - Secteur de la Voie Creuse à Avrainville



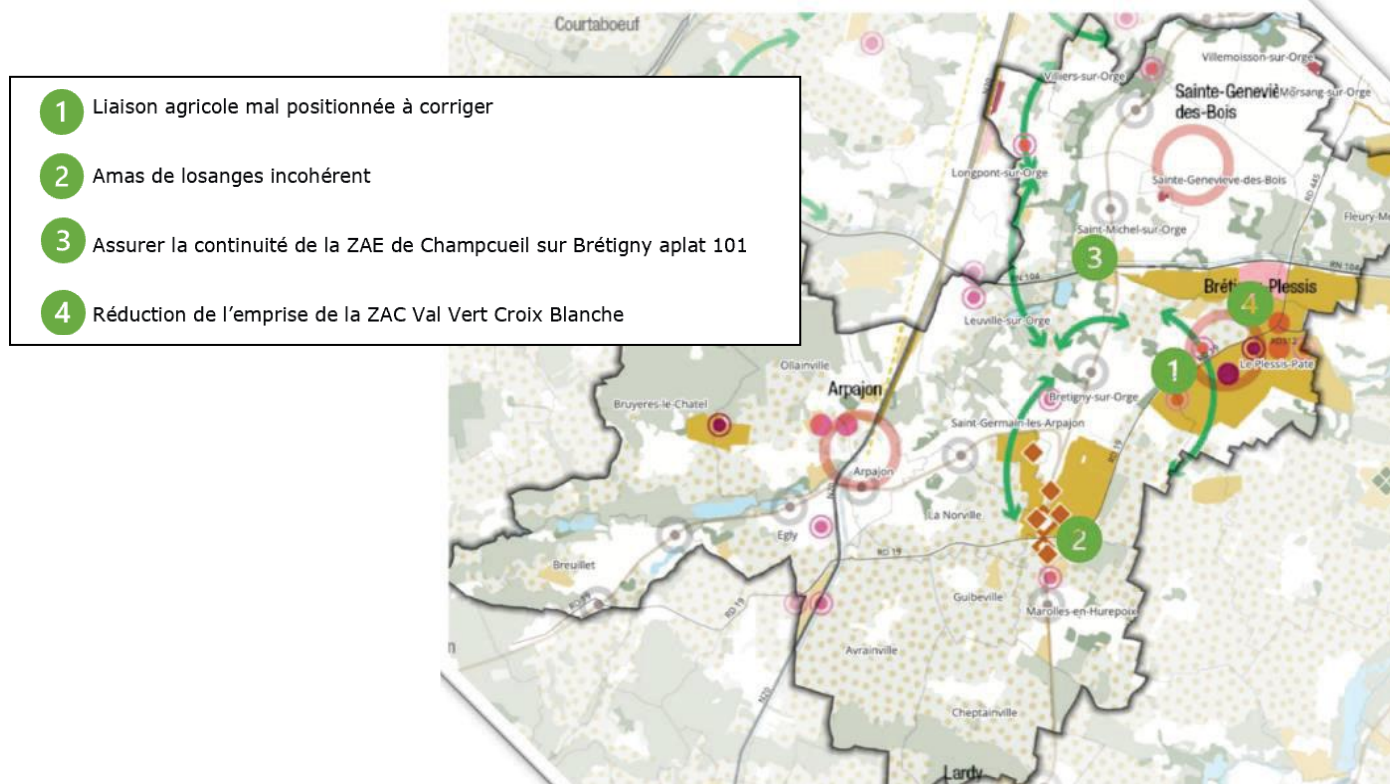


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demi-pastille de Longpont/Orge sera repositionnée à l'ouest afin d'être plus proche du périmètre opérationnel de la ZAC du Pont aux Pins.

Pour la pastille d'Avrainville : voir ci-dessus la réponse à la 6<sup>ème</sup> question de la communauté d'agglomération

**Carte « Développer l'indépendance productive régionale »**



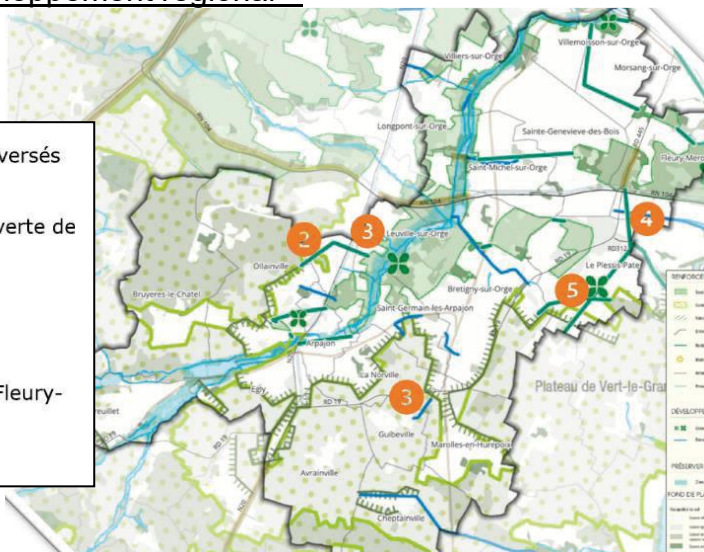
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Des modifications cartographiques pourront être apportées pour les demandes d'ajustements ou compléments d'aplat sur les sites économiques de plus de 5 hectares à Brétigny et au Plessis-Pâté.

La Région maintiendra les losanges relatifs aux sites multimodaux, ainsi que la liaison agricole, qui soutiennent l'ambition portée par le SDRIF-E d'une économie productive et décarbonée : ces figurés ne bloquent pas les projets des collectivités.

## Carte « Placer la nature au cœur du développement régional »

- 1 Front vert sur Breuillet dont les redents urbanisables sont inversés
- 2 Continuité écologique mal positionnée, à relier à l'armature verte de Saint-Germain-Lès-Arpajon
- 3 Bras du cours d'eau inexistants (2)
- 4 Continuité écologique mal positionnée, à relier à la forêt de Fleury-Mérogis (Saint-Eutrope)
- 5 Trèfle mal positionné



### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

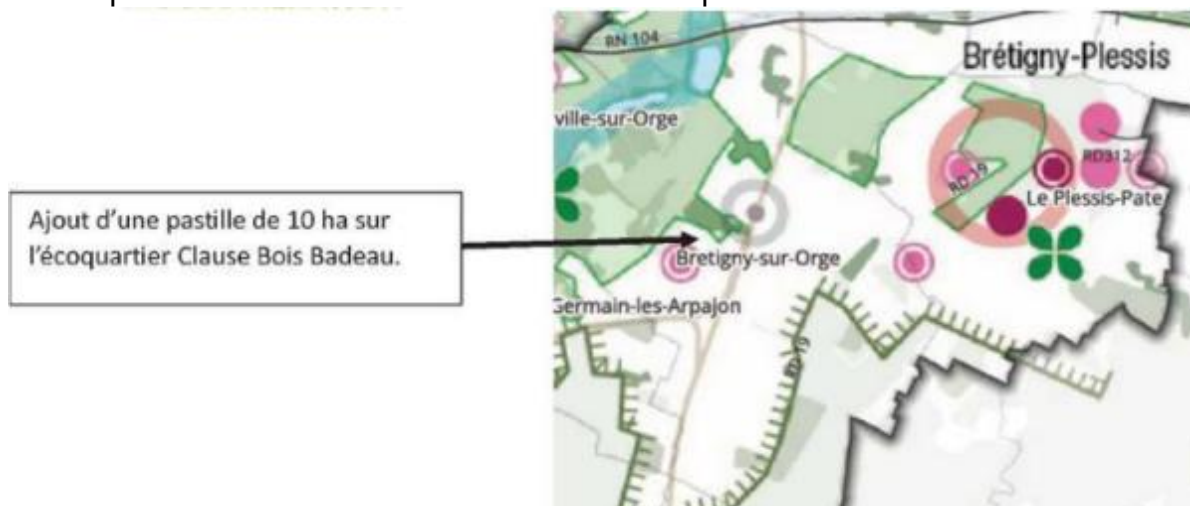
Les demandes relatives à la représentation du front vert de Breuillet et le repositionnement du trèfle en cohérence avec le Plan guide de la BA217 seront prises en compte.

Pour les 2 liaisons écologiques questionnées, un échange technique entre les services de la Région et ceux de la communauté d'agglomération est nécessaire pour préciser la demande et vérifier qu'il ne s'agit pas d'une erreur de compréhension des cartes.

Pour les cours d'eau à réouvrir ou renaturer, liés à l'OR 23, leur cartographie au SDRIF-E est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Deux cartographies des secteurs sont ajoutées page 13 de l'avis de Cœur d'Essonne Agglomération :

Les dispositions concernées sont donc ainsi complétées :



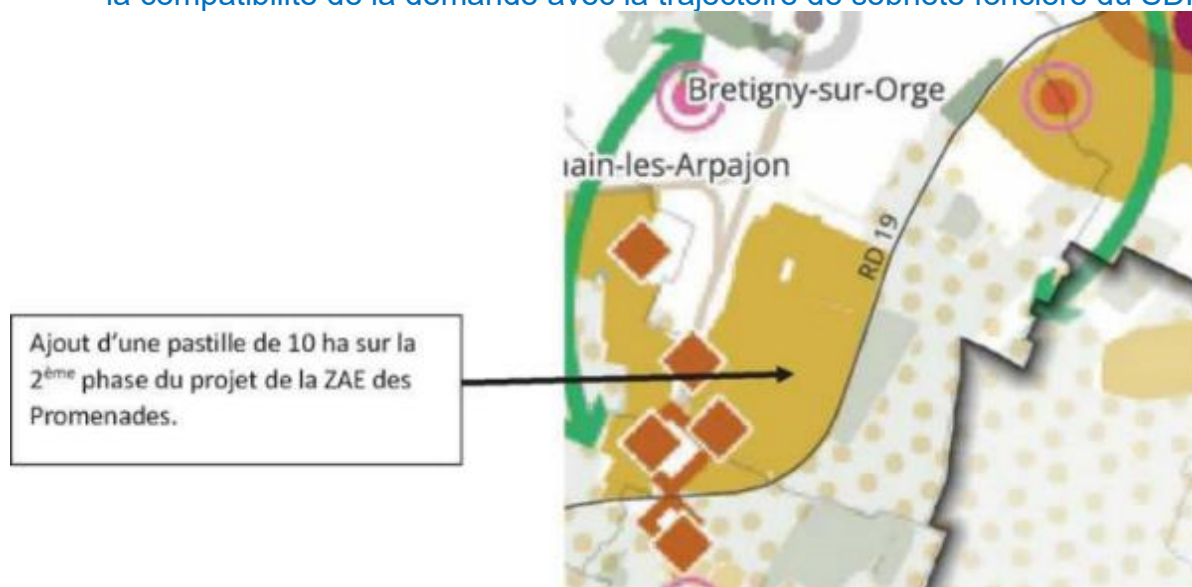
### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

La communauté d'agglomération demande l'attribution d'une demi-pastille supplémentaire de 10 ha à Brétigny-sur-Orge pour l'écoquartier Clause Bois Badeau. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères

propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération demande l'attribution d'une autre demi-pastille supplémentaire de 10 ha à Brétigny-sur-Orge, cette fois-ci pour la ZAE des promenades. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

9-3-2 Etampois Sud Essonne

Pas de retour.

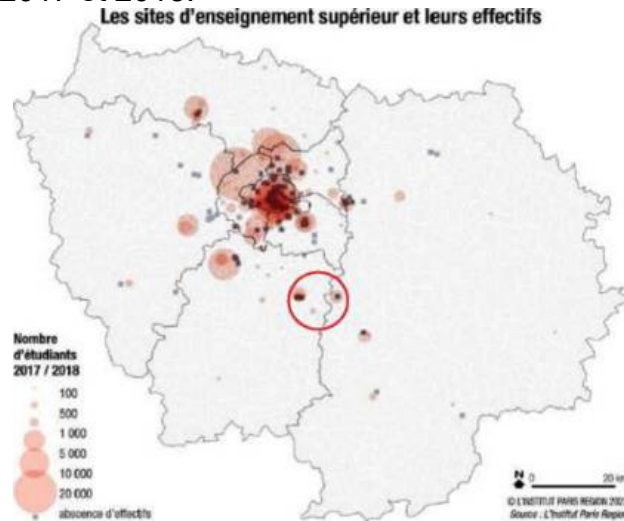
9-3-3 Grand Paris Sud

Grand Paris Sud fait un certain nombre de remarques et de propositions sur le projet de SDRIF-E.

Observations sur les éléments cartographiques du projet d'aménagement

Sur la carte des sites d'enseignement supérieur et leurs effectifs

Il convient de modifier la carte des sites d'enseignement supérieur (p.84) pour faire apparaître Grand Paris Sud comme une centralité majeure et rendre ainsi compte du poids de l'enseignement supérieur et de ses effectifs sur le territoire (focus sur l'enseignement supérieur à Grand Paris Sud ci-après). Pour rappel, le pôle d'Evry comptait à lui seul plus de 13 000 étudiants entre 2017 et 2018.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Effectivement le traitement cartographique ne dimensionne pas bien le pôle universitaire d'Evry. La carte est élaborée sur la base des établissements d'enseignement supérieur, nombreux et qui donc se superposent. La Région envisage de la remplacer par une carte des effectifs étudiants à la commune sur la base d'un seuil à définir. Cela permettrait de faire ressortir davantage de communes en dehors de Paris. Les données disponibles concernent l'année 2022-2023.

Sur la carte des priorités économiques d'envergure internationale

Sur la carte p.109 : Renommer le pôle « Evry Sénart Melun Paris-Villaroche ». Rajouter les filières : Pôle universitaire, Biotechnologies/génomique, Agriculture, Sport/santé/bien-être, Eco-activités, Economie fluviale



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'ajout de filières sur la carte est possible dès lors qu'elles sont de rayonnement au moins régional. Au regard des Chiffres-clés réalisés par L'Institut Paris Région pour le territoire, les filières suivantes pourraient être retenues :

- aéronautique et aérospatiale
- supply chain, e-commerce
- santé et biotechnologies
- pôle universitaire

### **Sur la carte de l'immobilier de bureaux**

Il serait nécessaire d'insister sur les pôles existants en couronne devant être maintenus en lien avec les objectifs de polycentrisme. La localisation de ce type d'immobilier ne se limite pas aux pôles du Grand Paris Express comme la carte en p.117 le laisse entendre.



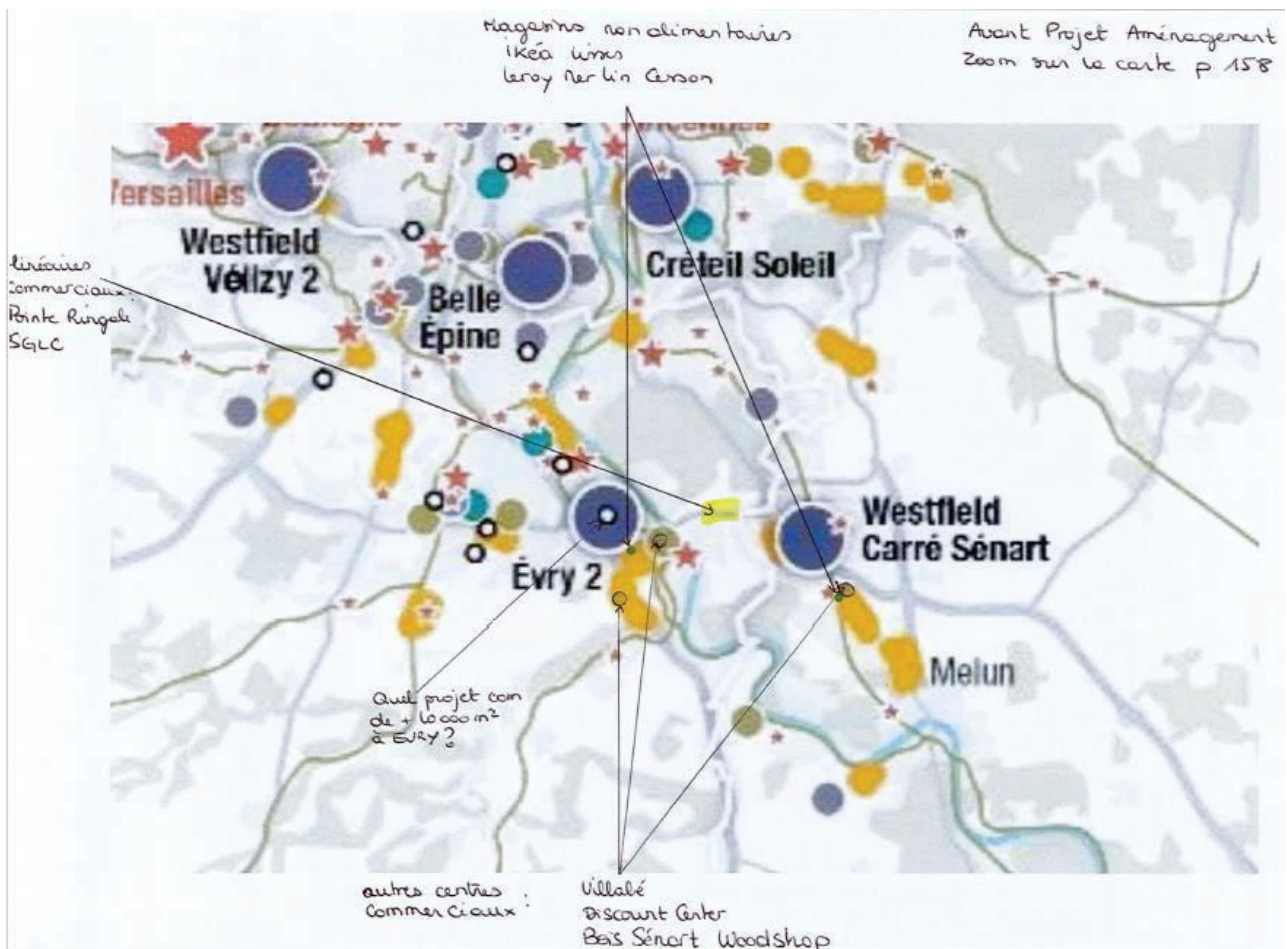
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La carte fait ressortir les densités de bureaux à la maille de 500 m. Afin d'améliorer sa lisibilité, l'aplat sur le périmètre de la MGP sera supprimé.

Sur la carte du commerce :

Il faut ajouter les points suivants sur la carte de « L'offre commerciale existante et en projet en 2022 » (p. 119) :

- Villabé, Bois Sénart Woodshop et Discount Center en « Autres centres commerciaux »
- Les « magasins non alimentaires » IKEA (Lisses) et Leroy Merlin (Cesson)
- Le « linéaire » de la Pointe Ringale (Saint-Germain-Lès-Corbeil)



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

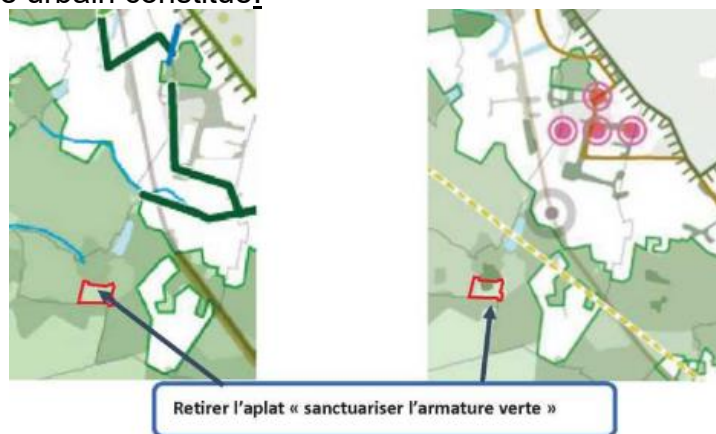
Cette demande sera analysée par les services de la Région, en prenant soin de garder la même méthodologie pour l'ensemble du territoire régional.

**Observations par communes :**

**Commune de Cesson**

Le hameau de Saint-Leu a connu une densification mesurée depuis plusieurs années. Il est important pour la commune qu'une densification par divisions parcellaires uniquement puisse se poursuivre. Pour préserver ce cadre de vie, la consommation foncière par extension est d'ores et déjà interdite dans le plan local d'urbanisme.

Néanmoins, l'aplat « sanctuariser l'armature verte » ne permet pas la reconnaissance de ce hameau en tant qu'espace urbain construit. Nous demandons qu'il y soit remédié en retirant l'aplat vert sur ce site urbain constitué.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

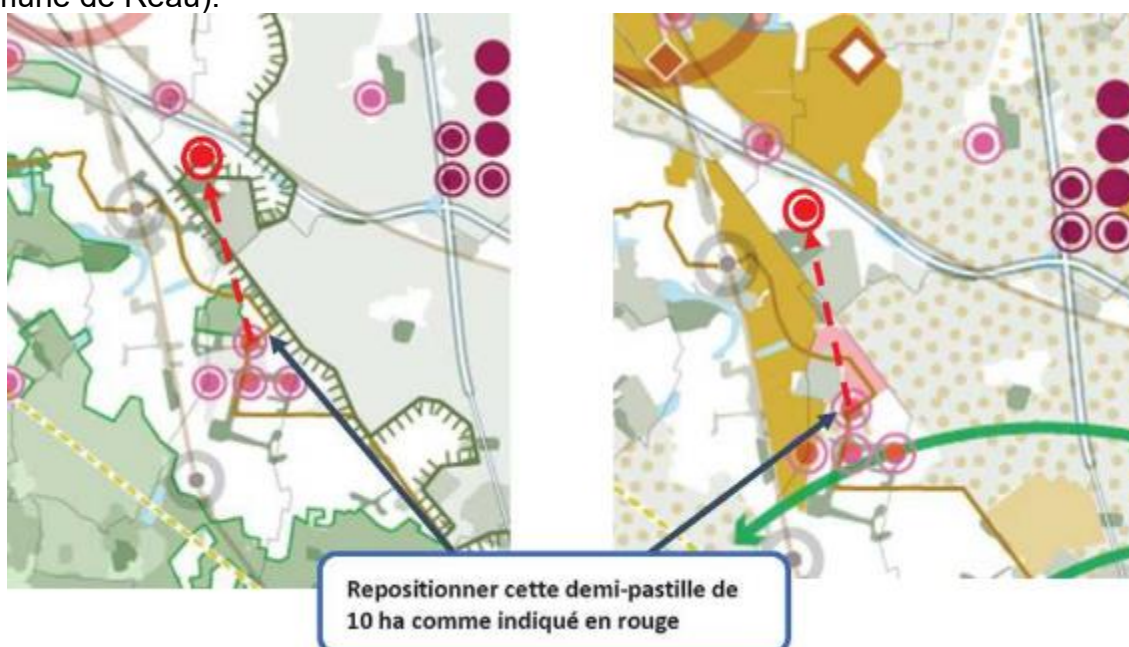
Le hameau de Saint-Leu est constitué d'espaces urbanisés. Le SDRIF-E n'empêche nullement leur densification, voire même la promeut. En effet, la rédaction de l'OR 2, relative à l'armature verte à sanctuariser, précise explicitement que des espaces urbanisés peuvent être inclus dans l'armature verte sanctuarisée et que celle-ci n'y apporte aucune prescription particulière. Ces espaces urbanisés relèvent en effet des OR du SDRIF-E relatives aux espaces urbanisés.

Carte. « Développer l'indépendance productive régionale » et « Maitriser le développement urbain »

Le développement de la partie activités de la ZAC Plaine du Moulin à Vent est bien avancé. Des concessions automobiles se sont installées et 2 projets sont en cours d'études sur ce secteur.

La commune demande la suppression d'une des trois pastilles capacitaires d'extension dans le périmètre de cette ZAC, 20 ha étant suffisants pour permettre son achèvement.

Il convient de repositionner cette demi-pastille sur la commune de Réau (cf. argumentaire Commune de Réau).



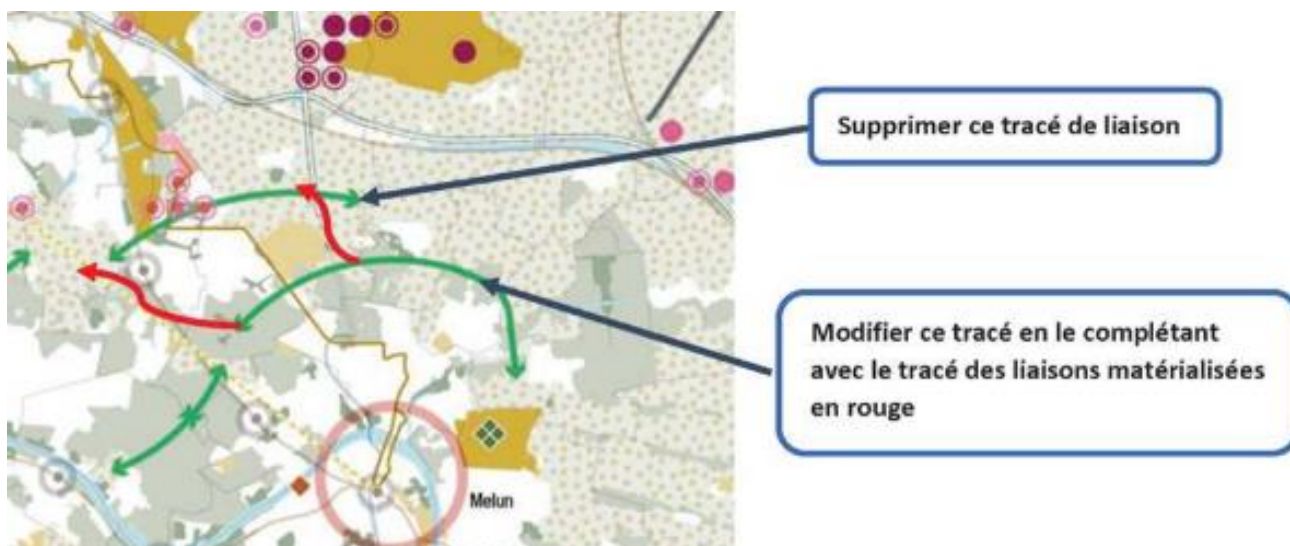
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération demande le repositionnement d'une pastille. Il ne peut être répondu à cette demande relative aux capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Carte : Développer l'indépendance productive régionale

Il est proposé que le principe de maintien de la liaison agricole ou forestière soit modifié afin d'être plus cohérent avec la réalité du terrain. Il conviendrait donc de supprimer le tracé existant et de modifier le suivant selon les tracés en rouge ci-dessous.





**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les demandes des collectivités relatives aux liaisons agricoles sont en cours d’instruction par les services de la Région, en lien avec les acteurs de la profession agricole.

**Commune de Combs-la-Ville**

La ZAC « Le Charme », située à cheval sur les communes de Combs-la-Ville, Lieusaint et Moissy- Cramayel, dispose de deux pastilles de 25 ha suffisantes. Cette ZAC compte un foncier important à urbaniser, avec un flux de population active plus élevé pour les prochaines années. Il nous semble donc important d’anticiper la desserte par les transports en commun de ce site.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région aurait besoin de davantage d’éléments concrets et précis pour pouvoir se prononcer sur la demande de la commune.

**Commune de Corbeil-Essonnes**

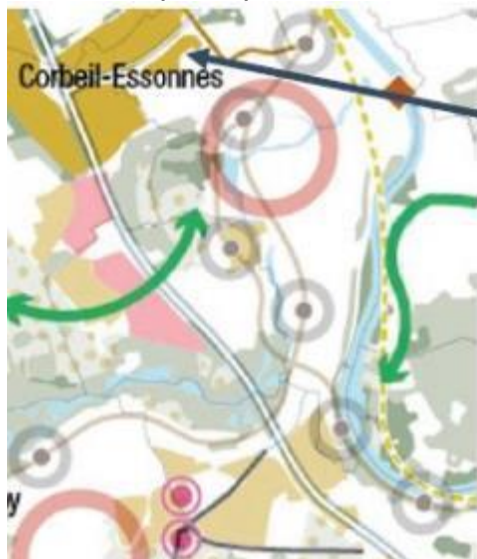
La commune de Corbeil-Essonnes possède une zone commerciale structurante de la région avec notamment Marques Avenue et Discount Center. Néanmoins des travaux de requalification et de végétalisation sont nécessaires. Il est demandé que ce site soit reconnu en tant que zone commerciale à requalifier.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce reclassement en zone d'activités commerciales sera intégré.

Le site économique « Les Coquibus » est identifié comme parc d'activités industriel alors que ce sont principalement des activités diverses et commerciales qui y sont implantées. Il est demandé que l'aplat soit modifié.



Remplacer par l'aplat « requalifier/moderniser le site économique existant »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Sous réserve que le site fasse au moins 5 hectares, l'actuelle zone d'activités productive d'intérêt régional Coquibus sera reclassée en zone d'activités commerciales sur la carte économique du SDRIF-E.

Commune d'Evry-Courcouronnes

Le Port Haropa d'Evry-Courcouronnes a pour projet d'étendre son activité et étudie la possibilité d'un branchement ferré. Aussi, il convient d'afficher ce potentiel multimodal en modifiant la légende comme indiqué ci-après.



Remplacer par l'aplat « créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site »

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande nécessite un examen attentif au regard des enjeux de développement économique et environnementaux liés au projet. Une réponse ne peut être apportée pour le moment.

Le secteur du Bois Sauvage doit accueillir à court/moyen terme un projet d'implantation de laboratoires de recherche et d'unités de bioproduction liées au Génopole, marqueur de l'excellence du territoire. De même, le secteur Canal Europe doit accueillir une ZAC mixte « Les Horizons », qui a obtenu l'ensemble des autorisations d'urbanisme et environnementales. Le tracé « renforcer la liaison » vient compromettre la mise en œuvre de ces deux projets stratégiques. Il est demandé que celui-ci soit supprimé.



Supprimer ce tracé « renforcer la liaison »

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette liaison verte concourra efficacement aux continuités locales et n'empêche pas la réalisation du projet urbain indiqué. Elle sera donc maintenue sur la carte du SDRIF-E. Il revient au document d'urbanisme local d'en définir précisément le tracé.

#### **Commune de Grigny**

Le terrain de la Folie est destiné à recevoir des programmes de logements à court terme. L'environnement proche est majoritairement composé de logements et d'équipements, avec très peu d'activités. Par conséquent, l'aplat « Sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional » est à supprimer sur ce secteur puisqu'il ne répond aucunement à la réalité du terrain.



Supprimer l'aplat « Sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le périmètre du site d'activité d'intérêt régional à sanctuariser sera réduit pour en enlever le terrain de la Folie

**Commune du Coudray-Montceaux**

Au regard de l'aplat « requalifier/moderniser le site économique existant », le campus industriel n'est pas identifié comme d'intérêt régional. Par ailleurs, un projet de Data Center est en cours de réflexion sur ce site. Il est demandé la modification de l'aplat.

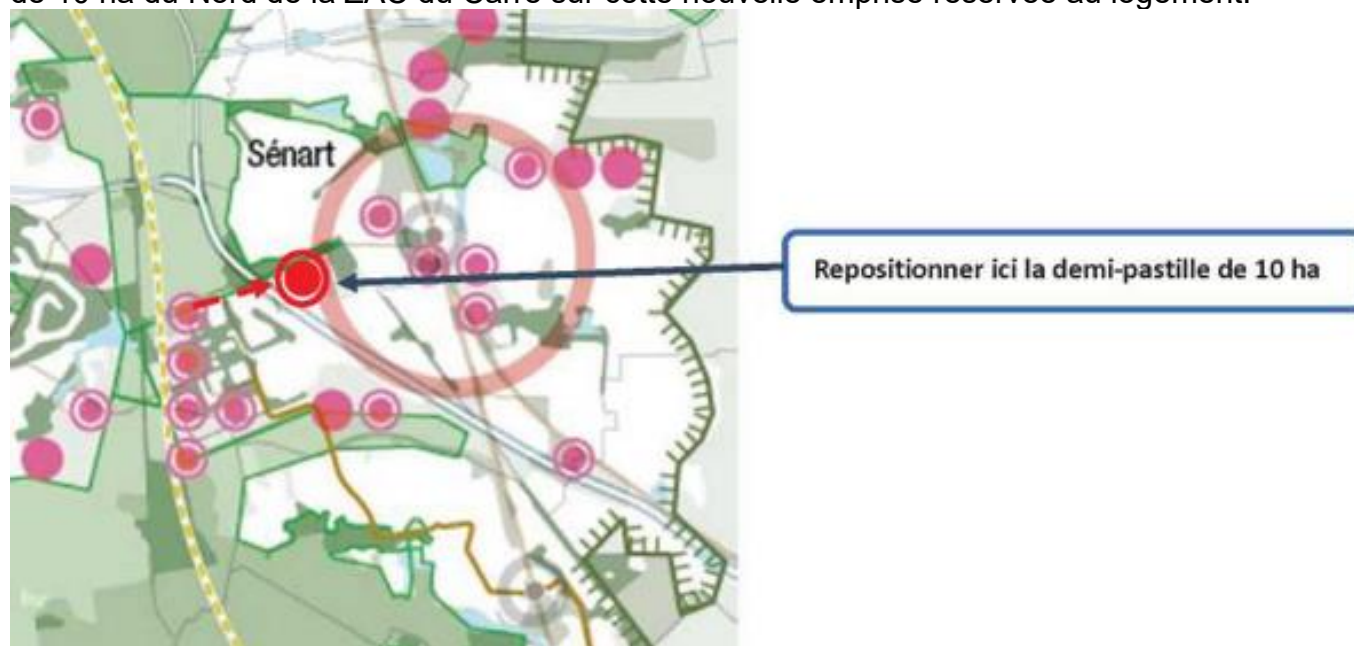


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Au regard des activités industrielles présentes, avec notamment le campus industriel « Campus Altis Essonne Nanopole », le reclassement de cette zone est justifié : la Région la reclassera en « site d'activités productives d'intérêt régional à sanctuariser ».

**Commune de Lieusaint**

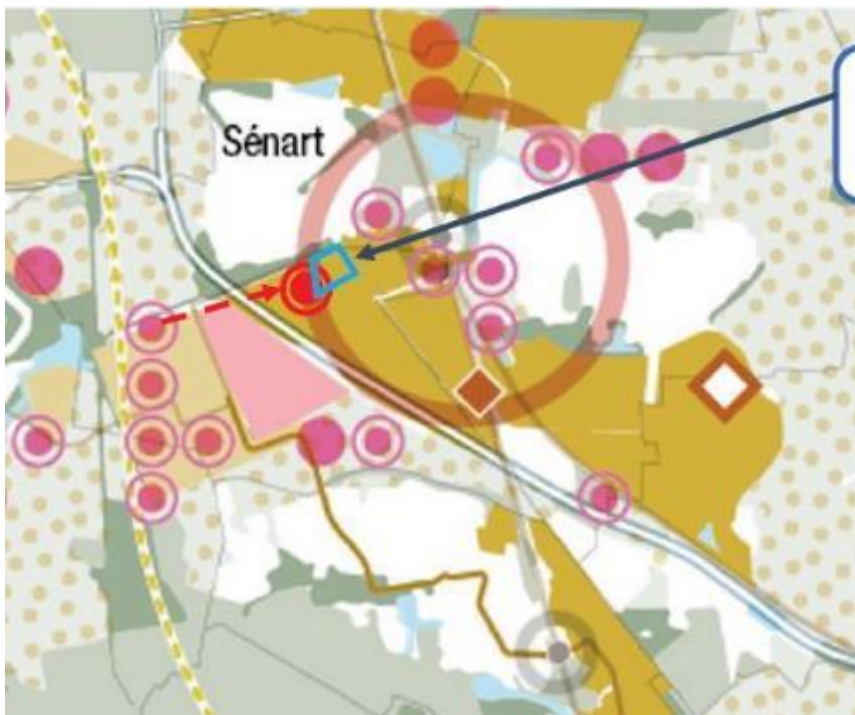
La Commune souhaite privilégier le développement de logements à l'Est de l'autoroute A5. Le secteur Nord de la ZAC d'activité du Levant se prête à cette programmation, avec notamment la présence du TZEN 1. Il est souhaité le repositionnement d'une demi-pastille de 10 ha du Nord de la ZAC du Carré sur cette nouvelle emprise réservée au logement.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté d'agglomération demande le repositionnement d'une pastille. Il ne peut être répondu à cette demande relative aux capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.


Par ailleurs, le secteur du château de la Barrière, voué à accueillir un programme résidentiel, n'est pas inclus dans le périmètre de la ZAC du Levant. Il convient de supprimer l'aplat jaune foncé sur ce secteur.



Supprimer l'aplat « sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional » comme indiqué en bleu

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est en cours d'analyse par les services de la Région.

Dans l'avant-projet de SDRIF-E, la commune disposait d'un «  » légendé « créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional ». Celui-ci n'apparaît plus dans le projet de SDRIF-E arrêté. Or la commune, disposant déjà d'un terrain de base-ball sur ce secteur, souhaite pouvoir continuer à développer des projets à vocation de loisirs. Il est donc

demandé l'ajout d'un  sur ce secteur.



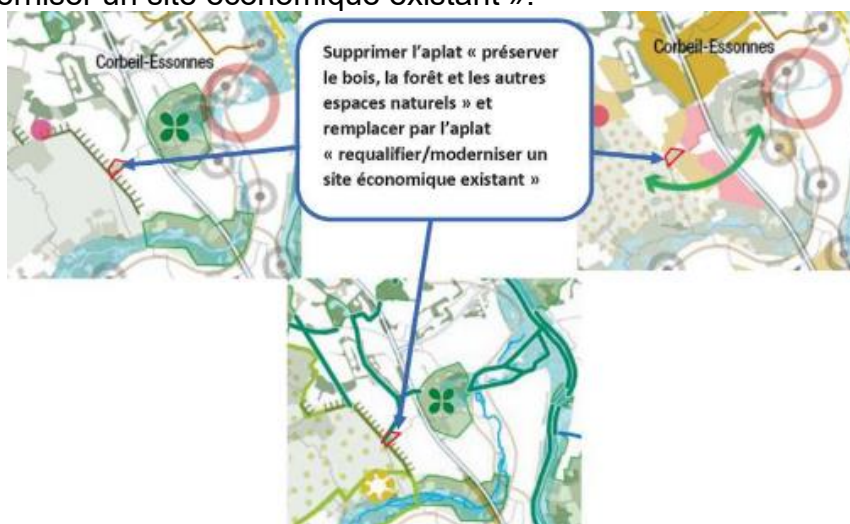
Ajouter un 

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le trèfle ne peut être ajouté afin de ne pas préempter les autres enjeux de cet espace agricole ou naturel aujourd'hui déjà très restreint.

#### Commune de Lisses

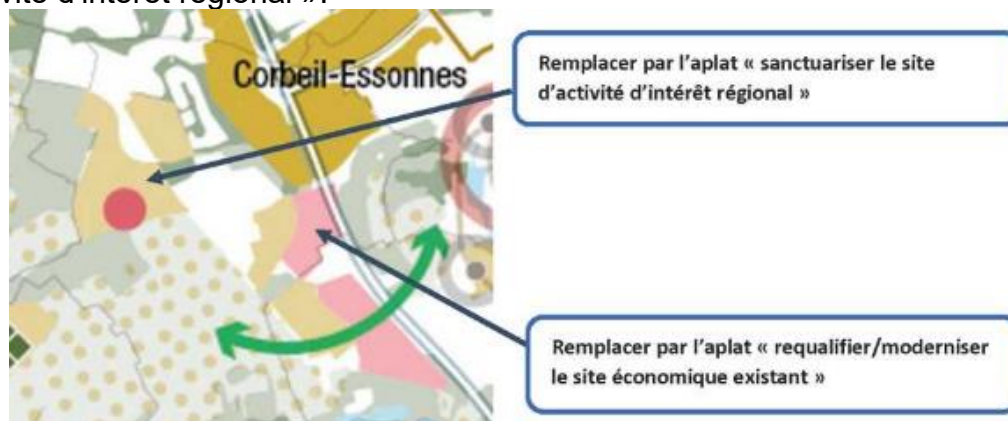
Au sud de Lisses, en limite de la Commune de Villabé, le secteur « Le Haricot » représente une surface de 5,5 ha. La Ville a préempté ce foncier en 2021 et envisage d'y développer un projet à vocation économique. Ce foncier se situe entre deux zones d'activités économiques et est d'ores et déjà desservi par le réseau viaire (notamment la RD 26). Dans le SDRIF 2013, il est identifié comme un « espace urbanisé à optimiser », en cohérence avec l'environnement proche constitué de ZAE et zones commerciales. Dans le projet de SDRIF-E, ce secteur « Le Haricot » est concerné par l'aplat « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels ». Au regard des OR 17,18 et 19, l'urbanisation de ce foncier pour y accueillir des activités économiques est impossible au titre des capacités d'extension non cartographiées. En effet, toute urbanisation est interdite sous cet apilat, hormis les exceptions énumérées à l'OR 18. Au regard de la réalité du terrain, il est demandé la suppression de l'apilat « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels », remplacé par l'apilat « requalifier/moderniser un site économique existant ».



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le fond de plan correspond à l'état des terrains en 2021, tel que mesuré par le MOS. Dans le cas présent, les terrains concernés avaient bien un usage agricole en 2021. Cet apilat agricole n'empêche pas l'urbanisation, dès lors que la commune dispose de capacités d'urbanisation (pastille ou potentiel non cartographié).

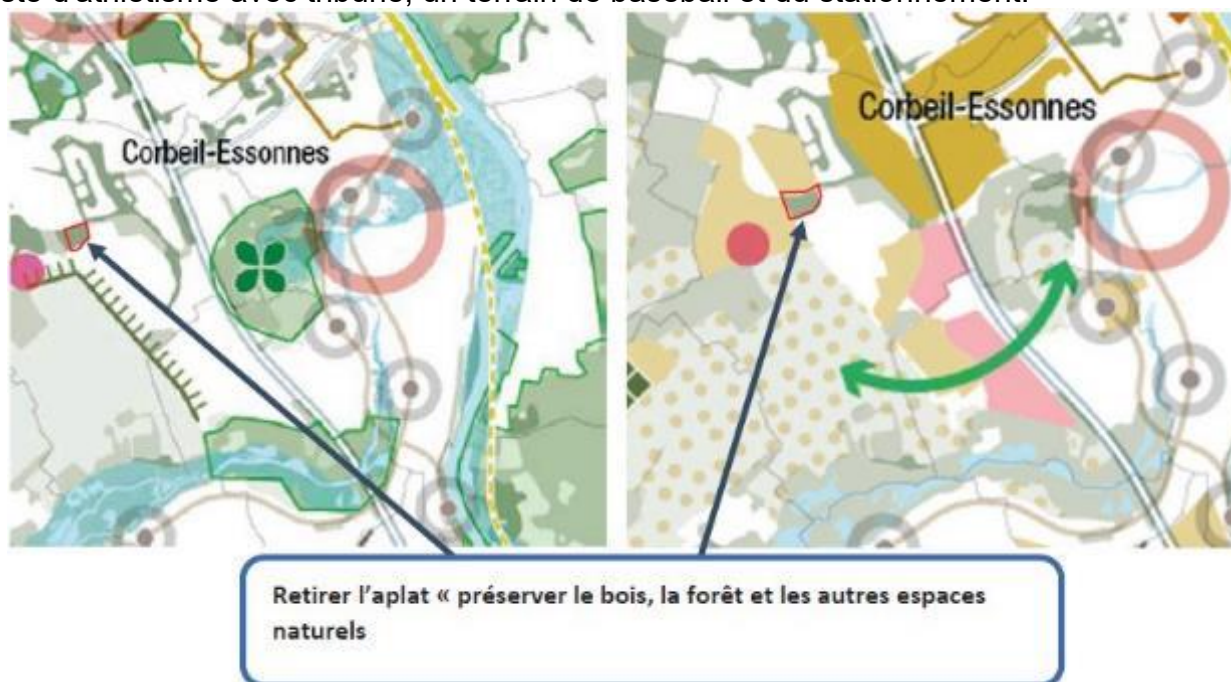
Le parc d'activités Léonard de Vinci est un parc récent à vocation high-tech et middle-tech. Il est demandé que l'apilat actuel concernant ce parc soit remplacé par l'apilat « sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional ».



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Au regard des activités industrielles présentes, le reclassement de cette zone est justifié : la Région la reclassera en « site d'activités productives d'intérêt régional à sanctuariser ».

Le stade Diagana sur la commune est bien recensé au MOS 2021 comme espace ouvert artificialisé et plus précisément « terrains de sport en plein air ». Néanmoins sur les cartes « Maitriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale » ce stade est considéré comme espace naturel à préserver. Même si nous comprenons l'intérêt de garder ce stade comme une liaison pour assurer une continuité paysagère, il est complexe étant donné sa destination d'en faire une continuité écologique. Il est souhaité que l'aplat « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » soit retiré pour cet équipement qui comprend 2 terrains de football avec vestiaires, des terrains de tennis, une piste d'athlétisme avec tribune, un terrain de baseball et du stationnement.

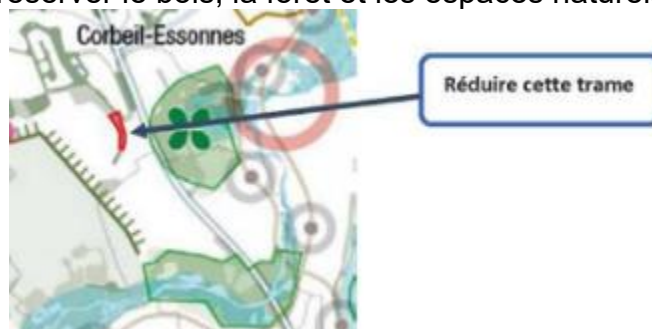


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le stade est identifié comme « espace vert et de loisirs » et non comme espace naturel. La représentation cartographique du site ainsi que les orientations réglementaires ne bloquent pas les projets prévus sur ce site qui conforteront a priori sa vocation de loisir sportif.

Depuis plusieurs années, l'enseigne Intermarché est implantée au sein du « quartier village » de Lisses. Cet établissement fonctionne très bien et est un atout majeur pour la commune puisqu'il permet aux habitants de bénéficier d'un commerce de proximité sans avoir recours à la voiture. Intermarché a le projet de s'étendre pour continuer à offrir un commerce de qualité aux Lissois.

Au regard des 3 cartes opposables, cette extension est remise en cause, notamment en raison de la trame « préserver le bois, la forêt et les espaces naturels ».



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le fond de plan correspond à l'état des terrains en 2021, tel que mesuré par le MOS. Dans le cas présent, les terrains concernés avaient bien un état naturel ou boisé en 2021. Cet aplat n'empêche pas l'urbanisation, dès lors que la commune dispose de capacités d'urbanisation (pastille ou potentiel non cartographié).

#### **Commune de Morsang sur Seine**

La commune est concernée par l'aplat « sanctuariser l'armature verte » qui couvre l'ensemble du territoire. Il conviendrait d'exclure l'espace déjà urbanisé de cet aplat afin de permettre si besoin une légère densification au sein du tissu urbain.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'armature verte à sanctuariser sera redécoupée pour en exclure les espaces effectivement urbanisés en 2021.

#### **Commune de Réau**

La commune de Réau dispose de 175 ha de pastilles d'urbanisation préférentielle dont :

- 155 ha permettront d'accueillir le projet Paris-Villaroche,
- 10 ha permettront de réaliser la ZAC des Prés Neufs, en complément de 6 ha de friches industrielles,
- 10 ha, au sud du Parc d'activité de l'A5, à cheval sur les communes de Moissy-Cramayel et Réau, dont la vocation reste à déterminer.

La commune souhaite reconverter la friche d'une ancienne aire de service, dont la SAAPRR était propriétaire (emprise matérialisée en jaune sur la carte ci-dessous).

Il est prévu d'y installer des activités économiques, une vocation jugée adaptée à la localisation du site à proximité immédiate d'un échangeur autoroutier et le long de l'A5a.

Il a été décidé d'intégrer dans ce projet le foncier agricole (en bleu sur la carte ci-dessous), entre l'ancienne aire de service à l'Est, le centre pénitentiaire Sud Francilien à l'Ouest et l'autoroute A5a au Nord.



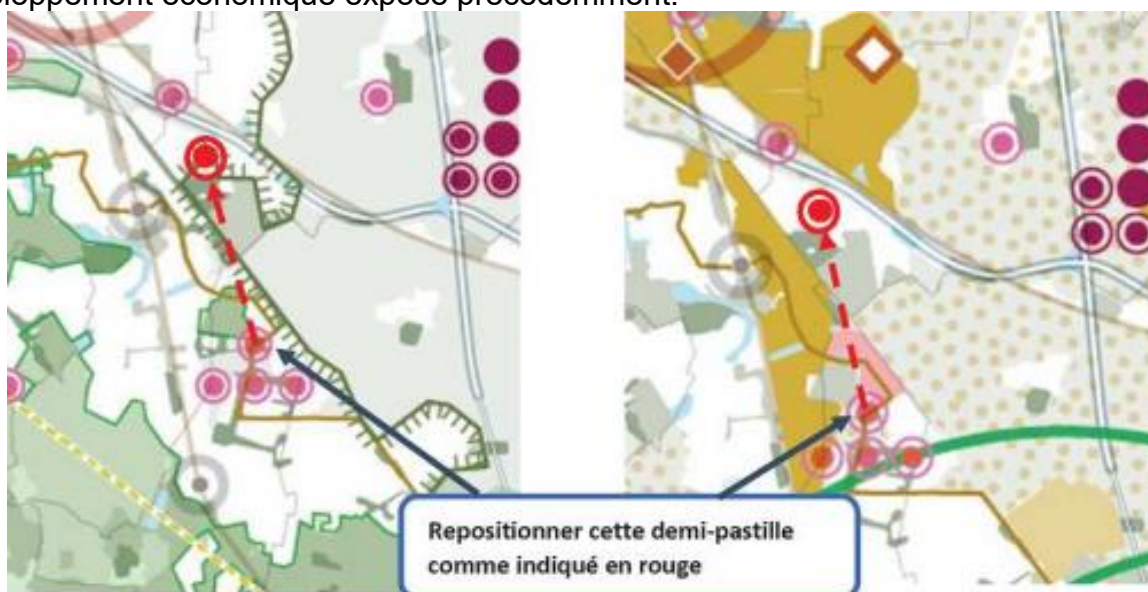


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[La Région prend note de ce projet communal.](#)

Cependant, le projet tel que présenté ci-dessus n'est plus compatible avec le projet de SDRIF-E.

Nous demandons que la demi-pastille dédiée à la ZAC de la Plaine du Moulin à Vent à Cesson soit repositionnée comme indiqué ci-après afin de rendre possible le projet de développement économique exposé précédemment.

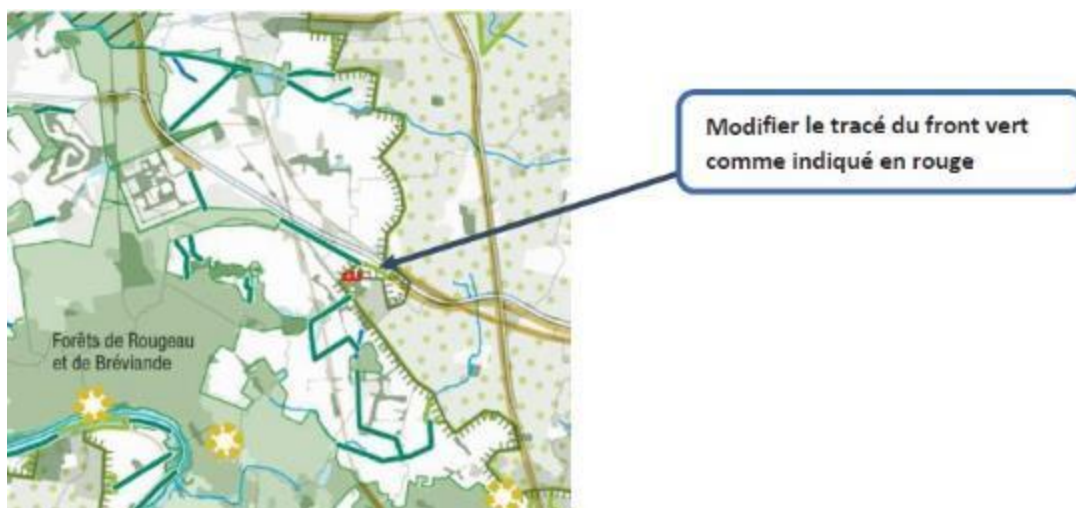


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir ci-dessus la réponse apportée à cette même question, posée par la communauté d'agglomération](#)

Afin de rendre possible le projet de développement économique exposé précédemment, nous demandons la modification du tracé du front vert (emprise indiquée en rouge sur la carte).





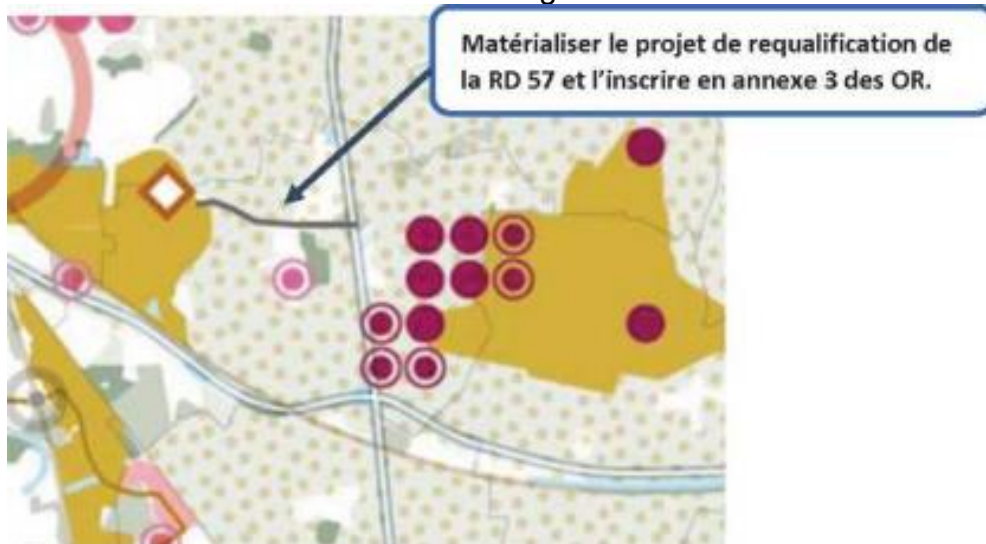
**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande sera examinée en même temps que celle relative au déplacement de la pastille, les deux demandes concernant le même projet

La route départementale n° 57 pour son segment Moissy-Cramayel/Echangeur n°13 de l'A5b permettra de connecter le futur site Paris-Villaroche, qui dispose de pastilles en « secteur de développement industriel d'intérêt régional ».

Considérant l'importance de ce projet au regard des besoins actuels et futur du territoire, il importe que les travaux de requalification de la RD57 ne soient pas décomptés de l'enveloppe locale.

Il est demandé que ce tronçon soit inscrit et représenté comme « grand axe régional » au titre de l'OR n° 88 et que ces travaux d'infrastructures de transport routier soient également ajoutés à la liste en annexe 3 des orientations réglementaires.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il revient au maître d'ouvrage d'effectuer une éventuelle demande d'inscription au SDRIF-E de ce projet, qui manifestement se rattache à ses compétences. Il apparaît donc prématuré d'inscrire cette demande en l'état au SDRIF-E.

**Commune de Ris Orangis**

En limite communale de Grigny, le foncier anciennement occupé par la société SOGEROS fait actuellement l'objet d'un projet d'implantation de plateformes logistiques de messagerie et d'aménagement d'un quai fluvial à destination des porte-containers. Ce site pourra à terme

se développer avec une connexion ferroviaire déjà existante et pouvant être réactivée selon les projets des futurs preneurs. Il est donc nécessaire de modifier la légende relative à la multi modalité sur ce site comme indiqué ci- après.

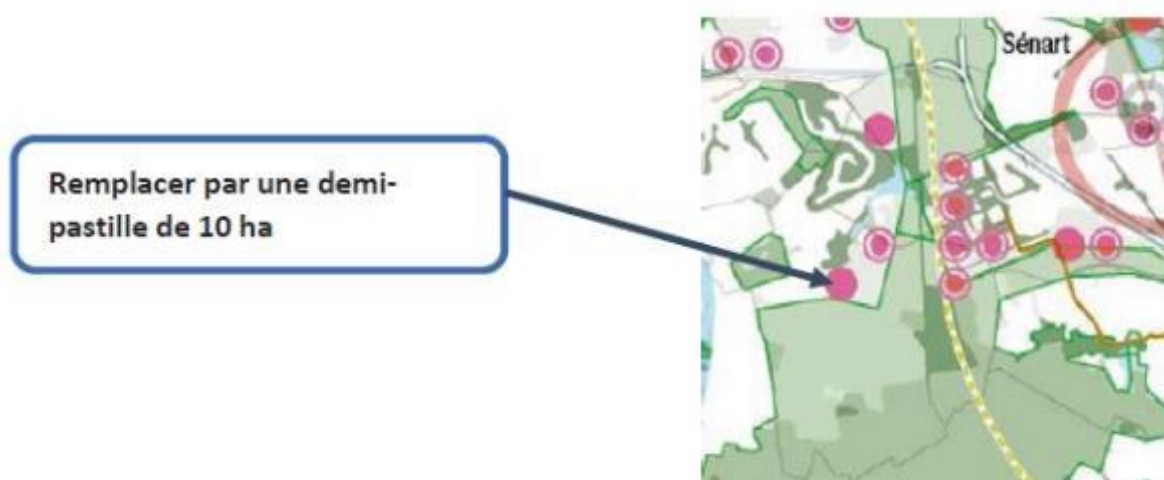


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La modification de ce pictogramme sera étudiée.

Commune de Saint Pierre du Perray

La ZAC de Villeray dispose d'une pastille de 25ha qu'il conviendra de remplacer par une demi-pastille de 10 ha.



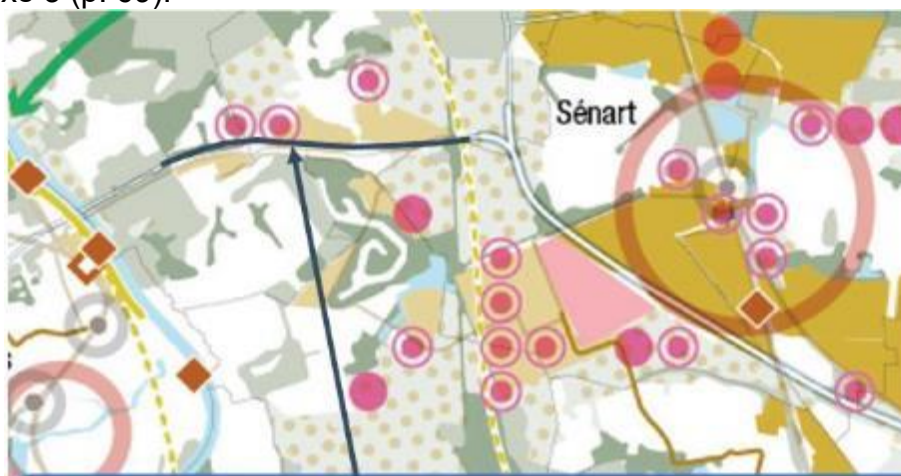
**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande la transformation d'une pastille de 25 ha en pastille de 10 ha. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Il convient de signaler que le projet de passage à 2 x 3 voies de la N104 de Saint-Germain-lès-Corbeil à Lieusaint pour inclure une voie réservée, ne figure pas au titre des projets de compléments de transports existants portés sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». Cet ouvrage n'est pas non plus identifié au titre de l'OR 88 et sa liste en annexe 3 (p. 69).



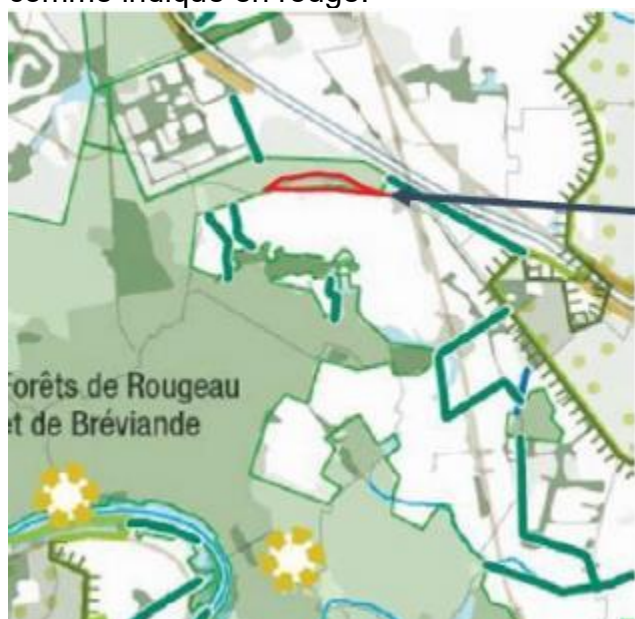
Inscrire l'élargissement à 2x3 voies de la N104 de Saint-Germain-lès-Corbeil à Lieusaint pour inclure une voie réservée, sur la carte et dans la liste en annexe 3 des projets d'infrastructures de transport routier des OR

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'inscription de l'élargissement de la Francilienne, entre les autoroutes A6 et A5, à la demande de l'Etat (maître d'ouvrage) est envisagé par la Région et devrait satisfaire cette demande.

#### **Commune de Savigny le Temple**

Ce foncier, propriété Etat, bénéficiera de la desserte du TZEN 2 et représente un potentiel de développement. Il est demandé le retrait de l'aplat « sanctuariser l'armature verte » comme indiqué en rouge.



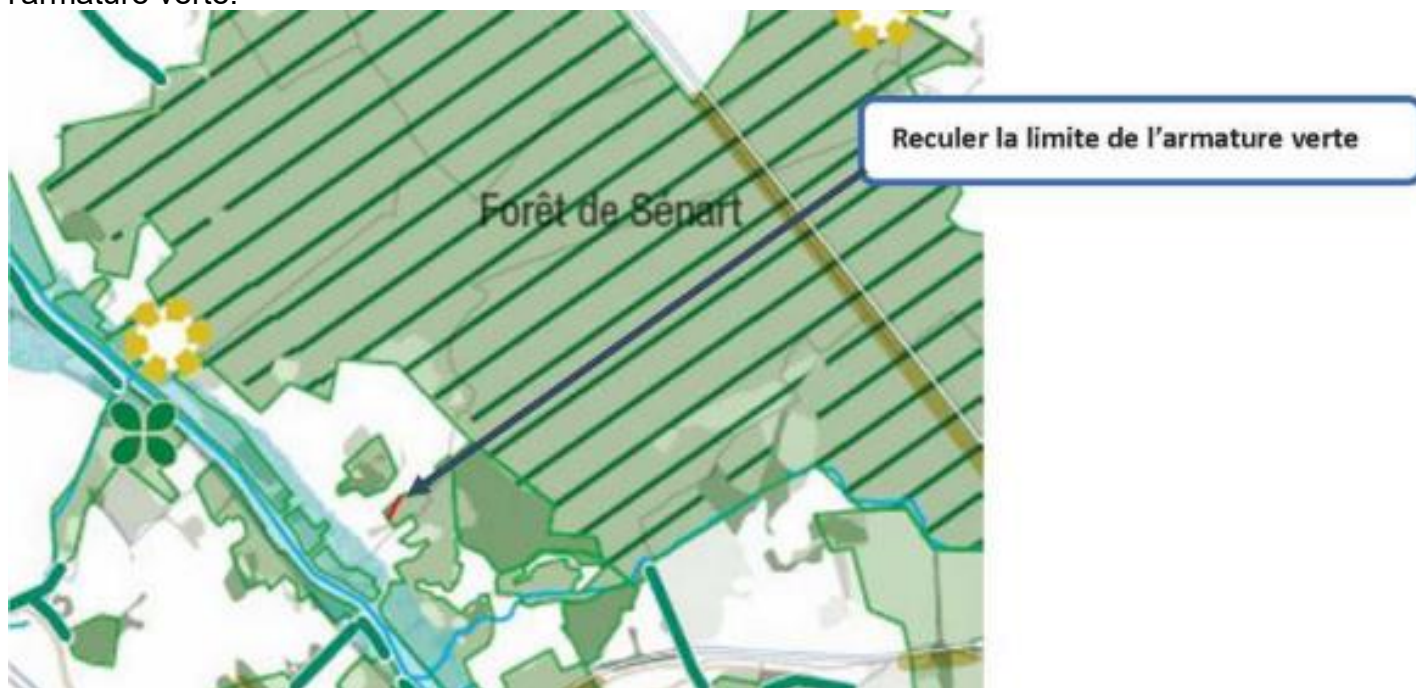
Retirer l'aplat « sanctuariser l'armature verte »

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région étudiera cette demande de la communauté d'agglomération, qui porte sur un foncier appartenant à l'Etat dans un périmètre d'Opération d'Intérêt National.

### Commune de Soisy-sur-Seine

Un projet de logements sociaux porté par l'EPFIF se situe en partie sous armature verte. Afin de se prémunir de tout contentieux sur ce projet, il est demandé de reculer la limite de l'armature verte.



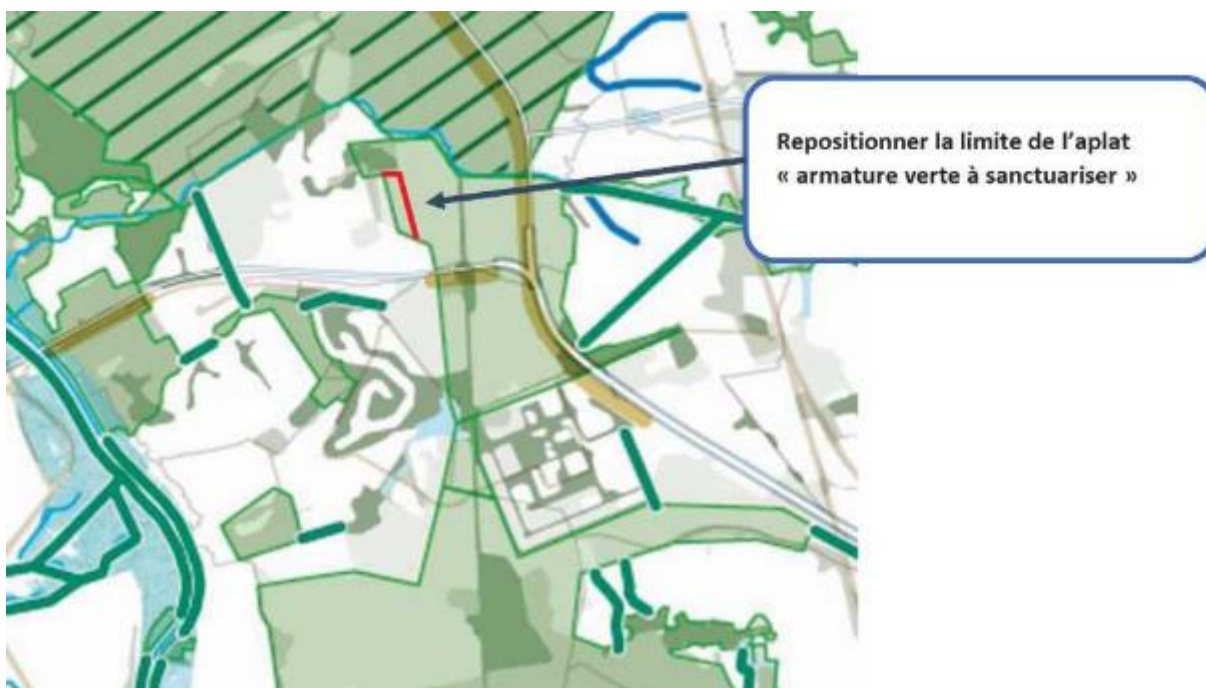
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande ne relève pas de l'échelle du SDRIF-E mais de celle du document d'urbanisme local.

### Commune de Tigery

La commune dispose d'un potentiel foncier, propriété Etat, qui permettrait d'accueillir du logement et un collège. Il s'agit du secteur de la Croix Breton. Une demi-pastille d'urbanisation préférentielle est nécessaire pour que ces projets puissent se faire, ainsi que le repositionnement de la limite de l'armature verte à sanctuariser.





### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha supplémentaire à Tigery. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Observations sur les orientations réglementaires du SDRIF-E**

**OR 40** : « *La surface et la continuité des espaces imperméabilisés doivent être limitées. Il est nécessaire de faire progresser la surface d'espaces non imperméabilisés. A cet effet, les documents d'urbanisme doivent :*

- *Limiter au maximum l'emprise au sol des bâtiments ;*
- *Favoriser la désimperméabilisation en privilégiant les solutions fondées sur la nature et la végétalisation des espaces publics ;*
- *Rationaliser le stationnement en surface, en limitant les nouvelles créations et en mutualisant les parcs existants ; désimperméabiliser les surfaces de stationnement à l'occasion des opérations de requalification et développer leur végétalisation. »*

Cette OR prévoit de « limiter au maximum l'emprise au sol des bâtiments » et de « rationaliser le stationnement en surface », en limitant les nouvelles créations et en mutualisant les parcs existants.

Ces mesures pourraient être précisées, voir atténuées dans le contexte péri-urbain, c'est-à-dire là où le modèle économique de l'immobilier est plus tendu (prix de vente inférieurs ou pour un coût de construction similaire aux zones denses). Concernant la limitation de l'emprise au sol des bâtiments : les rez-de-chaussée d'immeubles sont de plus en plus contraints par la réglementation : surfaces dédiées au stationnement des vélos par exemple,

par des choix politiques : volonté des élus d'installer des espaces de vivre ensemble, des rez-de-chaussée actifs, ou pour des raisons d'enjeux climatiques : prévoir tout ou partie du stationnement sur ces espaces en lieu et place de stationnements en sous-sol est plus vertueux du point de vue du bilan carbone de l'opération.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il appartient aux auteurs des documents d'urbanisme locaux de préciser cette orientation réglementaire dans le respect du principe de compatibilité avec le SDRIF-E, au regard du contexte local. Il convient, en outre, d'articuler la mise en œuvre de l'OR mentionnée notamment avec les OR 29 et 30 relatives au maintien des espaces de pleine terre, voire leur reconquête.

**OR 44** : « *Des emplacements nécessaires aux équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières et aux industries agroalimentaires (tels que silos de stockage des céréales, usines de production d'éco-matériaux à partir de fibres végétales, abattoirs, légumeries, scieries, usines de production de granulés bois, raffinerie sucrière, etc...) seront réservés, à proximité des activités concernées, afin d'assurer le bon fonctionnement de filières économiques dédiées. Ces équipements peuvent notamment être implantés dans les sites d'activités d'intérêt régional et les secteurs de développement industriel d'intérêt régional* ».

Réserver des emplacements dédiés à des activités spécifiquement définies peut bloquer le développement économique d'un secteur. Pour autant, il est nécessaire de permettre l'implantation des équipements structurants pour une filière à proximité de la ressource. Aussi, il serait plus adapté de préciser que les documents d'urbanisme ne doivent pas rendre incompatible l'installation de ces équipements structurants.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le développement des outils de collecte et de transformation de la production agricole et des ressources forestières constitue un enjeu décisif pour le maintien de l'agriculture francilienne et de l'activité agro-forestière. Ces industries, en particulier les usines de première transformation pour des besoins alimentaires (abattoirs, laiteries, légumeries, etc.), sont essentielles au développement de l'économie productive régionale mais connaissent de nombreux freins à leur maintien et à leur installation et ont tendance à s'éloigner vers les grands bassins de production, à l'Ouest principalement. C'est pourquoi le SDRIF-E fait de la réimplantation de ces industries une priorité régionale en privilégiant leur accueil dans les sites d'activité existants et dans les nouveaux secteurs de développement industriel d'intérêt régional. Pour autant, et comme le mentionne explicitement l'OR 44, cette implantation peut se faire dans d'autres sites. Ces équipements pourront ainsi trouver leur place dans d'autres espaces artificialisés, voire dans des espaces agricoles, sous réserve de capacités d'urbanisation mobilisables et dans le respect des autres orientations réglementaires du SDRIF-E (ex : urbanisation en continuité de l'espace urbain existant).

**OR 59** : « *L'offre locative sociale et intermédiaire, ainsi qu'en logements en accession à prix maîtrisé, et notamment en baux réels solidaires (BRS), essentielle au fonctionnement de la région métropolitaine, doit être développée, ainsi que l'offre d'habitat spécifique (logements pour étudiants, logements adaptés aux personnes âgées et personnes handicapées, hébergement d'urgence, etc.). Cette offre s'inscrit dans un objectif régional annuel qui doit tendre vers la production de 46 000 logements abordables, soit 2/3 de la production annuelle de logements. La territorialisation de cet objectif régional relève du SRHH, en lien avec les spécificités des différents territoires franciliens.*

*Pour enrayer le phénomène de concentration de logements sociaux dans certains territoires qui tendent à se paupériser, il convient néanmoins de limiter le développement de l'offre très sociale en PLAI dans les communes où elle est très présente, et d'en soutenir le développement dans les autres communes. Dans les communes ayant plus de 30 % de*

*logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS-PLAI, il s'agit de donner la priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre) et répondant à l'évolution des besoins des ménages. N'est pas concernée par cette orientation la reconstitution de l'offre très sociale en PLAI pour compenser certaines démolitions liées au nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Les logements étudiants et les foyers jeunes actifs ne sont pas non plus concernés par cette orientation. »*

Cet objectif de 2/3 de logements abordables n'est pas adapté au contexte local, c'est-à-dire un territoire qui a besoin de maîtriser son peuplement et d'enrayer sa paupérisation. Il convient sur le territoire de Grand Paris Sud de diversifier l'offre de logements avec notamment des produits destinés à accueillir et retenir des CSP+, par ailleurs atout indispensable pour accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée (industrielles) et poursuivre le développement économique.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette remarque est probablement le fait d'une mauvaise lecture de la typologie proposée par le SDRIF-E des logements abordables, pourtant détaillée pages 74 et 75 du projet d'aménagement régional. Les logements abordables comprenant notamment de l'accession sociale à la propriété, des logements locatifs intermédiaires ou du bail réel et solidaire, permettent justement de diversifier l'offre de logements et pour une mixité sociale réelle. En plus, la règle prévoit qu'un tiers du parc peut encore être construit pour des produits à prix libre.

Enfin cet objectif est un objectif régional qui n'a pas vocation à être territorialisé par commune. Seul le SRHH territorialise les objectifs de logements et de logements sociaux.

**OR 83 :** « *L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteur d'urbanisation préférentielle de la commune ou, en cas de SCoT ou de PLU intercommunal, de ceux du groupement de communes :*

- *au moins égale à 45 logements par hectare,*
  - *ou au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la date d'approbation du SDRIF-E, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 45 logements par hectare.*
- La densité des espaces d'habitat résulte du nombre de logements divisé par la superficie des espaces d'habitat. On entend par espaces d'habitat, les surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif (y compris les espaces privatifs, comme les jardins individuels, et les espaces communs, comme les espaces verts ou de loisirs résidentiels, la voirie de desserte et les places de stationnement). »*

Cette augmentation de la densité minimum sera dans l'espace péri-urbain un sujet majeur car cette mesure obligera à relever le plafond des hauteurs autorisées dans les PLU et touchera au sujet de l'acceptabilité de la hauteur et de la densité par les habitants.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E comporte deux seuils de densité minimale sur les extensions urbaines :

- 45 logements par hectare au sein des secteurs d'urbanisation préférentiels. Ces secteurs d'urbanisation préférentiels représentent des capacités d'urbanisation localement importantes, pouvant correspondre à des opérations d'aménagement d'ensemble.
- 20 logements par hectare au sein des capacités d'urbanisation non cartographiées. Cette règle vise à prendre en compte la diversité des contextes urbains franciliens. Il s'agit de ne pas imposer des formes urbaines qui seraient inadaptées aux territoires ruraux de la région, lesquels sont porteurs d'extensions urbaines plus modestes. La règle vise néanmoins à y opérer une augmentation significative de la densité des opérations résidentielles.



Comme pour le SDRIF de 2013, ces règles ne sont pas ouvertes à dérogation mais peuvent donner lieu à une mise en œuvre différenciée à l'échelle d'un document d'urbanisme.

Il convient de rappeler que le SDRIF-E est un document de stratégie de long terme dont l'un des objectifs est de rendre possible la production de 70 000 logements par an. Le SDRIF ne fixe pas une obligation de résultats, mais de moyens, aux documents subordonnés, dont les SCoT, PLU et cartes communales ou SRHH. C'est le sens du rapport de compatibilité entre le SDRIF et ses documents et schémas.

Compte-tenu des densités minimales rappelées ci-dessus, les simulations effectuées sur la part des extensions urbaines allouées à des projets résidentiels permettent d'envisager que 10% des 70 000 nouveaux logements attendus chaque année seront produits au sein de ces extensions urbaines.

Pour le reste, l'OR 57, relative à l'accroissement du parc de logements dans les espaces urbanisés existants, permet quant à elle de répartir sur le territoire régional les 90% du reste des logements à produire avec des règles différentes. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de le mettre en œuvre dans le cadre d'un équilibre avec notamment la « qualité urbaine ». Il leur appartiendra donc d'articuler le besoin de production de logements avec le respect du tissu urbain environnant.

**OR 88** : « *Des capacités d'urbanisation sont dédiées à la réalisation des projets d'infrastructures de transports de niveau régional et/ou suprarégional représentés sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale » et listés à l'annexe 3. Les besoins pour la réalisation de ces projets sont estimés à 360 hectares à la date d'arrêt du projet de SDRIF-E, soit le 12 juillet 2023.* ».

Il est demandé d'inscrire le passage à 2 x 2 voies de la RD57 entre Moissy Cramayel et Réau : un élargissement de ce segment routier en marge du développement de la ZAC du Parc A5 est programmé.

Il en est de même pour le projet d'élargissement de la Francilienne de Saint-Germain-lès-Corbeil à Lieusaint, condition indispensable posée par les élus pour reprendre la construction de logements et par ailleurs, porté au CPER dans son volet mobilité

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport. La Région a considéré que la mise à 2x2 voies de la RD57 entre Moissy-Cramayel et Réau était un projet a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne l'a donc pas inscrit au SDRIF-E arrêté.

Je tiens à souligner la qualité et les ambitions du SDRIF-E arrêté, qui traduit en outre la plupart des orientations portées sur le territoire de la Communauté d'agglomération. Son analyse détaillée nous a conduit à élaborer un avis portant sur 3 thématiques :

- Transports en commun et mobilités ;
- Capacités d'urbanisation et préservation des espaces naturels ;
- Remarques sur les cartes réglementaires du SDRIF-E, à l'échelle de chacune des communes concernées.

Ballainvilliers : Carte développement urbain

Le secteur Beaulieu (en bleu), déjà urbanisé à l'Est de la RIM20 semble plus petit que dans la réalité : adapter les aplats verts en conséquence



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande est déjà satisfaite, notamment via des modifications intégrées depuis l'avant-projet de SDRIF-E.

Ballainvilliers : Carte indépendance productive

Aplat « préserver l'espace agricole » à supprimer sur le secteur Baulieu



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande est déjà satisfaite, notamment via l'intégration de modifications depuis l'avant-projet de SDRIF-E.

### Champlan : Carte développement urbain

1. Les aplats verts "sanctuariser l'armature verte" ont été mis en cohérence avec le projet Ecoparc. Cependant, l'aplat vert toujours présent « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels » n'est pas cohérent avec le projet



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le fond de plan correspond à l'état des terrains en 2021, tel que mesuré par le MOS, et non la destination finale prévue par les projets. Dans le cas présent, les terrains concernés étaient bien boisés en 2021.

Cet état ne permet l'urbanisation des parcelles concernées que si la commune dispose de capacités d'urbanisation (pastille ou potentiel non cartographié) et si le projet se conforme soit à l'OR 17, soit à l'OR 18.

En effet, L'OR 17 fixe le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels. Cette préservation n'a cependant pas vocation à remettre en cause les dispositions du code de l'environnement ou du code forestier (par exemple, avec une autorisation de défrichement qui aurait été délivrée conformément aux dispositions du code forestier).

L'OR 18 définit par ailleurs une liste d'exceptions pouvant être admises dans ces espaces boisés ou naturels.

Au total, les espaces boisés et les espaces naturels ne peuvent être urbanisés ou artificialisés sauf :

- Opérations autorisées dans le cadre de la mise en œuvre de dispositions du code de l'environnement ou du code forestier,
- Exceptions listées à l'OR 18.

### Champlan : Carte développement urbain

2. Secteur du Derrière de la Butte (en bleu clair ci-contre) à intégrer dans « l'armature verte de la Région à sanctuariser » dans la continuité de la zone identifiée sur l'ENS de la Butte Chaumont
3. Conforter la proposition d'une préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers sur l'OIN de la Bonde (en rouge foncé ci-contre) partagée entre Champlan, Chilly-Mazarin et Massy

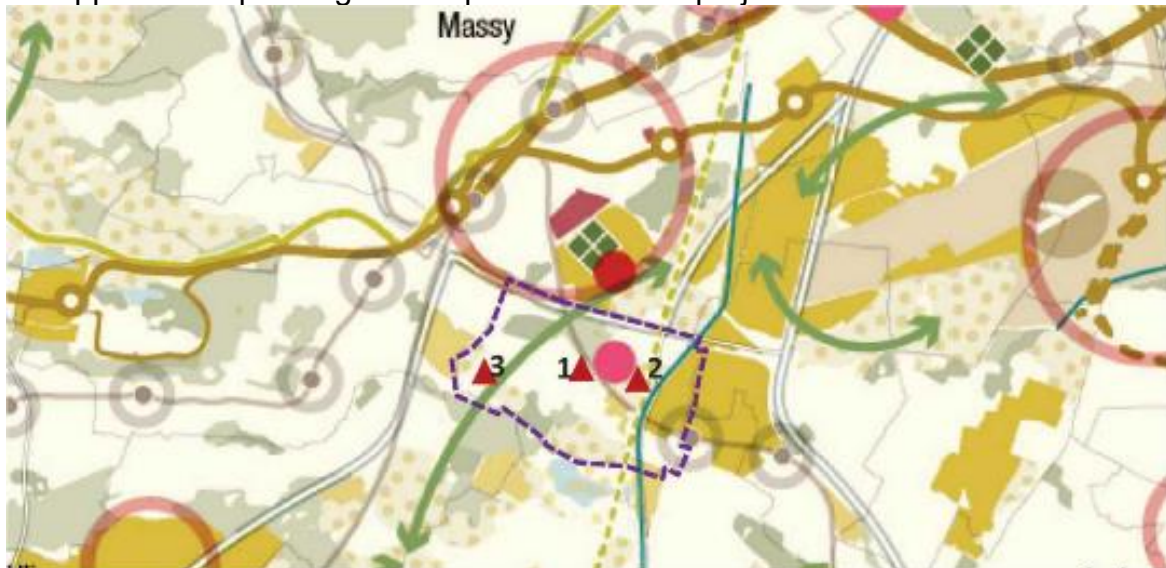


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le secteur du Derrière de la Butte sera bien intégré à l'armature verte à sanctuariser. La demande relative aux espaces cartographiés en rouge sera étudiée au regard de sa compatibilité avec l'OIN.

**Champlan : Carte indépendance productive**

1. Appliquer un aplat jeune « requalifier/moderniser de site économique existant » à la ZAE de l'Orme Saint Germain
2. Supprimer l'espace agricole à préserver sur le site de l'Écoparc
3. Supprimer l'espace agricole à préserver sur le projet des Coteaux de la Bretèche



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ces demandes relèvent d'une incompréhension des partis pris cartographiques du SDRIF-E. La ZAE de l'Orme St Germain a une superficie inférieure à 5 ha et n'est donc pas représentée sur la carte, mais les règles du SDRIF-E s'y appliquent et en favorisent l'optimisation et la requalification.

Par ailleurs, les aplats de fond de plan représentent l'occupation réelle des sols et non les projets (cf. supra pour l'Ecoparc).

#### Chilly Mazarin : Carte développement urbain

1. Supprimer l'aplat gris afin d'être compatible avec le projet de réaménagement des abords de la gare (pôle multimodal) et celui d'un nouveau franchissement de l'A6 afin de connecter la gare au centre-ville

Nb : A noter en termes de modifications entre la version de mai et le projet arrêté :

- La présence du domaine parc de l'Hôtel de Ville et de la résidence Mouthon ;
- Le délaissé entre la gare de Chilly et l'autoroute A6



#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

L'aplat « espace vert et de loisir » sera supprimé sur les délaissés de l'A6, car il s'agit effectivement d'une erreur de cartographie. Le parc de l'hôtel de Ville ne figure pas sur la carte du SDRIF-E car sa superficie est inférieure à 5ha.

#### Chilly Mazarin : Carte indépendance productive

1. Faire apparaître un principe de franchissement de la A6 au droit de la gare qui n'est d'ailleurs pas représentée



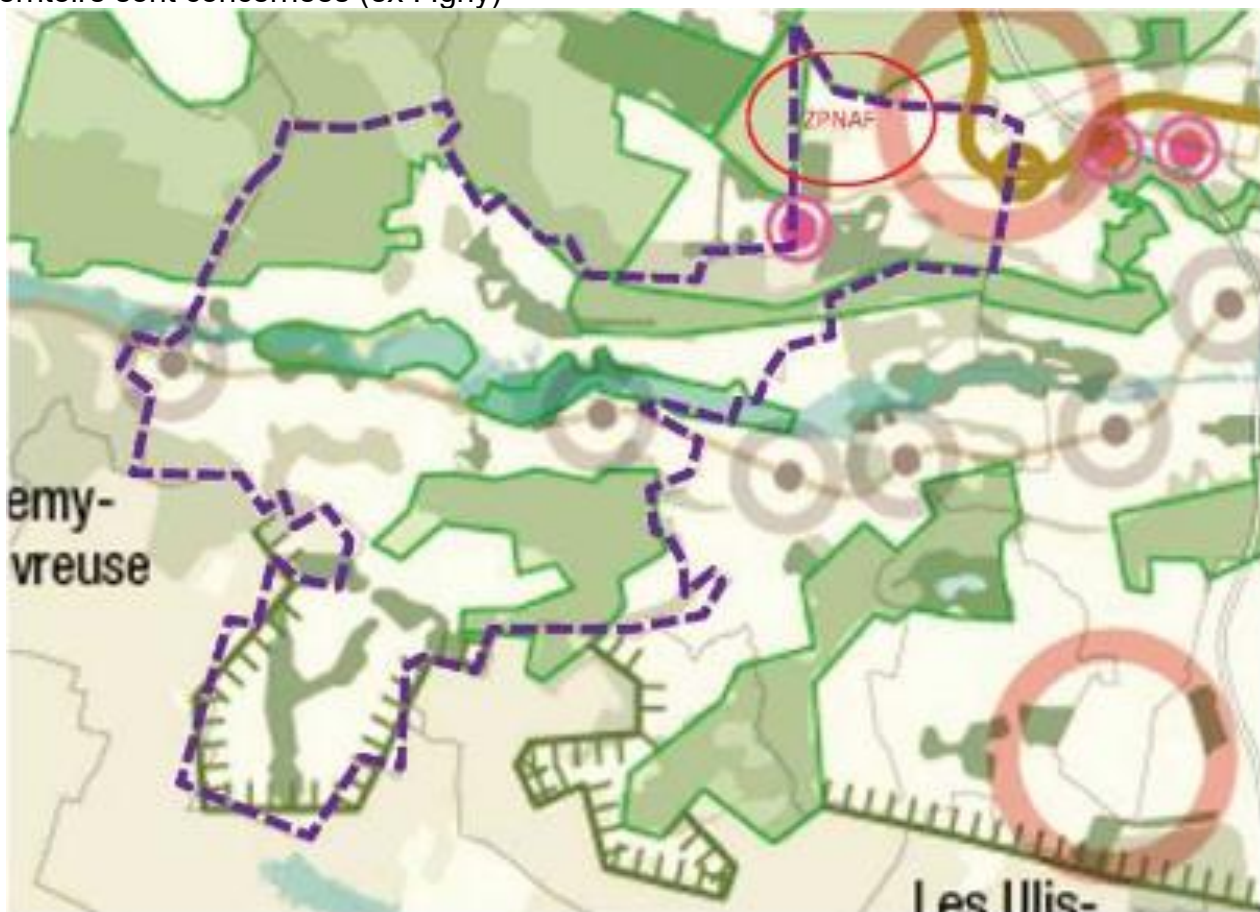
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les franchissements de type passerelles pour les piétons et vélos ne relèvent pas de l'échelle régionale et ne sont pas représentés sur les cartes. Le SDRIF-E n'empêche en rien leur réalisation.

Gif sur Yvette : Carte développement urbain.

Incohérence entre les espaces naturels, forestiers et agricoles identifiés sur la carte 1 et la ZPNAF : à vérifier et le cas échéant à corriger pour faire coïncider la ZPNAF avec l'aplat vert « sanctuariser l'armature verte » des cartes réglementaires du SDRIF.

Cette erreur matérielle concernant la ZPNAF est d'ordre général, d'autres communes du territoire sont concernées (ex : Igny)



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

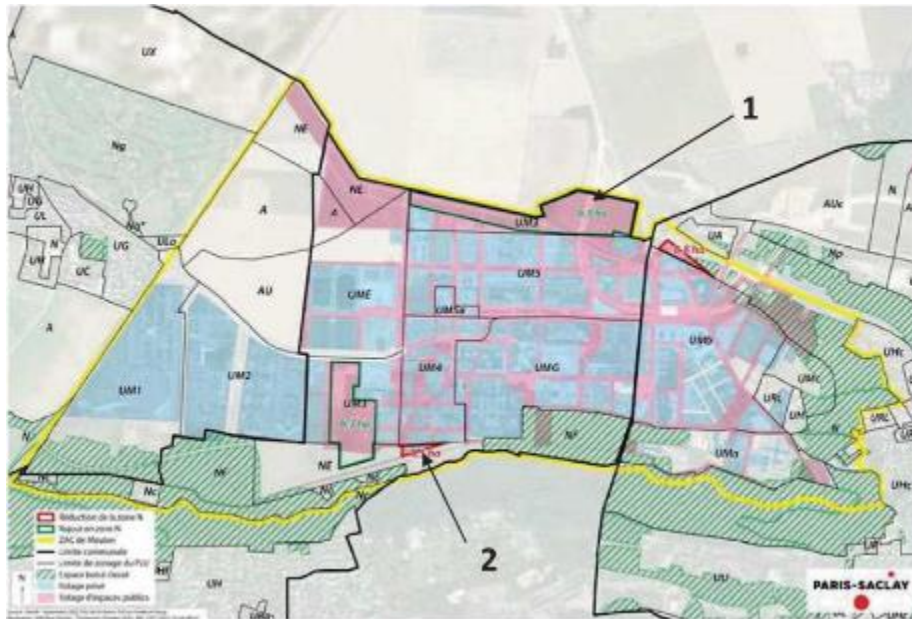
Compte tenu de la convergence d'objectifs entre la protection offerte par l'aplat « sanctuariser l'armature verte » des cartes réglementaires du SDRIF-E et la ZPNAF, il convient de compléter l'armature verte dans les secteurs où les deux outils ne convergeraient pas. La cartographie du SDRIF-E sera examinée sur l'ensemble du périmètre de la ZPNAF et les éventuelles erreurs seront corrigées. Il s'agit d'un engagement constant de l'exécutif régional : la ZPNAF sera sanctuarisée.

De plus, certaines communes ont demandé à la Région d'inclure dans l'armature verte à sanctuariser certaines parcelles situées hors ZPNAF. Elle a donné suite à ces demandes.

Gif sur Yvette : Carte développement urbain.

Les aplats verts « sanctuariser l'armature verte » doivent coïncider avec le tracé des zones N dans le PLU de Gif, actuelles et celles en cours d'ajustement, sur la base des éléments suivants :

1. Ajout de 9.5 Ha au Nord de la ZAC
2. réduction de 0.5 Ha au Sud de la ZAC



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La Région examinera la demande d'extension sur 9,5ha de l'armature verte à sanctuariser au nord de la ZAC.

**Igny : Carte indépendance productive**

1. Retirer l'aplat « requalifier, moderniser le site économique existant » afin de ne pas obérer le projet de mutation de la zone d'activités en quartier mixte résidentiel porté par la commune



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

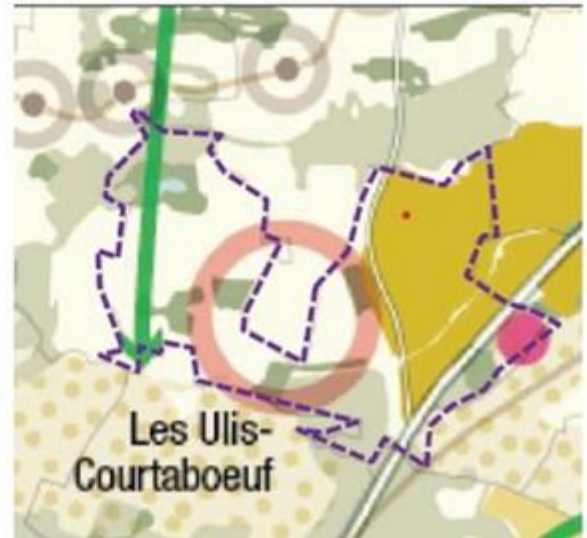
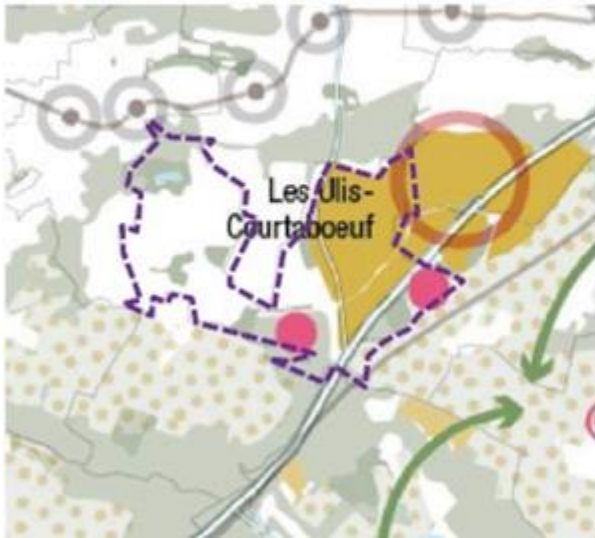
La demande sera examinée. La Région précise néanmoins que l'OR 101, correspondant à l'aplat « requalifier, moderniser le site économique existant » n'interdit pas sa mutation.

**Les Ulis : Carte indépendance productive**

La flèche "maintenir/rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional" qui relie le plateau de Saclay et celui du Hurepoix est mal positionnée (traverse le quartier Ouest)

Avant projet de SDRIF mai 2023

SDRIF arrêté juillet 2023



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

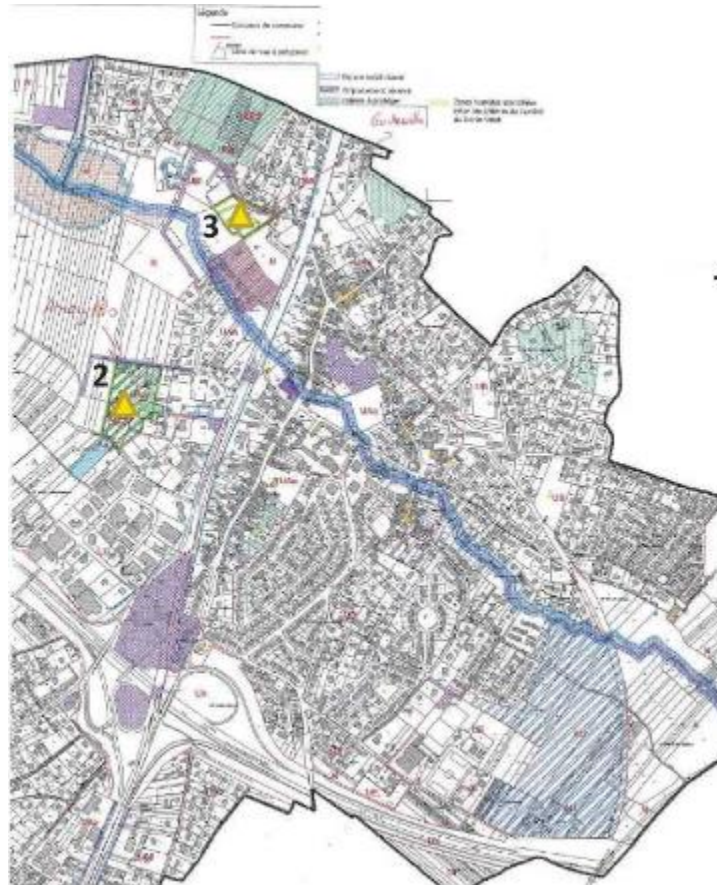
Les demandes des collectivités relatives aux liaisons agricoles sont en cours d'instruction par les services de la Région, en lien avec les acteurs de la profession agricole.

**Linax : Carte développement urbain**

1. Déplacer la pastille de la ZAC de Carcassonne légèrement plus au nord de la N 104 + mettre en cohérence aplat vert
2. Maintenir le secteur Amaryllis dans l'enveloppe urbaine, retirer l'aplat "armature verte à sanctuariser" en cohérence
3. Terrain communal prévu pour équipement public à Guillerville en armature verte, aplats verts à retirer Zoom slide suivante







**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande de déplacement de la pastille de la ZAC de Carcassonne sera examinée globalement avec l'ensemble des autres demandes de la communauté d'agglomération relatives aux pastilles.

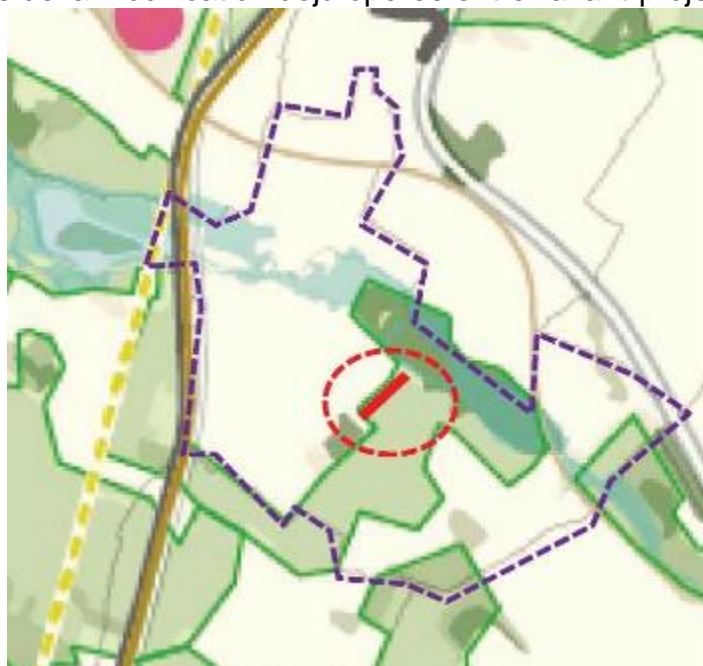
La Région étudiera les deux demandes de réduction de l'armature verte à sanctuariser, qui semblent néanmoins concerner des secteurs très restreints, pouvant ne pas relever de l'échelle du SDRIF-E, mais de celle du document d'urbanisme local.

**Longjumeau : Carte développement urbain**

1. Hauts de Gravigny : suppression localisée de l'aplat vert afin de bénéficier du potentiel non cartographié lié à la gare.
2. Plaine de Balizy : suppression localisée de l'aplat vert pour permettre l'extension de la clinique de l'Yvette - voir slide suivante



2. Modification des aplats verts plaine de Balizy pour permettre le projet d'extension de la clinique (en plus de la modification déjà opérée entre l'avant-projet et l'arrêt du SDRIF).



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

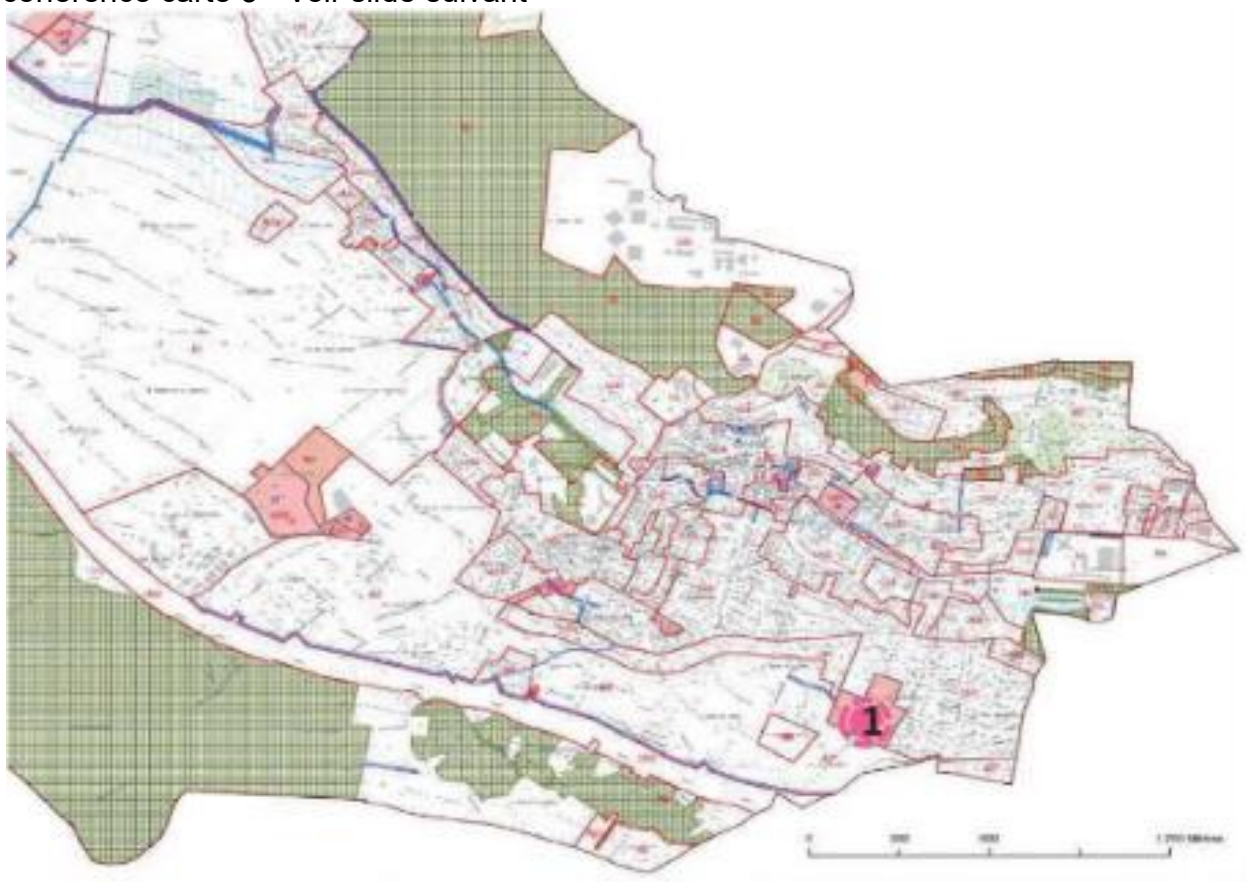
La Région étudiera les deux demandes de réduction de l'armature verte à sanctuariser, qui semblent néanmoins concerner des secteurs très restreints, pouvant ne pas relever de l'échelle du SDRIF-E, mais de celle du document d'urbanisme local.

Marcoussis : Carte développement urbain

1. demande d'ajout d'une demi-pastille d'urbanisation sur le site des Cornutas + mise en cohérence carte 3 - Voir slide suivant



1. Demande d'ajout d'une demi-pastille d'urbanisation sur le site des Cornutas + mise en cohérence carte 3 - Voir slide suivant



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Marcoussis. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

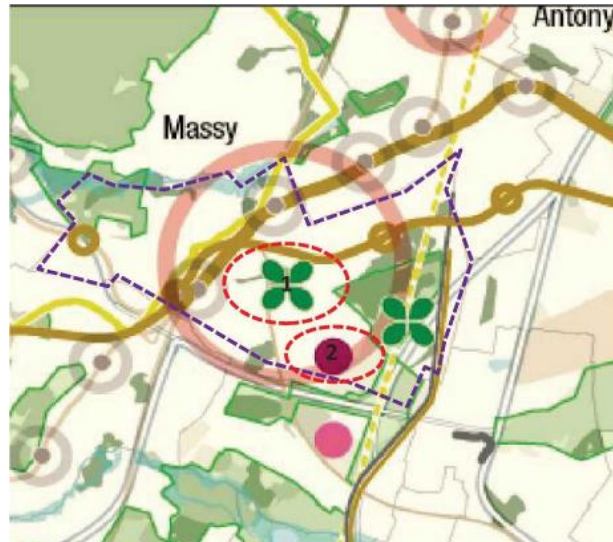
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La Région rappelle qu'elle porte une attention spécifique aux demandes formulées par les collectivités en lien avec la loi SRU. Des échanges sont en cours avec les services de l'Etat afin de vérifier les capacités d'extension dévolues aux communes en rattrapage SRU (dont la commune de Marcoussis), afin de leur permettre de tenir leurs objectifs.

### **Massy : Carte développement urbain**

1. Substitution du grand « trèfle » ajouté sur le secteur Tuilerie un petit trèfle de 1 à 5 ha.
2. Remplacement de cette pastille par une demi-pastille à l'échelle des 3 communes (OIN La Bonde). Volonté de la ville d'inscrire pleinement la vocation agricole du secteur et de limiter au maximum l'urbanisation à caractère industriel.



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La taille du trèfle sera réduite, pour mieux correspondre au projet d'espace vert.

La ville demande la réduction de la pastille d'urbanisation de La Bonde, en périmètre d'Opération d'Intérêt National. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

**Massy : Carte indépendance productive**

1. La gare du T12 Massy-Europe n'est pas représentée
2. Il n'existe pas de site multimodal au sein du secteur Massy-Europe. Ce losange est à supprimer.
3. L'emplacement du site support de services urbains ou producteur d'énergie semble décalé par rapport à l'usine de production de chauffage urbain.



### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Les cartes du SDRIF-E ne font pas figurer les arrêts de tramway. Seules les gares ferroviaires et celles du Grand Paris Express figurent, existantes et futures, sont représentées.

Les demandes relatives au site multimodal et au site de service urbain seront examinées afin que la carte du SDRIF-E corresponde mieux à la réalité des installations présentes sur le territoire.

### Massy : Carte nature au cœur du développement régional

1. Substitution du grand « trèfle » ajouté sur le secteur Tuilerie un petit trèfle 1 à 5 ha.
2. Un corridor écologique et paysager est à préserver de part et d'autre de l'autoroute. L'armature verte qui a été réduite doit être plus large afin de retrouver un véritable rôle écologique et paysager



### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

Le Trèfle sera effectivement réduit pour mieux correspondre au projet d'espace vert et l'armature verte à sanctuariser pourra être étendue

### Palaiseau : Carte développement urbain



#### Remarques globales sur la carte :

Présence amatures vertes :

- Sur le secteur Camille Claudel/Croix de Villebois/Haut Pileu (Ces secteurs correspondent aux zones à urbaniser dans le PLU actuel (AU et 1 AUC).)
- sur la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique (espace vert et espace de loisirs)

Le secteur Camille Claudel ne présente pas non plus de pastille spécifique pour prévoir le développement éventuel en cas de réalisation de la gare complémentaire.

#### Enjeux :

La rédaction actuelle du SDRIF-E complexifie la réalisation potentielle d'aménagements (notamment dans le prolongement du quartier Camille Claudel actuel) en parallèle de la réalisation de la gare complémentaire figurant au plan.

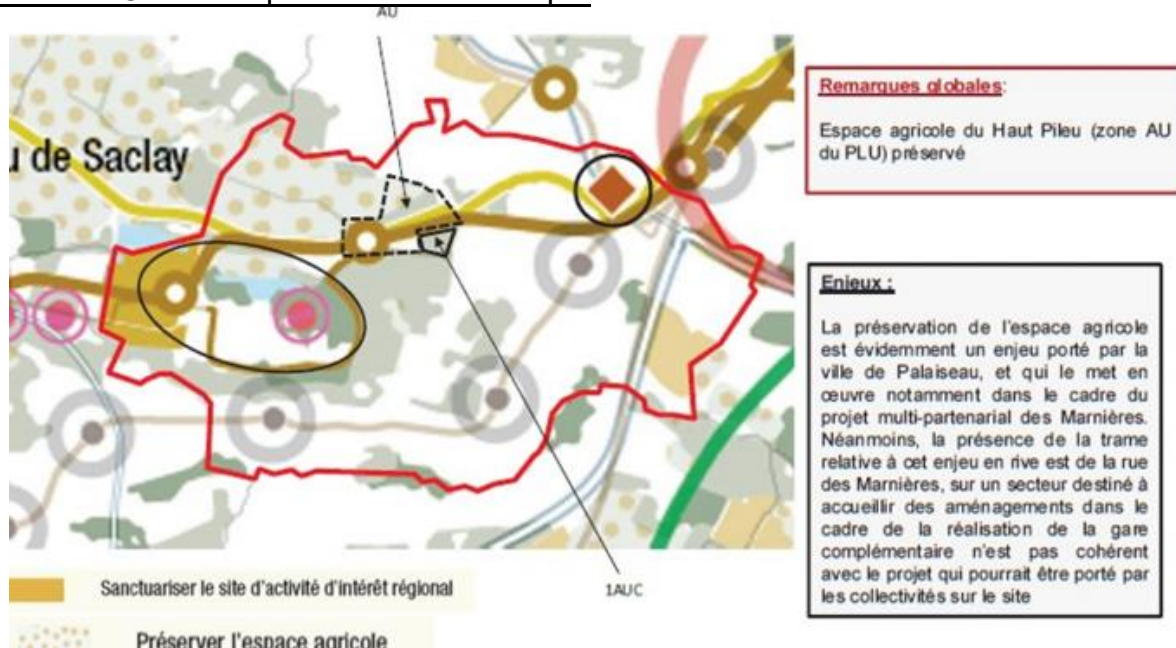
Les indications portées dans le préambule des orientations réglementaires (réalité du terrain, délimitation précise par les PLU) puis les OR 1, 12 et 78 ne permettent pas, en l'état, de garantir la réalisation de ces aménagements potentiels.

PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE

- Préserver l'espace agricole
- Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels
- Préserver l'espace vert et l'espace de loisirs
- Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les futurs projets d'urbanisation du secteur Camille Claudel, en lien avec le projet de gare supplémentaire sur la ligne 18 du GPE, sont déjà rendus possibles par le potentiel d'urbanisation non cartographié alloué à la commune. La demande est déjà satisfaite.  
 Palaiseau : Carte indépendance économique



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Voir la réponse précédente pour le secteur du Haut-Pileu. Le SDRIF-E cartographie le site selon l'état du terrain en 2021 (en l'occurrence un espace naturel) et non selon la destination prévue au PLU.  
 Pour le projet de continuité écologique des Marnières, voir réponse suivante.  
 Palaiseau : Carte nature au cœur du développement régional

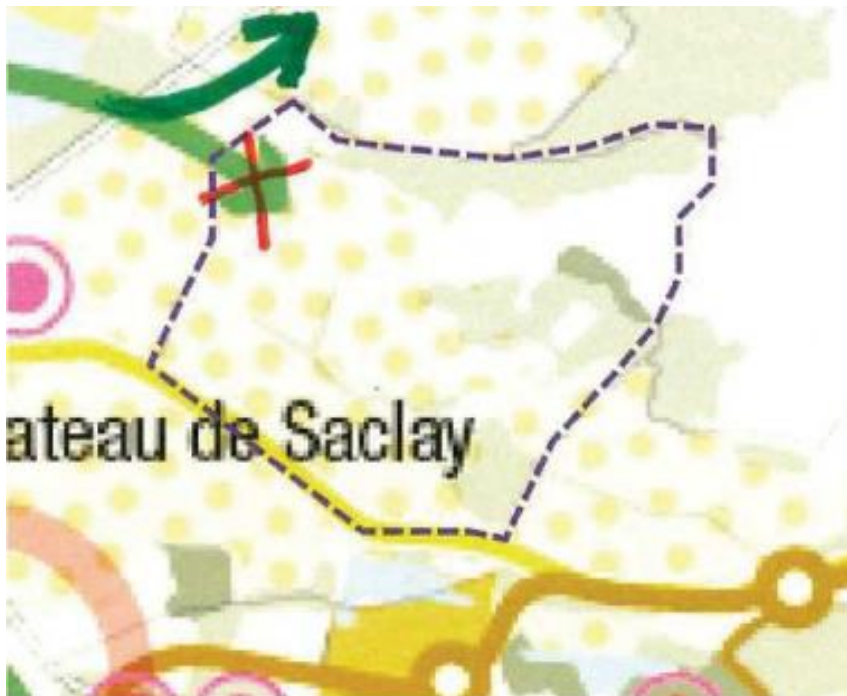


**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Une liaison verte supplémentaire sera ajoutée pour figurer le projet de continuité écologique des Marnières.

Vauhallan : Carte indépendance productive

Modifier le tracé de la liaison "maintenir/rétablir une liaison agricole et forestière » et mettre en cohérence les autres cartes



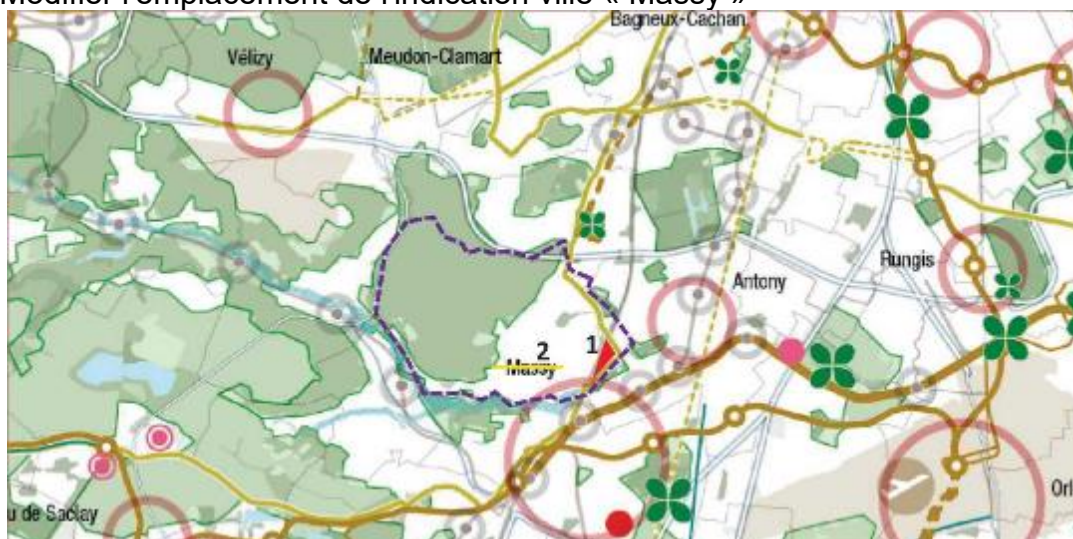
**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les demandes des collectivités relatives aux liaisons agricoles sont en cours d'instruction par les services de la Région, en lien avec les acteurs de la profession agricole.

Verrières le Buisson : Carte développement urbain

1. Le site comprend le stade Robert Desnos et différentes installations techniques. Il est déjà considéré comme artificialisé au titre de l'analyse MOS faite par l'Institut Paris Région. Il est demandé de retirer la représentation « préserver les espaces ouverts de loisirs » car la commune a un projet d'intensification urbaine sur ce site (projet mixte logements + équipements) -

2. Modifier l'emplacement de l'indication ville « Massy »







### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les deux secteurs d'espaces agricoles ou boisés pourront faire l'objet de corrections s'ils s'avèrent d'une dimension suffisante pour apparaître sur les cartes du SDRIF-E. Les aplats de fonds de plan représentent la réalité du terrain issue des données du MOS 2021 simplifié. Les terrains de moins de 5 ha sont agrégés aux espaces environnants.

Il reviendra au document d'urbanisme local de préciser et, le cas échéant, de rectifier l'occupation réelle des sols établie par le MOS, en apportant la preuve des éventuelles erreurs.

#### **Villebon sur Yvette : Carte indépendance productive**

1. Élargir l'aplat « préserver l'espace agricole » et mettre en cohérence l'armature verte à sanctuariser des cartes 1 et 3
2. Supprimer l'identification d'un « site économique à requalifier/moderniser » qui n'existe pas et le substituer par un aplat « espace urbain construit ».

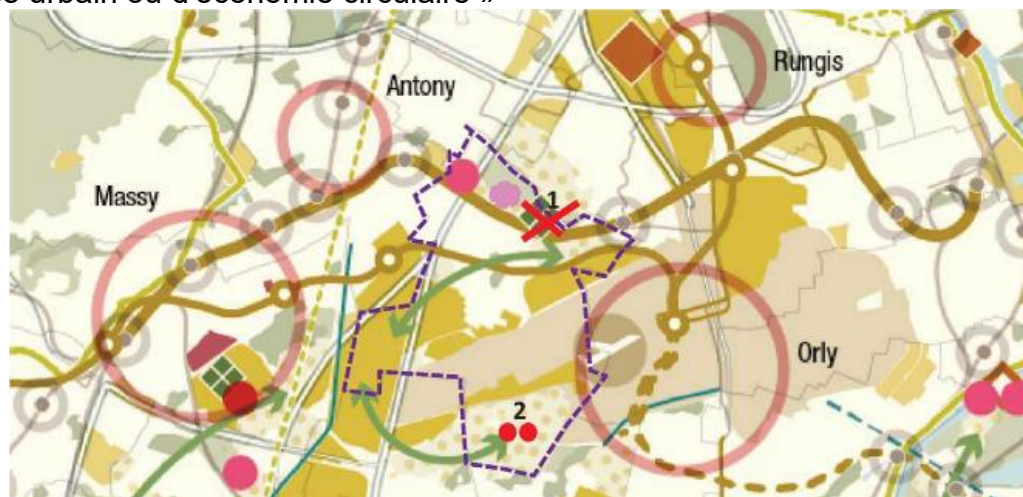


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'aplat économique sera supprimé, au profit de l'aplat « espaces agricoles », plus fidèle à la réalité du terrain.

#### **Wissous : Carte indépendance productive**

1. Le site de l'économie circulaire qui correspond à priori au site de PAPREC ne doit pas être maintenu au sein de l'espace naturel Régional de Montjean.
2. Deux autres sites mériteraient d'être identifiés en tant « que maintenir le site support de service urbain ou d'économie circulaire »



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La figuration sur la carte d'un service urbain vise simplement à constater son existence. L'OR relative à ces sites n'interdit en rien leur relocalisation.

Le parti pris cartographique du SDRIF-E est de ne représenter que les sites de « grands services urbains » existants et non les projets. Le SDRIF-E n'empêche en rien la création ou la relocalisation de ce type d'équipements, qui relèveront de l'enveloppe foncière régionale s'ils donnent lieu à de l'extension urbaine.

Dans l'avis portant sur l'avant-projet du SDRIF-Environnemental, formulé en mai 2023, la CAVYVS avait souligné l'importance des enjeux d'accessibilité, de désenclavement et de développement des mobilités sur son territoire et avait ainsi relevé l'importance du prolongement de la ligne 18 du Métro du Grand Paris Express au moins jusqu'à Montgeron, ainsi que du franchissement de Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine. Elle n'émet aucune demande particulière mais fait deux remarques :

Trois gares du territoire (Vigneux-sur-Seine, Montgeron-Crosne et Brunoy) font l'objet d'un projet de requalification en pôles multimodaux avec Ile-de-France Mobilités. Les franchissements ville-ville pour résorber les coupures ferroviaires pourraient être intégrés aux projets de conventions afin d'inciter à habiter à proximité des stations, au bénéfice du report modal.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

L'observation de la CAVYVS ne concerne pas le SDRIF-E.

En complément, la CAVYVS sollicite le développement d'une ligne de car express (Lieuxaint-Sénart (77) / gare de Vigneux-sur-Seine), sur la RN6, avec un arrêt à Brunoy (place de la Pyramide) et à Montgeron (Cosec, collège Pompidou).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Une nouvelle liaison de cars express Vigneux - Carré Sénart a d'ores et déjà été actée par Ile-de-France Mobilités le 7 décembre 2023 dans sa délibération relative à la création de 45 nouvelles lignes de cars express en Ile-de-France d'ici 2030, des échanges techniques restent à approfondir s'agissant de la définition exacte de l'itinéraire et des arrêts intermédiaires demandés. Cela n'appelle pas de modification des infrastructures inscrites au SDRIF-E.

La communauté de communes des 2 Vallées a estimé que Le SDRIF-E devra prendre garde à trouver un équilibre entre accueil de nouvelles populations ; dans les pôles de centralités existants ; densification, accueil de nouveaux services, de nouvelles activités économiques et ressources nécessaires au territoire. Elle fait part des orientations suivantes :

Prendre en compte, concernant Milly-la-Forêt, l'emprise foncière de l'entreprise DAREGAL (leader mondial des plantes et herbes aromatiques surgelées) avec une pastille permettant par exception un secteur d'urbanisation industriel d'intérêt régional

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce projet d'extension urbaine ne nécessite pas de capacités d'urbanisation supplémentaires et est rendu possible par les potentiels non cartographiés alloués à la commune de Milly-la-Forêt.

Permettre l'extension de la zone d'activité du chenet dans le secteur nord en s'affranchissant de la lisière des 50 m car les terrains déjà aménagés peuvent être considérés dans un espace urbanisé.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce projet d'extension urbaine ne nécessite pas de capacités d'urbanisation supplémentaires et est rendu possible par les potentiels non cartographiés alloués à la commune de Milly-la-Forêt.

Permettre, pour la commune de Maisse, de nouvelles installations d'entreprises et de rénovation du tissu économique avec un aménagement urbain autour du pôle gare.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

De nombreuses orientations réglementaires du SDRIF-E vont dans le sens d'une modernisation / requalification des zones d'activités économiques. Elles favorisent l'émergence de quartiers de gares mixtes fonctionnellement (dont l'accueil d'emplois, notamment tertiaires) et, plus largement, de polarités mixtes confortées.

Développer, pour la commune de Buno-Bonnevaux, des activités autour de l'aéronautique et/ou de l'artisanat sur l'emprise de l'aérodrome serait un plus.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E permet le maintien, le développement et, le cas échéant, la mutation des aérodromes vers d'autres destinations, notamment industrielles ou liées à la production d'énergie lorsqu'ils sont isolés des zones déjà urbanisées. Au-delà, il revient aux collectivités, via leurs documents d'urbanisme et de planification intercommunaux (SCOT ou PLUi) ou leurs dispositifs partenariaux (contractualisation, appui des PNR etc.), de favoriser l'implantation d'activités économiques nouvelles.

Continuer l'exploitation de la carrière de grès à Moigny-sur-Ecole qui est la dernière carrière de grès utilisée pour la rénovation du patrimoine

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'exploitation de ces gisements minéraux n'est pas remis en cause par le SDRIF-E, qui impose, au contraire, de maintenir l'accès des « bassins d'exploitation de gisements stratégiques ».

La communauté de communes du Pays de Limours a fait part des demandes suivantes :  
Pour la commune de Gometz-La-Ville elle attire l'attention du Conseil Régional sur une opération d'aménagement incluant des logements étudiants, la création d'un EHPAD, d'un centre médicalisé équin et l'extension de la zone commerciale attenante. Cette opération nécessite que :

Les droits d'urbanisation de Gometz-La-Ville soient adaptés (par l'ajout par exemple d'une demi-pastille d'urbanisation préférentielle), au niveau d'un terrain en « dent creuse » cadastré B n°282 enclavé dans Gif-sur-Yvette. Car cette opération s'inscrit dans une volonté de participer à la réponse aux besoins en logements sociaux exprimés par l'Etat et que ce terrain est adapté à une densification respectueuse des enjeux de préservation des espaces naturels

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La commune demande l'attribution de capacités d'urbanisation supplémentaires, sans précision quantitative. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La Région rappelle qu'elle porte une attention spécifique aux demandes formulées par les collectivités en lien avec la loi SRU. Des échanges sont en cours avec les services de l'Etat afin de vérifier les capacités d'extension dévolues aux communes en rattrapage, afin de leur permettre de tenir leurs objectifs.

Nous maintenons notre souhait que les projets ci-dessous, d'envergure extra-communautaire soient pris en compte :

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Voir réponses ci-après

Projet de déviation nord du Hameau de Bel Air à Fontenay-lès-Briis inscrit dans les projets du Département de l'Essonne. Ce projet est à mettre en lien avec l'accès au Ring des Ulis/Courtabœuf, car il a vocation à canaliser les flux traversant la CCPL via Fontenay-lès-Briis, venant du sud de l'Essonne pour rejoindre les axes routiers structurants (N104, N118 et l'A10) à portée régionale/nationale au nord de la CCPL. A noter que le département a la totale maîtrise foncière de l'emprise du projet, prévue depuis 30 ans. De plus la création de cette déviation conditionne la mise en œuvre du projet d'extension de la ZAE de Bel Air à Fontenay-lès-Briis.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport.

La Région a considéré que la déviation nord du Hameau de Bel Air à Fontenay-lès-Briis était un projet a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne l'a donc pas inscrit au SDRIF-E arrêté.

En cas de contestation de cette analyse, c'est au maître d'ouvrage concerné qu'il revient d'effectuer une éventuelle demande d'inscription au SDRIF-E de ce projet, qui manifestement se rattache à ses compétences.

Travaux du Ring des Ulis,

Ce chantier n'apparaît pas dans les documents du SDRIF-E arrêté, et ni dans la liste des projets à portée régionale. Il en résulte une incertitude concernant l'impact des travaux sur les capacités d'urbanisation restantes pour les communes au regard du front vert et des objectifs du ZAN, notamment en ce qui nous concerne celles de Saint-Jean-de-Beauregard.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet décrit ne constituant pas un nouveau projet (Ring des Ulis) mais un chantier en cours, il ne figure pas au SDRIF-E qui fixe 2040 comme horizon, mais la Région envisage de l'ajouter dans un souci de clarté à la demande de l'Etat.

Les objectifs de création de logements imposés dans le volet habitat du SDRIF-E, territorialisés à l'échelle du département puis de l'EPCI, soit à 180 logements/an pour la CCPL suivant la proposition du 13 novembre dernier des services de l'Etat, doivent être associés au potentiel attribué au développement économique local, aux contraintes de déplacement pendulaire existant à ce jour et aux objectifs en matière de mobilités décarbonées fixés par la Stratégie Nationale Bas-Carbone.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il convient en effet que le développement de la communauté de communes ne se fasse pas uniquement sur une base résidentielle, mais selon une dynamique polycentrique. Le rééquilibrage territorial de l'offre d'emplois et de logements, la redynamisation des centres-villes, l'amélioration des cadres de vie – en confortant leur diversité – et des offres de mobilité collective et bas carbone sont autant d'objectifs recherchés par le SDRIF-E.

Le polycentrisme francilien vise le renforcement des capacités d'autonomie et le rééquilibrage entre les emplois et les logements dans les bassins de vie franciliens. Au sein d'un espace cohérent, les bassins de vie franciliens doivent ainsi permettre aux Franciliens qui y résident d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, mais aussi à la nature.

La Communauté de Communes du Val d'Essonne considère que sur l'ensemble des documents, la concertation menée en amont a permis d'aboutir à un document qui tient compte globalement des besoins exprimés sur le Val d'Essonne. En ce sens, le SDRIF-E arrêté témoigne d'une bonne collaboration et de la bonne prise en compte des enjeux du territoire et émet cependant les remarques ou demandes particulières suivantes :

La commune de Mennecy et la Préfecture de l'Essonne ont été saisies d'un projet d'installation permettant la création de plus de 1000 emplois par la société Chronopost sur 18 hectares, sur les parcelles situées en continuité des ZA Montvrain 1 et 2 existantes. Aussi, la demi-pastille de 10 hectares cartographiée au droit d'une future ZA Montvrain 3 ne permet pas de garantir la réalisation totale de l'opération.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution de capacités d'urbanisation supplémentaires à Mennecy. Il est précisé plus bas que la demande porte sur la transformation d'une demi-pastille de 10 ha en une pastille pleine de 25 ha. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Sur le secteur d'Ormoy, une demi-pastille de 10 hectares est cartographiée au droit de la Plaine Saint Jacques. Cette demi-pastille doit être conservée. Toutefois, la commune a aménagé 12,5 hectares depuis 2021, et poursuit actuellement son projet sur 4 hectares supplémentaires. Le potentiel d'urbanisation d'Ormoy (PNC + pastille) est de 12,5 hectares, il manquera donc 4 hectares en ne tenant compte que des coups partis pour cette commune située dans l'aire urbaine de Paris et soumise à l'article 55 de la loi SRU.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution de capacités d'urbanisation supplémentaires à Ormoy. Il est précisé plus bas que la demande porte sur la transformation d'une demi-pastille de 10 ha en une pastille pleine de 25 ha. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La Région rappelle qu'elle porte une attention spécifique aux demandes formulées par les collectivités en lien avec la loi SRU. Des échanges sont en cours avec les services de l'Etat

afin de vérifier les capacités d'extension dévolues aux communes en rattrapage, afin de leur permettre de tenir leurs objectifs.

En ce sens, afin de garantir la faisabilité de ces opérations, le Val d'Essonne souhaite qu'une pastille pleine de 25 hectares soit ajoutée en remplacement de la demi-pastille identifiée sur le secteur de la future ZA Montvrain 3 à Mennecy. Cette option avait été proposée dans le cadre de la contribution au SDRIF-E de mai 2023.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir réponse ci-dessus](#)

Comme identifié sur la carte, nous tenons à confirmer que le site des Casernes sur les communes de Leudeville et Vert-le-Grand présente un intérêt régional. En revanche, la desserte de ce site n'a pas été retenue dans l'enveloppe régionale. Pourtant une liaison « maintenir / rétablir la liaison agricole et forestière » est identifiée sur un axe routier existant et permettant de desservir ce site. Cette identification ne doit pas être un point bloquant ou un facteur de conflit d'usages avec le projet de valorisation économique de plus de 600 emplois porté sur le site des Casernes. C'est pourquoi, nous sommes dans l'attente de précision concernant la continuité agricole et forestière d'intérêt régional identifiée.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

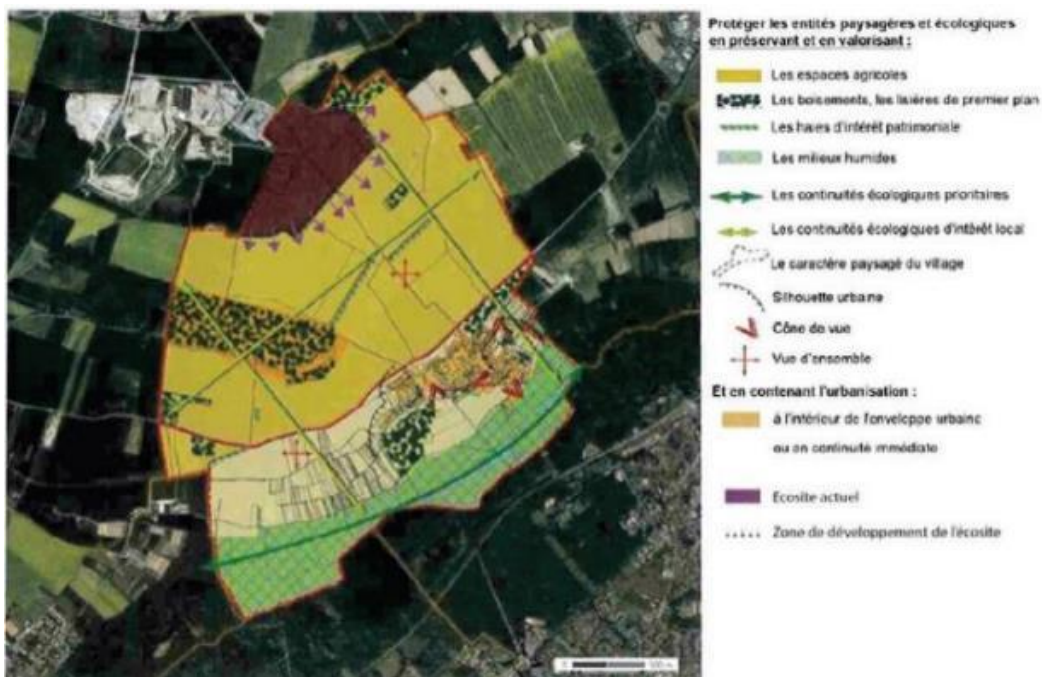
[Les demandes des collectivités relatives aux liaisons agricoles sont en cours d'instruction par les services de la Région, en lien avec les acteurs de la profession agricole.](#)

Ecosite, communes de Vert-le-Grand et Echarcon :

L'Ecosite (SEMARDEL) situé sur les communes de Vert-le-Grand et d'Echarcon, producteur d'énergie notamment par l'installation d'un système de méthanisation, porte un projet d'extension de 75 hectares sur les communes citées ci-avant. Que ce soit dans le cadre du PLU d'Echarcon avec un projet d'extension de 50 hectares, ou celui de Vert-le-Grand avec un projet d'extension de 25 hectares, comme dans le cadre des travaux sur le SDRIF-E, plusieurs réunions ont permis à SEMARDEL d'expliquer les besoins fonciers qu'implique le traitement des déchets et les dispositions à prendre pour permettre à la Région d'atteindre ses objectifs en matière de réduction de l'enfouissement, au niveau du territoire de l'Essonne. Le Val d'Essonne souhaite accompagner les projets de développement sur ce site. En conséquence, les élus du Val d'Essonne souhaitent avoir la garantie que le projet d'extension de ce site de 75 hectares sera pris en compte dans l'enveloppe foncière régionale relative à la transition environnementale.

À défaut, le Val d'Essonne demande que 3 pastilles pleines « aubergine », correspondant au « secteur de développement industriel d'intérêt régional » puissent être prévues dans le cadre de ce projet d'extension.

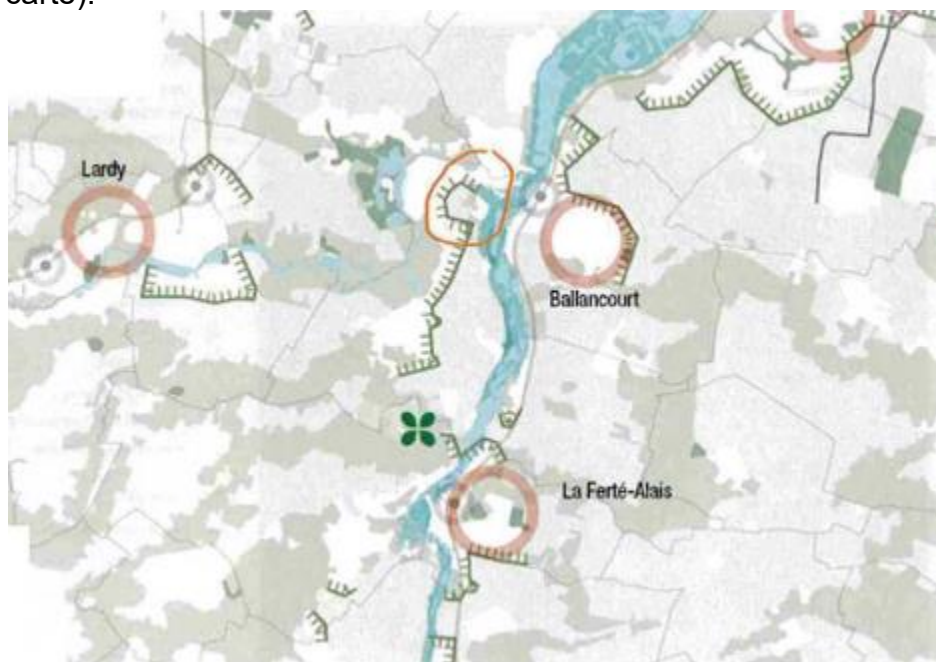




**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande est déjà satisfaite et aucune pastille supplémentaire n'est nécessaire pour ce type de projet, qui entre bien dans la cible de l'enveloppe foncière régionale dédiée à la transition environnementale (OR 89).

Dans le cadre de la révision du PLU d'Itteville, la commune souhaite bénéficier de possibilités d'extension de l'urbanisation dans le cadre des objectifs fixés par l'article 55 de la loi SRU. Il est demandé pour satisfaire les demandes de la commune d'Itteville de modifier le tracé du front vert d'intérêt régional encadrant l'urbanisation, et de permettre des artificialisations d'ENAF en supprimant au nord de la commune l'enclave dessinée sur les cartes (voir cercle rouge sur la carte).



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les différentes demandes relatives aux capacités d'extension nécessaires pour répondre aux objectifs de la loi SRU sont en cours d'instruction par les services de la Région, en lien avec les services de l'Etat.

Le cours d'eau à réouvrir ou à renaturer identifié sur la commune de St Vrain ne correspond pas au ruisseau du Mauvais Temps. Ce dernier se situe au nord, dans la continuité du réseau hydrographique, tel qu'il apparaît en bleu clair sur la carte ci-dessous (carte issue de la cartographie et l'identification des cours d'eau portées et arrêtées par la Préfecture de l'Essonne en 2018, en application de l'instruction ministérielle du 3 juin 2015). Il est proposé de supprimer le tronçon à réouvrir tel qu'il figure actuellement, et de positionner la réouverture sur le Ru existant, conformément à la carte susmentionnée



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Sous réserve de la prise en compte des différents points ci-dessous énumérés, la CCEJR émet un avis favorable au projet du SDRIF E tel que présenté.

Sur la question du développement économique et notamment sur la cartographie « développer l'indépendance productive régionale », je tenais à vous signaler que deux zones d'activité intercommunales ne figurent pas, Ces zones dites « du Bas de Torfou » sur la commune de Boissy Sous Saint Yon et « de Bel Air » sur la commune de Chamarande sont pourtant des plus importantes pour notre territoire. Elles ont d'ailleurs pleinement trouvé leur place dans la programmation du PPA RN20 tant leur besoin de requalification fait sens. Aussi je souhaiterais que ces deux zones puissent être cartographiées en tant que telle sur ladite carte.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La ZAE du Bas Torfou à Boissy-sous-Saint-Yon et le pôle d'activités Mauchamps / Chamarande, incluant la ZA du Bel air, seront rajoutés sur la carte économique du SDRIF-E.

Sur la question du logement, la TOL de la CCEJR a été fixée à une production de 120 logements annuels. La corrélation de cet objectif avec les capacités d'urbanisation non cartographiées dont disposent les communes du territoire m'interroge. En effet, au vu de la densité moyenne du territoire et des nouveaux objectifs fixés par le SDRIF-E (20 logements/ha pour les droits non cartographiés), ces deux éléments me paraissent d'autant plus difficilement conciliables que la structure du territoire et ses diverses protections ne permettent pas d'envisager de création importante de logements dans le diffus.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La crise du logement et ses conséquences sociales et économiques imposent d'accroître significativement le parc de logements et l'offre de logements abordables en Île-de-France. Le projet de SDRIF-E fixe des objectifs d'accroissement en fonction de typologies de territoires (polarités, communes desservies par une gare, etc.) en vue d'articuler logement et cadres de vie (mixité fonctionnelle, desserte, proximité, etc.) dans une logique de sobriété foncière et de polycentrisme. L'accueil de logements doit se faire prioritairement en densification des espaces urbanisés existants afin de répondre aux objectifs de limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Toutefois, le SDRIF-E s'impose dans un rapport de compatibilité qui vise à appliquer ses orientations réglementaires avec discernement au regard du contexte local.

Le nombre précis de logements attendus dans chaque intercommunalité relève du SRHH, et en particulier de la TOL établie par l'Etat. Le SRHH doit respecter un principe de compatibilité avec le SDRIF-E.

Il me semble qu'il eut été opportun d'interroger le rôle de protection des forêts régionales d'Etréchy et de Cheptainville/ Lardy. La vallée de la Juine se trouve en effet dépourvue de forêts protégées de ce type et la sanctuarisation de ces espaces permettrait d'identifier clairement des corridors écologiques transversaux sur ce secteur.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Le SDRIF-E protège l'ensemble des espaces boisés (OR 17), qu'ils soient cartographiés ou pas. L'identification des forêts de protection met en avant ce statut qui relève des servitudes d'utilité publique. Ne peuvent donc être ainsi légendées que les forêts bénéficiant de ce classement régi par le code forestier.

Les coupures écologiques que représentent la RN 20 et la voie ferroviaire Paris - Orléans sur notre territoire mériteraient également qu'une attention toute particulière soit portée à la création de franchissement de ces obstacles.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La RN20 est bien identifiée dans la carte “Placer la nature au cœur du développement régional”, en revanche, la voie ferroviaire Paris Orléans ne figure pas. L’ajout peut être envisagé à condition de repérer les portions de l’infrastructure qui font actuellement obstacle à la circulation de la faune.

La communauté de communes Dourdannais en Hurepoix (CCDH) fait part d'un certain nombre de remarques :

Aucun projet d'intérêt régional (naturel, industriel, commercial...) n'est identifié sur l'EPCI, même si les villes de Dourdan et de Saint-Chéron sont identifiées comme « polarités » locales.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Au regard des connaissances régionales et des modes de représentation cartographiques du SDRIF-E, le territoire ne comporte aucune zone d'activité de plus de 5 ha remplissant les critères des zones d'activités d'intérêt régional sanctuarisées. Ceci n'enlève rien aux capacités productives du territoire du Dourdannais.

En matière de patrimoine naturel, le territoire est riche, comme le montre la carte « Placer la nature au cœur du développement régional ». Une connexion écologique d'intérêt régionale est repérée au sud-ouest de Dourdan.

3 zones d'activités sont identifiées comme « à requalifier/moderniser », toutes sur la commune de Dourdan. Mais aucun des projets identifiés en matière de transports ou d'accessibilité ne concerne la CCDH.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

La demande de la CCDH doit être précisée pour que la Région soit à même de se prononcer.

Pour Dourdan, une des zones d'activités, la ZA de Beaurepaire, est partiellement hors du périmètre, ce qui pourrait impliquer un blocage de tout projet d'urbanisation dans cette zone. Et concernant Breux-Jouy, l'application du périmètre des 2 km autour de la gare de Breuillet-Village pourrait impliquer également un blocage d'éventuels projets à l'ouest et sud-ouest de Jouy.

Enfin, les tracés du « front vert régional » impliquent « d'encadrer l'urbanisation » au sud de Dourdan, à l'ouest de Saint-Chéron, le long de l'Orge (Jouy, Sermaise, Roinville) et entre Saint-Cyr et le Val-Saint-Germain. C'est peut-être ce tracé qui est susceptible d'être le plus bloquant, localement, pour les projets.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

L'extension de la ZAE de Beaurepaire est tout à fait possible, en mobilisant les potentiels d'urbanisation non cartographiés alloués à la commune de Dourdan.

Il n'est pas précisé de secteurs de projets où les fronts verts seraient bloquants, aussi la Région n'est pas à même de répondre à cette demande.

Le total de 50 ha « bruts » pour le territoire de la CCDH est proche de celui actuellement constaté : la consommation cumulée de référence sur 2011-2020 pour l'ensemble de la CCDH s'établit à 49,1 ha, soit 4,9 ha/an lissé sur la période. Ils sont même supérieurs à l'artificialisation réellement constatée sur les dernières années du SDRIF actuel (2 ha au total pour la CCDH en 2021, dans un contexte de crise sanitaire, 3 ha en 2019, avant la crise).

Points de vigilance :

Sur ce volet, la contrainte apportée par le SDRIF-E apparaît à ce stade comme modérée.

Le fait qu'elle s'entende au niveau intercommunal, avec des « droits à artificialiser » fongibles uniquement dans le cas d'un SCOT ou d'un PLUi pourrait néanmoins être contraignante dans notre intercommunalité où les communes ont choisi de conserver la maîtrise sur leur urbanisme.

Par ailleurs, les communes seront chargées de calculer précisément leur potentiel non cartographié, en fonction des contraintes réglementaires existantes. Il est précisé que, au terme de ce calcul, les possibilités réelles d'urbanisation pourront localement être inférieures au potentiel théorique.

La nécessité de préserver les « fronts verts d'intérêt régional », en particulier, (au sud de Dourdan, autour de Sermaise, à l'ouest de St-Chéron et Breux-Jouy), pourrait conduire à diminuer ces « droits à artificialiser » théoriques. Et c'est ce point qui pourrait entrer en contradiction avec les enjeux locaux. L'échelle des cartes ne permet pas de situer avec précision les « fronts verts ». Les communes étant chargées d'en définir précisément les tracés selon le principe de compatibilité, c'est à ce stade que les difficultés concrètes pourraient apparaître.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette remarque :**

Effectivement, les fronts verts d'intérêt régional sont au nombre des dispositifs venant réduire les capacités d'urbanisation d'une commune ou d'une intercommunalité en présence de SCoT ou d'un PLUi. Ils sont représentés de façon schématique sur les cartes réglementaires du SDRIF-E dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité, afin de préserver une certaine marge d'appréciation à l'échelle des documents d'urbanisme locaux. L'OR 7 prévoit explicitement qu'« il appartient aux collectivités territoriales compétentes [de] fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme » de ces fronts verts.

*9-3-11 SCoT du Pays de Limours*

Le Scot du Pays de Limours n'a pas répondu à la demande d'avis du Conseil Régional sur le projet de SDRIF-E envoyé le 5 septembre 2023

## 9-4 Avis EPCI Val d'Oise

### 9-4-1 Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise a donné un avis favorable au projet de SDRIF-E accompagné des demandes dites stratégiques suivantes :

Inscription comme action stratégique l'amélioration de la desserte par le RER A, la branche de Cergy offrant un cadencement insuffisant au regard de sa fréquentation ; En effet, pour une fréquence similaire, le nombre d'usagers est 4 fois plus important à Cergy qu'à Poissy. La desserte de Poissy par le RER E (EOLE) doit ensuite permettre la réallocation sur la branche de Cergy de tout ou partie des trains aujourd'hui orientés vers Poissy.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande de la CACP se rattache manifestement à un sujet d'exploitation et non de projet d'infrastructure nouvelle. Par suite, cette contribution n'appelle pas d'inscriptions de nouvelles infrastructures au SDRIF-E. Cependant, cette demande est identifiée par Ile-de-France Mobilités, elle est prise en compte dans le cadre de la future mise en service du RER Eole à Mantes-la-Jolie entraînant une décharge du RER A et une opportunité de rééquilibrage entre les branches Cergy et Poissy du RER A qui sera instruite dans le cadre du schéma directeur du RER A en Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

Prescription de la réalisation à court terme des études nécessaires à la mise en œuvre du projet de desserte de l'agglomération par le T13

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le prolongement du T13 décrit est inscrit au SDRIF-E et financé au titre des études au volet mobilités du contrat de plan Etat-Région 2023-2027. La demande est donc satisfaite.

Inscription du projet prioritaire de la liaison EHNS entre les pôles régionaux de Cergy-Pontoise et de Roissy pays de France / Charles-de-Gaulle

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ile-de-France Mobilités a adopté dans son schéma directeur des cars express le 7 décembre 2023 la création de liaisons nouvelles Cergy-Argenteuil et Argenteuil- Roissy Aéroport, cela répond à la préoccupation du Département et ne nécessite pas d'inscription d'infrastructures nouvelles au SDRIF-E ni de consommation foncière significative. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude.

Modification du tracé du « Vélo Île-de-France » (VIF), numéro 4 afin qu'il soit plus direct et plus qualitatif

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet est inscrit sur la carte du SDRIF-E arrêté en principe de liaison. Le tracé n'est donc pas encore définitif, et sera affiné en comité de ligne. La demande est satisfaite.

Inscription dans les documents graphiques de la boucle stratégique de transport en commun décarboné en site propre et à haut niveau de service prescrite par le SCoT de la CACP, en cohérence avec le statut de pôle régional structurant de Cergy-Pontoise. Il est essentiel que le SDRIF-E permette la mise en œuvre de ce projet stratégique qui comprend notamment la desserte de l'Hautil, connecté à Conflans-Sainte-Honorine et à la vallée de la Seine, la liaison en site propre entre les gares de Pontoise et de Cergy Préfecture, la desserte la plaine des Linandes, la desserte du Centre Hospitalier René Dubos à Pontoise

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Une telle évolution de l'offre bus local nécessite des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports et n'appelle pas d'inscription d'infrastructures nouvelles au SDRIF-E. Le plan des mobilités 2030 d'Ile-de-France prévoit le développement d'une offre bus plus performante en site propre (action 1.3) et la large conversion écologique du matériel



roulant (bus électriques, bus au biogaz...) pour atteindre un parc de bus 100% propre (action 11.4).

Etablissement d'une cartographie des projets structurants en termes de santé, et précision sur le projet régional de développement qualitatif et quantitatif de l'offre de santé à court, moyen et long terme. Cergy-Pontoise et ses partenaires ont exprimé à plusieurs reprises l'importance stratégique d'un renforcement des liens entre l'université et l'institution hospitalière. La Communauté d'agglomération demande au SDRIF-E de s'appuyer sur cette dynamique pour inscrire concrètement la création d'un Centre Hospitalier Universitaire (CHU) à Cergy-Pontoise, dans la planification régionale ;

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E n'a pas vocation à se prononcer sur des partenariats ou des mises en réseau, dès lors que cela n'a pas de traduction sur l'occupation du sol.

Inscription de la nécessaire pacification de l'A15, afin de permettre un accès direct au secteur d'activités de la plaine des Linandes ;

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet décrit consiste en une régulation des flux de véhicules et n'entraîne pas de consommation foncière significative ni d'inscription d'infrastructures nouvelles au SDRIF-E

Inscription de la couverture partielle de la RN 184 entre l'A15 et Conflans-Sainte-Honorine et la suppression des feux de circulation, afin de fluidifier le trafic et réduire l'exposition des zones urbaines avoisinantes aux particules fines. Ce projet doit être étudié et mis en œuvre rapidement afin de notamment compenser les effets de la réalisation prochaine de la liaison RD190 | RD30 entre d'Achères et de Triel-sur-Seine, inscrite au SDRIF-E

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ce projet nécessite des échanges techniques approfondies avec la maîtrise d'ouvrage de cette route nationale (DIRIF), des études d'aménagement et d'intégration urbaine de la RN184 à Eragny sont d'ores et déjà inscrites au volet mobilités du CPER 2023-2027 adopté en décembre 2023 par la Région Ile-de-France. Une telle inscription au SDRIF-E relève d'une demande de l'Etat compétent sur la RN184.

Saisine du Département des Yvelines, en lien avec le Département du Val d'Oise, pour engager une étude permettant de préciser le dimensionnement, la fonction et le rôle d'une liaison interdépartementale entre la RD55 et la RD55a.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande formulée ne concerne pas le SDRIF-E et n'appelle pas de réponse de la Région. Il appartient effectivement à la communauté d'agglomération, si elle le souhaite, de saisir les Conseils Départementaux concernés pour faire valoir l'intérêt de cette liaison interdépartementale.

Prise en compte du statut particulier du quartier Grand Centre / Cœur d'agglomération en prescrivant, sur ce quartier particulier, la préservation et le développement des activités tertiaires

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E détermine des orientations régionales, il ne réglemente pas l'activité ou l'occupation à l'échelle des quartiers. Cette échelle relève des SCOT et des PLU.

Demande que les impacts sur le territoire de la CACP de l'ouverture du Canal Seine nord soient précisément étudiés. Les mesures d'évitement des impacts négatifs, puis de réductions et en dernier ressort de compensation devront être étudiées et mise en œuvre, préalablement à la mise en service du canal de manière à garantir la préservation des paysages, de la biodiversité et des usages récréatifs (île de loisirs) liés à l'Oise

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'étude des impacts du Canal Seine nord Europe ne relève pas du SDRIF-E.

Territorialisation des objectifs en termes d'accueil des populations les plus fragiles (SDF, migrants, gens du voyage) afin de créer les conditions d'un rééquilibrage entre les territoires de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> couronne

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ces objectifs et leur territorialisation ne relèvent pas du SDRIF-E mais du Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH).

Prévision que l'objectif de croissance du nombre de logements dans le cœur de l'agglomération, exigé par l'Etat et la Région (+ 17% à l'horizon 2040), puisse être apprécié commune par commune avec discernement, sachant que cet objectif est globalement compatible avec les objectifs de construction du programme local de l'habitat arrêté par la CACP

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La crise du logement et ses conséquences sociales et économiques (chapitre 3 du PAR) imposent d'accroître significativement le parc de logements et l'offre de logements abordables en Île-de-France pour accueillir chaque année 50 000 nouveaux Franciliens. Le projet de SDRIF-E fixe des objectifs d'accroissement en fonction de typologies de territoires (polarités, communes desservies par une gare, etc.) en vue d'articuler logement et cadres de vie (mixité fonctionnelle, desserte, proximité, etc.) dans une logique de sobriété foncière et de polycentrisme.

Le SDRIF-E s'impose dans un rapport de compatibilité qui vise à appliquer ses orientations réglementaires avec discernement au regard du contexte local.

Suppression du statut de « zone d'activités d'intérêt régional » attribué au secteur de Porte-Jaune/ Village d'Epluches du fait de la nature du projet de qualification urbaine engagé par la commune de Saint-Ouen-l'Aumône et la CACP

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région examinera la proposition de la communauté d'agglomération de déclassement de certains sites d'activité d'intérêt régional, en lien avec les activités qui y sont présentes et projetées, et avec les demandes formulées par les différents acteurs.

Différents acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100, relative aux sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés. De nombreuses collectivités et l'Etat ont par ailleurs demandé diverses modifications de la cartographie de ces sites : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de la communauté d'agglomération.

Proposition d'une planification cohérente du déploiement des lieux de production d'une énergie renouvelable et décarbonée (installations de méthanisation et de production d'Hydrogène « vert », implantation d'éoliennes et de panneaux solaires, ...) aux échelles régionales et locales de manière à favoriser la réalisation de ces projets stratégiques

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E soutient le développement d'une production énergétique locale en Île-de-France, qui met l'accent sur les énergies renouvelables et de récupération (ENR&R), vise à assurer la soutenabilité et la sécurité du système énergétique francilien en réduisant le recours aux énergies fossiles et à l'approvisionnement par les régions voisines et pays exportateurs de ressources énergétiques. Dans ce cadre, le SDRIF-E définit une enveloppe de capacités d'urbanisation mutualisées à l'échelle régionale, dédiée à la transition

environnementale, pouvant être mobilisée notamment pour les projets d'installations ENR&R ne pouvant trouver leur place dans l'espace urbain.

Les objectifs de production par typologies à l'horizon 2040, à l'échelle régionale, sont indiqués et présentés dans le projet d'aménagement régional (chapitre II.3).

En revanche, le SDRIF-E ne territorialise pas ces objectifs, compte-tenu des différentes démarches de spatialisation en cours impliquant les collectivités territoriales en association avec l'Etat (schéma éolien, définition de zones d'accélération de production d'énergies renouvelables, etc.).

Définition d'une stratégie foncière régionale déclinée pour chaque territoire, afin de d'anticiper l'épuisement des réserves foncières dédiées notamment au développement économique

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il appartient à chaque territoire de décliner au niveau local la stratégie du schéma directeur régional et les modalités de sa mise en œuvre opérationnelle. La réindustrialisation de la région Ile-de-France nécessitera en effet que chaque EPCI compétent en matière de développement économique, mette en place une stratégie en faveur de la mobilisation du foncier productif (connaissance, portage, densification, mutualisation, réversibilité).

Proposition d'un cadre de cohérence permettant de mieux articuler- les enjeux agricoles, alimentaires et environnementaux, créant ainsi le socle d'une coopération renouvelée entre la SAFER, la Région et les collectivités locales.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E définit le cadre foncier régional, intégrant les enjeux franciliens agricoles, alimentaires et environnementaux, avec lequel s'articulent les schémas et politiques sectoriels, qu'ils soient de niveau régional (pacte agricole, plan régional de l'élevage, plan régional alimentation, stratégie régionale pour la biodiversité) ou local (PAT).

Il appartient ensuite aux acteurs concernés de définir les modalités les plus pertinentes de mise en œuvre. Dans le cadre d'une convention 2022-2027 signée avec la Région et l'Etat, la SAFER travaille déjà avec les collectivités locales pour répondre aux enjeux fonciers régionaux. Cela passe notamment par la sensibilisation autour de la sobriété foncière et la protection des espaces agricoles, la mise en place d'outils de lutte contre le mitage à destination des communes ou encore l'accompagnement voire l'animation des projet agricoles territoriaux.

Demande d'association à la concertation engagée par Ile-de-France Mobilité (IDFM) sur la définition du réseau de BUS Express Régionaux.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande ne concerne pas le SDRIF-E mais se rapporte à un sujet d'exploitation du réseau de bus sous la compétence d'Ile-de-France Mobilités, elle n'appelle pas d'inscription d'infrastructures nouvelles au SDRIF-E.

La communauté d'agglomération est favorable aux orientations stratégiques retenues pour le SDRIF-E, mais doit être néanmoins assorti de demandes de modifications au niveau de la cartographie pour la bonne réalisation de projets, notamment communautaires et demande la prise en compte des modifications suivantes, pour permettre la réalisation de deux projets communautaires s'inscrivant dans les objectifs et orientations stratégiques du SDRIF-E, ainsi qu'un correctif de zonage :

Sur la commune d'Attainville : corriger les 3 cartes réglementaires du SDRIF-E pour faire apparaître en zone déjà urbanisée le secteur de la zone d'activité en cours de réaménagement, conformément à la note détaillée ci-annexée. Le site est actuellement classé au SDRIF-E en espace agricole à préserver alors qu'il s'agit d'un site anciennement urbanisé dont le bâti a été rasé en janvier 2021 et n'apparaît plus visible lors de la prise de vue aérienne ayant conduit à l'établissement des cartes du SDRIF.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Compte-tenu de la non-représentation sur la carte SDRIF-E des espaces de moins de 5 ha, il n'est pas possible de donner suite à la demande de figuration de la zone d'activité économique ciblée. En effet, l'espace actuellement urbanisé est de moins de 5 ha. Tous les espaces environnants étant agricoles, la carte du SDRIF-E met un aplats agricole sur ces parcelles. Les OR précisent néanmoins que la réalité du terrain prévaut sur la carte du SDRIF-E.

Il appartiendra à la ville d'Attainville, lors de la révision de son PLU, de justifier auprès des services de l'Etat de l'état des parcelles en 2021, par tous moyens à sa disposition.

Sur la commune de Saint-Brice-sous-Forêt : corriger les 3 cartes réglementaires du SDRIF-E pour permettre la réalisation de projets de production d'énergie renouvelable sur le site dit des « monts de Sarcelles » en le classant en espace urbanisé, conformément à la note détaillée ci-annexée. Le site est actuellement classé au SDRIF-E en espace agricole à préserver alors qu'il s'agit d'un site pollué et occupé à plusieurs reprises par une urbanisation précaire, ayant rendu l'espace incompatible avec une activité agricole depuis plusieurs années.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La carte du SDRIF-E représente ces terrains comme espaces agricoles, en cohérence avec leur catégorisation au MOS en 2021. La réalité du terrain prévalant sur la carte du SDRIF-E, la commune est libre d'utiliser d'autres sources d'information pour justifier d'un autre état de ces terrains en 2021.

Quoi qu'il en soit, la catégorisation de ces terrains comme espaces agricoles ne bloque pas le projet de production d'ENR porté par la collectivité. En effet, en application de la loi APER, le SDRIF-E y autorise les installations photovoltaïques agrivoltaïques, et, sur les parcelles qui ne sont plus cultivées, les installations non agrivoltaïques mais "compatibles avec les activités agricoles". Si elle retient cette deuxième possibilité, la collectivité devra, en application de la loi APER, préalablement faire inscrire les parcelles concernées sur l'arrêté préfectoral des parcelles agricoles incultes pouvant recevoir des installations photovoltaïques non agrivoltaïques.

Voir aussi ci-après la réponse très complète à une question similaire posée par la communauté de communes Sausseron Impressionnistes

Sur la commune de Soisy-sous-Montmorency : faire apparaître la ZAE des 2 Cèdres sur la carte de l'indépendance productive comme zone « Ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande de modification cartographique est acceptée.

Attainville ajout souhaité d'espaces supplémentaires à sanctuariser

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Un front vert sera rajouté sur ces espaces, ce qui produira la même protection que l'intégration des terres agricoles dans l'armature verte à sanctuariser.

Deuil-la-Barre : à titre principal demande la suppression de l'indication du tronçon central de l'avenue du Parisis et souhaite le rétablissement de la voie verte en tant que coulée douce sur la côte de Deuil. Ajustements souhaités de différents zonages sur les cartes

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

Il convient cependant de préciser que figure dans le SDRIF-E un principe de liaison pour la section Est du BIP qui traverserait trois communes : Groslay, Sarcelles et Garges-lès-Gonesse. Ce projet a été inscrit dans le SDRIF-E à la demande du Conseil départemental du Val-d'Oise.

Le projet de BIP Ouest qui concerne les communes de Soisy-sous-Montmorency, Montmorency et Deuil-la Barre n'est lui pas dans le SDRIF-E.

La Région prendra en compte les avis des PPA et ceux émis lors de l'enquête publique à ce sujet.

Domont : ajustements souhaités de différents zonages et notamment en lien avec l'extension de la Gendarmerie

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région étudiera les demandes d'ajustement des zonages qui relèvent de l'échelle cartographique du SDRIF-E.

Groslay : demande le maintien de la suppression du tronçon central du projet d'avenue du Parisis et s'oppose à la poursuite du tronçon Est. S'associe à la demande de Deuil-La Barre du rétablissement de la voie verte.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Voir la réponse à la demande similaire de la commune de Deuil-la-Barre.

Montmagny : ajustements souhaités des cartes, notamment au niveau du futur Ecoquartier sur la ZAC de la Plante des Champs.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande n'implique pas de modifications cartographiques : le projet urbain de la ZAC de la Plante des Champs sera en effet amené à urbaniser des espaces agricoles en 2021. Le SDRIF-E les représente ainsi ; il y a positionné une pastille d'urbanisation pour tenir compte du projet d'écoquartier.

Montmorency : demande la suppression de l'indication du tronçon central du projet d'avenue du Parisis et s'associe à la demande de la ville de Deuil-La Barre pour le rétablissement de la voie verte.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Voir la réponse à la demande similaire de la commune de Deuil-la-Barre.

Saint-Gratien : remarques diverses et suppression de la réouverture du cours d'eau entre le petit Lac et le stade dont la mise en œuvre n'est pas réalisable

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

Saint-Prix : correction d'une incohérence de classement d'une zone privée, marquée comme « espaces verts et de loisirs », et proposition de classement de deux parcs publics, oubliés sur les cartes.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La représentation en espace vert et de loisirs de la zone privée est une erreur et sera rectifiée.

Les deux parcs publics suggérés par la commune ne pourront figurer sur les cartes car leur superficie est d'environ 1 ha, or les espaces de moins de 5 ha ne sont pas représentés.

Soisy-sous-Montmorency : déplore la suppression de l'indication du tronçon de l'avenue du Parisis, et ajustements souhaités au niveau du parking du champ de courses à desanctuariser. Inquiétude vis-à-vis de la densification demandée par le SDRIF.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Pour l'avenue du Parisis, voir la réponse à la demande similaire de la commune de Deuil-la-Barre.

Pour le champ de courses, la zone classée en « espaces verts et de loisirs » sera réduite avec le retrait du parking.

La Communauté d'Agglomération Val Parisis donne un avis favorable au projet de SDRIF-E sous les réserves suivantes :

La CA Val Parisis demande à la Région Île-de-France que le ru de Liesse, sur lequel les collectivités portent un projet ambitieux de renaturation, et le ru de Montubois, contigu de la ZAE éponyme qui va être requalifiée, soient matérialisés sur la carte n°3 précitée

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

La CA Val Parisis demande à la Région Île-de-France que l'urbanisation du futur quartier dit « des Lilas » à La Frette-sur-Seine soit expressément autorisée par le futur SDRIF-E et que pour ce faire le périmètre de l'armature verte figurant sur les cartes « maîtriser le développement urbain » et « placer la nature au-cœur du développement régional » soit précisé

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région a pris note de l'importance du projet des Lilas pour le développement équilibré de la Frette-sur-Seine, contribuant au rattrapage SRU de la commune et prenant en compte les continuités écologiques en bord de Seine. Elle vérifiera que les dispositions du SDRIF-E rendent bien ce projet possible et procèdera si besoin aux ajustements nécessaires.

La CA Val Parisis demande que, par dérogation à l'OR 83, les règles de densité de l'habitat qui seront applicables dans le futur écoquartier de Taverny tiennent le plus grand compte des abords de celui-ci, constitués notamment d'un bois et de terres agricoles en voie de protection accentuée (ZAP)

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les règles de densité du SDRIF-E s'appliquent à l'ensemble du territoire régional, selon la typologie précisée. La nature des abords ne constitue pas une exception prévue par le SDRIF-E à ce stade.

La CA Val Parisis, rejoignant en cela la Communauté de communes de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts (CCV03F) demande que l'extension sur la commune de Méry-sur-Oise du parc d'activités économiques des Epineaux soit permise à hauteur minimale de 10 hectares

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'agglomération demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Méry-sur-Oise. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La CA Val Parisis demande que la réalisation d'un équipement sportif extérieur (terrain de football) soit autorisée sur le territoire de Frépillon, la seule commune membre qui en est aujourd'hui dépourvue, et ce grâce à une suffisante capacité d'extension non cartographiée, estimée à 2 hectares

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les demandes de capacités d'extension ont bien été notées. Il n'est cependant pas possible d'augmenter les capacités allouées aux différentes communes à hauteur des quantités demandées. En effet, les potentiels d'urbanisation non cartographiés résultent des OR 91, 92 et 94. Chaque potentiel est calculé en fonction des caractéristiques de chaque commune (polarité, entité territoriale, présence de gare) et de sa surface urbanisée en 2021.

En cas de SCoT ou de PLUi, les communes ont la possibilité de mutualiser au sein de l'intercommunalité les capacités d'urbanisation octroyées au titre des OR 92 et 94. Le SCoT (ou le PLUi) redistribue alors les capacités d'urbanisation aux communes où se trouvent les projets d'extension, en cohérence avec le parti pris intercommunal d'aménagement.

La CA Val Parisis demande que la Région Ile-de-France précise les règles relatives à l'effectivité de la future forêt de Maubuisson, et que, le cas échéant, elle veille scrupuleusement à ce que les règles de protection de ses lisières n'interdisent pas la réalisation de projets d'intérêt général, tant qu'elle n'est pas constituée

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 12, d'une part, prévoit que les unités d'espaces agricoles cohérentes et les espaces agricoles exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole sont à préserver, et d'autre part que les espaces agricoles sont inconstructibles sauf capacités d'urbanisation prévues par le SDRIF-E. Elle prévoit, en outre, que les « documents d'urbanisme identifient les espaces agricoles à protéger strictement de toute nouvelle urbanisation (...) ».

Ainsi, cette orientation réglementaire n'empêche pas une évolution éventuelle d'espaces agricoles vers des espaces forestiers (il ne s'agit pas d'urbanisation), dès lors qu'elle ne porte pas atteinte à des unités d'espaces agricoles cohérentes et fonctionnelles.

Les parcelles anciennement agricoles et destinées à être boisées dans le cadre de la création de la future forêt de Maubuisson répondent bien à ces caractéristiques.

Concernant l'OR 20 sur la protection des lisières, en vertu du guide "Questions-Réponses" élaboré pour aider à la mise en œuvre du SDRIF de 1994, dont est issue l'OR visée, les massifs boisés "sont constitués de bois de plus de 20 ans plantés ou spontanés, susceptibles d'exploitation". La protection d'une lisière de 50 m ne s'applique donc qu'aux parties de la forêt de Maubuisson qui répondent à ce critère. Pour autant, une attention particulière doit être apportée aux espaces de transition afin de favoriser le développement de la biodiversité d'une part, et de réduire le risque de feu de forêt d'autre part (OR 21).

Voir aussi la réponse à la question du Département du Val-d'Oise

La CA Val Parisis demande que la liaison par cars express répertoriée dans le projet de SDRIF-E, qui doit traverser le territoire de la CA Val Parisis depuis Cergy-Pontoise, ait comme destination la gare d'Ermont-Eaubonne, l'une des plus importantes du Val d'Oise, qui offre des correspondances avec trois réseaux ferroviaires (C, H et J)

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Il est donc trop tôt pour se positionner sur les demandes de la CA Val Parisis.

La CA Val Parisis demande que la région Ile-de-France plafonne à 15%, comme prévu dans l'avant-projet, et non à 17% comme envisagé dans le projet de SDRIF-E tel qu'arrêté en juillet dernier, l'objectif de progression à horizon 2040 du nombre de logements au-sein



des espaces déjà urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E, pour les communes disposant d'une polarité régionale en couronne d'agglomération ; il s'agit d'un objectif inatteignable et contraignant.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région note la demande de l'agglomération. Cependant, afin de respecter l'objectif de production de 70 000 logements, les objectifs dévolus aux polarités ont été revus à la hausse, et ce à la demande de l'Etat.

La Région ne saurait proposer un schéma qui soit manifestement en contradiction avec la loi. Cependant, le SDRIF-E s'impose dans un rapport de compatibilité aux documents d'urbanisme locaux, qui disposent d'une marge d'adaptation en fonction des situations locales.

*9-4-4 Communauté de Communes Carnelle Pays de France*

La communauté de Communes Carnelle Pays de France n'a pas répondu à la demande d'avis de la Région Ile de France sur le projet de SDRIF-E

La communauté de communes Haut Val d'Oise fait part d'un certain nombre d'observations sur le projet de SDRIF-E arrêté :

Page 125 concernant le Fret et la logistique : Un point est situé sur la commune de Persan qui semble désigner le port de Persan. Celui-ci est identifié comme un site bimodal route/fleuve. Toutefois, bien qu'existant ce dernier semble avoir un fonctionnement très limité et il serait intéressant de savoir de la part d'Haropa Port quel est son devenir. Cette situation nous préoccupe car ce site représente une enclave au regard de notre projet d'aménagement des berges de l'Oise.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[La demande nécessite un temps d'expertise.](#)

Page 144 « Propositions de localisations pour des pôles d'échanges multimodaux routiers » :

La Zone d'activités du Chemin Herbu semble identifiée comme un pôle à étudier dans un second temps, pour allier voiture individuelle, transports en commun et covoiturage.

Toutefois, cette zone a fait l'objet de nombreux aménagements et d'implantation d'activités économiques avec une programmation déjà bien avancée sur le foncier disponible et dont la réalisation doit être totalement finalisée en 2026.

La mention ((second temps » ne nous paraît pas adaptée et doit tenir compte des réalisations actuelles et programmées.

Je vous précise que cette zone dispose actuellement d'une aire de covoiturage depuis 2022.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Le SDRIF-E accorde dans son projet d'aménagement une priorité élevée au développement des lignes régionales de cars express. L'annexe 3 des orientations réglementaires précise que les consommations foncières liées aux stations multimodales desservies par ces lignes seront portées par l'enveloppe régionale foncière pour les mobilités. Elles n'impacteront pas les capacités d'urbanisation des territoires. Le projet de service de transport porté par Ile-de-France Mobilités est à l'étude. Il est donc trop tôt pour se positionner sur la proposition de pôle d'échange multimodal routier sur la ZA du Chemin Herbu à Persan.](#)

Page 47 (également mentionné pages 8 et 119 dans le document « Evaluation environnementale ») sur « les entités territoriales & polarités ».

La classification de plusieurs communes du Haut Val d'Oise n'est pas très compréhensible. Le document ne précise pas les seuils de population ou autres critères qui justifient les différentes classifications et demande donc à être éclairci pour les communes suivantes dites « villes moyennes » sur lesquelles nous nous interrogeons :

-Ronquerolles (894 habitants) : il s'agit pourtant d'une des trois plus petites communes de l'EPCI qui ne dispose pas de commerce, ni de services publics sur son territoire.

-Bernes-sur-Oise (2 768 habitants) et Bruyères-sur-Oise (4 402 habitants), qui certes avec une disparité de population, possèdent un volume d'activités mais qui sont totalement situées dans un environnement rural.

-Mours (1 663 habitants), bien qu'à proximité de la gare de Nointel-Mours et d'un axe routier important (A16), a un caractère bien rural, et ne dispose pas d'activités ou de commerce au même titre que la commune voisine de Nointel, classée « commune rurale ».

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Les définitions des différentes catégories de communes sont précisées dans le guide de lecture des orientations réglementaires. Pour les communes citées, il convient de rappeler que « les villes moyennes » \(...\) correspondent aux polarités urbaines régionales de plus de 10 000 habitants ne relevant pas de l'agglomération parisienne, et leurs communes](#)

agglomérées.” C’est donc la continuité du bâti qui rattache Ronquerolles à l’unité urbaine de Persan-Beaumont, de même pour Mours et Bernes-sur-Oise. Bruyères-sur-Oise, bien qu’appartenant à une unité urbaine monocommunale a été rattachée aux villes moyennes du fait de sa proximité avec l’unité urbaine de Persan-Beaumont et des dynamiques économiques la caractérisant. Cette classification vise notamment à dépasser une approche purement communale ne permettant pas de traiter efficacement les enjeux fonctionnels du territoire (mobilités, équipements et services, développement économique). Au sein de cette catégorie “ville moyenne” dans cette partie du Val d’Oise, seules Persan et Beaumont sont identifiées comme des polarités du fait de leur rôle structurant. Il n’est donc pas attendu de Ronquerolles, Bernes, Bruyères ou encore Mours le même rôle.

Suite à nos remarques sur l’avant-projet, des secteurs d’urbanisation préférentielle ont été ajustés :

Les points représentant le Chemin Herbu ont été déplacés comme demandé et représentent donc un potentiel de 35 ha par rapport au MOS 2021. En revanche, nous n’avons pas reçu de réponse sur la question de la prise en compte de la ZAE « Les Trente » située sur la commune de Champagne-sur-Oise concernant la capacité d’extension non cartographiée qui ne figure plus dans le projet définitif, alors que l’avant- projet mentionnait bien 2 ha d’extension jusqu’en 2040.

Les aménagements déjà réalisés sur cette zone dépassent ce potentiel (Enseignes commerciales : Bricocash, Promo fleur - Locaux affectés à de l’entrepôt et/ou à du tertiaire). Ces données doivent donc être intégrées dans la cartographie afin tenir compte du développement réel de la commune

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L’agglomération demande l’attribution d’une capacité d’urbanisation supplémentaire à Champagne-sur-Oise. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d’urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d’exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l’aune de l’ensemble des demandes relatives à l’ajout ou la suppression de capacités d’urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Sur le « Port de Bruyères », zone en gestion départementale, le potentiel d’urbanisation était fixé à 25 ha dans l’avant-projet ; il a été réduit à seulement 10 ha. Cette réduction très importante ne semble pas correspondre aux projets d’aménagements portés par le Conseil Départemental sur une zone multimodale en développement et mise en œuvre par Haropa Port. Ce point mérite donc des éclaircissements.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L’agglomération demande la transformation d’une pastille d’urbanisation de 10 ha en une pastille de 25 ha au Port de Bruyères-sur-Oise. D’autres acteurs ont porté des demandes différentes pour ce même site. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d’urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d’exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Dans le cadre de la consultation sur l'avant-projet, nous avons demandé une modification des flèches permettant d'identifier les fonctionnalités économiques des espaces agricoles/forestiers avec notamment les continuités de circulation des engins agricoles. Nous constatons malheureusement que celle-ci n'a pas été prise en compte et la sollicitons de nouveau.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les demandes des collectivités relatives aux liaisons agricoles sont en cours d'instruction par les services de la Région, en lien avec les acteurs de la profession agricole.

Il a été également constaté l'intégration de nouveaux éléments depuis l'avant-projet :

- « *Maintenir le site multimodal* » (sites ferroviaires ou fluviaux) :

2 points sont clairement identifiés : le Port de Bruyères et la gare de Persan-Beaumont.

Une difficulté demeure pour le 3ème point qui semble situé au niveau de la rue Jacques Touati à Persan et qui correspondrait au port de Persan (Haropa Port) comme évoqué précédemment.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande nécessite un temps d'expertise.

- « *Créer un site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site* » :

2 points sont identifiés avec des voies ferrées sur Persan et sur la Zone d'Activités du Chemin Pavé. La création d'un site multimodal semble difficile, notamment dans le secteur du Chemin Pavé, desservi uniquement par la route, malgré la proximité de la voie ferrée et de l'Oise.

Quels sont les éléments de programmation retenus pour cette future classification ?

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande nécessite un temps d'expertise.

Des connexions écologiques d'intérêt régional ont été ajoutées, correspondant à des Espaces Naturels Sensibles (ENS). Les deux premières connexions renvoient au « Marais de Bernes » et aux « Bords d'Oise à Mours ». La dernière connexion manque de précisions à cette échelle. Nous n'arrivons pas à déterminer s'il s'agit de « l'île des Aubins » à Bruyères-sur-Oise ou des « Grands jardins et bords d'Oise » à Noisy-sur-Oise ou des deux à la fois.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les connexions écologiques d'intérêt régional ne s'appuient pas sur les ENS mais sur les croisements de trames, identifiées notamment au SRCE.

L'OR 5 permet aux documents locaux de préciser la traduction fine dans le territoire de ces connexions, le SDRIF-E restant un document d'échelle régionale. Les ENS y contribuent bien sûr fortement et leur maintien ou leur renforcement est souhaitable.

Dans le cas présent, les cartes du SDRIF-E identifient ces connexions d'intérêt régional :

- à l'ouest de l'île des Aubins (croisement de continuités arborée, calcicole et humide)
- à Asnières-sur-Oise (croisement de continuités arborée, herbacée, calcicole et humide)

La communauté de communes Sausseron Impressionnistes donne un avis avec réserves sur le projet de SDRIF-E

Réserves :

Nouvelle charte PNR (non classée au Schéma de cohérence territoriale - SCoT) : transfert d'une ville à l'autre de la surface urbanisable autorisée. Certaines villes de la Communauté de Communes Sausseron Impressionnistes n'ont aucun besoin d'urbanisation. Nous souhaiterions pouvoir transférer d'une ville à l'autre la surface urbanisable autorisée.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Au regard de l'OR 87, les capacités d'urbanisation non cartographiées ne peuvent être mutualisées que dans le cadre de documents d'urbanisme intercommunaux tels qu'un SCoT ou un PLU intercommunal. La charte de parc naturel régional est également mentionnée dès lors qu'elle tient lieu de SCoT au sens de l'article L.144-1 du code de l'urbanisme.

Le SDRIF-E n'étant pas opposable aux chartes de PNR, hors cas précis sus-évoqué, il n'est pas habilité à définir d'orientations visant la mutualisation de capacités d'urbanisation par ces chartes (ou toute autre orientation sur un autre sujet).

La Communauté a un projet de parc photovoltaïque de 8,8 ha limitrophe à la zone artisanale d'Ennery (10 ha attribués), sur une prairie qui lui appartient et qui n'est pas cultivée ni exploitée (depuis plus de 10 ans). Cette surface de 8,8 ha pourrait intégrer la surface régionale d'énergie renouvelable et nous permettrait de conserver intégralement les 10ha autorisés pour le développement économie à Ennery.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 55 prévoit que « *Les installations photovoltaïques sont développées prioritairement dans les espaces bâtis ou artificialisés (toitures, parcs de stationnement, friches urbaines) et les délaissés routiers. Les installations photovoltaïques au sol sont conditionnées dans les espaces agricoles (OR 13), et dans les espaces naturels (OR 18). Ces conditions concernent aussi les espaces ayant fait l'objet d'une prescription de remise en état à vocation agricole, forestière ou écologique* ».

Dès lors, s'ils sont à privilégier dans les espaces artificialisés, les projets photovoltaïques font néanmoins partie des exceptions pouvant être autorisées au sein des espaces agricoles, à certaines conditions.

Parmi ces exceptions peuvent être admises :

- les installations agrivoltaïques au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie et de l'article L.111-27 du code de l'urbanisme, qui relèvent des constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole (exception a) ;
- à titre exceptionnel, lorsqu'elles ne peuvent être accueillies dans les espaces urbanisés et qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'activité agricole, les autres installations photovoltaïques autorisées dans les surfaces identifiées par le document-cadre mentionné aux articles L.111-29 et L.111-30 du code de l'urbanisme. Ce dernier cas de figure vise les terres incultes ou non exploitées depuis un certain nombre d'années, cette durée devant être précisée dans un arrêté à paraître.

L'OR 13 précise, dans son dernier paragraphe, que les exceptions autorisées sont réalisées dans le respect des capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E, « *dès lors que les projets visés consomment ou artificialisent des espaces agricoles, au sens de la législation en vigueur* ».

Les installations agrivoltaïques et les autres installations photovoltaïques compatibles avec les activités agricoles sont considérées comme :

- ne consommant pas d'espaces naturels, agricoles et forestiers dès lors qu'elles respectent les conditions définies par l'article 194 III 6° de la loi « Climat et résilience » et son décret d'application du 29 décembre 2023 (période 2021-2031)

- n'artificialisant pas les sols, dès lors qu'elles respectent les conditions définies par le décret du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols, renvoyant aux conditions du décret du 29 décembre 2023 précité (période post 2031).  
Le projet pourra donc être autorisé dans un espace agricole (exploité ou non), dans le respect de l'OR 13, et ne pas impacter les capacités d'urbanisation propres à Ennery à condition de respecter les loi et décrets en vigueur rappelés ci-dessus.

La communauté de communes joint des notes détaillées des communes de L'Isle-Adam, Parmain, Méry-sur-Oise et Presles.

Commune de Méry sur Oise :  
2023.

En l'état, l'application du SDRIF-E va en effet compromettre l'ensemble du projet municipal progressivement tissé depuis 2014 autour :

De la réalisation d'une offre nouvelle en logements sociaux de qualité répartis sur l'ensemble de la Ville au bénéfice de parcours résidentiels pour tous les âges de la vie. Le SDRIF-E va bloquer la sortie opérationnelle d'environ 150 nouveaux logements sociaux situés sur 3 secteurs identifiés au Plan Local d'Urbanisme (PLU) en opérations d'ensemble ainsi qu'en zones urbaines/à urbaniser. A ce jour, avec 19,3 % de logements sociaux, il reste 210 logements sociaux manquants sur la Ville pour se conformer au seuil de 25 % liés aux lois SRU et Duflot.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande des capacités d'urbanisation supplémentaires pour la commune de Méry-sur-Oise, en raison notamment des obligations de construction de logements sociaux, mais aussi pour 2 parcs d'activités, des équipements publics et d'autres opérations résidentielles.

Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Par ailleurs, le SDRIF-E arrêté a porté une attention particulière à la question de la prise en compte des besoins des communes en rattrapage SRU afin de leur permettre d'atteindre leurs objectifs. Un travail est en cours avec les services de l'Etat, et sur la base des remarques des avis formulées par les PPA ou lors de l'enquête publique, afin de bien vérifier qu'il ne manque pas des capacités d'extension pour certains territoires.

La demande de la collectivité sera donc prise en compte au regard des différentes données remontées.

De la mise en œuvre d'un nouveau souffle économique à travers un affermissement des parcs d'activités existants/à venir aux abords de l'actuelle Francilienne (RN184), car en matière de développement économique, l'extension en cours du parc d'activité des Bosquets, et le développement à terme du site de La Vauvalaise dans le prolongement du parc d'activité des Epineaux situé à Frépillon, sont remis en cause par le SDRIF-E.

Le projet de parc d'activité de La Vauvalaise, correspond dès l'origine des études réalisées par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP), à la seconde phase d'un parc d'activité rendu possible avec le SDRIF de 2013.

C'est d'ailleurs à ce titre que la Ville, associée à la Communauté de Communes de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts (CCV03F) avec laquelle ce dossier est conjointement élaboré, a engagé la maîtrise foncière de 2,6 ha des 16 ha du périmètre d'aménagement de La Vauvalaise, et que la révision générale du PLU prescrite par la Ville durant l'été 2021 envisage une opération d'ensemble sur ce site.



Secteur	PLU	Au MOS 2021 espace considéré naturel, agricole, forestier
Parc d'activité Les Bosquets	3,5 ha en zone urbaine	3,5 ha

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir la réponse ci-dessus](#)

Le troisième aspect bloquant est celui dédié aux équipements publics, en particulier sportifs. Sur un terrain municipal situé aux abords de l'actuel stade Jean Brestel, là également, l'application du SDRIF-E constitue une impossibilité à réaliser un projet de second gymnase pourtant nécessaire pour faire face aux nouvelles populations que la Ville accueille.

Secteur	PLU	Au MOS 2021 espace considéré naturel, agricole, forestier
Espace Jean Brestel	1 ha en zone urbaine	1 ha

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir les réponses précédentes](#)

Voilà pourquoi, afin de permettre la réalisation de l'ensemble des projets figurant dans les tableaux ci-avant, la Ville sollicite du Conseil Régional d'Ile-de-France la mise en œuvre d'un secteur d'urbanisation préférentielle, via une pastille semi-pleine de 10 ha, à localiser en partie Ouest de la Ville, là où se localisent les 2 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) Cimetière aux Anglais et La Justice dédiées au logement, ainsi que l'extension en cours du parc d'activité des Bosquets.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir les réponses précédentes](#)

**Commune de Parmain**

La parcelle AN 52 située au 34 rue du Maréchal Joffre dans l'OAP Centre du quartier de Jouy le Comte, d'une surface de 9 428 m<sup>2</sup>, dont 3 230 m<sup>2</sup> déjà en zone U doit impérativement être prise en compte dans le nouveau schéma du SDRIFe afin de permettre à la ville la réalisation d'un programme de 25 logements sociaux.

L'intégration de ce programme dans l'OAP a été validé en commission PLU mais également auprès des services de l'État/Région lors des réunions PPA dont la dernière a eu lieu le 28 avril dernier. Tout comme les autres OAP, ce programme est indispensable pour la réalisation de logements collectifs afin de répondre aux engagements pris dans le contrat de mixité sociale.

Cette surface est nécessaire et à prendre en compte dans le projet du SDRIFe.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[La communauté de communes demande des capacités d'urbanisation supplémentaires pour la commune à Parmain, en raison notamment des obligations de construction de logements sociaux.](#)

[Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.](#)

[Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :](#)

- [la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,](#)
- [la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.](#)

[Par ailleurs, le SDRIF-E arrêté a porté une attention particulière à la question de la prise en](#)

compte des besoins des communes en rattrapage SRU afin de leur permettre d'atteindre leurs objectifs. Un travail est en cours avec les services de l'Etat, et sur la base des remarques des avis formulées par les PPA ou lors de l'enquête publique, afin de bien vérifier qu'il ne manque pas des capacités d'extension pour certains territoires.

La demande de la collectivité sera donc prise en compte au regard des différentes données remontées.

Par ailleurs, la mise en place d'une polarité urbaine sur l'Isle-Adam/Parmain comme le suggèrent les services de l'Etat permettrait de favoriser la mise en place de certains programmes afin de répondre aux objectifs à horizon 2040.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante.

Il sera tenu compte :

- des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- de la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

#### **Commune de Presles :**

Projet de pastille à urbaniser

ZONE CIBLEE

Superficie 16 511 m2 Projet 11 Lots

Terrain plat situé sur le plateau, dans la continuité des habitations, cerné des rues Adalbert Baut et des Coutumes, géographiquement intégré dans le périmètre de la commune.

La ville ne dispose plus, ou peu, de terrains à bâtir, les « dents creuses » étant quasiment toutes construites suite aux divisions de terrain.

- La partie centrale de la ville, au creux de la vallée, accueille le lit du Rû de Presles et est inondable.
- Les zones Nord et Sud sont adjacentes à 2 Espaces Naturels Sensibles (ENR)
- Les espaces Est et Ouest sont bordés de forêts (de l'Isle-Adam et Carnelle) et de plateaux agricoles.

La commune souhaite conserver son aspect naturel et protégé. D'autre part, sa configuration (coteaux et ravines sèches) empêche un développement massif d'habitations. Ce projet, respectueux de notre environnement, serait l'un des 3 derniers possibles à aménager.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E n'empêche en rien du projet évoqué. La demande est déjà satisfaite.

## 10 – Avis des Parcs naturels régionaux (PNR)

### 10-1 – Avis du Parc Naturel Régional du Gâtinais

Le Parc constate la prise en compte de la demande de mutualisation des potentiels d'urbanisation non cartographiés à l'échelle d'une Charte de PNR valant SCOT.

Cependant, il estime que cette condition juridique ne permettra pas, hélas au PNR du Gâtinais français d'exercer cette possibilité, et il attire l'attention sur les réserves suivantes :

**Concevoir les nouvelles zones d'activités économiques (ZAE) dans un cadre intercommunal** uniquement, en continuité de représenter l'ensemble du réseau hydrographique, notamment sur le bassin versant de l'Ecole et de la Mare-aux-Evées.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Au regard de l'OR 87, les capacités d'urbanisation non cartographiées ne peuvent être mutualisées que dans le cadre de documents d'urbanisme intercommunaux tels qu'un SCoT ou un PLU intercommunal. La charte de parc naturel régional est également mentionnée dès lors qu'elle tient lieu de SCoT au sens de l'article L.144-1 du code de l'urbanisme.

Le SDRIF-E n'étant pas opposable aux chartes de PNR, hors cas précis sus-évoqué, il n'est pas habilité à définir d'orientations visant la mutualisation de capacités d'urbanisation (ou toute autre orientation sur un autre sujet) dans le cadre de ces documents.

Concernant la représentation de l'ensemble du réseau hydrographique du bassin versant de l'Ecole et de la Mare aux Evées, une vérification des cours d'eau représentés sera effectuée. Toutefois, il est à garder en tête que seuls les cours d'eau permanents sont représentés au SDRIF-E, et que les cours d'eau intermittents ne seront pas ajoutés.

**Retirer la demi-pastille identifiant un secteur d'urbanisation préférentielle** localisé sur l'entrée de ville de la Commune de Saint-Fargeau-Ponthierry, en cohérence avec la trajectoire d'atteinte du zéro artificialisation nette (ZAN) proposée dans le projet de charte 2026-2041. Le retrait de cette demi-pastille correspond au projet communal et il permettra de préserver l'entrée de ville de Saint-Fargeau-Ponthierry et l'entrée du Parc, d'une pression commerciale très forte.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande est déjà satisfaite : le SDRIF-E arrêté ne positionne aucune pastille à Saint-Fargeau-Ponthierry.

10-2 – Avis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse

Non communiqué

**Avis et commentaires du Conseil Régional par courrier du 18 décembre 2023**

Compte-tenu que votre avis requis ne m'est pas parvenu dans le délai imparti, il est réputé favorable, en application de l'article R.333-15 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R.123-8 de ce même code, le présent courrier et celui que je vous ai adressé le 5 septembre seront joints au dossier d'enquête publique.

Vous pourrez bien sûr profiter de l'enquête publique prévue du 1<sup>e</sup> février au 18 mars 2024 pour exprimer, si vous le souhaitez, des observations complémentaires sur le SDRIFE

Le Parc rappelle que sa Charte approuvée par décret du 18 janvier 2021 porte renouvellement de classement du PNR Oise Pays-de-France (régions Hauts-de-France et Île-de-France) jusqu'en 2036.

Il a constaté des points à faire évoluer afin de mieux assurer au SDRIF-E, le partage avec la Charte du « *modèle de développement qui privilégie l'intensification urbaine à l'extension, qui met en valeur les paysages et les patrimoines bâtis et qui renforce la préservation des espaces ouverts en réduisant les potentiels d'extension et en réduisant les effets de fragmentation nuisibles à leur fonctionnement.* » (Page 8 de l'Évaluation environnementale stratégique).

Ses demandes de modifications, transmises en ANNEXES sous forme graphique commentée par commune ou groupe de communes, sont de 4 ordres ;

Localiser des **fronts verts (OR7)** supplémentaires en limite de certains espaces ouverts susceptibles d'être soumis à une pression de l'urbanisation. Ces lignes avec épaisseur visent à fixer une limite à l'urbanisation, en structurant l'espace urbain afin de préserver les unités agricoles, boisées ou naturelles et valoriser les paysages (Carte 3). Ces fronts verts que nous vous demandons d'ajouter se situent en limite d'un ou plusieurs corridors inter forestiers inscrits au plan de référence de la Charte du PNR.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E pourra reprendre les principales demandes d'ajouts de fronts verts dans le périmètre du parc. Le SDRIF-E n'a cependant pas vocation à tous les reprendre. Il convient aux documents locaux, chartre de PNR ou PLU, de compléter le SDRIF-E par des protections locales.

Localiser de manière plus adaptée certaines **connexions écologiques (OR5)** qui ont été positionnées sur la Carte 3, et positionner d'autres connexions écologiques avérées qui assurent le lien, sur le territoire du Parc, entre les différentes composantes de la trame verte et bleue. Les connexions écologiques demandées correspondent selon les sites à des sous-trames arborées, humides ou herbacées mais aussi calcicoles.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E pourra reprendre certaines demandes d'ajouts de connexions écologiques dans le périmètre du parc, au regard de leur cohérence avec les continuités écologiques figurant au SRCE actuel, ou projetées dans le futur SRCE révisé. Le SDRIF-E n'a cependant pas vocation à toutes les reprendre. Il convient aux documents locaux, chartre de PNR ou PLU, de compléter le SDRIF-E par des protections locales.

Reprendre les **enveloppes urbaines** qui ont été déterminées dans la Charte afin de passer certains secteurs urbains en espaces naturels et inversement dans un objectif de préservation de la trame verte et bleue (Carte 3).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E n'intègre pas la notion d'enveloppe urbaine, mais celle d'occupation effective des sols, conformément aux exigences de suivi de la consommation d'espace, puis de l'artificialisation. Cette question est par ailleurs traitée de façon homogène à l'échelle de la région. A ces principes il faut rajouter, comme précisé dans le guide de lecture des Orientations Réglementaires, que "(l)es cartes, à l'échelle du 1/150 000, couvrent la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2021. Les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares ont été en général englobés dans les espaces environnants. La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique." Par conséquent, des différences

entre la représentation cartographique et la réalité peuvent exister du fait de l'échelle de représentation, de la simplification des contours, de la non-représentation des espaces de moins de 5 hectares, ou encore d'erreurs du MOS. En tout état de cause, ce sont les règles relatives à l'occupation effective de l'espace dans la réalité qui s'imposent.

Bien veiller à prolonger ou bien créer certains **franchissements d'infrastructure linéaire (OR6)** indispensables aux déplacements de la grande faune qui subit la fragmentation des espaces ouverts (Carte 3).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les demandes de compléments de franchissement d'infrastructure linéaire proposées par le parc seront examinées par la Région au regard du caractère effectivement bloquant pour la faune des infrastructures concernées.

Deux demandes de fronts verts et connexion écologique sur trois communes hors Parc (Marly-la-Ville, Saint-Witz et Vémars) sont importantes pour réduire leur vulnérabilité face à la pression urbaine et faciliter la circulation et l'accomplissement de tout ou partie du cycle de vie de la faune et de la flore en lien avec la préservation de l'armature verte sur le territoire du Parc.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Ces demandes hors parc ne semblent pas devoir être reprises. Ces communes ne sont pas soumises à la charte du parc et n'ont pas porté de demandes similaires.

La Commission « Urbanisme et Avis du Parc » a salué la convergence du projet de SDRIFE avec le projet de Charte « horizon 2040 », et elle a noté la prise en compte de certaines de ses demandes formulées en début d'année.

Elle attire l'attention sur quelques points particuliers qui nécessiteraient des modifications supplémentaires mais qui ne remettent pas en cause la valeur du projet arrêté par le Conseil Régional du 12 juillet.

Le Parc, sur décision du Président, après avis de la Commission « Urbanisme et Avis du Parc » :

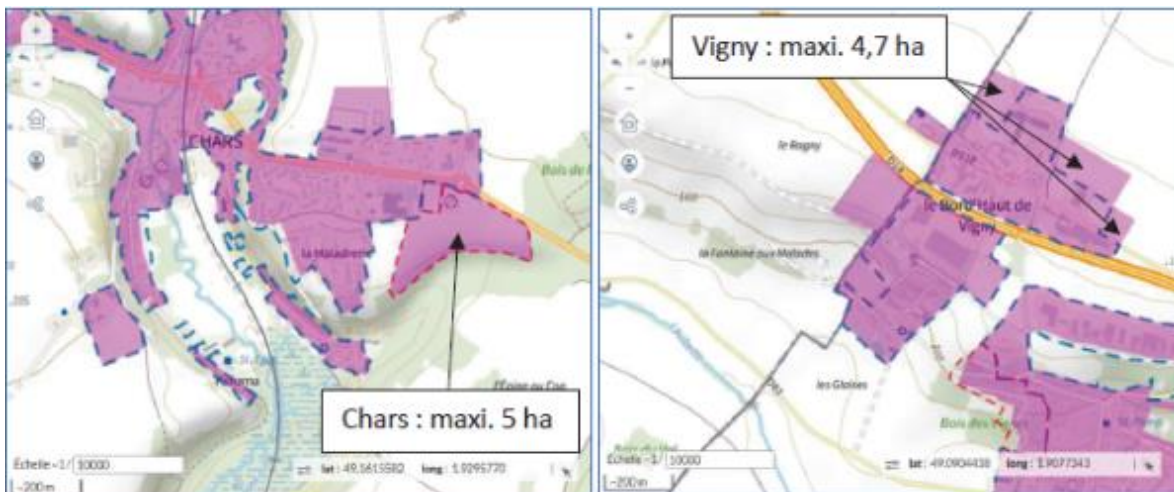
**Salue** le retrait du projet de liaison routière de transit entre la RD 190 et la RD 28, et recommande de renommer la portion restante au projet de SDRIF-E « *liaison A13 - RD 190* »

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les sujets de dénomination d'axes routiers ne constituent pas des sujets relevant du périmètre, ni de l'objet du SDRIF-E.

**Demande**, en accord avec les communes concernées et la Communauté de communes Vexin-Centre, l'ajout de « demi-pastilles » d'urbanisation à Vigny et Chars afin d'assurer la cohérence avec le projet de Charte du Parc en ce qui concerne les secteurs prioritaires à vocation de développement économique, en précisant que l'urbanisation effective de ces secteurs ne pourra en aucun cas atteindre le potentiel maximal unitaire de 10 ha :

- Le potentiel réel d'extension à Chars sera limité à 5 ha par la « zone blanche » délimitée au Plan du Parc (représentée et mauve sur le plan ci-dessous) et le massif boisé de plus de 100 ha attenant, et ne pourra être mobilisé au sens de la Charte que pour la relocalisation des « Moulins de Chars » ;
- Le potentiel réel d'extension à Vigny sera limité à 4,7 ha par la « zone blanche » délimitée au Plan du Parc (représentée et mauve sur le plan ci-dessous) et uniquement à vocation économique.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande**

Le PNR sollicite l'attribution de 2 demi-pastilles de 10 ha à Chars et Vigny. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité,

de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

**Attire l'attention** de la Région sur le fait que certaines données cartographiques sont de nature à inquiéter les collectivités concernées au regard de leur traduction dans les documents d'urbanisme locaux, et elles sont susceptibles de nuire à la crédibilité de l'ensemble du SDRIF-E, notamment :

- La représentation récemment ajoutée « *Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional* » (OR 5) est difficile à comprendre car d'après le texte, ce figuré correspond à des situations où les continuités écologiques « *sont fragilisées en certaines parties du territoire régional, par l'urbanisation ou le mitage des espaces* ». Dans le Vexin français, ces figurés sont en pleine campagne, là où il n'y a ni fragilité, ni pression, ni risque, ni même enjeu particulier. Il est donc problématique de les maintenir, aussi bien en termes de crédibilité du document, que de mise en œuvre par les collectivités locales (comment démontrer la compatibilité d'un document d'urbanisme local avec une disposition du SDRIF-E qui n'a pas de réalité sur le terrain ?), et pourrait générer un risque de contentieux ;

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'orientation réglementaire précise que seules certaines connexions écologiques sont fragilisées. Pour autant, la préservation de celles qui sont pleinement fonctionnelles reste un enjeu majeur afin d'éviter leur fragilisation. Le maintien des connexions sur la carte n'est susceptible de générer un risque contentieux que si la collectivité souhaite autoriser de l'urbanisation au sein des secteurs concernés, alors que ceux-ci sont, par définition, à protéger. Les connexions écologiques correspondent en grande partie à des points de connexions multi-trames du SRCE en vigueur, qu'il convient dans tous les cas de protéger dans le document d'urbanisme. Le SDRIF-E y apporte une protection foncière plus importante en cohérence avec le SRCE. Un tableau en annexe précise la nature des sous-trames écologiques à protéger localement.

Le figuré bleu « Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau » de l'OR 23 ne correspond pas sur le terrain à des cours d'eau busés ou même artificialisés, ce qui est donc difficilement compréhensible pour les communes concernées ; Paradoxalement le seul secteur où l'OR 23 serait pertinente dans le Vexin et ses abords, est la confluence Aubette-Montcient-Seine qui est en milieu urbain, effectivement busée, et à renaturer, et qui pourtant n'est pas cartographiée au titre de l'OR 23.

Sur ce dernier point **le Parc demande** que la représentation relative à l'OR 23 soit ajoutée à la carte n°3 du SDRIF-E conformément au schéma ci-dessous.





### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

**Réitère** ses demandes concernant le renforcement de liaisons ou continuités écologiques (OR4) par l'ajout de représentations qui seraient très utiles lors des révisions des documents d'urbanisme

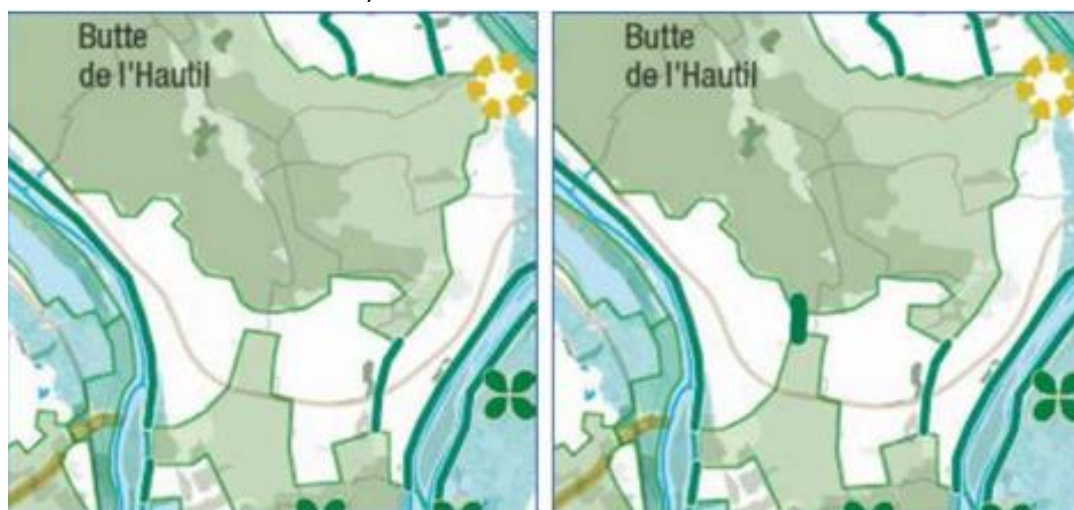
#### **Confluence Sausseron-Oise**



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est favorable à l'ajout de cette liaison, cohérente avec l'objectif porté par le SDRIF-E de préservation de la biodiversité, et portée par un acteur connaissant bien le territoire.

**Liaison Hautil-Boucle de Chanteloup** (hors Parc mais nécessaire à l'équilibre biologique et à la résilience du massif de l'Hautil)



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est favorable à l'ajout de cette liaison entre les deux secteurs protégés par l'armature verte à sanctuariser (Hautil-Boucle de Chanteloup). Cette nouvelle liaison soutiendra la continuité écologique inscrite au SRCE, qui est parallèle et qui passe un peu plus à l'Est.

**Réitère** ses demandes concernant l'ajustement de certains « fronts urbains » :

Entre Freneuse et Rolleboise de façon à contenir le mitage existant et appuyer davantage « le front urbain » sur la limite de l'unité paysagère.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande**

Prolonger le front vert en le positionnant comme demandé permettra de mieux protéger le réservoir de biodiversité présent au sud et d'assurer une continuité écologique est-ouest. Cette demande formulée par le PNR n'est pas contradictoire avec le PLU de Freneuse : la Région prévoit donc d'y donner une suite favorable.

A Champagne-sur-Oise, un front urbain a été ajouté côté A16 alors que l'enjeu est côté urbanisation



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le front vert déjà inscrit au SDRIF-E vise à cantonner l'extension urbaine de la commune de Persan à l'ouest de l'A16 : il sera repositionné sur l'A16, pour une meilleure lisibilité de la carte.

Le nouveau front vert proposé par le PNR permettra de préserver la mince bande de parcelles agricoles existant entre le bourg de Champagne-sur-Oise et l'A16. Ces parcelles constituant une continuité agricole nord-sud, il paraît pertinent de leur assurer une protection particulière. La Région rajoutera donc le front vert demandé, qui n'entre pas en contradiction avec le PLU de la commune de Champagne-sur-Oise.

A noter également sur ce secteur que la pastille d'urbanisation sur la carte n°1 est positionnée sur l'A16, ce qui est difficilement compréhensible, et gagnerait à être clairement et entièrement positionnée à l'est de l'autoroute (et donc hors du Parc) :



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La carte du SDRIF-E positionne les pastilles selon un carroyage systématique couvrant toute la région, établi selon une maille carrée de 500 mètres par 500 mètres. Cela ne correspond donc pas exactement à l'emplacement des projets, mais le rapport de compatibilité existant entre le SDRIF-E et les documents d'urbanisme locaux permet à ces derniers de positionner les zones AU en cohérence avec ces projets connus. Cette possibilité sera explicitée dans le guide d'application du SDRIF-E.

A Persan, les pastilles sont positionnées pour prendre acte du projet coup-parti de ZAC du Chemin Herbu, qui se réalise en extension urbaine. Ce projet se déploie en totalité sur la commune de Persan, à l'est de l'A16, en dehors du périmètre du parc.

**Propose** la participation du Parc à l'élaboration du guide de mise en œuvre du SDRIF-E afin de mettre à disposition de la Région son expérience de terrain et ses retours d'expérience dans la mise en œuvre des SDRIF de générations précédentes dans les documents et politiques locales.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La proposition du Parc est très intéressante et répond à la volonté de la Région de travailler avec les acteurs locaux pour les accompagner dans la mise en œuvre du SDRIF-E.

Le Parc souhaite que soient prises en compte les trois observations suivantes :

**Faire figurer les périmètres des Parc naturels régionaux** et le périmètre du projet de PNR Brie des Deux Morins sur l'ensemble des cartes du SDRIF-E. Un périmètre de Parc naturel n'est pas une limite administrative mais l'identification d'un enjeux territorial majeur en matière de protection des patrimoines naturel et culturel qui appelle des mesures de protections spécifiques.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E s'adresse aux documents d'urbanisme locaux, dont les périmètres peuvent évoluer. Le projet d'aménagement régional et sa traduction réglementaire tiennent compte des dynamiques de projet locales mais sont porteurs d'une vision de plus grande échelle qui dépassent les approches plus "institutionnelles". Les PNR sont essentiels compte tenu notamment de leurs capacités à fédérer les collectivités et seront de ce fait des leviers majeurs pour la mise en œuvre du SDRIF-E. Ils sont d'ailleurs compris dans la vignette de la carte "Placer la nature au cœur du projet régional", au sein des encadrés signalés en tant que grands projets nature.

L'EES du projet de SDRIF-E rappelle d'ailleurs la nécessaire cohérence entre schéma régional et les chartes de PNR, malgré l'absence de liens juridiques.

Si les périmètres des parcs n'ont pas vocation à être reportés sur les cartes réglementaires du SDRIF-E, élaborées en fonction des typologies urbaines et de l'occupation du sol observée sur la base du MOS 2021, une carte les représentant pourra être ajoutée au PAR ou à l'appui des développements déjà présents dans l'EES (à l'instar de la carte des documents d'urbanisme locaux).

**Supprimer l'usage de l'impératif** dans la rédaction des orientations réglementaires consacrées à la définition des extensions d'urbanisation et de la densification. L'usage de l'impératif laisse entendre que les orientations réglementaires fixent des objectifs à atteindre alors qu'elles définissent seulement des maxima à ne pas dépasser.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E est composé de plusieurs volets. Celui opposable est constitué des orientations réglementaires et de trois cartes réglementaires.

Le guide de lecture figurant en préambule de ces orientations réglementaires rappelle que le SDRIF-E est opposable, notamment aux documents d'urbanisme, dans un rapport de compatibilité : Pour être compatibles, les documents ou décisions concernés doivent « permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application » desdits documents ou décisions et « ne pas compromettre la réalisation des objectifs et les options retenus pour une phase ultérieure ». Ce rapport de compatibilité « doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF » (avis CE n°349324 du 5 mars 1991). Des marges de manœuvre sont donc possibles tant que le document local d'urbanisme respecte les grands objectifs et orientations du SDRIF-E.

**Modifier la légende de la Carte 3 « Placer la nature au cœur du développement régional »** : la légende de fond de plan utilisée pour identifier l'usage des sols classés en « espace de bois forêts et autres espaces naturels » l'ensemble des coteaux des vallées des Grand et Petit Morin, conduit à un classement incompatible avec le développement de la filière viticole,

par nature agricole. La légende pourrait être modifiée en « *mosaïques de milieux agricoles, naturels et forestier à préserver* »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme précisé dans le guide de lecture des Orientations Réglementaires, "(l)es cartes, à l'échelle du 1/150 000, couvrent la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2021. Les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares ont été en général englobés dans les espaces environnants. La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique.". Des différences entre la représentation cartographique et la réalité peuvent exister du fait de l'échelle de représentation, de la simplification des contours, de la non-représentation des espaces de moins de 5 hectares, ou encore d'erreurs du MOS. En tout état de cause, ce sont les règles relatives à l'occupation effective de l'espace dans la réalité qui s'imposent.

Il ne paraît pas opportun de créer une nouvelle classe d'occupation des sols pour les besoins des vallées des Grand et Petit Morin : si des espaces agricoles ne sont pas repérés comme tels par le MOS simplifié sur la cartographie du SDRIF-E, ce sont tout de même bien les orientations réglementaires relatives aux espaces agricoles qui s'appliquent sur ces espaces. En revanche, le déboisement d'espaces boisés ou naturels pour les besoins du développement viticole de la Vallée relève du code forestier.

## 11 – Avis des EPT membres de la CTAP

Nota : La Région a sollicité l'avis des Personnes Publiques Associées par courriers en date du 5 septembre 2023. Elle a toutefois souligné que ni les établissements publics territoriaux ni les villes n'étaient juridiquement Personnes Publiques Associées référentes pour l'élaboration du SDRIF- E. La Métropole du Grand Paris serait ainsi l'intercommunalité juridiquement associée à l'élaboration du SDRIF-E. Le Président de la Métropole a indiqué ne pas avoir prévu de procédure de synthèse des avis des EPT. Les EPT sont sollicités pour avis sur le projet de SDRIF-E en tant que membre de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP).

Au regard de cette difficulté, ampliation de la délibération du Conseil de territoire sera transmise au Président de la Métropole du Grand Paris, ainsi qu'aux présidents des Conseils départementaux et aux Préfets de ces départements, à qui nous demanderons de porter nos demandes.

### 11-1 – Avis EPT Boucle Nord de Seine

Observations émises par le conseil de territoire.

#### **La prise en compte du risque d'inondation**

La prise en compte des risques d'inondation dans le projet de SDRIF-E est considérablement modifiée et susceptible de remettre en cause les projets des villes du territoire.

- L'augmentation significative du secteur pouvant présenter des risques d'inondation par débordement identifié sur les cartes impacte une grande partie de l'intérieur de la Boucle de la Seine et de la ville de Clichy-la-Garenne et est de nature à entraver les projets.
- L'orientation 31 précise ainsi les évolutions à apporter aux documents d'urbanisme dans ce périmètre élargi. Ainsi les documents de planification « *encadrent les aménagements et opérations de renouvellement urbain afin qu'ils participent à la réduction de la vulnérabilité des tissus existants, favorisent les modèles de construction résilients (ex : surélévation des bâtiments, constructions sur pilotis, zones hors d'eau, etc.) et limitent la construction dans les secteurs exposés à des crues fréquentes ; visent à réduire la vulnérabilité des réseaux structurants et du fonctionnement urbain (énergie, transport, télécom, assainissement, eau potable, déchets ... ) et à favoriser leur adaptation en prévision de la survenance du risque* ». Cette orientation contraint donc fortement la rédaction des règles d'urbanisme dans des secteurs où de nombreux projets d'aménagement ou de renouvellement urbain sont envisagés.
- L'orientation 32 précise par ailleurs que « *dans les zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale, sans préjudice des règlements des plans de prévention des risques d'inondation et des documents en tenant lieu, les préconisations de l'OR 31 sont à renforcer* ». Cette orientation appelle plusieurs remarques :
  - D'une part, les cartographies identifient les « zones pouvant présenter un risque d'inondation » et non les zones d'aléas forts à très forts. Il convient donc de disposer d'une représentation de ces zones d'aléas forts à très forts.
  - D'autre part, il est également précisé dans l'orientation 32 la nécessité « *d'encadrer le développement du logement pour ne pas augmenter de façon significative les populations potentiellement exposées* ». La délimitation des « zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale » est donc

fondamentale pour vérifier la faisabilité de l'objectif de croissance du nombre de logements attendu dans l'orientation 58.

En conséquence de ce qui précède, et afin de ne pas compromettre la réalisation des projets locaux, il est demandé pour les orientations 31 et 32 de se référer uniquement aux règles établies dans le cadre des PPRI et de permettre la réalisation des projets compatibles avec ces derniers.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

En compatibilité avec le Plan de gestion des risques d'inondation Seine-Normandie, il appartient aux documents d'urbanisme, et en premier lieu, au SDRIF-E de définir les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement, au-delà des seuls zonages de PPRI qui pour certains, sont anciens. Le SDRIF-E porte une ambition nouvelle en la matière, en lien avec le changement climatique, dans une région vulnérable eu égard à l'importance et à la concentration des enjeux potentiellement exposés à une crue majeure, tout particulièrement dans l'agglomération parisienne.

Concernant l'orientation réglementaire (OR) 31, elle vise principalement à favoriser des aménagements plus résilients dans les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement, que ce soit dans le cadre d'une nouvelle urbanisation ou de renouvellement urbain. Quant à la limitation (et non l'interdiction) de la construction, elle concerne uniquement les secteurs exposés à des crues fréquentes, c'est-à-dire les crues avec un temps de retour entre 10 et 30 ans. L'objectif est d'éviter d'exposer les populations dans des secteurs vulnérables.

S'agissant de l'OR 32, elle s'applique sans préjudice des plans de prévention des risques d'inondations (PPRI) existants. Les zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale mentionnées sont celles délimitées dans les plans de PPRI, qui constituent des servitudes d'utilité publique devant être annexées au PLU(i) au regard du code de l'urbanisme.

Les contraintes définies par le SDRIF-E en ce domaine sont délimitées et proportionnées à l'enjeu de prévention des risques d'inondations particulièrement prégnant en Ile-de-France.

### **La quantification et la qualification des espaces verts**

- L'orientation 28 modifie la référence à la règle de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts accessibles au public par habitant du précédent SDRID et la remplace par l'objectif de « tendre, au sein de l'espace urbanisé, vers un taux d'au moins 10% d'espaces verts accessibles au public, dans les communes qui l'auraient déjà atteint ».  
Cette évolution nécessite des précisions quant à son application, pour bien préciser les espaces urbains considérés, les espaces verts intégrés dans le calcul, l'échelle de calcul, le résultat du calcul par commune... Enfin, il convient de préciser l'incidence selon les typologies urbaines de ce changement d'indicateur.
- L'orientation 29 précise, par ailleurs, que « *dans les communes où la proportion des espaces de pleine terre, dans l'ensemble des espaces urbanisés hors voirie, est inférieure à 30 %, les documents d'urbanisme définissent les règles visant à augmenter cette proportion* ».  
Selon la cartographie page 35 du projet d'aménagement, cela correspond, pour le territoire de Boucle Nord de Seine, aux villes d'Asnières-sur-Seine, de Bois Colombes et de Clichy-la-Garenne. Il convient de préciser les modalités de calcul conduisant à ce résultat au regard de tissus existants.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'orientation réglementaire 28 du SDRIF-E vise à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Ce seuil vise un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale. En effet, le ZAN réduit les perspectives d'augmentation d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant.

Cette OR ne s'applique pas directement aux projets d'aménagement, mais au document d'urbanisme local qui doit préciser les règles permettant de développer l'offre d'espaces verts publics de proximité.

Une évolution de cette OR sera étudiée en fonction des observations exprimées durant l'enquête publique.

La carte page 35 du PAR est réalisée sur la base du MOS + : elle présente la part des espaces potentiellement non minéraux ou non minéraux, au sein des tissus urbanisés hors voirie, pour approcher la notion de pleine terre. Cette donnée est présente à titre indicatif dans le PAR afin que chaque commune puisse se situer. Toutefois des biais méthodologiques existent, la commune est libre de réaliser un diagnostic selon la méthode qui lui convient le mieux dans le respect de la définition de la pleine terre.

#### **Le principe de densification**

- L'orientation 57 précise que « /e nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDR/F-E doit progresser de 13 % en moyenne à l'horizon 2040 >> et que cet objectif est porté à 15 % dans les communes dotées d'une gare,{ ...} et à 17 % dans les polarités du cœur d'agglomération et de la couronne d'agglomération>>.
- Par ailleurs, la production de 70 000 logements par an à 90 % en renouvellement pour sanctuariser les zones Agricoles et Naturelles, est complexe à réaliser en agrégeant les autres objectifs portés par le SDRIF-E :
  - Sanctuariser le foncier productif,
  - Préserver les grands paysages, le bâti patrimonial, les tissus pavillonnaires remarquables,
  - Favoriser la réutilisation du bâti existant et limiter les démolitions,
  - Augmenter le taux de pleine terre,
  - Augmenter la part d'espaces verts accessibles au public,
  - Prévoir des zones d'expansion des crues.

Alors même que les objectifs de densification du SDRIF-E sont inférieurs à ceux du SDRIF.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La crise du logement et ses conséquences sociales et économiques (présentées au chapitre 3 du PAR) imposent d'accroître significativement le parc de logements et l'offre de logements abordables en Île-de-France. Le projet de SDRIF-E fixe des objectifs d'accroissement en fonction de typologies de territoires (polarités, communes desservies par une gare, etc.) en vue d'articuler logement et cadre de vie (selon une approche de mixité fonctionnelle, desserte, proximité, etc.) dans une logique de sobriété foncière et de polycentrisme. L'accueil de logements doit se faire prioritairement en densification des espaces urbanisés existants afin de répondre aux objectifs de limitation de la



consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Afin de concilier les objectifs légaux de construction de logements et de mise en œuvre du ZAN, le SDRIF-E prévoit effectivement que 90 % de la production de nouveaux logements soit réalisée en renouvellement urbain. Il s'agit là d'un objectif contraignant.

Néanmoins, il appartient aux documents d'urbanisme locaux de le mettre en œuvre dans le cadre d'un équilibre avec notamment la « qualité urbaine ». Il leur appartiendra donc d'articuler le besoin de production de logements avec le respect du tissu urbain environnant avec des marges de manœuvre. Il revient ensuite au SRHH de décliner territorialement ces objectifs de construction de logements.

Les territoires pourront s'appuyer sur les différents processus d'évolution des tissus urbains et sur les différents gisements fonciers pour répondre aux besoins en logements : meilleur usage des bâtiments existants, rénovation, changement d'usage, recyclage de friches, construction des dents creuses, densification à la parcelle, par division ou par démolition-reconstruction. Toutefois, le SDRIF-E s'impose dans un simple rapport de compatibilité aux documents d'urbanisme locaux, ce qui permet ainsi d'appliquer ces orientations réglementaires avec discernement au regard du contexte local.

### **La limitation de l'exposition aux risques, nuisances et pollutions**

- L'orientation 70 précise que « *les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci* ». L'ensemble du territoire Boucle Nord de Seine constituant un secteur de cumul de risques, nuisances et pollutions, cela compromet la tenue des objectifs de l'orientation 58 relative à la production de logements et limite la possible réalisation des opérations projetées sur certaines communes.
- Il conviendrait également de veiller à la réduction des risques et nuisances et ainsi de mobiliser les acteurs gestionnaires des transports et grandes infrastructures (État, Région, départements, RFF, SNCF, ADP, ...) pour lutter contre les émissions de polluants, mieux gérer les nuisances, aménager des poches de calme, ...

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La situation du territoire de la CA est similaire à celle de tous les territoires péri-métropolitains. Le haut niveau d'équipements en matière d'infrastructures de transport est, au contraire, un argument en faveur de l'intensification de l'offre de logements.

Cette intensification peut se faire en portant l'effort de production de logements sur les quartiers les moins denses, mais également en veillant au mieux à l'intégration des infrastructures de transport dans le tissu urbain.

### **Les transports en commun**

- Pour assurer l'objectif de conforter le réseau des infrastructures de transports et réserver à long terme les espaces nécessaires, il convient de prévoir l'évolution des transports en communs structurants sur l'ensemble de la Région.
- Au regard des enjeux pour le devenir de notre territoire, il nous semble indispensable qu'une concertation avec les collectivités territoriales puisse avoir lieu et que l'articulation du SDRIF-E avec le volet transports du CPER soit explicitée.
- Plus encore, le SDRIF-E, document stratégique et prospectif, ne peut se contenter de faire état des projets déjà définis, notamment ceux ayant fait l'objet de Déclarations d'Utilité Publique. Il doit inscrire les projets nécessaires à court, moyen et long terme,

pour impulser la définition et la réalisation des infrastructures structurantes pour l'avenir de la Région.

- Ainsi, au regard du besoin de renforcement de l'offre en transports en commun structurants pour répondre aux besoins des habitants et salariés du territoire, nous demandons l'inscription au SDRIF-E des projets suivants :
  - Le prolongement de la ligne 13 jusqu'au Port de Gennevilliers,
  - Une liaison structurante en transports en commun entre Gennevilliers et Argenteuil,
  - Une nouvelle gare RER C aux Louvresses à Gennevilliers,
  - Le prolongement de la ligne de métro 4 vers Montmorency avec une station à Villeneuve-la-Garenne,
  - Dans le cadre de la réalisation de la nouvelle ligne de métro 19 reliant Nanterre à Saint Denis en desservant Argenteuil, la création d'une station à Villeneuve-la-Garenne, particulièrement déficitaire en transports structurants et siège de nombreux projets de développement urbain.
- Il conviendrait enfin de revoir la pertinence d'afficher la ligne de métro 18 nord qui apparaît comme un doublon avec les lignes 15 et 19, tout en prévoyant une bonne desserte de Colombes dans une logique d'articulation des maillages à l'échelle locale et régionale.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Prolongement du métro 13 jusqu'au port de Gennevilliers et du métro 4 vers Montmorency :

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant à des projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

TC Gennevilliers-Argenteuil : L'avis PPA constitue une première sollicitation à destination des services régionaux et ne peut donc en l'état être inscrit au SDRIF-E.

Nouvelle Gare RER C aux Louvresses : L'avis PPA constitue une première sollicitation à destination des services régionaux et ne peut donc en l'état être inscrit au SDRIF-E.

Station du métro 19 à Villeneuve-la-Garenne : Le projet de ligne 19 est actuellement en phase d'études, aussi les stations intermédiaires ne sont pas encore déterminées. A ce stade, la Région préfère ne pas inscrire ces arrêts intermédiaires potentiels au SDRIF-E. La non-inscription d'une gare sur un principe de liaison sur la carte du SDRIF-E n'interdit en rien la mise en réserve de foncier sur le territoire communal de Villeneuve-la-Garenne dans le but de construire une éventuelle gare.

Métro 18 : La demande ne correspond pas au tracé prévu par le schéma directeur du Grand Paris Express. Sur cette base, la demande PPA ne peut donc être inscrite au SDRIF-E.

#### **La sanctuarisation des zones d'activités économiques**

Le territoire Boucle Nord de Seine, labellisé territoire d'industrie, a un rôle important à jouer dans la dynamique de réindustrialisation régionale. Compte-tenu de la forte pression foncière qui pèse sur ces secteurs, l'EPT est tout à fait favorable au principe de sanctuarisation des sites d'activité d'intérêt régional et de requalification/modernisation des sites économiques existants. Des modulations sont toutefois à apporter en fonction de la réalité locale et des projets engagés (cf. observations cartographiques en annexe).

Par ailleurs, afin de limiter la résidentialisation du territoire, certains secteurs tertiaires sont également à valoriser.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes (en se reportant aux annexes pour les différents projets listés) :**

Différents acteurs ont formulé des propositions d'évolution de l'OR 100, relative aux sites d'activité d'intérêt régional sanctuarisés. De nombreuses collectivités et l'Etat ont par ailleurs demandé diverses modifications de la cartographie de ces sites : il s'agit selon les cas de demandes d'ajout, de suppression, ou bien de redéfinition du périmètre, en élargissement ou réduction. L'ensemble de ces demandes devront être examinées globalement et en lien avec la rédaction précise de l'OR 100. Aussi, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de l'EPT.

**La transformation de l'immobilier de bureau en logement**

Si le principe de ces transformations est pertinent, il ne peut être totalement généralisé et doit être permis et envisagé au regard des problématiques locales, notamment en termes d'équilibre habitat-emploi. La rédaction de l'orientation 104, « *pour parer à l'installation éventuelle d'une vacance durable de cet immobilier, les documents d'urbanisme ne doivent pas obérer la transformation de bureaux vers d'autres usages, pour répondre notamment aux besoins en logements.* » limite la possibilité d'une adaptation locale dans le cadre des documents d'urbanisme locaux. Il convient de revoir cette formulation pour en assouplir la mise en œuvre.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Le projet de SDRIF-E ne prévoit pas la généralisation de la transformation des bureaux vers d'autres usages. Cette transformation des bureaux est mentionnée comme alternative à la construction pour optimiser le bâti existant en réponse aux besoins en logements, à privilégier plus particulièrement dans les communes de l'hypercentre.

L'OR 104 prévoit, en outre, pour les documents d'urbanisme de ne pas obérer la transformation de bureaux vers d'autres usages, ceci afin d'éviter les situations de vacance durable de cet immobilier. Ceci n'implique pas que la totalité des secteurs de bureaux régis par un document d'urbanisme soient ouverts à d'autres destinations ou sous-destinations.

**La limitation de la production de logements sociaux**

- L'orientation 59 prévoit que « *pour enrayer le phénomène de concentration de logements sociaux dans certains territoires qui tendent à se paupériser, il convient néanmoins de limiter le développement de l'offre très sociale en PLAI dans les communes où elle est très présente, et d'en soutenir le développement dans les autres communes. Dans les communes ayant plus de 30 % de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS PLAI, il s'agit de donner la priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre) et répondant à l'évolution des besoins des ménages. N'est pas concernée par cette orientation la reconstitution de l'offre très sociale en PLAI pour compenser certaines démolitions liées au nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Les logements étudiants et les foyers jeunes actifs ne sont pas non plus concernés par cette orientation* ».
- Les communes comptant plus de 30 % de logements PLUS/PLAI seraient ainsi empêchées de construire tout logement social supplémentaire. Comme a pu l'indiquer le Préfet, cette disposition « anti-ghetto » pourrait être de nature à remettre en cause

l'objectif de production de 70 000 logements annuels avec une réduction considérable de la production sociale.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La norme anti-ghetto est indispensable pour assurer une mixité sociale réelle. La rédaction de cette orientation et son intégration au sein du SDRIF-E n'évolueront pas.

Voir en complément les réponses faites à l'Etat et au CESER sur ce point.

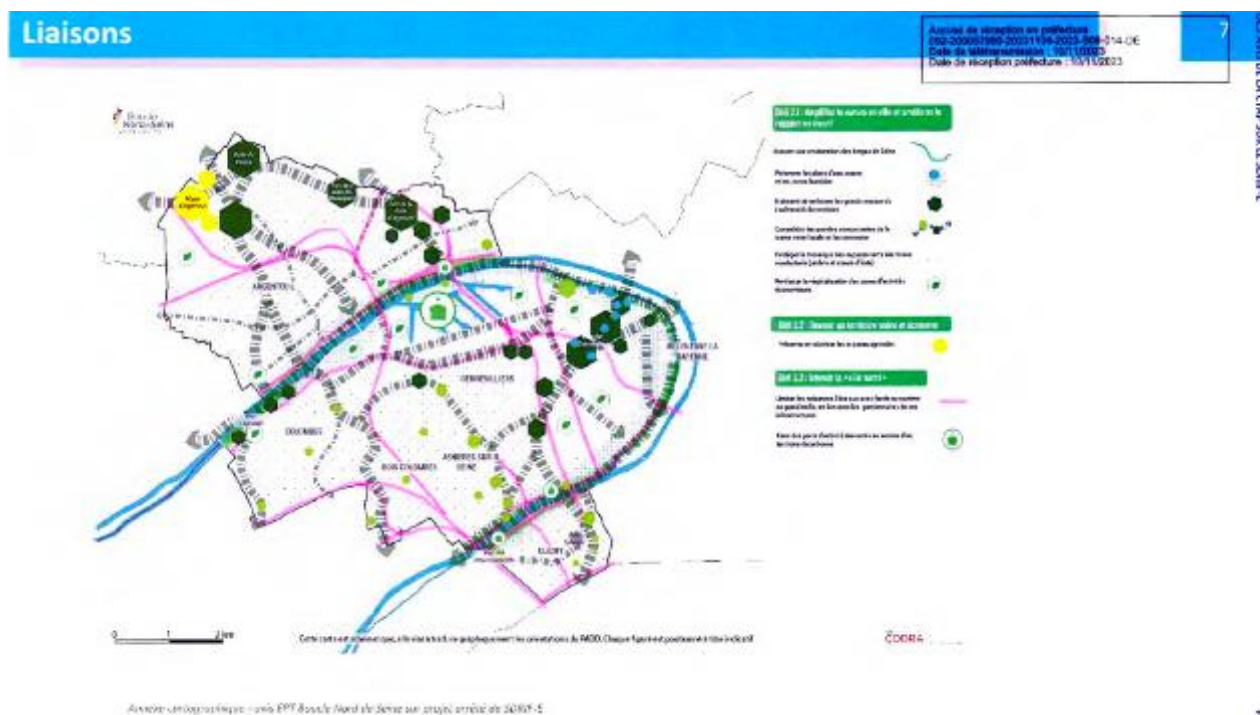
**Des demandes de modification des cartes**

Ces demandes sont précisées dans le document joint en annexe et présenté ci-après.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les demandes de modifications cartographiques relatives aux liaisons vertes sont en cours d'instruction par les services de la Région

**Annexes cartographiques**



L'avis d'Est Ensemble, détaillé ci-dessous, est délibéré lors du Conseil territorial du 28 novembre 2023. Il est structuré selon 7 thématiques, qui reprennent la structure du SDRIF-E et les principaux enjeux pour l'EPT.

### **Polarités et centralités**

- **Grands enjeux pour Est Ensemble**

L'approche polycentrique défendue par le nouveau SDRIF-E, qui permet un rééquilibrage à échelle francilienne et qui intègre des centralités de tous types dans les départements de première couronne, paraît pertinente à l'EPT. L'identification de centralités et polarités selon des critères multiples (démographie, emplois, pôles de transports, équipements, ...) concerne à Est Ensemble dorénavant 3 communes, contre 4 dans l'avant-projet d'avril. Bobigny est désigné comme une centralité, et Montreuil et Pantin comme polarités. Bondy a été écarté de cette liste, après accord de la ville.

Cette nomenclature a plutôt un intérêt méthodologique dans ce document. Elle affecte aux communes identifiées des objectifs plus élevés de densification.

- **Propositions d'Est Ensemble à intégrer dans la version approuvée du SDRIF-E**

Est Ensemble réaffirme que des polarités ciblées intercommunales pourraient être plus mises en avant, car faisant plus sens en termes de projet et de vécus habitants que des territoires communaux larges et hétérogènes. Il s'agit notamment des secteurs du Pont de Bondy, de Porte de Bagnolet, de Raymond Queneau et de La Folie, toutes identifiées dans le PADD du PLUi d'Est Ensemble.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Le SDRIF-E identifie les centralités et polarités à la maille communale. Compte-tenu de leur rôle structurant, les communes concernées se voient notamment attribuer d'une part des capacités d'urbanisation spécifiques et d'autre part des objectifs plus élevés de production de logements en renouvellement urbain. Les documents d'urbanisme locaux ont toute latitude pour territorialiser à leur échelle ces capacités et objectifs spécifiques, le cas échéant en ciblant les secteurs qui font le plus sens en termes de projet et de vécus, comme l'envisage l'EPT Est Ensemble.

### **Objectifs de densification**

- **Grands enjeux pour Est Ensemble**

L'EPT rappelait dans ses contributions de novembre 2022 et juin 2023 que « l'effort fait en termes de densification est suffisamment important pour être freiné et remplacé par une dynamique de renaturation ». Cette revendication n'est pas prise en compte dans le SDRIF-E arrêté, puisque la quasi-totalité du territoire d'Est Ensemble est soumis à l'objectif de 15% de densification en habitat. A leur titre de polarités, les communes de Pantin, Montreuil et Bobigny sont soumises à un objectif de 17%. L'OR57 priorise l'effort de densification dans les quartiers de gares actuelles et en projet, alors que ces quartiers se sont déjà largement densifiés, anticipant des livraisons de transports en commun qui se font attendre.

Est Ensemble est aujourd'hui le deuxième territoire le plus dense du Grand Paris, après la capitale. Toutes ses communes ont une densité de population supérieure à 8000 habitants au km<sup>2</sup>. La densité de population du territoire est de 11 011 habitants au km<sup>2</sup>, supérieure à des villes comme Lyon ou Moscou. En comparaison, les EPT de

première couronne Grand Paris Seine Ouest et Grand Orly Seine Bièvre ont une densité de 8782 et 5800 habitants au km<sup>2</sup>.

- **Propositions d'Est Ensemble à intégrer dans la version approuvée du SDRIF-E**  
La densification dans les volumes envisagés dans le SDRIF-E paraît impossible pour Est Ensemble, dans des territoires denses, dynamiques, carencés en transports en commun. Les projets de transports collectifs étaient la contrepartie d'une dynamique de densification engagée depuis la fin des années 2000. Cette densification s'est produite, pas les projets. La livraison de ceux-ci, annoncée dans le SDRIF-E, apparaît donc plutôt comme un rattrapage de la décennie passée, et pas d'un nouveau préalable à une nouvelle croissance du nombre de logements sur Est Ensemble.  
De plus, densifier encore le territoire apparaît aujourd'hui très délicat, alors qu'Est Ensemble mène une politique volontariste en matière de reconquête des espaces verts. Cette stratégie de renaturation du territoire doit permettre de se rapprocher de l'objectif de 10m<sup>2</sup> d'espaces verts accessibles au public (OMS, repris dans le document régional). Augmenter de 15% ou 17 % le nombre de logements sans artificialiser, en passant de 6 à 10m<sup>2</sup> d'espaces verts, est une équation impossible à horizon 2040 sur un territoire comme Est Ensemble.  
**L'EPT demande à ce titre que les objectifs de 15 et 17% soient affinés en fonction de la densité actuelle du territoire, et de la qualité de la desserte en transports collectifs. Est Ensemble demande un effort réparti et proportionné en la matière, qui soit équilibré avec les territoires de l'ouest parisien.**

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Contrairement à ce que laisse entendre l'EPT, le territoire d'Est Ensemble va bénéficier rapidement d'une offre nouvelle de transport de premier plan avec l'ouverture prochaine de la ligne 15 et la création de 4 nouvelles gares.

Les gares sont des quartiers clés du polycentrisme : elles doivent, à leurs alentours, accueillir de nouveaux logements, des services, des commerces.

Cette densification de l'offre de transport doit ainsi permettre une intensification raisonnée de la ville qui permette de laisser une place importante à la renaturation.

Les objectifs concrets de construction par territoire ne relèvent pas du SDRIF-E mais sont déclinés dans la TOL du SRHH porté par l'Etat.

#### **Sobriété foncière et artificialisation**

- **Grands enjeux pour Est Ensemble**  
Le territoire d'Est Ensemble, très urbanisé et engagé dans une dynamique de renaturation, n'est pas directement concerné par l'encadrement de l'artificialisation proposé par la Région. Œuvrant pour la justice climatique et sociale, engagé pour une agglomération francilienne résiliente, l'EPT souhaite cependant assurer son soutien pour une trajectoire exigeante en Ile-de-France, à la hauteur des enjeux de biodiversité et de climat.

#### **Renaturation**

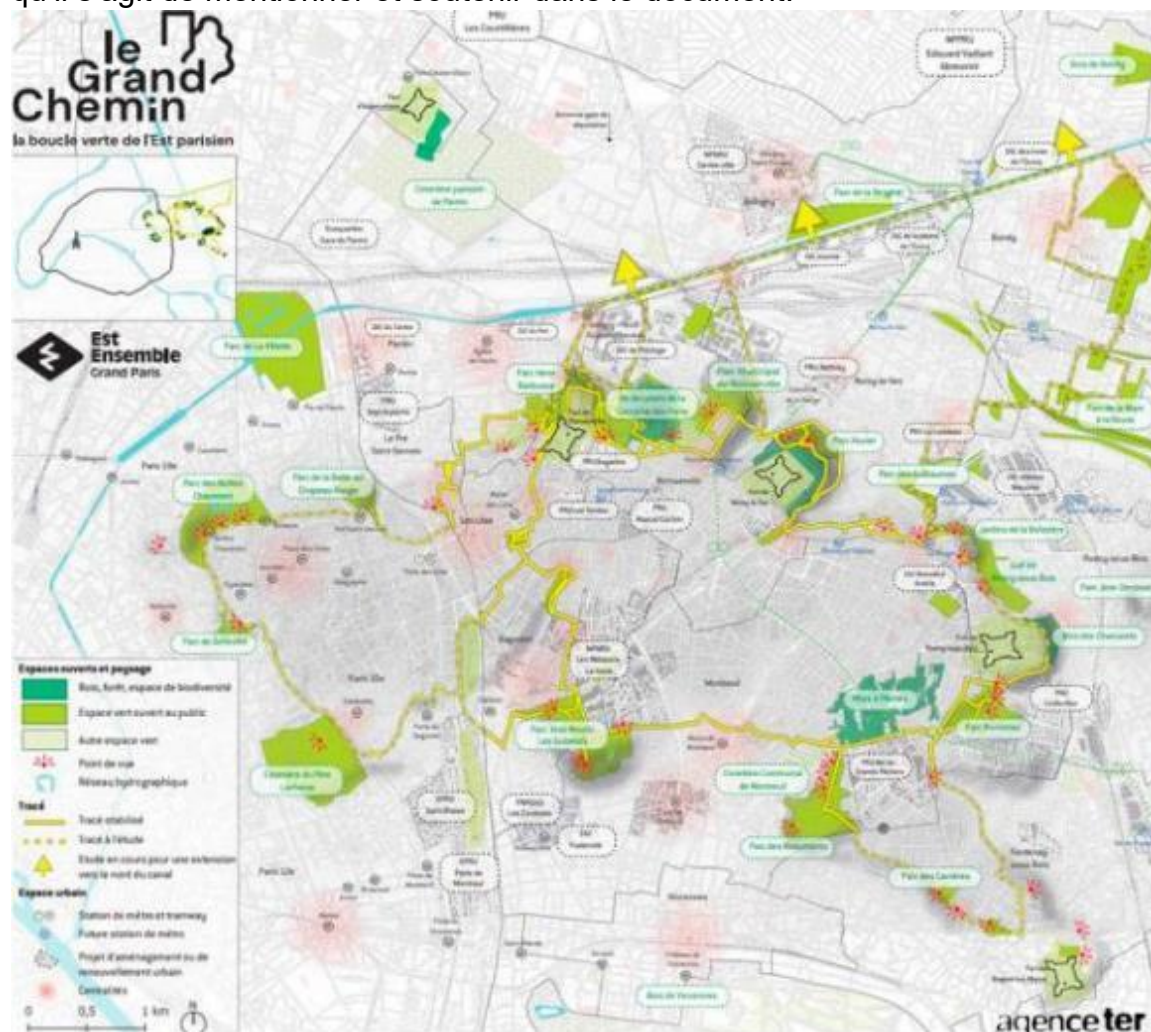
- **Grands enjeux pour Est Ensemble**  
La renaturation étant une priorité du mandat, les objectifs en la matière affichés dans le SDRIF-E sont centraux pour le territoire. Est Ensemble apprécie notamment l'affichage des grands projets des Parcs des Trois canaux et des Trois Plateaux, dont il fait partie. L'affichage d'une partie du tracé du Grand Chemin, boucle verte

structurante pour le territoire, est également stratégique pour une Région plus naturelle, notamment en cœur métropolitain.

La plupart des enjeux concernant cette thématique sont regroupés sur la carte réglementaire numéro 3. Certaines remarques exprimées en juin 2023 ont été acceptées, d'autres n'ont pas été prises en compte ou examinées par la Région.

Parmi les remarques acceptées, on peut citer les suivantes :

- Retirer le trèfle du PRU Blanqui à Bondy
  - Ajouter un petit trèfle sur le PRU de l'Abreuvoir à Bobigny
  - Ajouter un petit trèfle sur la ZAC Boissière Acacia à Montreuil
  - Ajouter un petit trèfle sur la ZAC de l'Horloge à Romainville
  - Ajouter un petit trèfle au niveau de l'Hôpital Jean Verdier à Bondy
- **Propositions d'Est Ensemble à intégrer dans la version approuvée du SDRIF-E**  
Concernant la carte numéro 3, Est Ensemble retransmet à la Région le tracé consolidé du Grand Chemin, boucle verte qui traverse les 9 communes et fait l'objet de forts investissements de l'EPT. Ce tracé devrait apparaître dans son ensemble comme des liaisons vertes d'envergure. Est Ensemble propose que le SDRIF-E reprenne le tracé arrêté, en trait plein sur le document ci-dessous. Le reste du tracé (en pointillé) est encore à l'étude, et ne peut pas être affiché de façon précise dans le SDRIF-E ; le Grand Chemin n'en demeure pas moins un projet structurant et d'envergure régionale, qu'il s'agit de mentionner et soutenir dans le document.



De plus, Est Ensemble propose les modifications suivantes :

- Concernant les trèfles (espaces d'intérêt régional)
  - Replacer le trèfle du Parc de la Bergère au centre du Parc, car les projets d'extension concernent plutôt des friches diverses, et pas uniquement sur les emprises de l'ancienne cité administrative.
  - Est Ensemble rappelle que l'ouverture des Murs à Pêches est effectivement envisagée, mais dans des proportions insuffisantes pour un affichage d'ampleur concernant l'ouverture au public.
  - Retirer le trèfle du PRU de l'Abreuvoir à Bobigny, qui n'est pas souhaité par la ville de Bobigny.
  - Retirer le trèfle de la ZAC Boissière Acacia. L'espace vert en question a une superficie prévisionnelle de 1,3 hectares, mais sans certitude de l'EPT et de la ville, d'où la proposition de l'écarter au sein de la carte n°1 du SDRIF-E.
  - Est Ensemble rappelle que la corniche est majoritairement constituée d'une zone naturelle très protégée et que son ouverture au public est par endroits délicate. La présence d'un trèfle est donc à afficher avec prudence.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

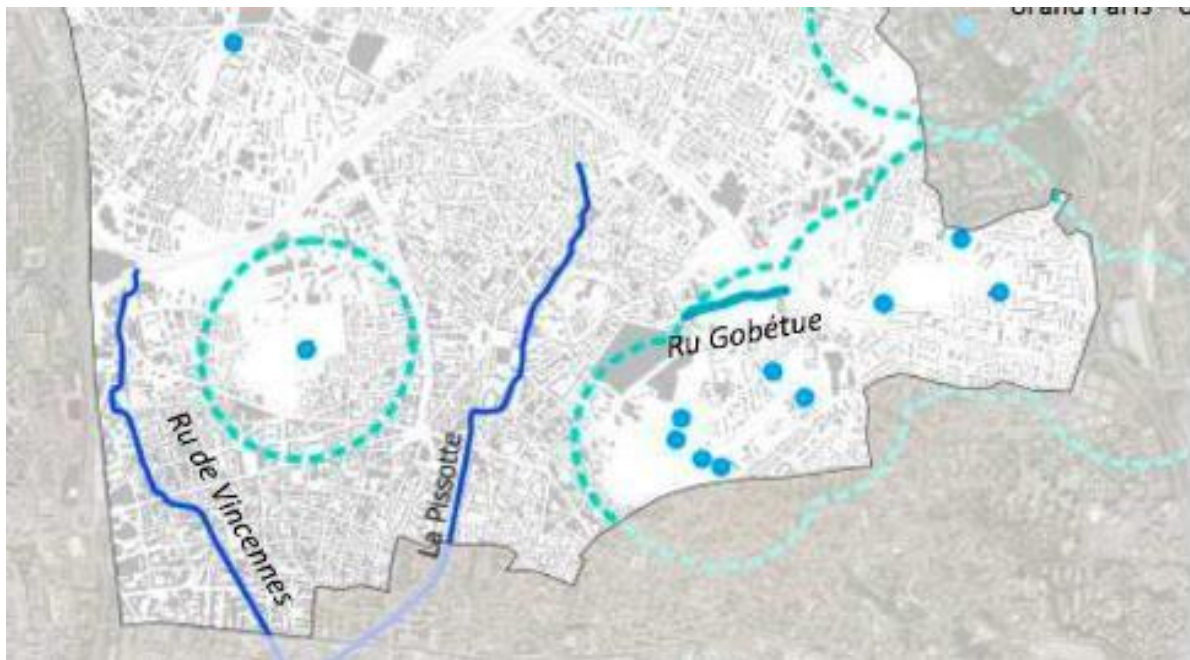
L'ensemble de ces demandes sont en cours d'instruction par les services de la Région.

- Concernant les liaisons
  - La liaison demandée entre le Parc de la Bergère et le Fort de Noisy n'est pas celle qui passe par les berges du Canal, mais celle qui suit le tracé de la Trame Verte et Bleue (voir TVB ci-dessous).
  - Il existe une liaison entre le Parc des Beaumonts et le Bois de Vincennes, mais pas avec le Parc des Guilands. Celle-ci est nécessaire pour une bonne prise continuité verte pour les habitats de ce secteur carencé en espaces verts.
  - Ajouter une liaison entre les Abords du T1 et les Murs à Pêches
  - Ajouter une liaison entre le Cimetière de Pantin et la Corniche des Forts, conformément à la Trame Verte et Bleue d'Est Ensemble
  - Ajouter une liaison entre le Parc des Guilands à Bagnolet et le Square Séverine
  - Ajouter le Ru Gobétue à Montreuil, qui fait partie de l'OAP environnement du PLUi d'Est Ensemble (voir ci-dessous)



*2<sup>ème</sup> flèche rouge : pointe la liaison demandée entre le Parc de la Bergère et le Fort de Noisy*





*Emplacement du Ru Gobétue à Montreuil*

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région envisage de rajouter les liaisons vertes proposées, d'en ajuster le tracé comme demandé et de cartographier le ru Gobétue.

#### **Mobilités**

- **Grands enjeux pour Est Ensemble**

Territoire de première couronne, très jeune, dense en habitat et en emplois ; Est Ensemble dénote par une desserte en transports en commun largement insuffisante. Seuls 37 % des habitants du territoire habite à proximité d'une station de métro (500m) ou de RER (1km). Le réseau de bus n'est pas suffisamment déployé et régulier pour compenser ce manque structurel de transports collectifs, rendant les habitants dépendants de voitures thermiques dont la ZFE à venir risque d'interdire l'utilisation. Le rattrapage nécessaire, en termes de desserte, est donc immense. Il sera partiellement permis par la mise en service du T1 jusqu'à Val de Fontenay, du Métro 11 jusqu'à Rosny et de la Ligne 15 Est. Mais les besoins en raccordement et correspondances des différentes lignes restent très importants, pour garantir une transition réussie des mobilités sur le territoire à horizon 2040. C'est notamment le cas au centre du territoire, et le long du Canal de l'Ourcq, où la dynamique de projets fera arriver bon nombre de nouveaux habitants et activités.

La version arrêtée du SDRIF-E réaffirme le prolongement des lignes 1 et 9 à l'est, ce dont l'EPT se réjouit, mais **demande qu'ils soient inscrits en traits pleins**, vu la maturité de ces projets déjà inscrits au SDRIF actuellement en vigueur. Elle reprend également un certain nombre de projets déjà mentionnés dans des documents précédents ; mais dont les travaux ne sont toujours pas lancés (Tzen 3, T11 Express, navette fluviale).

Enfin, si des projets routiers et autoroutiers figurent dans le document, aucun ne concerne le territoire, pourtant engagé dans une démarche d'apaisement des grandes infrastructures routières, et dans une étude urbaine ambitieuse sur le secteur de la Porte de Bagnolet, en co-construction avec l'État et la Ville de Paris.

- **Propositions d'Est Ensemble à intégrer dans la version approuvée du SDRIF-E**

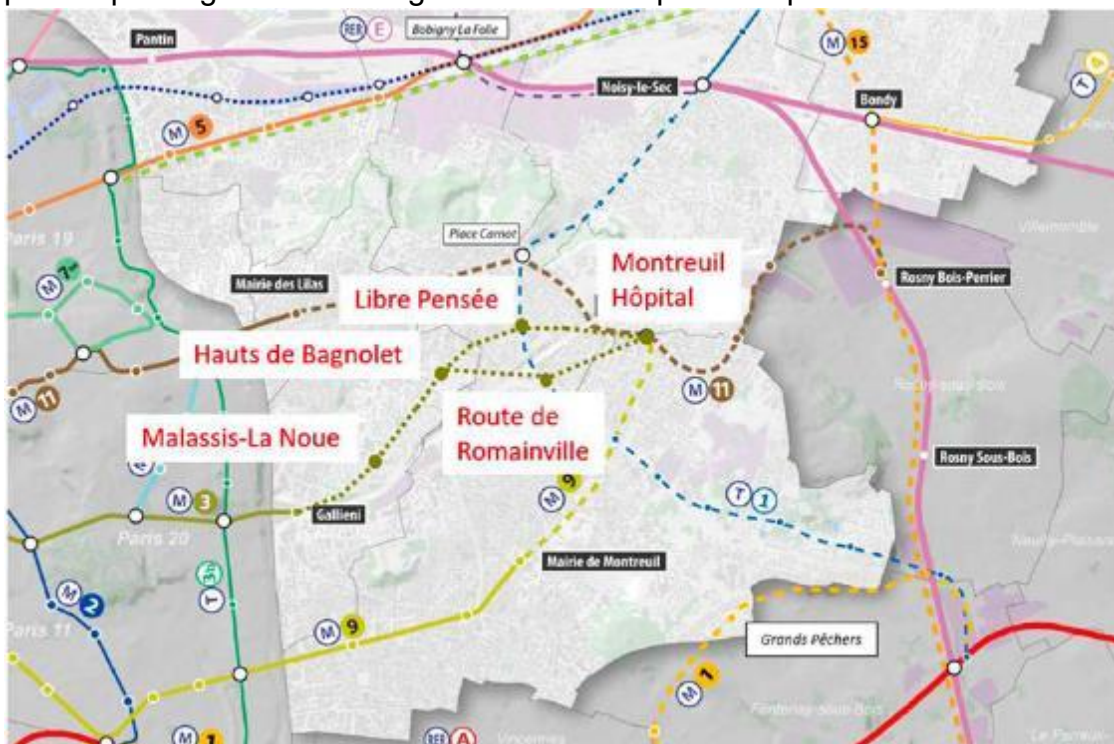
- Métro 3

L'apparition pour la première fois dans un document de planification du prolongement de la ligne 3 du Métro vers l'est est positive. Même si ce prolongement ne figure qu'en « principe de liaison », l'EPT souhaiterait qu'une légère déviation soit donnée à ce prolongement. Cela avait été mentionné au printemps, mais non pris en compte dans le document. L'EPT souhaite engager les études préalables et de tracé dès que possible.

Le projet présenté dans le SDRIF-E relierait Gallieni à Mairie de Montreuil, ne créant qu'un doublon utile à la ligne 9 sur sa partie est. Ce projet ne résoudrait pas la très mauvaise desserte de la commune de Bagnolet, et ne créerait pas d'interconnexions supplémentaires avec les futurs T1 et M11, nécessaire pour la création d'un « effet réseau ».

Est Ensemble propose de retenir un autre tracé comme « principe de liaison » dans la future version du SDRIF-E, à la place de celui proposé dans l'avant-projet. Ce nouveau tracé relierait Gallieni à Montreuil Hôpital (M9 et M11), en passant par Malassis-La Noue, les Hauts de Bagnolet et en croisant le T1 au sud à la station Route de Romainville ou au nord de l'A3 à la station Libre Pensée (cf. carte ci-dessous). Cela permettrait de mieux desservir Bagnolet via deux nouvelles stations et de la relier au T1. Cela proposerait aussi, pour la première fois, une alternative décarbonée à la section finale de l'A3, dont Est Ensemble souhaite par ailleurs un apaisement.

Au regard de cette inscription du prolongement du Métro 3, il nous semble également important de lancer dès que possible les études préalables et de tracé pour le prolongement de la ligne 9 dont l'inscription est plus ancienne.



*Tracé proposé par Est Ensemble pour le principe de liaison pour le prolongement du Métro 3 vers l'est*

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de prolongement de la ligne 3 du métro est inscrit en principe de liaison au SDRIF-E. Des études sont également prévues dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

- Métro 5

Par ailleurs, le projet de création d'une nouvelle station « Bobigny La Folie » sur la ligne 5 n'apparaît pas dans la première version du SDRIF-E. Cette absence est regrettable, au regard des forts intérêts que présente cette éventuelle station pour connecter les habitants actuels et futurs au Métro, et créer une interconnexion avec le TZEN 3, la navette fluviale 1, l'Eurovélo 3 et le T11, figurant tous dans le projet de SDRIF-E. Cette station fait l'objet de réflexions de longues dates au sein d'Est Ensemble, et apparaît comme un élément central du développement urbain du projet de la Plaine de l'Ourcq. Par ailleurs, la création de cette station viendrait couper l'interstation la plus longue du réseau de métro parisien, entre Bobigny Pantin Raymond Queneau et Bobigny Pablo Picasso.

**Ne pas prendre en compte cette création de station serait une occasion manquée, d'autant plus que sa réalisation ne présente pas d'obstacles majeurs. Plusieurs études ont été menées avec la RATP, Ile- de-France Mobilités et par un groupe d'étudiants de Ponts Paris Tech pour travailler au futur de cette station. Le secteur fait l'objet d'une OAP en faveur de la future station dans le PLUi d'Est Ensemble, et les réserves foncières sont déjà propriétés de la RATP. Est Ensemble demande donc fortement son inscription au SDRIF-E.**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de création d'une nouvelle station sur la ligne 5 est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre l'EPT et l'autorité organisatrice des transports restent à engager. Une inscription de ce projet au SDRIF-E serait prématurée.

- Navette fluviale

L'avant-projet du SDRIF-E mentionne par ailleurs le projet de navette fluviale sur le canal de l'Ourcq, reliant Jaurès à Bondy. L'avant-projet mentionne un terminus à Pont de Bondy, alors que le terminus projeté par Est Ensemble est situé un peu plus à l'est, à Bondy Centre. Nous demandons l'inscription de ce terminus au SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les projets de navettes fluviales inscrits au SDRIF-E sont le résultat d'une étude d'opportunité d'Ile-de-France Mobilités. Toute évolution sur ces projets de services fluviaux de voyageurs nécessite des échanges techniques préalables entre l'EPT et l'autorité organisatrice des transports. Une évolution du SDRIF-E serait techniquement prématurée.

- Réseau routier

Enfin, les orientations réglementaires relevant du réseau routier apparaissent ambivalentes pour Est Ensemble. Les réflexions autour d'une meilleure multimodalité des pôles routiers sont essentielles pour engager une transition plus vertueuse de ces infrastructures, idem pour la création de voies dédiées aux bus, car express et au covoiturage. Cependant, l'orientation réglementaire 129 qui

souhaite augmenter la capacité du réseau structurant semble aller à contre-courant de la tendance de recul de l'automobile, souhaitée par Est Ensemble et nécessaire pour diminuer les émissions de polluants liées au transport routier. Les réflexions menées par l'EPT autour des autoroutes du territoire l'incitent plutôt à plaider pour une baisse de la capacité autoroutière, de la vitesse maximale autorisée, et à éviter tout renfort de capacité sur ces axes dont les nuisances ne sont plus supportables pour le territoire. Les projets urbains et la construction de logement sont aujourd'hui empêchés par les nuisances atmosphériques et sonores des autoroutes urbaines. Nous devons collectivement engager leur transformation pour la santé des habitants.

Dans ce sens, l'EPT aimerait que soient inscrits sur la liste des projets d'infrastructures de transports routiers, en annexe des orientations réglementaires, les sujets suivants :

- L'apaisement de la Porte de Bagnole et du Pont de Bondy
- La requalification de l'A3 sur la section traversant Est Ensemble (A86-BP).

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

#### Apaisement de la Porte de Bagnole et du Pont de Bondy :

Ces projets ne font l'objet d'aucune étude portée à la connaissance de la Région et nécessitent des échanges techniques préalables entre l'EPT et les maîtres d'ouvrage potentiels (Ville de Paris, Direction des routes d'Île-de-France...). Une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

Requalification de l'A3 sur la section traversant Est Ensemble (A86-BP) : L'autoroute A3 est sous la compétence de l'Etat et de la direction des routes d'Île-de-France (DIRIF). Un tel projet de transformation de l'autoroute nécessite des échanges techniques préalables entre l'EPT et le maître d'ouvrage (DIRIF)<sup>7</sup>. Une inscription de ce projet au SDRIF-E serait prématurée.

### **Activités économiques et logistiques**

- **Propositions d'Est Ensemble à intégrer dans la version approuvée du SDRIF-E**  
Est Ensemble entend requalifier plusieurs sites commerciaux, dont le site du Conforama proche du Pont de Bondy, et au-delà d'un principe de requalification des sites commerciaux, accompagner les mutations, comme sur la Zone Industrielle des Vignes à Bobigny. Est Ensemble souscrit à l'ambition régionale de maintenir des activités logistiques et économiques en cœur urbain. Cette ambition ne doit cependant pas être trop bloquante au niveau réglementaire, afin de permettre une mutation vers plus de mixité programmatique.

Grâce à un échange avec les services de la Région, la signification des aplats roses a été explicitée comme suivant :

- Rose clair : autorise les évolutions, mais permet le maintien de la vocation
- Rose foncé : compte tenu de la configuration du site, si les fonctions commerciales disparaissent, le potentiel de desserte impose de faire évoluer la destination.

Le site Mozinor, à Montreuil, a bien été pris en compte sur la carte numéro 2. En revanche, le site Sanofi à Romainville ne l'a pas été, et nous demandons sa reprise.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est en attente de précisions de l'EPT sur la demande relative au site Sanofi de Romainville.

**Habitat**

- **Grands enjeux pour Est Ensemble**

La planification francilienne en matière d'habitat a lieu au niveau du SRHH, en cours d'élaboration. La densification représente le principal enjeu pour Est Ensemble sur ce document, et a été traité dans une partie précédente.

Par ailleurs, les implications réglementaires de l'OR 59, après échange avec les services de la région, semblent réduits pour le territoire. Cependant, Est Ensemble ne partage pas la stratégie visée par cette orientation, et rappelle l'importance de la mixité dans la constitution d'une nouvelle offre de logements, qui corresponde aux besoins de l'ensemble des ménages du territoire.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La norme anti-ghetto est indispensable pour assurer une mixité sociale réelle. La rédaction de cette orientation et son intégration au sein du SDRIF-E n'évolueront pas.

### 11-3 – Avis EPT Grand Orly Seine Bièvre

La plus grande prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques, de la réduction de la consommation foncière d'espaces naturels et agricoles, et l'identification de sites économiques à vocation productive sont des orientations communes avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), dont les orientations générales ont été débattues par le Conseil Territorial le 4 avril dernier. Le projet de révision du SDRIF-E appelle cependant les réserves suivantes :

#### **En matière d'aménagement régional :**

- L'approche par gradient de densité différenciant l'agglomération parisienne de l'espace rural et, au sein de l'agglomération, l'hypercentre, le cœur d'agglomération et la couronne (les 24 communes du territoire se ventilant entre les trois) répond à la logique défendue par le Grand-Orly Seine Bièvre dans son PADD. Elle aurait cependant gagné – dans un rapport de compatibilité avec le SCoT – à se traduire par des mesures spécifiques en matière de secteurs de densification et d'extension urbaine dans l'agglomération parisienne, celle-ci étant déjà très largement urbanisée. Ceci nuit à la compréhension des intentions du SDRIF-E sur le territoire.
- La structuration de l'Île-de-France en bassins de vie et d'emplois, afin de réduire les distances parcourues et d'améliorer les conditions de vie des habitants va dans le sens de plus de proximité. Ceci nécessite néanmoins de réels arbitrages en matière d'aménagement du territoire et des mesures coercitives en application du SDRIF-E en matière de localisation de l'immobilier économique et de déploiement de l'offre de formation initiale et continue à l'échelle régionale pour assurer cette mixité fonctionnelle et éviter les effets de concentration.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'EPT ne formule pas ici de demande précise d'évolution du SDRIF-E mais propose une analyse des grandes orientations de ce document.

Concernant la première remarque, il reviendra au PLUi de l'EPT de transcrire dans son territoire les grandes orientations du SCoT de la MGP, qui devra lui-même être compatible avec le SDRIF-E.

Le SDRIF-E répond à la deuxième remarque de l'EPT en mettant en œuvre un modèle de développement polycentrique fondé sur l'intensification des fonctions urbaines des 140 polarités identifiées dans l'ensemble du territoire francilien.

#### **En matière de production et de rénovation du parc de logements :**

- Le SDRIF-E porte un objectif d'augmentation du nombre de logements de +13% et de +17% dans les polarités (secteurs réunissant une à plusieurs communes) du cœur d'agglomération à horizon 2040. Les services de l'État ont fait part récemment de la territorialisation des objectifs de construction de logement (TOL) proposée pour les prochaines années dans la perspective du prochain Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH). Les deux démarches ne sont pas concordantes, portant préjudice à la compréhension et à la réalisation des objectifs de construction de logements à l'échelle régionale et le SDRIF-E ne donnant pas à voir les secteurs de densification privilégiés. En cohérence avec la TOL portée par l'État, le Grand-Orly Seine Bièvre plaide pour un objectif de construction n'excédant pas 000 logements / an à son échelle.
- Pour « enrayer le phénomène de concentration de logements sociaux dans certains territoires qui tendent à se paupériser », le SDRIF-E limite le développement de l'offre

très sociale en PLAI dans les communes ayant plus de 30 % de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS/PLAI afin de diversifier les produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre) dans ces communes et de soutenir le développement de l'offre très sociale dans les autres communes. Reprenant les termes du dispositif dit « anti-ghetto » de la Région Ile-de-France, le SDRIF-E risque de fortement aggraver la crise du mal-logement dont sont victimes les habitants, qui peinent de plus en plus à trouver un logement décent, répondant à leurs besoins en termes de taille et de prix. L'Ile-de-France comptait 736 128 demandeurs de logement social pour seulement 74 529 attributions en 2019, soit 1 attribution pour 10 demandes (source : bilan annuel de la DRIHL). Le Préfet de Région a lui-même adressé un courrier à la Région pour l'alerter des conséquences de cette mesure et des contraintes posées par le SDRIF-E dans la capacité des territoires à construire du logement, notamment social. Cette disposition est pour lui de nature à remettre en cause l'objectif de construction de 70 000 logements par an fixé par la loi du juin 2010 et constitue une « difficulté majeure ». C'est pourquoi, il convient de ne pas imposer dans le SDRIF-E de seuil de limitation de la construction de logements très sociaux dans les communes ayant déjà un parc important en la matière. Le Grand-Orly Seine Bièvre demande, au contraire, que des dispositifs coercitifs soient mis en place pour réaliser des logements très sociaux dans les communes les moins pourvues dans un souci de rééquilibrage régional.

- Le besoin impérieux de rénover le parc ancien de logements afin d'améliorer le confort des habitants, de lutter contre le dérèglement climatique et de réduire la consommation énergétique est affirmé, mais le SDRIF-E ne donne pas de marges de manœuvre quant à la rénovation du tissu urbain situé dans le plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly afin de lutter contre sa dégradation et sa paupérisation.
- Le SDRIF-E, comme la plupart des documents de planification, met les collectivités locales face à de nombreuses contradictions. Ainsi, un territoire comme Grand-Orly Seine Bièvre se doit d'un côté de construire du logement pour répondre aux nombreux besoins des habitants et d'accueillir des entreprises pour faciliter l'accès à l'emploi et réduire le taux de chômage, malheureusement encore trop important. De l'autre, il se doit de ne pas aggraver l'exposition des habitants aux risques et nuisances, nombreux sur le territoire avec l'aéroport d'Orly, les grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires. La Seine, colonne vertébrale et véritable atout du territoire, impose également la prise en compte du risque inondation. Si la plupart des orientations portées par le SDRIF-E sont justifiées, leur cumul peut très souvent mettre les collectivités en difficulté face aux arbitrages à opérer, celles-ci se retrouvant seules pour gérer ces contraintes. Il conviendrait donc de mobiliser l'ensemble des acteurs en responsabilité (État, Départements, Groupe SNCF, acteurs de l'aérien, autorités compétentes en matière de risque naturels, etc.) pour qu'ils s'engagent à appuyer les collectivités dans la mise en application du SDRIF-E (cf. le besoin de requalification de grands axes routiers, d'installation de panneaux anti-bruit par exemple).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Le SDRIF-E fixe les grands objectifs à l'échelle régionale. Le SRHH, via la TOL fixée par l'État, va territorialiser ces objectifs en fixant la production de logements et de logements

sociaux par intercommunalité. Le SRHH, en cours d'élaboration, devra ainsi être compatible avec le SDRIF-E.

La Région assume pleinement la norme anti-ghetto qui a fait la preuve de son efficacité pour assurer une mixité sociale réelle.

Voir également les réponses faites à l'EPT Boucle Nord, à l'Etat et au CESER, sur ce point.

Précisons également qu'il ne revient pas au SDRIF-E de mettre en œuvre des dispositifs contraignants envers les communes en rattrapage SRU. C'est uniquement le rôle de l'Etat.

Le SDRIF-E évoque dans son « projet d'aménagement régional » les enjeux de la rénovation des logements franciliens dans ses pages 75 à 77. Il reviendra au SRHH, dans un rapport de compatibilité, de décliner ces grandes orientations dans des objectifs précis et territorialisés.

Enfin, le SDRIF-E propose de nombreuses orientations en matière de qualité de vie. Il reviendra donc au PLUi de veiller à bien respecter ces orientations, en mobilisant en priorité pour la construction de nouveaux logements et équipements publics, les secteurs les moins exposés aux différentes nuisances.

### **En matière de développement économique et urbain**

- Le SDRIF-E ne porte aucune orientation réglementaire sur des domaines stratégiques, de compétences régionales et nationales, tels que l'enseignement supérieur et la recherche et le tourisme. Les filières économiques attribuées au Grand-Orly Seine Bièvre dans le projet d'aménagement sont à ce titre trop limitatives : il convient d'y adjoindre l'agro-alimentaire, la ville durable, le numérique et les industries connexes, le tourisme.
- Le SDRIF-E manque « d'incarnation » notamment par l'identification et le soutien aux projets significatifs à l'échelle régionale, tels que les secteurs en opération d'intérêt national (OIN) dont le projet des Ardoines à Vitry-sur-Seine et le projet du Triage de Villeneuve-Saint Georges, l'écosystème de renommée internationale de recherche, santé et innovation en oncologie autour de l'hôpital Gustave Roussy dans le cadre de la ZAC Campus Grand Parc à Villejuif, la Cité de la gastronomie Paris-Rungis et le projet de chantier de transport combiné du MIN de Rungis.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les OR n'ont pas vocation à traiter des filières économiques. Le SDRIF-E reconnaît la dynamique économique de Grand-Orly Seine Bièvre dans le PAR via sa mention comme pôle et la liste de ses objets économiques : sur le schéma p. 109 sur les territoires de projet et les filières économiques, la carte sur les zones d'activités économiques p. 116, la carte sur le parc de bureaux p. 117, la carte sur l'offre commerciale p. 119 et la carte sur le fret et la logistique p. 123. La place aéroportuaire Paris-Orly est évoquée p. 106 au titre de l'objectif Affirmer la vocation internationale de l'Île-de-France et p. 149 au titre des développements sur le hub francilien : « Les aéroports franciliens sont la porte d'entrée du trafic aérien de l'espace national, et sont à ce titre une infrastructure clé pour l'ensemble du pays ».

L'ajout d'autres filières pourra être étudié en fonction des critères retenus pour élaborer le schéma sur les territoires de projet et les filières économiques.

Le SDRIF-E appuie le développement des territoires via ses OR qui ne visent pas spécifiquement tel ou tel projet, mais prévoit les moyens d'agir pour les documents d'urbanisme locaux.



### **En matière de transport de marchandises et de voyageurs :**

- Plusieurs projets de redéveloppement ferroviaire sont en cours et notamment : le projet de chantier de transports combinés porté par le MIN de Rungis, le renforcement du chantier de transports combinés de Valenton, plusieurs projets de relance d'installations terminales embranchées (ITE), ainsi que le projet de développement d'un site productif et logistique multimodal (fer, fleuve, route) du CIN Triage de Villeneuve-Saint-Georges. Il convient à ce titre de maintenir les Installation Terminale Embranchée (ITE) situées à Valenton, à Villeneuve-Saint-Georges et sur le MIN de Rungis. Concernant le devenir des ITE situées à Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et sur le site du SENIA (à Orly et Thiais probablement plutôt qu'à Rungis), il convient de préciser de quelles installations il s'agit et d'organiser rapidement un échange avec les acteurs concernés afin de confirmer ou infirmer la proposition de l'État.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Un travail est en cours entre les services de la Région et ceux de l'Etat, qui permettra d'apporter prochainement à l'EPT les précisions demandées relatives aux ITE d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et le site du SENIA.

- Le Grand-Orly Seine Bièvre se félicite de l'inscription dans le SDRIF-E de plusieurs projets de transport en commun structurants pour le territoire tels que les prolongements des lignes de métro 10 (jusqu'à Ivry-sur-Seine puis les Ardoines), 14 (jusqu'à Morangis) et 18 (jusqu'à Montgeron- Crosne), le bus Senia-Orly, ainsi que l'ajout dans la version arrêtée le 12 juillet 2022 du prolongement du tramway T9 vers l'aéroport d'Orly et du projet de gare TGV Aéroport d'Orly – Pont de Rungis. Ceci en complément des projets déjà en cours : Tzen 4, Tzen 5, Câble 1, prolongement du tramway T7 vers la gare de Juvisy-sur-Orge, modernisation de la liaison ferroviaire Massy-Valenton. Plusieurs autres projets manquent encore et doivent être inscrits dans le SDRIF-E pour soutenir notre dynamique de développement et réduire les nombreuses coupures urbaines qui morcellent notre territoire : la transformation d'Orlyval en ligne de desserte locale et son potentiel prolongement à l'est, la réalisation d'une liaison de tram-train entre la gare RER A de Sucy-Bonneuil et la plateforme aéroportuaire d'Orly, le prolongement du tramway T7 vers le nord (Villejuif Louis Aragon – Place d'Italie) pour désengorger la ligne 7 du métro, le prolongement de la ligne 5 du métro sur notre territoire et pas uniquement jusqu'à la Place de Rungis à Paris tel qu'identifié à ce stade.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Orlyval : Une étude est actuellement menée par IDFM concernant l'avenir de l'infrastructure de transport « Orlyval ». Dans l'attente des résultats de cette étude, la Région préfère ne pas indiquer pour l'heure d'ajouts de stations sur cette ligne et/ou de changements d'affectation pour cette infrastructure. En tout état de cause, l'infrastructure existe déjà.

Liaison de tram-train entre la gare RER A de Sucy-Bonneuil et la plateforme aéroportuaire d'Orly : Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

Prolongement du tramway T7 vers le Nord : Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

Prolongement de la ligne 5 sur ce territoire : Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant aux projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

- Le projet de gare TGV Aéroport d'Orly – Pont de Rungis étant inscrit dans la liste des infrastructures à réaliser, il convient de l'intégrer dans le projet d'aménagement – de même que les autres gares TGV franciliennes – comme une porte d'entrée de l'Île-de-France (au même titre que les 3 aéroports) et d'y soutenir l'enjeu de structuration de véritables pôles de correspondance air-fer : triptyque aéroport d'Orly – gare TGV de Massy – gare TGV de Pont de Rungis à structurer entre les territoires du Grand-Orly Seine Bièvre et de Paris-Saclay, en appui de la dynamique de développement portée dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du Grand Orly.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La gare TGV Orly Pont de Rungis en projet est inscrite au SDRIF-E. Les autres gares TGV franciliennes déjà existantes ne constituant pas par définition des projets nouveaux d'infrastructures à inscrire au SDRIF-E.

- Plusieurs infrastructures routières structurantes pour notre territoire doivent être inscrites dans le SDRIF-E : la réalisation d'une voie de desserte du Triage de Villeneuve-Saint-Georges en connexion avec la RN406 pour soutenir le projet de développement économique productif et de plateforme logistique multimodale porté dans le cadre du Contrat d'intérêt national (CIN) en cohérence avec les orientations du SDRIF-E sur ce site et avec le projet de prolongement de la RN406 vers le port de Bonneuil, l'évolution du boulevard périphérique au niveau des trois villes de Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine, le franchissement de Seine entre Vitry-sur-Seine et Alfortville et le barreau manquant de la RD167A à Rungis (contournement nord de l'aéroport d'Orly, barreau dit « voie des Avernoises »).

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Voie de desserte du triage de VSG : Des échanges techniques préalables restent à engager entre l'EPT et des maîtres d'ouvrage potentiels (DIRIF, SNCF...) avant d'envisager une telle inscription au SDRIF-E de ce projet non-défini.

Evolution du boulevard périphérique : L'EPT doit préciser et définir la nature de l'évolution du boulevard périphérique sud envisagée. En l'état la demande ne peut être retenue au SDRIF-E. Par ailleurs, la Région a indiqué son avis relatif au projet de voie dédiée au covoiturage, transports collectifs et taxis sur le boulevard périphérique par une motion de l'exécutif présentée à la séance plénière du Conseil régional du 31 mai 2023.

Franchissement Vitry/Alfortville : Le projet de franchissement figure déjà au SDRIF-E.

Barreau des Avernoises : Le projet est insuffisamment étudié, la poursuite des études jusqu'au stade de la déclaration d'utilité publique permettra d'approfondir le projet avant d'envisager son inscription au SDRIF-E.

- Le projet de SDRIF-E ne lève pas l'alerte sur le projet de franchissement de Seine entre Athis-Mons et Vigneux qui rencontrent sur le territoire une opposition vigoureuse des communes concernées directement par sa réalisation. Ce projet entre d'ailleurs

en totale contradiction avec la protection de l'armature verte de part et d'autre de la Seine à Athis-Mons et Vigneux porté par le SDRIF-E lui-même. Si le besoin de franchir la Seine est avéré, le Grand-Orly Seine Bièvre porte prioritairement la réalisation de liaisons est-ouest en transport en commun tels que le prolongement de la ligne 18 à l'est ou la réalisation du tram-train Sucy-Orly, ainsi que les réalisations de nouvelles passerelles sur la Seine à destination des piétons et des vélos, à l'image du projet porté entre les Vœux d'Orly et Villeneuve Triage.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Cette opération encore en étude est inscrite au plan Route de Demain de la Région, elle est portée par le Conseil départemental. Par cohérence, elle a donc été inscrite au SDRIF-E arrêté. L'inscription du projet au SDRIF-E n'exonère pas du strict respect des procédures environnementales réglementaires si le projet devait se poursuivre au-delà des études, la Région y sera particulièrement attentive.

L'EPT émet **un avis défavorable** sur le projet de révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France - Environnement, **sur la base des demandes suivantes :**

- Clarifier les secteurs de densification et d'extension urbaine au sein de l'agglomération - et notamment des communes comprises dans les secteurs identifiés par le SDRIF-E comme faisant partie de l'hypercentre, du cœur d'agglomération et de la couronne à l'interface entre la ville et la campagne – en lien avec le Schéma de Cohérence Territoriale métropolitain ;

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette remarque mériterait d'être précisée. L'OR 57 précise bien les objectifs de densification et les modalités de calcul par territoire. Un guide de lecture des orientations réglementaires sera diffusé après l'approbation du SDRIF-E afin d'aider les collectivités à élaborer leurs documents d'urbanisme locaux.

- Clarifier la logique, le choix et les prescriptions concernant plus précisément les huit polarités identifiées sur le Grand-Orly Seine bièvre et les communes directement concernées ;

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le réseau de polarités du SDRIF-E a été établi au regard du rôle de centralité joué plus particulièrement par certaines communes pour leur territoire environnant. Ce rôle de centralité s'appuie sur la desserte existante ou prévue de ces communes, notamment en transports en commun capacitaires, sur la présence d'équipements et de services, et sur l'observation d'un taux d'emploi accru. Les communes concernées soit remplissent déjà ces critères en 2024, soit ont vocation à les remplir d'ici 2040.

Les prescriptions relatives aux polarités sont établies par les OR 93 et 57, et les capacités d'urbanisation qui leur sont spécifiquement allouées sont décrites à l'OR 92.

- Identifier et soutenir les projets significatifs à l'échelle régionale, tels que les secteurs en opération d'intérêt national (OIN) dont le projets des Ardoines à Vitry-sur-Seine et le projet du Triage de Villeneuve-Saint Georges, l'écosystème de renommée internationale de recherche, santé et innovation en oncologie autour de l'hôpital Gustave Roussy dans le cadre de la ZAC Campus Grand Parc à Villejuif, la Cité de la gastronomie Paris-Rungis et le projet de chantier de transport combiné du MIN de Rungis ;

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Tous les projets cités sont effectués en renouvellement urbain. Leur aboutissement n'aura donc pas d'impact sur l'artificialisation des sols, ce qui explique qu'ils ne soient pas cartographiés au sein des cartes du SDRIF-E.

- Détailler le projet d'aménagement et les orientations réglementaires sur des domaines stratégiques, de compétences régionales et nationales, tels que l'enseignement supérieur et la recherche et le tourisme, avec pour le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre les filières économiques complétées par l'agro-alimentaire, la ville durable, le numérique et les industries connexes, le tourisme ;

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les OR n'ont pas vocation à traiter des filières économiques. Le SDRIF-E reconnaît la dynamique économique de Grand-Orly Seine Bièvre dans le PAR via sa mention comme pôle et la liste de ses objets économiques : sur le schéma p. 109 sur les territoires de projet et les filières économiques, la carte sur les zones d'activités économiques p. 116, la carte sur le parc de bureaux p. 117, la carte sur l'offre commerciale p. 119 et la carte sur le fret et la logistique p. 123. La place aéroportuaire Paris-Orly est évoquée p. 106 au titre de l'objectif Affirmer la vocation internationale de l'Île-de-France et p. 149 au titre des développements sur le hub francilien : « Les aéroports franciliens sont la porte d'entrée du trafic aérien de l'espace national, et sont à ce titre une infrastructure clé pour l'ensemble du pays ».

- Mettre en adéquation la mise en œuvre de l'objectif de construction de 7 000 logements /an dans le SDRIF-E avec la territorialisation des objectifs de construction de logement (TOL) portée par l'État dans le cadre du prochain Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH). Porter une augmentation du nombre de logements qui soit soutenable à l'échelle de chaque territoire en prenant en compte le nécessaire soutien à l'effort constructif pour loger dignement toutes les habitantes et tous les habitants, mais également la capacité des collectivités à proposer les équipements publics d'infra et de superstructures nécessaires, l'équilibre avec l'enjeu de renaturation des territoires, la qualité de la desserte en transports en privilégiant les rabattements aux gares en modes actifs, le maintien d'une activité productive à toutes les échelles et les risques et nuisances impactant le développement urbain. En adéquation la TOL portée par l'État, le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre plaide pour un objectif de construction n'excédant pas 5 000 logements / an à son échelle ;

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Comme indiqué précédemment les objectifs inscrits au SDRIF-E de production de logements en renouvellement urbain ont été travaillé avec les services de l'État afin de permettre la réalisation de 70 000 logements par an. Dans son avis sur l'avant-projet de SDRIF-E, l'État a d'ailleurs exigé un renforcement des objectifs de densification. Le SRHH, via la TOL établie par l'État, va territorialiser les objectifs régionaux définis par le SDRIF-E en fixant la production de logements et de logements sociaux par intercommunalité. Le SRHH, en cours d'élaboration, devra ainsi être compatible avec le SDRIF-E.

- Ne pas imposer de seuil de limitation de construction de logements très sociaux dans les communes ayant déjà un parc important en la matière. Ceci pour ne pas entraver la capacité de ces communes à répondre aux besoins en logement des habitants désireux de rester sur le territoire, tout particulièrement les ménages les plus modestes (pour rappel, l'Île-de-France n'est en mesure d'attribuer qu'un logement social pour 10 demandes, ce ratio étant également valable sur le territoire du Grand-

Orly Seine Bièvre), et garantir une production de logements, notamment sociaux, à la hauteur de 70 000 logements / an, en réponse aux perspectives d'évolution démographique et au besoin de renouveler et diversifier le parc existant. Le rééquilibrage régional en matière de logement social ne doit pas s'opérer en freinant les communes volontaires mais en contraignant les communes ne répondant pas à leurs obligations légales telles que fixées par la loi SRU ;

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Voir les réponses précédentes sur l'OR 59.

- Soutenir la possibilité de rénover les tissus urbains dégradés et/ou paupérisés, notamment dans les secteurs à forte nuisance concernées entre autre par l'application du plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly ;

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le PEB s'impose au SDRIF-E et aux documents d'urbanisme locaux.

- Maintenir les Installations Terminales Embranchées (ITE) situées à Valenton, à Villeneuve- Saint-Georges et sur le MIN de Rungis, et préciser les installations visées à Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et sur le site du SENIA (à Orly et Thiais probablement plutôt qu'à Rungis) ;

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Un travail est en cours entre les services de la Région et ceux de l'Etat, qui permettra d'apporter prochainement à l'EPT les précisions demandées relatives aux ITE d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et le site du SENIA.

**Demandes de modifications cartographiques sur le projet arrêté le 12 juillet 2023**

- Maitriser le développement urbain

**MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN**

14 novembre 2023 – Annexe technique à la délibération du Conseil Territorial

**Principales modifications apportées :**

- Fort d'Ivry (création)
- Abords rue voisine à Vitry sur Seine (création)
- SENIA (réduction)
- Vieux à Orly (augmentation) et Pierre Fitte à Villeneuve-le-Roi (augmentation)
- Parc du Château (Savigny-sur-Orge) (création sur Morsang-sur-Orge)
- Restauration des berges de l'Yerres (création)
- Parc des Sources à Abion-sur-Seine (création)
- Parc des Sources à Juvisy-sur-Orge (création)


**Principaux refus d'évolution :**

- Positionnement sur le devenir du BP péri-urbain
- Positionnement sur le devenir d'Orlyval
- Positionnement sur les principaux franchissements

Grand Orlyseine Bièvre  
Agir pour et avec vous

## Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :

Cette disposition fait état des demandes de Grand Orly Seine Bièvre faites sur l'avant-projet du SDRIF-E et de leur prise en compte ou non par la Région. Il ne s'agit pas de questions ou de nouvelles demandes formulées directement par l'EPT.



**Faire figurer la prolongation de la ligne de métro M5 vers le sud en « Principe de liaison Métro »**

**Créer un picto « Evolution d'infrastructure routière » pour le projet d'évolution du boulevard périphérique au niveau des villes de Gentilly, Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine**

**Faire figurer un « Franchissement Grand axe régional non rapide » pour la création du barreau manquant de la RD 107A à Rungis (voies des Avenirises)**

**Faire figurer Orlyval en « Principe de liaison » Transport**

**De manière générale, identifier les points noirs cyclables à traiter pour assurer la continuité des itinéraires cyclables en particulier les franges entre territoires et départements pour éviter les ruptures**

**Faire figurer un « Principe de liaison navette fluviale » en amont de la confluence de la Marne et de la Seine entre Viry-Châtillon et Ivry-sur-Seine**

**De manière générale, les observations faites sur la complétude du réseau de transports existants et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers sont valables pour l'ensemble des cartes**

**Créer un picto de « Réduction des points noirs cyclables nécessaires à la continuité des itinéraires cyclables » à mettre au niveau de l'issue de secours de l'autoroute A5B à Gentilly / Le Kremlin-Bicêtre > conforter l'incertitude à vélo avec la future gare GPF de la L14 à Hôpital Bicêtre**

**Faire figurer un « Franchissement Grand axe régional non rapide » sur la Seine entre Vitry-sur-Seine et Alfortville**

**Faire figurer à Vitry-sur-Seine le « Franchissement Grand Axe régional non rapide » du faisceau ferroviaire**

**Créer un « Principe de liaison Projet Vélo Ile-de-France » entre le parc départemental du Petit-Leray à Chevilly-Larue et le parc départemental de la Rosaie à l'Haÿ-les-Roses**

**Faire figurer un « Franchissement Grand axe régional non rapide » pour la voie de désenclavement du Triage à créer**

**Faire figurer à Orly et Villeneuve Saint-Georges le « Franchissement Projet Vélo Ile-de-France » sur la Seine au niveau des Vaux / Triage**

14 novembre 2023 – Annexe technique à la délibération du Conseil territorial

4

Grand Orlyseinebièvre

Agir pour et avec vous

## Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Prolongation du métro 5 : Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant à des projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges *ad hoc* avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

« Points noirs cyclables » : L'OR 140 indique que les documents d'urbanisme doivent prévoir les mesures de sauvegarde et aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants, continus, capacitaires et sécurisés, de niveau régional et suprarégional (Projet Vélo Ile-De-France, schéma « Eurovélo », schéma national des Véloroutes). Ces schémas cyclables ont précisément été conçus pour assurer la continuité cyclable et intègrent déjà le traitement des points noirs cyclables, qui n'ont donc pas vocation à figurer individuellement au SDRIF-E.

Navette fluviale Viry-Châtillon / Ivry-sur-Seine : Une évolution du SDRIF-E serait techniquement prématurée.

• Placer la nature au cœur du développement régional



### PLACER LA NATURE AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Région Île-de-France

18 novembre 2023 – Avis technique à la délibération du Conseil Territorial

- Principales modifications apportées :
- Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'abord végétal
    - Fort d'Ivry (création)
    - Abords rue Voltaire à Vitry-sur-Seine (création)
    - SEVA (réduction)
    - Vaux à Orly (augmentation) et Pierre-Hitte à Villeneuve-le-Roi (augmentation)
    - Parc du Château (Savigny-sur-Orge) (création sur Morsang-sur-Orge)
    - Restauration des berges de l'Yerres (création)
  - Sanctuariser l'armature verte
    - Parc des Sœurs à Ablon-sur-Seine (création)
    - Parc des Grottes à Joinville-sur-Orge (création)
    - Terrain de l'Avicée Jean-Baptiste Corot à Savigny-sur-Orge (retrait)
- Principaux refus d'évolution :
- Suppression « margerite » sur l'agrocité Trullot-Cagarine alors que le projet ne prévoit qu'un espace vert d'un hectare et non de plus de deux hectares
  - Positionnement parc des Berges à Vitry-sur-Seine
  - Ajustement protection secteurs agricoles à Morsang en lien avec le projet de pôle intermodal



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Cette diapositive fait état des demandes de Grand Orly Seine Bièvre faites sur l'avant-projet du SDRIF-E et de leur prise en compte ou non par la Région. Il ne s'agit pas de questions ou de nouvelles demandes formulées directement par l'EPT.

- Redéfinir les secteurs Laplace / Doumer / Paul Vaillant Couturier en « Renforcer le Balcon » >> reprendre le tracé figurant déjà au SDRIF
  - Redéfinir le périmètre de protection du parc départemental du Coteau afin d'en exclure le projet IMGP « Etotone »
  - Retirer la rocade des Hautes Bruyères (propriété de l'État) du parc départemental des Hautes-Bruyères à sanctuariser
  - Intégrer le parc de la coulée verte de Paray-Vieille-Poste sous l'aplat « Sanctuariser l'armature verte »
  - Adapter le périmètre des espaces agricoles sanctuarisés avec le projet d'extension de la ligne de métro 14 et la création d'une gare à Morsang (cf projet n°54 de l'annexe sur les projets d'infrastructure de transport en commun)
  - Mettre les secteurs plaine des Sports, Vanne des Eaux et parc de Champagne à Savigny-sur-Orge uniquement en aplat « Préserver l'espace ouvert vert et de loisirs »
- De manière générale, l'aplat « Zone pouvant présenter un risque d'inondation » brouille fortement la lecture de la carte >> renvoyer à la carte des clés figurant les PPRI qui seront annexés au PLU et dessiner un contour avec un liseré graphique sans remplissage



- Picto à enlever car pas de perspective de création de parc plus de 2 hectares à cet emplacement
- Déplacer le picto « Créer un espace vert et/ou un espace loisir d'intérêt régional de plus de 2 ha » plus en bord de Seine >> localisation du futur parc des Berges
- Réduire l'aplat « Sanctuariser l'armature verte » pour la caler à la réalité physique de l'urbanisation actuelle à Valenton >> seul le parc départemental Champ Saint Julien est concerné par la protection
- Réduire l'aplat « Sanctuariser l'armature verte » pour ne pas obérer le projet d'hôtel d'accueil de familles en lien avec le cimetière intercommunal
- Ru indéterminé à retracer

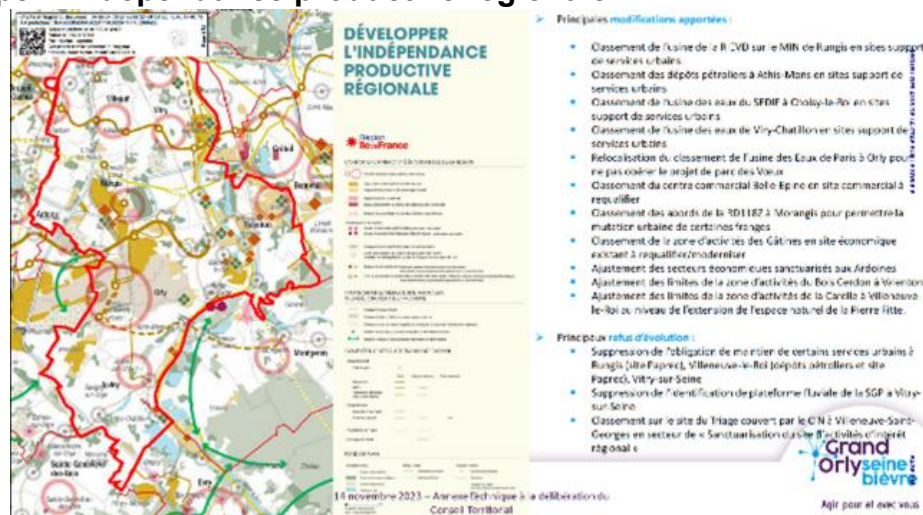


14 novembre 2023 – Avis technique à la délibération du Conseil Territorial

## Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

1. **Liaisons vertes à Arcueil** : La Région est favorable à l'ajout de ces deux liaisons vertes dans les cartes du SDRIF-E (sud Promenade verte de la Vanne, Nord Coulée verte Bièvre Lilas)
  2. **Projet Ecotone** : La Région est défavorable à cette demande de modification. En effet, une partie du projet se déploie sur un terrain artificialisé, placé sous armature verte : celle-ci n'est donc pas bloquante car le projet ne constituera pas, sur ce terrain, une urbanisation.
  3. **Redoute des Hautes-Bruyères** : S'agissant d'un site urbanisé, la Région est favorable à son exclusion de l'armature verte à sanctuariser. L'armature sera maintenue uniquement sur le Parc des Hautes Bruyères.
  4. **Parc de la Coulée Verte de Paray Vieille Poste** : La Région est favorable à cette demande. L'aplat de l'armature verte à sanctuariser sera rajouté sur le parc.
  5. **Métro 14 et Gare à Morangis** : La Région a bien veillé à ce que le projet de gare et d'extension de la ligne 14 se situent en dehors de l'armature verte.
  6. **Savigny-sur-Orge** : La Région est défavorable à cette demande. En effet, la présence de l'armature verte sur ce secteur permet de protéger des terres agricoles, le parc de Champagne et le cimetière. Elle n'empêche pas les projets de l'Armée Leclerc, dont une partie doit être réalisée en extension sur un terrain agricole à proximité, mais bien en dehors de l'armature verte.
  7. **Aplat « Zone pouvant présenter un risque d'inondation »** : Les remarques sur la lisibilité des symboles et des aplats des cartes seront examinées globalement.
  8. **Trèfle à Ivry** : La demande de suppression de ce trèfle sera examinée au regard du projet porté par GPA sur la ZAC Gagarine-Tuillot.
  9. **Parc des Berges** : La Région est favorable à cette modification. Le trèfle sera déplacé conformément aux indications données.
  10. **Parc Saint-Julien à Valenton** : La Région est favorable à la prise en compte de cette demande. L'armature verte, ainsi que l'aplat Espace vert et de loisir seront redessinés pour correspondre à l'emprise du parc.
  11. **Hôtel d'accueil de familles à Valenton** : La parcelle d'accueil pour ce projet n'est pas recouverte par l'armature verte à sanctuariser. Toutefois, la parcelle est par erreur considérée comme un espace vert et de loisir. La Région corrigera cette erreur cartographique.
- **Développer l'indépendance productive régionale**





## **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Cette diapositive fait état des demandes de Grand Orly Seine Bièvre faites sur l'avant-projet du SDRIF-E et de leur prise en compte ou non par la Région. Il ne s'agit pas de questions ou de nouvelles demandes formulées directement par l'EPT.

Supprimer le picto « Maintenir le site support de services urbains ou d'économie circulaire » à Rungis sur le site Paprec qui n'est pas un site stratégique d'intérêt régional

De manière générale, identifier les réseaux de géothermie afin de permettre leur classement et ainsi imposer un principe de raccordement obligatoire des nouvelles constructions

Mettre un picto spécifique « Maintenir le site support de services urbains ou d'économie circulaire » à Ivry-sur-Seine, l'incinérateur du Sycotm, le CPCU et l'ex-usine des eaux de Paris

Supprimer le picto « Maintenir le site support de services urbains ou d'économie circulaire » > plateforme de matériaux de SGP non pérenne

Créer un picto pour le déplacement / suppression des dépôts pétroliers de Villeneuve-le-Roi

14 novembre 2023 – Annexe technique à la délibération du Conseil Territorial

Grand Orlyseine bièvre

Agir pour et avec vous

## **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Le site de recyclage des déchets Paprec à Rungis rentre bien dans la définition des services urbains indispensables au fonctionnement de l'Île-de-France tels que définis dans l'OR 49. Le pictogramme « Maintenir le site support de services urbains ou d'économie circulaire » n'empêche pas la relocalisation du site d'économie circulaire, à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations.

Conformément à la demande formulée par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre sur l'avant-projet du SDRIF-E en mai 2023, un pictogramme "Maintenir le site support de services urbains" a déjà été ajouté sur la carte à Ivry-sur-Seine sur l'emplacement de l'incinérateur du Sycotm, le CPCU et l'ex-usine des eaux de Paris. La demande est donc déjà satisfaite, l'ajout est bien visible sur la carte 2 du SDRIF-E présentée à l'enquête publique.

À Vitry-sur-Seine, la plateforme de matériaux de la SGP est représentée par un pictogramme « Maintenir le site multimodal » et non par un pictogramme « Maintenir le site support de services urbains ». En effet, selon l'OR 115 du SDRIF-E, les sites multimodaux existants doivent être maintenus et leur emprise préservée pour ne pas obérer une logistique davantage décarbonée à l'avenir.

La création d'un pictogramme spécifique pour le déplacement de services urbains n'est pas prévue par le SDRIF-E. Toutefois, le pictogramme « Maintenir le site support de services urbains ou d'économie circulaire » n'empêche pas la relocalisation du dépôt pétrolier, à

condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations.

Pour une question de lisibilité des cartes du SDRIF-E, les réseaux de géothermie ne sont pas cartographiés. Toutefois la géothermie est bien promue par le SDRIF-E à travers les orientations réglementaires 54 et 56 : « L'extension des réseaux de chaleur et de froid existants et la création de nouveaux réseaux sont une priorité en zones urbaines, en lien avec une meilleure mobilisation des gisements d'énergie renouvelable disponibles. »

Créer un picto « Couverture d'infrastructure routière » pour la couverture de l'AB6 au niveau de Fresnes et créer un secteur longitudinal de part et d'autre de l'axe « Secteur d'urbanisation préférentiel de confortation de l'attractivité économique de la Région / Pastille entière »

Adapter l'aplat de l'aéroport pour sortir le site de la ferme du Parc des Mesniers à Villeneuve-le-Roi et les terrains situés à l'est du quartier pavillonnaire (projets d'équipements sportifs)

A Choisy-le-Roi, volonté de maintenir la dominante économique des sites du Logo et des Communautés, mais nécessité d'introduire un peu de mixité permettant la création d'équipement public, d'espace vert et de logements

A Choisy-le-Roi, volonté de maintenir la dominante économique du site de l'ex usine Renault mais nécessité d'introduire un peu de mixité sur la frange nord du site

Retirer ces sites de l'aplat « Sites d'activités économiques d'intérêt local » et contribution de Valenton pour une mutation vers plus de mixité urbaine

Faire figurer le site du Triage de Villeneuve-Saint-Georges en secteur de « Sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional »  
ON Triage signé par les partenaires avec l'Etat

14 novembre 2023 – Annexe technique à la délibération de  
Conseil Territorial

Grand Orlyseine bièvre  
Agir pour et avec vous

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les sites d'activités économiques d'une superficie de plus de 5 hectares sont représentés par un aplat « requalifier/moderniser le site économique existant » (jaune clair). Cette inscription dans le SDRIF-E n'empêche pas leur évolution vers de la mixité urbaine (ex : création de logements), à condition, dans le cœur d'agglomération, que la suppression de l'activité économique « soit compensée, sur le territoire couvert par le document d'urbanisme, par la création d'un autre site à vocation équivalente ou par la création, sur un autre site, de capacités équivalentes d'accueil d'activités économiques. » (OR 101). Le maintien de cet aplat sur les sites économiques de Choisy-le-Roi et Valenton est donc pertinent et compatible avec les projets des communes.

La classification demandée en « site d'activité d'intérêt régional », relevant de l'OR 100, du quartier du Triage à Villeneuve-Saint-Georges serait en revanche contradictoire avec les objectifs du CIN signé par l'Etat, le département, l'EPT et les villes de Choisy-le-Roi, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges. En effet, la ville de Villeneuve-Saint-Georges a engagé un projet de requalification urbaine avec la construction de 800 logements et le développement d'un quartier mixte. Ce projet pourrait être empêché par l'OR 100 visant la sanctuarisation des sites d'activités d'intérêt régional. L'aplat actuel « requalifier/moderniser le site économique existant », correspondant à l'OR 101, sera donc maintenu sur le quartier du Triage.

Concernant l'A86, le SDRIF-E ne prévoit pas de pictogramme dédié à la couverture d'infrastructures routières. En effet, ce sujet ne relève pas de son champ de compétence.

La Région est favorable au découpage de l'emprise aéroportuaire d'Orly pour en sortir le site de la ferme du Parc des Meuniers et les terrains situés à l'est du quartier pavillonnaire sur lesquels la commune souhaite développer des projets d'équipements sportifs. Ces modifications cartographiques seront prises en compte dans la prochaine version des cartes du SDRIF-E.

Une contribution du Territoire au projet de SDRIF-E a été adressé à la Région en date du 26 mai dernier. Plusieurs demandes ont été formulées mais peu ont été reprises dans le projet arrêté.

Afin de poursuivre les échanges, il est proposé à la Métropole du Grand Paris de bien vouloir intégrer les demandes formulées par l'EPT Grand Paris Grand Est en particulier celles qui n'ont pas été prises en compte, dans l'avis « PPA » qui sera, le cas échéant, prochainement adressé à la Région Ile de France.

Les demandes de modifications du Territoire Grand Paris Grand Est, se fondent particulièrement sur l'état d'avancement du PLUi territorial que ce soit le volet environnemental ou le volet urbain. Elles reprennent les contributions communales et présentent à la fois des remarques d'ordre général et des demandes plus précises de corrections et de modifications concernant les orientations règlementaires et les cartographies.

### **Transports, Mobilités, stationnement**

- **Montfermeil**

Revoir la formulation sur les objectifs de rationalisation du stationnement, pour Montfermeil, le T4 ne fournit pas le niveau de service attendu et ne peut donc être considéré comme un axe structurant.

Créer un parking relais pour la gare de Clichy-Montfermeil (Fig.1)

**FIG 1**



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La création de parcs relais dans les gares d'Ile-de-France nécessite des échanges techniques préalables entre l'autorité organisatrice des transports, la SNCF et la collectivité afin d'en étudier l'opportunité technique et socio-économique et d'identifier un maître d'ouvrage. Le projet proposé reste à étudier et ne devrait pas entraîner de consommation foncière significative ni d'inscription spécifique au SDRIF-E. La Région réaffirme également

que, compte tenu des objectifs de réduction de l'artificialisation et de l'optimisation du tissu urbain existant pour d'autres usages, la rationalisation et la mutualisation des parcs de stationnement est une priorité du SDRIF-E (OR 138 et 139).

- **Neuilly-sur-Marne**

Reprise du tracé du réseau Vélo Ile de France en adéquation avec le tracé du bus « Bords de Marne » à Neuilly-sur-Marne (Fig. 2)

**FIG 2**



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le tracé du réseau Vélo Île-de-France figure bien en principe de liaison sur la carte. De plus, le projet de TCSP Bords de Marne est bien prévu sur la RN34. Les deux projets sont bien prévus sur le même linéaire (phase études). La demande de l'EPT est donc déjà satisfaite sur ces deux points.

- **Orientations réglementaires**

OR 126 : En complément du réseau de transport en commun lourd, le réseau de transport collectif de surface doit être complété, pour faciliter les mobilités au sein des bassins de vie et pour désenclaver les quartiers vers des pôles d'échanges multimodaux. A cette fin, et notamment pour renforcer la capacité des axes bus saturés, les documents d'urbanisme doivent permettre de développer les transports collectifs de surface, le cas échéant en site propre (tramway et bus à haut niveau de service) et également par l'intermédiaire d'aménagements ponctuels dédiés (couloir d'approche, priorité aux feux, voies d'insertion facilitée, voie partagée...)

OR 140 : En complément des aménagements nécessaires aux transports en commun, les documents d'urbanisme doivent prévoir les mesures de sauvegarde et aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants, continus, capacitaires et sécurisés, de niveau régional et suprarégional (Projet Vélo Île-de-France, schéma

« Euro vélo », schéma national des vélo routes, Plan Vélo Métropolitain, Plans Vélos départementaux)

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La proposition d'ajout à l'OR 126 ne relève pas des compétences réglementaires du SDRIF-E.

Les plans vélos mentionnés dans l'OR 140 sont régionaux ou suprarégionaux. Les propositions d'ajouts portent sur des plans d'échelle infrarégionales, qui ont toute leur pertinence, mais ne répondent pas à l'échelle retenue.

- **Projets d'infrastructures de transports en commun**

Page 61 :

Le bouclage Nord de la ligne T4 dans le centre-ville de Montfermeil n'est pas indiqué dans la liste des projets d'infrastructures : à ajouter

M1 : Prolongement à Val de Fontenay : le territoire et la ville de Neuilly-Plaisance souhaitent le maintien de la ZAE Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance et que celle-ci ne soit pas impactée par la localisation du centre de dépannage des trains.

TZEN3 Pantin - Gargan (Les Pavillons-sous-Bois) : Ajout du prolongement jusqu'à Vaujours

Page 62 :

Bus Altival : Noisy-le-Grand - Chennevières-sur-Marne : La Ville de Noisy-le-Grand n'est pas favorable au projet Altival sur le territoire communal de Noisy-le-Grand

Page 64 :

Réseau Vélo Ile-de-France : ajout des plans vélos départementaux et plan vélo métropolitain

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées : Bouclage du T4 pas indiqué dans la liste des projets d'infrastructures annexée aux OR : Le prolongement d'une infrastructure de tramway demande des échanges techniques préalables entre l'EPT et l'autorité organisatrice des transports, une telle inscription au SDRIF-E serait prématurée.

Localisation du centre de dépannage des trains du M1 à Val-de-Fontenay : la demande ne relève pas du champ de compétence du SDRIF-E

Prolongement du Tzen3 à Vaujours : Le projet de prolongement du Tzen3 jusqu'à Vaujours est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre le Département et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, l'inscription d'un tel prolongement au SDRIF-E serait prématurée.

Projet Altival à Noisy-le-Grand : la remarque n'appelle pas de réponse de la Région.

Réseaux cyclables : Plusieurs collectivités, telles que l'EPT, sollicitent l'inscription au SDRIF-E des infrastructures cyclables prévues par leurs schémas respectifs, qu'il s'agisse de schémas départementaux, de schémas de niveau intercommunal ou bien de projets communaux.

La Région étudiera l'ensemble de ces demandes au regard d'une part de leur complémentarité avec le réseau Vélo Ile-de-France, et d'autre part au regard de la compatibilité de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générée par ces projets avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

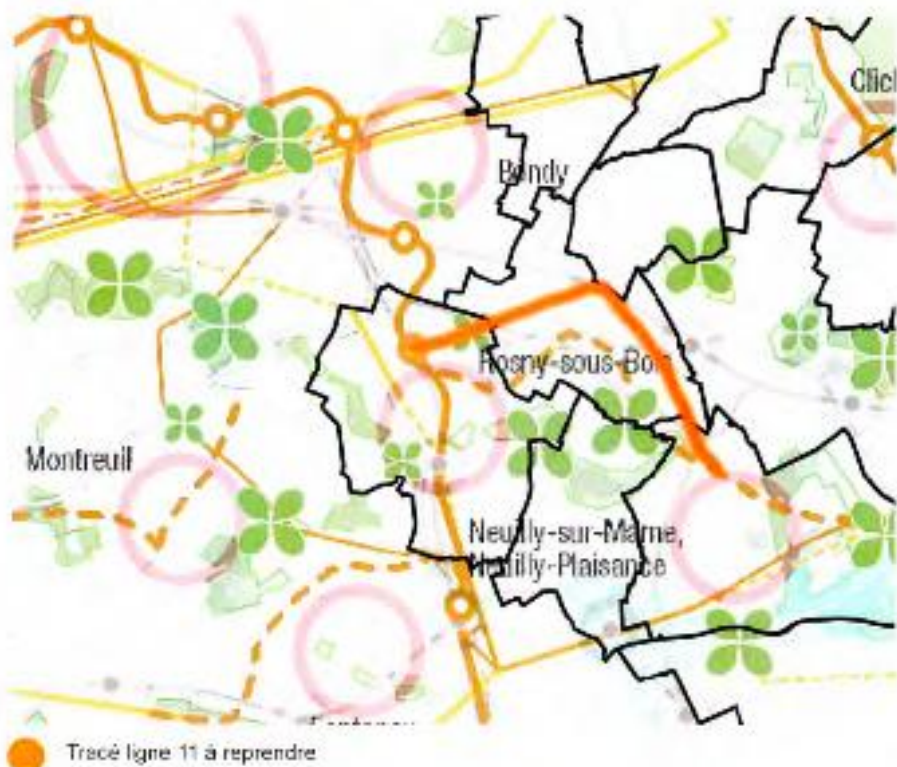
- Cartes « Maitriser le développement urbain, développer l'indépendance productive régionale, placer la nature au cœur du développement régional »  
Prolongement du TZEN3 jusqu'à Vaujours, (Fig. 3)

**FIG 3**



Corriger le tracé de la Ligne 11 par la création d'une interconnexion avec la gare du RER E Le Raincy-Villemomble et ne plus faire apparaitre de station au niveau du château à Villemomble, (Fig. 4)

**FIG 4**



Suppression du projet Altival pour Noisy-le-Grand (Fig. 5)

FIG 5



Intégrer les projets structurants de liaison (piétons-vélos) sur les emprises A103 et sur l'aqueduc de la Dhuy (Fig. 6)

FIG 6





## **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Prolongement du Tzen3 à Vaujours : Le projet de prolongement du Tzen3 jusqu'à Vaujours est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre le Département et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, l'inscription d'un tel prolongement au SDRIF-E serait prématuré.

Tracé et interconnexions M11 : Le projet ne correspond pas au tracé prévu par le schéma directeur du Grand Paris Express. Sur cette base, la demande PPA ne peut donc être inscrite au SDRIF-E.

Projet Altival à Noisy-le-Grand : Le tracé du projet Altival porté le Département du Val de Marne est conforme à la déclaration d'utilité publique et ne peut faire l'objet d'une modification au SDRIF-E.

Projets structurants de liaison (piétons-vélos) sur les emprises A103 et sur l'aqueduc de la Dhuys :

Plusieurs collectivités, telles que l'EPT, sollicitent l'inscription au SDRIF-E de diverses infrastructures cyclables. La Région étudiera l'ensemble de ces demandes au regard d'une part de leur complémentarité avec le réseau Vélo Ile-de-France, et d'autre part au regard de la compatibilité de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générée par ces projets avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **Eau, Assainissement, Déchets**

#### **• Orientations règlementaires**

OR52 :

Pour répondre aux besoins tant des ménages que des professionnels, et de façon à lutter contre le développement de dépôts sauvages :

- Le déploiement d'actions de prévention, de sensibilisation et de répression
- Les conditions du maintien et du développement rationnel des installations de collecte et de traitement des déchets doivent être assurées.

Les équipements pour la valorisation des déchets, d'origine ménagère et professionnelle, doivent être développés, en assurant leur répartition homogène à l'échelle régionale en cohérence avec les bassins versants, y compris avec ceux des régions limitrophes. A cette occasion, la mutualisation des sites de reconditionnement et de traitement des déchets doit être favorisée

OR 53 :

Le maillage territorial des équipements contribuant à l'économie circulaire (déchèteries, installations de réemploi, recyclerie, ateliers de réparation...) doit être complété et permettre un rééquilibrage de l'offre

- en tenant compte de la proximité des habitations et des activités économiques, afin de rendre accessible les équipements au plus grand nombre tout en étant compatible avec le voisinage en termes de nuisances et de sécurité ;
- en visant la résorption des zones carencées en déchèteries (voir carte « Zones de desserte des déchèteries en Île-de-France », Projet d'aménagement régional, p. 67).

OR 32 (réduction de la vulnérabilité du réseau), 39 (limitation des apports d'azote et de phosphore) et 90 (enveloppe de consommation d'ENAF pour les extensions de réseau):

Il n'y a pas de contradictions avec les éléments concernant l'assainissement prévus au projet de PLUi et au règlement d'assainissement.

OR 19, 31, 35, 39, 41, 42, 43 : les mesures présentées, notamment favorisant l'infiltration des eaux pluviales, leur gestion dans des ouvrages intégrés à l'aménagement urbain, la désimperméabilisation, sont très générales. Elles ne fixent aucun objectif chiffré permettant de préciser l'ambition recherchée du SDRIF-E sur ce sujet.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les actions de prévention, de sensibilisation et de répression ne sont pas du ressort du SDRIF-E, qu'il s'agisse de déchets ou d'autre chose. La mention de développement rationnel ajoutée après les conditions de maintien rejoint les dispositions sur le développement des équipements pour la valorisation et l'OR 53.

La précision relative à l'origine des déchets ne relève pas du SDRIF-E, mais du PRPGD.

Les éléments contribuant à l'économie circulaire sont définis dans le PAR et à l'OR 89 pour ceux pouvant émarger à l'enveloppe foncière régionale des projets de la transition environnementale.

La réduction de la vulnérabilité des équipements et réseaux structurants figure déjà dans l'OR 31 (dernier point), et s'applique ainsi dans toute les zones potentiellement inondables (y compris les zones d'aléas forts à très forts visées à l'OR 32).

La limitation de l'apport d'azote et de phosphore dans le réseau d'assainissement est visée à l'OR 38.

Les observations sur les OR 19, 31, 35, 39, 41 et 43 portent des objets très différents. Les objectifs chiffrés dans le domaine de l'eau relèvent des documents de planification dédiés que sont le SDAGE et les SAGE. Le SDRIF-E ne saurait interférer avec ces documents au risque d'excéder son champ d'habilitation tel que défini par le code de l'urbanisme.

### **Polarités, développement, logement, économie**

- **Montfermeil**

Souhait d'intégration de dispositions concernant la requalification de l'habitat dégradé et la résorption de la précarité énergétique.

Dispositions à intégrer en matière de développement économique : structuration des filières existantes, promotion du potentiel de création d'activités, soutien à la formation, construction d'une image entrepreneuriale pour le territoire, aménagement des zones d'activité (fibre optique, signalétique, accessibilité ...), soutien à la formation continue dans ses implantations ainsi que dans ses activités, soutien au commerce de proximité.

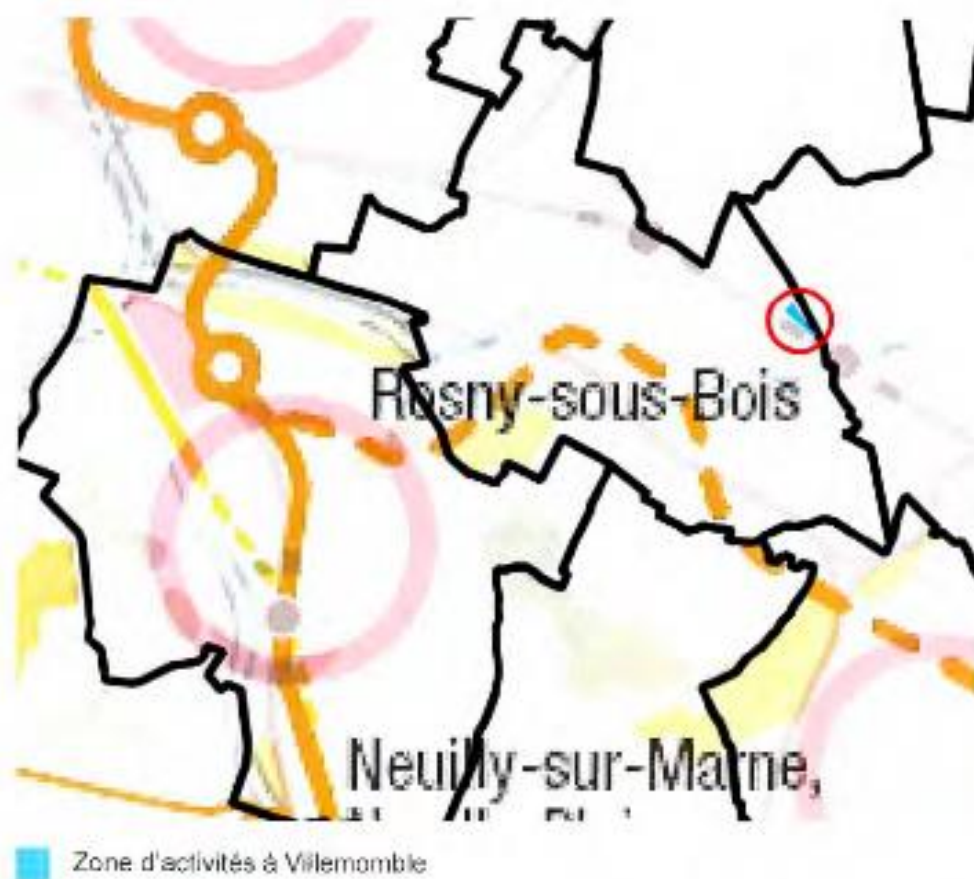
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les OR 61 et 63 répondent à cette demande de la commune relative à la rénovation de l'habitat.

- **Cartes « Maitriser le développement urbain, développer l'indépendance productive régionale, placer la nature au cœur du développement régional »**

Rajout d'une zone d'activités de faible taille à Villemomble en limite avec Gagny (Fig. 7)

**FIG 7**



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La zone d'activité économique représentant moins de 5 hectares ne pourra être identifiée sur les cartes règlementaires du SDRIF-E. Pour autant, les orientations règlementaires 101 et suivantes la concernent et favorisent son développement, sa modernisation, voire sa requalification pour le maintien de l'emploi.

**Trame verte et bleue**

- **OR 2** : Préciser que « l'armature verte à sanctuariser » sur le site de la forêt de Bondy doit permettre le maintien et l'accueil d'activités sportives et familiales y compris dans les secteurs de forêt de protection.
- **OR 20** : Exclusion du dispositif de protection des lisières du site du terrain des Ormes à Montfermeil prévu pour la reconstruction de l'hôpital (GHI Le Raincy-Montfermeil) du dispositif de protection des lisières des bois et forêts.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les orientations règlementaires du SDRIF-E ne peuvent pas prévoir d'exceptions à leur application en se référant à des projets particuliers. Cette orientation étant applicable depuis 1994, le rapport de compatibilité entre le SDRIF-E et le document d'urbanisme local permet une adaptation des OR au regard des spécificités territoriales. Dans son avis n° 349 324 du 5 mars 1991, le Conseil d'Etat a précisé que le rapport de compatibilité « doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF ».

Pour rappel, cette disposition relative à la protection des lisières est applicable depuis le SDRIF de 1994.

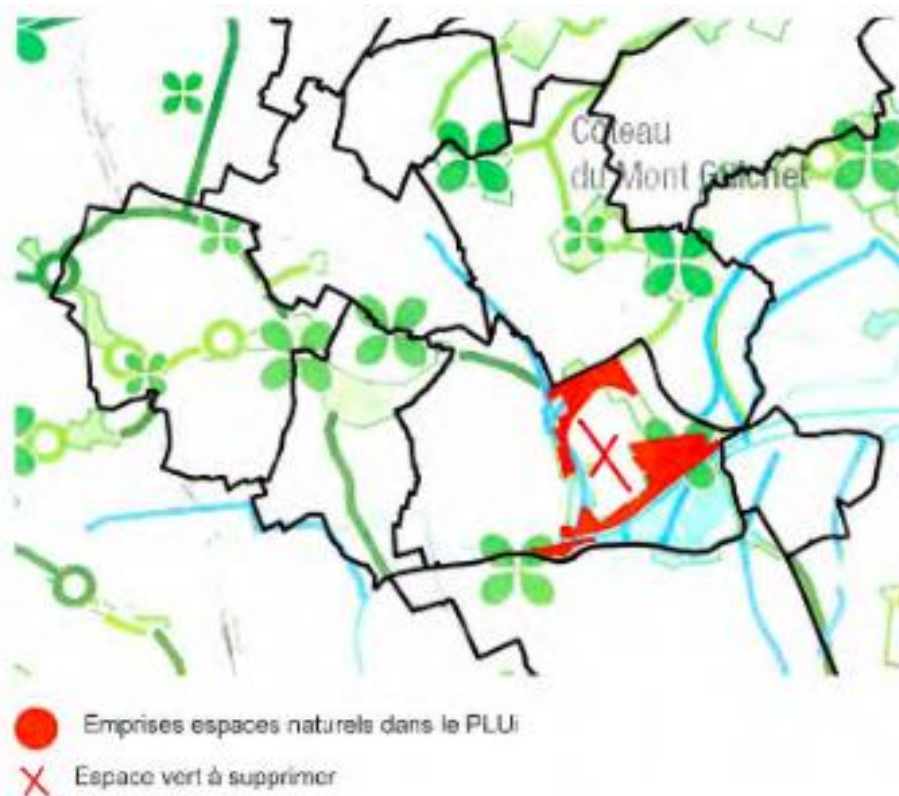
- Carte « Placer la nature au cœur du développement régional »  
Villemomble : ancien ru mal localisé (Fig. 8)

**FIG 8**



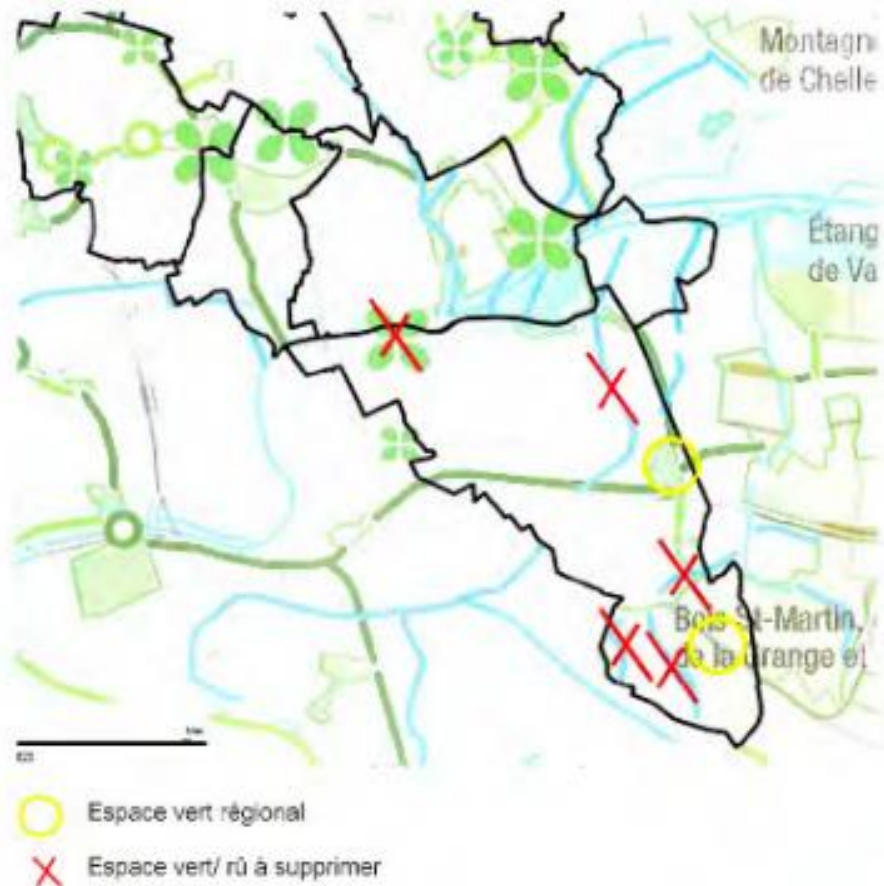
Neuilly-sur-Marne : reprise de la représentation « PLUi » pour les espaces de la trame verte pour les secteurs Ville Evrard, Maison Blanche et camping « les rives de Paris » (Fig. 9)

**FIG 9**



Noisy-le-Grand : suppression d'un figuré « liaison verte » en limite est de la ville, et de plusieurs figurés concernant la réouverture de cours d'eau, suppression d'un figuré « espace vert régional » positionné sur le secteur lie de la Marne et repositionnement de ce figuré sur le parc de la Butte verte et le bois Saint Martin (Fig. 10)

**FIG 10**



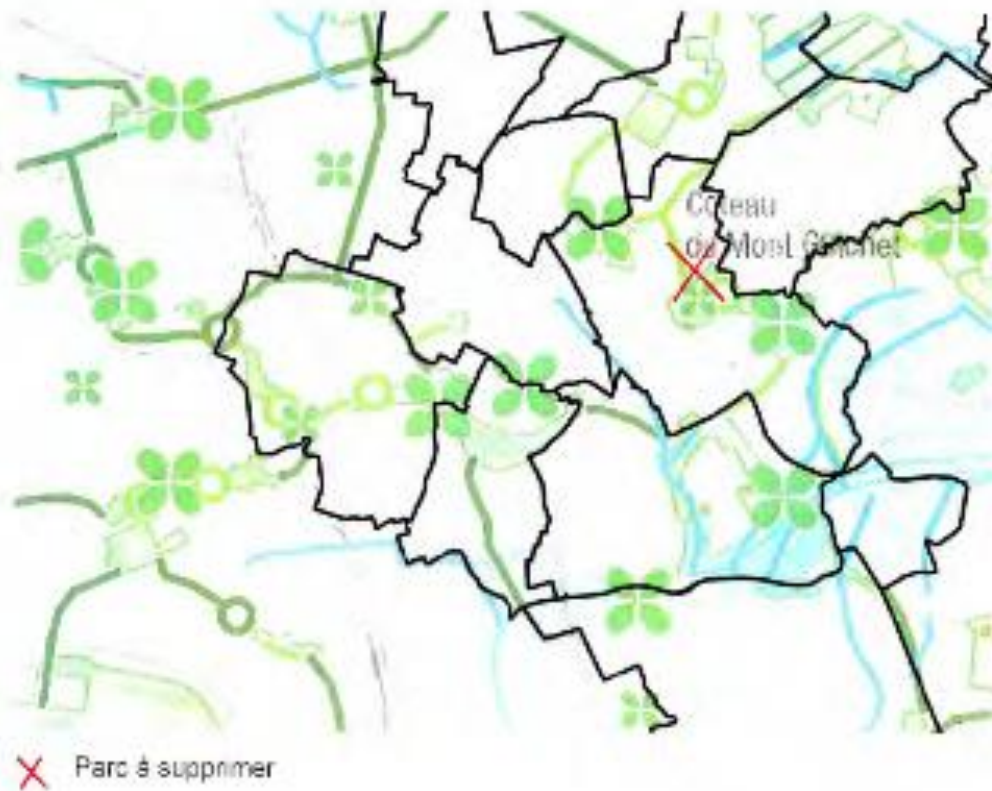
Gagny : supprimer le figuré « création de parc » sur le parc forestier du bois de l'étoile puisqu'il a déjà été aménagé (Fig. 11)

**FIG 11**



Rosny-sous-Bois : supprimer le figuré « parc à créer » sur le début d'autoroute A103 existant (Fig. 12)

**FIG 12**



Coubron : Accentuer et adapter le creux de forme triangulaire dans le figuré « Sanctuariser l'armature verte » pour permettre la réalisation d'un programme de logements en partie sociaux dans le secteur Ouest de l'ex ZAC Montauban (Fig. 13)



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Beaucoup de ces demandes relèvent de projets ou de réalités d'échelle locale, ne pouvant apparaître de manière significative sur les cartes du SDRIF-E. D'autres relèvent d'une mauvaise compréhension des règles et cartes du SDRIF-E.

La Région prend toutefois bonne note que le parc forestier du bois de l'Etoile à Gagny est déjà aménagé et n'a donc pas vocation à apparaître comme espace vert à créer. A Coubron, il est pris note de la demande de réduction de l'armature verte à sanctuariser, en lien avec un projet résidentiel dans le secteur Ouest de l'ex ZAC Montauban.

### **Demandes de modifications cartographiques sur le projet arrêté le 12 juillet 2023**

- **Maitriser le développement urbain**
  - Reprendre la représentation des EVP et EBC du PLU pour les zones « d'espaces ouverts, verts et de loisirs à préserver » des secteurs Maison Blanche et Ville Evard.
  - Le tracé du réseau Vélo Ile-de-France devrait être superposé au bus Bords de Marne sur l'axe de l'ex-RN34.
  - Le camping Les Rives de Paris est représenté comme « surface en eau ». A modifier.
  - Ajout d'un secteur d'urbanisation préférentielle non-souhaité

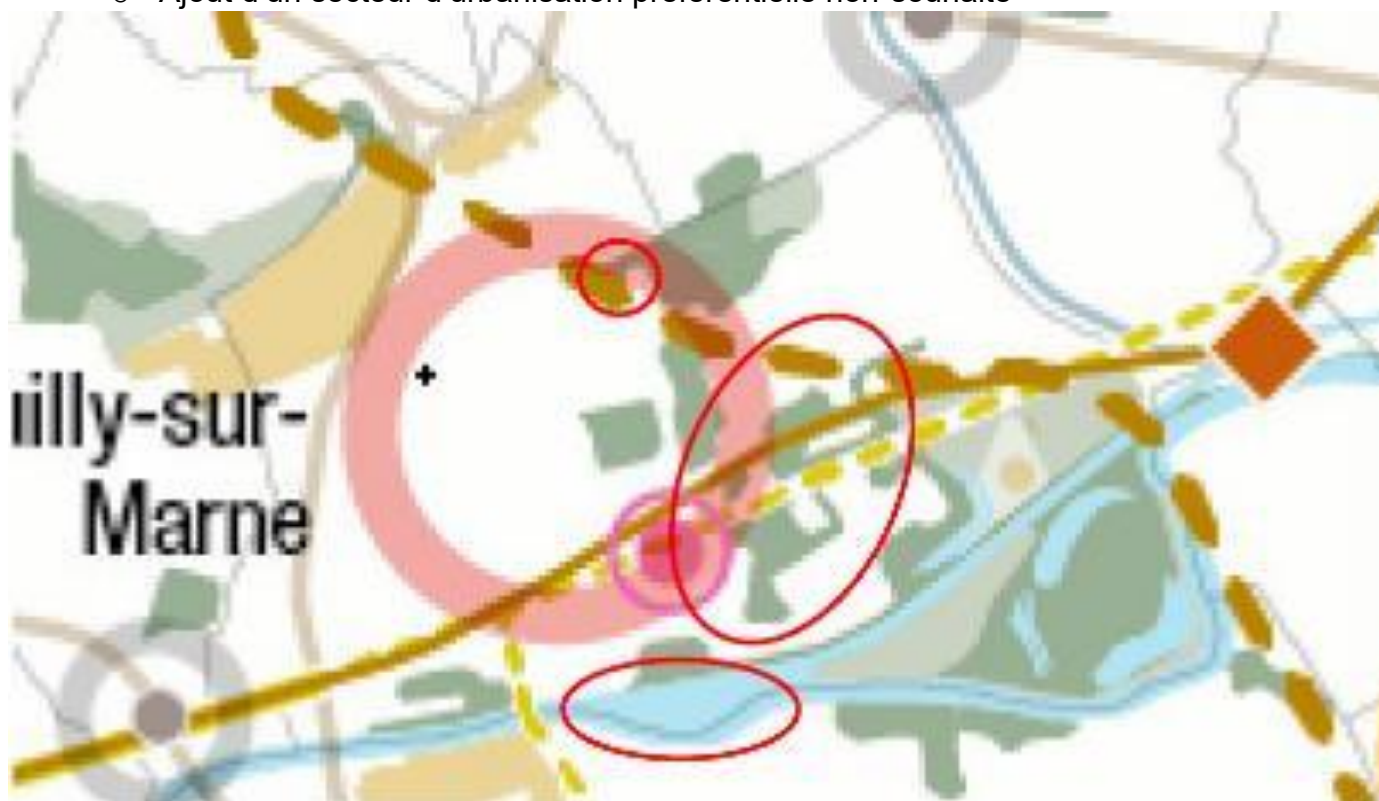


### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Prenant acte des demandes convergentes de l'EPT, de la commune et d'associations, la Région supprimera la demi-pastille d'urbanisation.

Les autres demandes relèvent d'une mauvaise compréhension des partis pris de représentation cartographique retenus :

- le futur réseau Vélo IDF fait l'objet d'un principe de liaison, dont le tracé n'est pas définitif.
- les secteurs urbanisés sous l'aplat bleu ne sont pas remis en question dans leur fonctionnalité. Cet applat matérialise le risque d'inondation maximal connu, dont les orientations 31 et 32 préconisent la prise en compte, en lien avec les règlements des PPRI.
- **Développer l'indépendance productive régionale**
  - Supprimer la représentation des espaces mis en valeur ci-dessous (zones constructibles à Maison Blanche et Ville-Evrard)
  - Le tracé du réseau Vélo Ile-de-France devrait être superposé au bus Bords de Marne sur l'axe de l'ex- RN34.
  - Le camping Les Rives de Paris est représenté comme « surface en eau ». A modifier.
  - Ajout d'un secteur d'urbanisation préférentielle non-souhaité



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

[Voir réponses à la question précédente](#)



- **Placer la nature au cœur du développement régional**

Supprimer la représentation des espaces mis en valeur ci-dessous (zones constructibles à Maison Blanche et Ville-Evrard)



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Cette représentation est issue du mode d'occupation des sols 2021 simplifié. Des vérifications sont en cours pour évaluer s'ils correspondent bien à la définition des « espaces verts et de loisirs » et si une correction est nécessaire.

La version arrêtée du SDRIF-E présente des évolutions satisfaisantes par rapport à la précédente version communiquée en avril 2023, il nous apparaît cependant nécessaire d'apporter encore plusieurs modifications.

Aussi le conseil de territoire de Grand Paris Seine Ouest s'est prononcé favorablement sur ce projet en émettant quelques réserves que nous souhaitons voir prises en compte dans le document qui sera approuvé l'année prochaine.

Les orientations générales du projet s'inscrivent en résonance avec le projet de territoire de GPSO, notamment au regard de la nécessaire adaptation de nos villes aux nouveaux enjeux urbains en matière de transition écologique. Si la version arrêtée présente des évolutions satisfaisantes par rapport à la précédente version communiquée en avril 2023, il nous apparaît nécessaire d'apporter plusieurs modifications à ce projet de SDRIF-E avant son approbation prévue à l'été 2024.

Ainsi l'orientation n°57, qui décline les objectifs de production de logement à l'horizon 2040, nécessite d'être reformulée, comme c'est le cas dans le SDRIF actuel, afin que les villes de l'hypercentre (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves selon les critères définis) ne soient pas soumises à des objectifs chiffrés en matière de densité tout en contribuant globalement à l'effort général. Cette différenciation est pleinement justifiée eu égard aux contraintes physiques, foncières et financières que connaissent ces villes.

Par ailleurs, l'orientation n°18, doit également évoluer pour que cette orientation environnementale nécessaire en matière de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ne soit pas plus restrictive que ce que permet le code de l'urbanisme afin de prendre en compte les constructions déjà existantes au sein des massifs forestiers dont l'exploitation ne remet pas en cause la préservation de ces espaces.

En outre, les orientations n°31 et 32 relatives au risque inondation doivent être revues afin de prendre en compte l'existence sur certains territoires d'un plan de prévention du risque inondation qui définit déjà des dispositions adaptées au risque.

Enfin, l'orientation n°125 concernant le prolongement de la ligne 12 doit évoluer concernant son tracé pour aller non pas jusqu'à Meudon-Bellevue, mais jusqu'à Sèvres en passant par Meudon sur Seine.

L'ensemble des modifications souhaitées sont détaillées dans la note annexée à la présente délibération. Elles partagent toutes un même objectif : une meilleure prise en compte des spécificités locales (géographiques, paysagères, urbaines, architecturales, etc.) afin de laisser suffisamment de marges de manœuvre aux territoires dans le cadre de l'élaboration de leurs PLUi. Elles concernent, dans leur très grande majorité, les orientations réglementaires et les cartes thématiques qui y sont associées.

Au regard des éléments susmentionnés et dans l'attente de la prise en compte par la Région Île-de-France des observations conjointes de GPSO et de ses huit communes membres, il vous est proposé d'émettre **un avis favorable au projet de révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France environnemental, sous réserve de prise en compte des modifications annexées.**

#### **Demandes concernant les orientations réglementaires**

- **Orientation n°4**
  - Rappel de l'orientation :  
*Les liaisons entre espaces contribuent au maintien et au rétablissement des continuités d'espaces ouverts évoquées à l'OR 3. Elles peuvent être le support de*

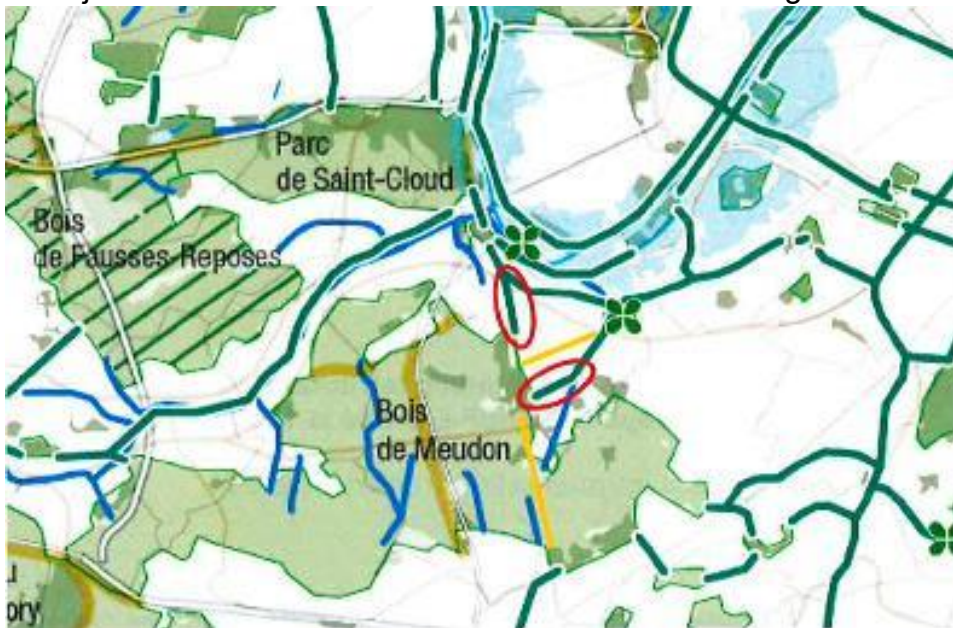
*circulations douces lorsqu'elles sont compatibles avec la fonction écologique ou paysagère de ces liaisons.*

*Les liaisons à sanctuariser, dont l'emprise est à renforcer, ainsi que celles à créer, sont identifiées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par le figuré (--).*

*L'emplacement, le tracé et l'emprise des liaisons représentées doivent être précisés et adaptés localement. Une largeur végétalisée suffisante est nécessaire pour assurer la fonctionnalité de la continuité écologique ou paysagère.*

*Ces liaisons doivent être complétées et s'articuler avec les corridors écologiques identifiés localement.*

- Analyse :  
Différentes liaisons ont été identifiées sur le territoire de GPSO, et si, dans l'ensemble, nous partageons le principe de ces tracés, certains d'entre eux nous semblent peu opportuns, notamment pour des raisons de faisabilité.
- Modification demandée :  
Nous demandons la modification des tracés identifiés sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » en :
  - Supprimant les tracés entourés ci-dessous en rouge
  - Ajoutant les tracés matérialisés ci-dessous en orange



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Ces demandes de modifications cartographiques relatives aux liaisons vertes sont en cours d'instruction par les services de la Région.

- **Orientation n°18**

- Rappel de l'orientation :  
*A titre exceptionnel, à condition de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité pastorale ou forestière en place et de ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, peuvent être autorisés dans les espaces boisés et les espaces naturels :*

- a. le passage des infrastructures, sous réserves qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement ;
- b. l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engendrer des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés ;
- c. les installations nécessaires à l'alimentation en eau potable ;
- d. les installations permettant d'accueillir du public à la condition qu'elles n'engendrent pas d'artificialisation des sols ;
- e. les installations indispensables à l'exploitation forestière ;
- f. les installations nécessaires à la gestion du risque d'incendie.

*Dans les espaces naturels très dégradés (sites pollués, anciennes carrières sans obligation de réhabilitation, plans d'eau anthropisés à faible valeur environnementale, etc.), les installations de production d'énergies renouvelables peuvent être admises, sous réserve d'être compatibles avec la protection des espèces et la vocation naturelle ou forestière de ces espaces (au regard des services pour la biodiversité, l'eau, les paysages, la production forestière, etc.). Les constructions et les installations de production d'électricité à partir de l'énergie solaire implantées sur les sols ne sont pas autorisées dans les zones forestières lorsqu'elles nécessitent un défrichement selon les conditions définies par l'article L111-33 du code de l'urbanisme.*

*Dans les forêts alluviales, seules les exceptions b) et f) peuvent être autorisées. Dans les forêts de protection, l'exception visée au a) et les installations de production d'énergie renouvelables ne peuvent être autorisées. L'exception visée au b) n'est envisageable que dans le cadre de l'exploitation souterraine de gisements d'intérêt national de gypse, dans les conditions définies aux articles R. 141-38-5 et suivants du code forestier.*

*Les forêts de protection existantes sont représentées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional ». La présente orientation s'applique y compris aux forêts de protection non représentées sur la carte, dès leur classement.*

*Les infrastructures, aménagements, installations et constructions doivent être économes en espace et présenter une bonne intégration environnementale et paysagère et prévoir le maintien ou la restauration des continuités écologiques par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin.*

○ Analyse :

L'objectif de préservation des espaces naturels, notamment ceux boisés, conduit ici à restreindre de façon excessive les constructions et installations autorisées sans tenir compte du fait qu'un certain nombre d'équipements sportifs, restaurants ou autres installations existent aujourd'hui au sein des massifs forestiers et qu'ils doivent pouvoir évoluer à la marge. Cette orientation semble exclure toutes possibilités de création de Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL), dispositif très encadré, soumis à l'avis d'une commission départementale. Ce dispositif a prouvé sa capacité à concilier les enjeux de préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers avec un développement maîtrisé.

Le SDRIF-E ne doit pas empêcher son utilisation, et ne devrait pas se montrer plus restrictif que les possibilités offertes par le Code de l'Urbanisme dans le cadre de l'élaboration de PLU(i).

○ Modification demandée :

Nous demandons que soit complétée la liste des installations et constructions autorisées au sein des espaces boisés et des espaces naturels :

- « a. le passage des infrastructures, sous réserves qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement ;
- b. l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engendrer des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés ;
- c. les installations *et constructions* nécessaires à l'alimentation en eau potable ;
- d. les installations *et constructions* permettant d'accueillir du public à la condition qu'elles n'engendrent pas d'artificialisation des sols ;
- e. les installations *et constructions* indispensables à l'exploitation forestière ;
- f. les installations *et constructions* nécessaires à la gestion du risque d'incendie ;
- *L'évolution mesurée des constructions et installations existantes à la date d'approbation du SDRIF-E, sous réserve de ne pas porter atteinte à la préservation des espaces boisés et des espaces naturels. »*

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Une évolution de la rédaction des OR 13 et 18 est en cours d'analyse pour adapter la terminologie utilisée et intégrer lorsque cela est pertinent le terme de « constructions ». S'agissant de la dernière proposition, le SDRIF-E n'a pas vocation à remettre en cause l'existant. Compte tenu de l'échelle régionale de ce document, il n'interfère pas avec les extensions modérées des constructions et installations déjà existantes dans les espaces boisés ou espaces naturels.

• **Orientation n°23**

○ Rappel de l'orientation :

*L'urbanisation ne doit pas compromettre la réouverture des rivières urbaines busées et doit les soustraire aux réseaux d'assainissement. S'agissant des rivières canalisées, leur renaturation doit être favorisée, en réservant, de part et d'autre, un espace suffisant à cet effet.*

*Les cours d'eau visés sont représentés sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional ».*

○ Analyse :

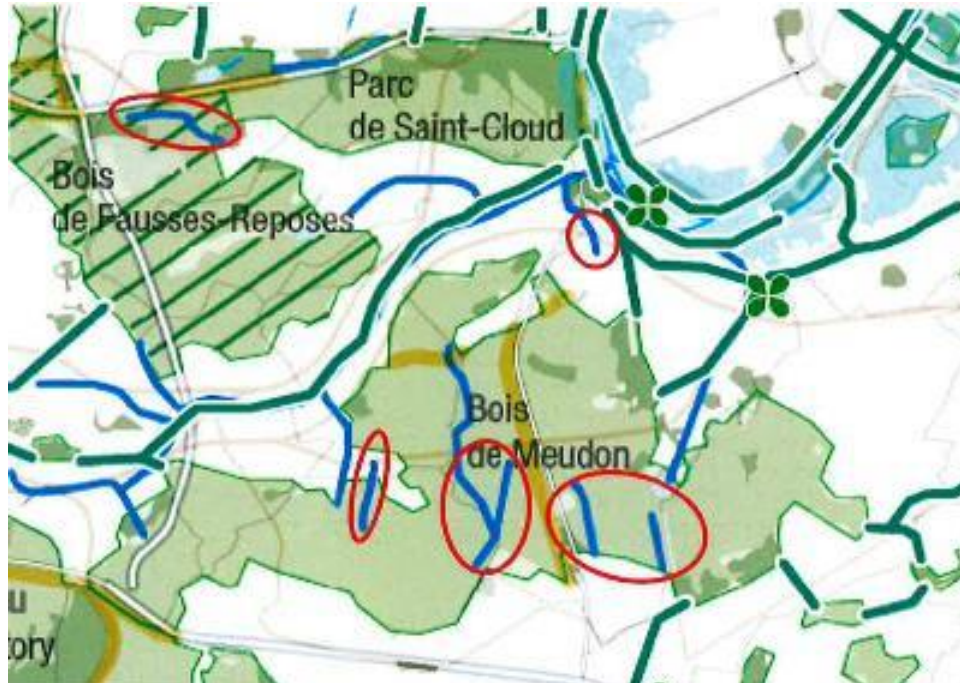
Au regard de l'absence d'études préalables qui permettent de s'assurer de la faisabilité technique et financière des opérations de réouvertures et/ou de renaturation des berges pour les linéaires identifiés sur la carte : « placer la nature au cœur du développement régional », il conviendrait de faire preuve d'un peu plus de prudence quant à leur localisation et représentation, afin de garantir aux collectivités locales les marges de manœuvres nécessaires pour la mise en œuvre de ces projets.

○ Modification demandée :

Nous demandons qu'il soit apporté la précision suivante :

« Les cours d'eau visés sont représentés, à titre indicatif, sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional ». »

Et que la carte « Placer la Nature au cœur de développement régional » soit modifiée afin de supprimer les tracés entourés en rouge sur l'extrait ci-dessous :



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

- **Orientation n°28**

- Rappel de l'orientation :

*Le développement urbain et l'accroissement de la densité doivent s'accompagner du développement d'un maillage d'espaces verts accessibles aux habitants et aux usagers du territoire, prioritairement dans les secteurs les plus carencés. Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer ou à étendre sont donc à compléter par la création d'autres espaces verts à l'occasion d'opérations urbaines.*

*Ce maillage doit contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, à améliorer la qualité urbaine, notamment pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, et à favoriser la pénétration des continuités écologiques au sein des espaces urbains. Les communes doivent développer une offre d'espaces verts publics de proximité tendant, de façon cumulative, vers les deux objectifs suivants :*

- *développer une offre permettant à chacun d'avoir accès, à moins de dix minutes à pied de son lieu de résidence ou de son lieu de travail, à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins un hectare ;*

- *tendre, au sein de l'espace urbanisé, vers un taux d'au moins 10% d'espaces verts accessibles au public, dans les communes qui n'auraient pas déjà atteint ce taux, et ne pas dégrader ce taux dans les communes qui l'auraient déjà atteint.*
- Analyse :
 

Le fait de prendre pour référence « l'espace urbanisé » pour le second critère pose problème car il exclut, selon la définition qu'il en est donnée par le SDRIF-E (liste des postes du MOS, page 4 et 5 du document « capacités d'extension non cartographiées par commune ») un nombre important d'espaces qui répondent parfaitement à l'objectif fixé par cette orientation, et notamment les forêts, qui représentent, pour notre territoire, des lieux majeurs d'accessibilité à la nature. Concernant le premier critère, nous demandons que le seuil de 1 hectare soit abaissé pour les territoires les plus denses, ces derniers disposant rarement de surfaces conséquentes mobilisables pour de tels aménagements, quand des espaces de superficie plus réduite, mais bien répartis, peuvent répondre au besoin d'accessibilité aux espaces verts. De plus, il nous semble important que les espaces verts privatifs puissent être pris en compte, ces derniers complétant utilement les espaces verts publics, particulièrement dans les territoires très denses, où la disponibilité foncière est rare.
- Modification demandée :
 

Nous demandons la modification de la rédaction de cette orientation en ce sens :

  - Desservir les personnes qui ne disposeraient pas, à moins de dix minutes à pied de leur lieu de résidence ou de leur lieu de travail, d'un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins un hectare ;  **dans les communes de l'hypercentre, ce seuil est porté à 1000 m<sup>2</sup> ;**
  - Tendre, au sein de ~~l'espace urbanisé~~ **l'enveloppe urbaine**, vers un taux d'au moins 10% d'espaces verts accessibles ~~au public~~ **aux habitants**, dans les communes qui n'auraient pas déjà atteint ce taux, et ne pas dégrader ce taux dans les communes qui l'auraient déjà atteint. **Les massifs forestiers, à condition qu'ils soient accessibles à moins de 10 mn à pied de l'enveloppe urbaine sont comptabilisés pour le calcul de ce taux. »**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'orientation réglementaire 28 du SDRIF-E vise à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Ce seuil vise un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale. En effet, le ZAN réduit les perspectives d'augmentation d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant.

Cette OR ne s'applique pas directement aux projets d'aménagement, mais au document d'urbanisme local qui doit préciser les règles permettant de développer l'offre d'espaces verts publics de proximité.

Une évolution de cette OR sera étudiée en fonction des observations exprimées durant l'enquête publique. Cependant, la notion d'enveloppe urbaine ne permet pas de résoudre le problème des espaces verts ou boisés qui s'étendraient en continuité des espaces urbanisés existants.

- **Orientation n°31**

- Rappel de l'orientation :

*Les documents d'urbanisme prennent en compte l'existence, même potentielle, des risques d'inondations dans toute leur diversité sur le territoire pour assurer la sécurité des habitants, réduire les dommages sur les services publics, les activités économiques, le fonctionnement du territoire et ne pas aggraver le risque sur les territoires situés à l'amont et à l'aval, aussi bien sur le territoire régional que dans les régions voisines.*

*Ces objectifs de réduction de la vulnérabilité et de résilience doivent également être portés dans les autres documents de planification et de stratégies sectoriel/es auxquels le SOR/FE est opposable (SRHH, PMHH et PDMIF).*

*Les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement sont identifiées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » et sur la carte « Maîtriser le développement urbain ».*

*Dans les secteurs urbanisés, à l'intérieur des zones pouvant présenter un risque d'inondation, il convient d'anticiper les différents temps de la gestion du risque : la prévention (adaptation du bâti, protection des réseaux, etc.) et la gestion de crise (hébergement provisoire, accessibilité, maintien de la fonctionnalité des réseaux d'importance vitale, etc.), pour favoriser un retour à la normale dans les meilleurs délais.*

*Les documents de planification :*

- *Encadrent les aménagements et opérations de renouvellement urbain afin qu'ils participent à la réduction de la vulnérabilité des tissus existants, favorisent les modèles de construction résilients (ex : surélévation des bâtiments, constructions sur pilotis, zones hors d'eau, etc.) et limitent la construction dans les secteurs exposés à des crues fréquentes ;*
- *Visent à réduire la vulnérabilité des équipements et réseaux structurants et du fonctionnement urbain (énergie, transport, télécom, assainissement, eau potable, déchets, etc.) et des services publics, et à favoriser leur adaptation en prévision de la survenance du risque.*

- Analyse :

L'articulation avec le PPRI des Hauts-de-Seine apparaît ici problématique. A l'échelle d'application du SDRIF-E, il est difficile, en l'absence d'études spécifiques locales, de justifier de mesures plus restrictives que celles prévues par le PPRI, qui doit rester le document de référence en matière de gestion du risque inondation pour les territoires concernés.

- Modification demandée :

Nous demandons que la précision suivante soit apportée :

« Les documents de planification, **lorsqu'ils concernent des territoires non couverts par un PPRI :**

- *Encadrent les aménagements et opérations de renouvellement urbain afin qu'ils participent à la réduction de la vulnérabilité des tissus existants, favorisent les modèles de construction résilients (ex : surélévation des bâtiments, constructions sur pilotis, zones hors d'eau, etc.) et limitent la construction dans les secteurs exposés à des crues fréquentes ;*



- Visent à réduire la vulnérabilité des équipements et réseaux structurants et du fonctionnement urbain (énergie, transport, télécom, assainissement, eau potable, déchets, etc.) et des services publics, et à favoriser leur adaptation en prévision de la survenance du risque. »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Compte tenu du risque de crue centennale mais aussi de la multiplication d'épisodes de précipitations extrêmes avec le dérèglement climatique, la Région a fait le choix de la responsabilité en proposant avec le SDRIF-E des mesures à la hauteur du risque inondation qui augmente dans notre Région.

En impactant potentiellement l'ensemble des communes riveraines à l'échelle de l'agglomération parisienne et de l'Île-de-France, une crue majeure aurait en effet un impact considérable sur la vie sociale et économique de la région, affectant à des degrés divers, plusieurs millions de personnes. Le SDRIF-E porte ainsi une ambition nouvelle en la matière, en lien avec le changement climatique.

Les orientations réglementaires relatives au risque inondation répondent à une double exigence : mettre en œuvre des mesures de protection plus larges que ce que prévoient les PPRI et veiller à ne pas obérer totalement la constructibilité de ces zones tout en assurant la protection des populations.

En conséquence, le SDRIF-E vise à porter une attention particulière au type d'équipements ou de services qui pourraient s'établir dans ces zones, et donc à avoir une vision stratégique du territoire situé en zone inondable, mais aussi à inciter à l'évolution des formes urbaines et même des formes architecturales, afin d'adapter les constructions au risque inondation.

En effet, en compatibilité avec le Plan de gestion des risques d'inondation Seine-Normandie, le SDRIF-E doit, comme les autres documents d'urbanisme, définir les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement, au-delà des seuls zonages de PPRI qui, pour certains, sont anciens. Les contraintes définies par les OR 31 et 32 sont délimitées et proportionnées à l'enjeu de prévention des risques d'inondations particulièrement prégnant en Ile-de-France, tout particulièrement dans l'agglomération parisienne.

• **Orientation n°32**

- Rappel de l'orientation :  
*Dans les zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale, sans préjudice des règlements des plans de prévention des risques d'inondation et des documents en tenant lieu, les préconisations de l'OR 31 sont à renforcer de façon à :*
  - *Encadrer le développement du logement pour ne pas augmenter de façon significative l'exposition des populations ;*
  - *Exclure l'implantation de nouveaux établissements recevant du public dont l'évacuation peut s'avérer complexe au regard de la sensibilité du public accueilli et des contraintes inhérentes pour leur hébergement provisoire (ex : établissements hospitaliers, hébergement de personnes âgées, établissements pénitentiaires) et de services de gestion de crise.*
- Analyse :  
De la même manière que pour l'orientation précédente, le SDRIF-E ne comporte pas les études suffisantes pour développer des prescriptions empiétant sur le champ d'action d'un PPRI.
- Modification demandée :

Nous demandons une évolution de cette orientation afin qu'en présence d'un PPRi, les dispositions de ce dernier prévalent :

« Dans les zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale, ~~sans préjudice des règlements des~~ en l'absence de plans de prévention des risques d'inondation ~~et des~~ ou de documents en tenant lieu, les préconisations de l'OR 31 sont à renforcer de façon à :

(...)

Et que soient définies les : « zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale ».

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

S'agissant des études justifiant les orientations réglementaires en matière de réduction de la vulnérabilité aux risques d'inondations, il convient de se reporter à l'analyse faite dans le projet d'aménagement régional p. 36 et s. et dans l'évaluation environnementale stratégique, notamment p. 35 et s., 105 et 192 et s.

L'OR 32 prévoit d'ores-et-déjà que ses dispositions s'appliquent « sans préjudice des règlements des plans de prévention des risques d'inondation et des documents en tenant lieu ». Ceci signifie bien que les dispositions du PPRi prévalent sur celles de l'OR 32.

#### • **Orientation n°57**

- Rappel de l'orientation :

*Le SDRIF-E vise la production de 90% des nouveaux logements en renouvellement urbain, et porte de grands principes d'organisation du développement : renforcement des polarités et des zones les mieux desservies d'ici 2040 par les transports en commun, équilibre habitat/emploi, maîtrise de l'accroissement de la densité dans l'hypercentre. Ces principes s'imposent au SRHH pour définir la territorialisation des objectifs de construction de logements. Pour s'inscrire dans ces principes et atteindre cet objectif régional, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'accroître significativement le nombre de logements au sein des espaces urbanisés existants.*

*Ainsi, le nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E doit progresser en moyenne de 13 %, à l'horizon 2040. Cet objectif est porté à :*

- *15 % dans les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural ;*
- *17 % dans les polarités du cœur d'agglomération et de la couronne d'agglomération.*
- *Cet accroissement de la capacité d'accueil du nombre de logements au sein des espaces urbanisés devra :*
- *Être prioritaire à la production de logements en extension urbaine ;*
- *S'inscrire dans une réflexion globale de la transformation des tissus urbains existants, favorisant l'économie de foncier par une implantation du bâti limitant les espaces perdus ;*
- *Intégrer une certaine mixité de fonctions ;*
- *Contribuer au renforcement de l'offre en équipements et services et, le cas échéant, prendre en compte la nécessaire revitalisation des centres-vil/es fragilisés ;*

- Être renforcé dans les zones les mieux desservies par les transports en commun, ainsi qu'au sein des zones où la desserte va croître à l'horizon 2040 ;
- Contribuer à l'équilibre entre habitat et emploi, en cohérence, le cas échéant, avec l'OR 105.

*L'aménagement des quartiers autour des gares du Grand Paris Express et d'Eo/e présente un potentiel d'accroissement du nombre de logement et de renforcement des centralités qu'il convient de ne pas compromettre. Il doit intégrer une offre de logements diversifiée et une offre d'équipements et services renforcée, et favoriser la mixité fonctionnelle. Au-delà des objectifs quantitatifs sus-évoqués, ces quartiers doivent être exemplaires dans la conception du bâti et des espaces publics, ainsi que sur le plan environnemental et énergétique.*

*Compte tenu de leur densité, les communes de l'hypercentre participent à la production de logements en privilégiant la transformation des bâtiments existants (reconversion, surélévation, à défaut, démolition-reconstruction, etc.). Ce mode de production s'appliquera à toute commune atteignant d'ici 2040, les critères de densité définissant l'hypercentre, soit une densité de 150 logements/hectare au sein des espaces résidentiels et de 230 habitants et emplois par hectare urbanisé au sens du SDRIF-E (voir guide de lecture des orientations réglementaires, p. 6).*

○ Analyse :

Il n'est pas exprimé clairement si les communes de l'hypercentre sont soumises à un objectif de production chiffré. Compte-tenu de leur très forte densité urbaine, il est proposé d'indiquer explicitement que les communes de l'hypercentre ou celles remplissant les critères doivent participer à l'effort de production de logements mais sans être soumises à des objectifs chiffrés.

Par ailleurs, la ville de Vanves entre dans les caractéristiques des communes de l'hypercentre. Par conséquent il est demandé d'intégrer Vanves dans les communes de l'hypercentre avec Boulogne- Billancourt et Issy-les-Moulineaux.

○ Modification demandée :

Nous demandons que la rédaction du dernier paragraphe soit revue comme suit :  
 « Compte tenu de leur densité, les communes de l'hypercentre participent à la production de logements en privilégiant la transformation des bâtiments existants (reconversion, surélévation, à défaut, démolition-reconstruction, etc.). **Les communes de l'hypercentre et celles remplissant les critères définis ci-après ne sont pas soumises à des objectifs chiffrés. Ce mode de production s'appliquera à Est considérée comme faisant partie de l'hypercentre** toute commune atteignant d'ici 2040, les critères de densité définissant l'hypercentre, soit une densité de 150 logements/hectare au sein des espaces résidentiels et de 230 habitants et emplois par hectare urbanisé au sens du SDRIF-E (voir guide de lecture des orientations réglementaires, p. 6). »

De plus nous demandons que la commune de Vanves, qui remplit les conditions d'appartenance à l'hypercentre, soit identifiée comme telle sur les cartes.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.](#)

- **Orientation n°118**

- Rappel de l'orientation :  
*Les ports doivent veiller à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement et une prise en compte des continuités écologiques.*
- Analyse :  
Au regard des projets connus, il est important que l'intégration de l'équipement dans son environnement soit comprise de manière large, afin que des opérations favorisant la mixité des fonctions dans ces espaces soient possibles.
- Modification demandée :  
« Les ports doivent veiller à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement et une prise en compte des continuités écologiques, le tout en cohérence avec le contexte urbain environnant. Sont notamment encouragées les opérations favorisant la mixité des fonctions, à conditions qu'elles ne conduisent pas à la disparition des activités portuaires. »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La « meilleure intégration » du port « dans son environnement » implique la recherche d'une cohérence avec son contexte urbain ou périurbain, selon le site concerné. La mixité fonctionnelle à favoriser est évoquée dans d'autres orientations réglementaires, notamment l'OR 64. Les emprises portuaires sont identifiées et préservées par le SDRIF-E, au même titre que d'autres sites logistiques multimodaux (OR 115).

- **Orientation n°125**

- Rappel de l'orientation :  
*Les espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport dont les tracés sont représentés sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale » font l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde, y compris pour les gares et installations y afférent.*  
*Lorsque de tels projets ne sont prévus que sous la forme de principe de liaison, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation, ni celle des gares et installations y afférent, ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.*  
*Les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation des projets d'aménagement fluvial ou la rendre plus difficile et coûteuse.*  
*Les extensions urbaines pour la réalisation des projets d'infrastructure de transports de niveau régional et suprarégional sont imputées sur les capacités d'urbanisation définies par l'orientation réglementaire 88.*
- Modification demandée :  
Nous demandons que le tracé indiquant le prolongement de la ligne 12 soit poursuivi jusqu'à Sèvres, sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de

13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant aux projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges ad hoc avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

- **Orientation n°135**

- Rappel de l'orientation :  
*S'agissant des voies existantes fragmentant les entités d'espaces ouverts, les documents d'urbanisme doivent prévoir les franchissements permettant d'assurer la fonctionnalité de ces espaces, en application de l'orientation réglementaire 5.*
- Analyse :  
L'utilisation du verbe « prévoir » nous semble inopportune et trop contraignante, la réponse réglementaire devant être adaptée au regard des connaissances locales et de l'avancement des éventuelles études engagées.
- Modification demandée :  
Nous proposons la rédaction suivante :  
« S'agissant des voies existantes fragmentant les entités d'espaces ouverts, les documents d'urbanisme doivent ~~prévoir~~ ~~permettre~~ les franchissements permettant d'assurer la fonctionnalité de ces espaces, en application de l'orientation réglementaire 5.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E prévoit de résorber la fragmentation des espaces ouverts générée par les infrastructures de transports. Selon l'OR 6, vers laquelle renvoie l'OR 135, « *Les infrastructures linéaires représentées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » (...) constituent des axes prioritaires pour le rétablissement de franchissements permettant de remplir plusieurs fonctions : circulation des engins agricoles, circulation piétonne et cyclable, et rétablissement de corridors écologiques. Les documents d'urbanisme précisent le nombre et l'emplacement de ces franchissements, en cohérence avec les corridors écologiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique et les liaisons agricoles et forestières identifiées par le SDRIF-E* ». Les documents d'urbanisme doivent ainsi définir les outils réglementaires permettant de rétablir des franchissements, et disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à leur nombre et leur emplacement exact.

NB : une coquille s'est glissée dans l'OR 135 ; lire « *en application de l'orientation réglementaire 6* » au lieu de « *en application de l'orientation réglementaire 5* ».

- **Orientation n°136**

- Rappel de l'orientation :  
*Les nouvelles infrastructures doivent répondre à des exigences élevées de qualité environnementale. Leurs impacts, en termes de bruit et de pollution, doivent être maîtrisés.*  
*L'aménagement des infrastructures existantes doit permettre de réduire les impacts précités (ex : couverture des ouvrages, enrobés phoniques, etc.).*  
*Il convient de ne pas implanter de nouvelles constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires,*

*installations sportives de plein air) à proximité des infrastructures routières où un dépassement des valeurs limites annuelles pour les polluants atmosphériques est constaté (notamment dioxyde d'azote et particules fines).*

○ Analyse :

Dans sa rédaction, cette orientation se révèle très défavorable aux zones les plus urbanisées et vient rendre encore plus difficile l'atteinte des objectifs de densification, les possibilités de réduction de la source de la nuisance n'étant pas prises en compte.

○ Modification demandée :

Nous demandons d'apporter la précision suivante :

« Les nouvelles infrastructures doivent répondre à des exigences élevées de qualité environnementale. Leurs impacts, en termes de bruit et de pollution, doivent être maîtrisés.

L'aménagement des infrastructures existantes doit permettre de réduire les impacts précités (ex : couverture des ouvrages, enrobés phoniques, etc.).

Il convient de ne pas implanter de nouvelles constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des infrastructures routières où un dépassement des valeurs limites annuelles pour les polluants atmosphériques est constaté (notamment dioxyde d'azote et particules fines), **en l'absence de mesures prévues dans le cadre de l'opération ou lors de l'élaboration du document d'urbanisme, ayant pour effet la réduction de l'exposition aux polluants atmosphériques.** »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le dernier alinéa de l'orientation réglementaire vise à préserver spécifiquement les populations les plus sensibles des pollutions atmosphériques dépassant des seuils réglementaires. Elle est ainsi proportionnée aux enjeux de santé pour la population plus fragile ou la plus exposée.

Au-delà de ce cas particulier, les nouvelles constructions aux abords des infrastructures routières ne sont pas exclues dès lors que les documents d'urbanisme prévoient les dispositifs permettant de préserver la santé des populations. L'OR 137 prévoit à cet égard, que « *Les projets d'aménagement à proximité des axes de transports induisant des nuisances sonores et des pollutions doivent limiter les effets de l'exposition à ces dernières et être l'occasion d'améliorer l'existant (repositionner les habitations et les constructions accueillant les populations les plus sensibles pour mettre des activités en premier rideau, prévoir des espaces tampons végétalisés, travailler la ventilation du tissu urbain en tenant compte des émissions polluantes, etc.)* ». Cette OR répond ainsi déjà aux attentes exprimées dans la proposition de complément de l'OR 136.

Il convient de rappeler par ailleurs, que selon l'OR 71, « *Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci. La planification d'opérations de renouvellement urbain doit être l'occasion d'améliorer la situation des populations déjà exposées (...) : création d'espaces verts, végétalisation, implantation du bâti pour assurer la dispersion des polluants et limiter la propagation du bruit, limitation de l'imperméabilisation, etc.* ».

Ainsi, la demande est déjà satisfaite par l'application combinée des OR 71, 136 et 137.

- **Orientation n°141**

- Rappel de l'orientation :  
*Les itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinette ...) seront développés de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts, sites touristiques et équipements de loisirs.*  
*Les documents d'urbanisme doivent définir des obligations suffisantes pour permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois et à proximité des commerces et équipements publics.*
- Analyse :  
Les documents d'urbanisme ne peuvent intervenir qu'indirectement sur l'offre de stationnement vélo dans l'espace public. De plus le terme « d'obligations suffisantes » laisse une part d'interprétation trop importante.
- Modification demandée :  
Nous demandons que retenue la rédaction suivante :  
« Les itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinette... ) seront développés de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts, sites touristiques et équipements de loisirs.  
Les documents d'urbanisme doivent ~~définir des obligations suffisantes pour permettre le~~ **contribuer au développement d'une offre de** stationnement sécurisé des vélos en ville, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois et à proximité des commerces et équipements publics. »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La définition « d'obligations suffisantes » pour permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville fait directement écho à des dispositions introduites par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 dans le code de l'urbanisme. Le terme paraît donc adapté.

**Demande concernant le projet d'aménagement régional**

Il est présenté en page 35 une carte représentant la part de pleine terre dans les espaces urbanisés des communes franciliennes.

Au regard de notre diagnostic de la pleine terre sur notre territoire, nous vous demandons d'apporter les corrections suivantes :

- Commune de Chaville : classement dans la catégorie « de 40 à 50% »
- Marne-la-Coquette : classement dans la catégorie « de 50 à 70% »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région est consciente des corrections qu'elle doit apporter à la carte p. 35 du PAR et prend bonne note de la demande relative à ces deux communes. Les corrections seront toutefois apportées selon une méthodologie homogène pour tout le territoire régional. En l'occurrence, la carte est établie à l'aide de l'indicateur de minéralité du MOS +, qui constitue une estimation de la pleine terre au sein des espaces urbanisés hors voiries.

### **Demande concernant les cartes règlementaires :**

Il est observé de nombreuses contradictions entre la réalité du terrain et les espaces verts localisés sur les cartes. Aussi, nous demandons que les secteurs suivants ne soient plus identifiés en tant qu'espaces verts et espace de loisirs, ou espaces de bois, forêts et autres espaces naturels :

- La rue de Versailles et ses abords à Ville d'Avray Le cimetière de Chaville
- Les abords de la N118, sur le secteur situé entre l'avenue du Général de Gaulle et l'extrémité de la route du colonel Marcel Moraine à Meudon
- Le site de l'ONERA à Meudon
- Le site Saint-Philippe à Meudon (chapelle, château et terrains cultivés) Le parc de Marnes, à Marnes-la-Coquette
- Le nord du parc des étangs de la Marche

Nous demandons que le tracé indiquant le prolongement de la ligne 12 soit poursuivi jusqu'à Sèvres, sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».

Nous demandons la modification des tracés identifiés sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » en :

- Supprimant les tracés entourés ci-dessous en rouge
- Ajoutant les tracés matérialisés ci-dessous en orange



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région effectuera les modifications suivantes, en réponse à la demande exprimée :

- La rue de Versailles est en espace urbain construit. C'est la superposition de l'armature verte qui donne une couleur proche des EVEL. L'armature verte sera découpée le long de la zone urbanisée pour éviter une mauvaise interprétation de la carte.

- Les abords de la RN118 ne seront plus représentés comme des espaces verts et de loisirs.

- A Meudon, le site de l'ONERA et la chapelle et le château du site Saint-Philippe ne seront plus classés en espaces verts et de loisir, mais seront représentés comme espaces urbanisés.

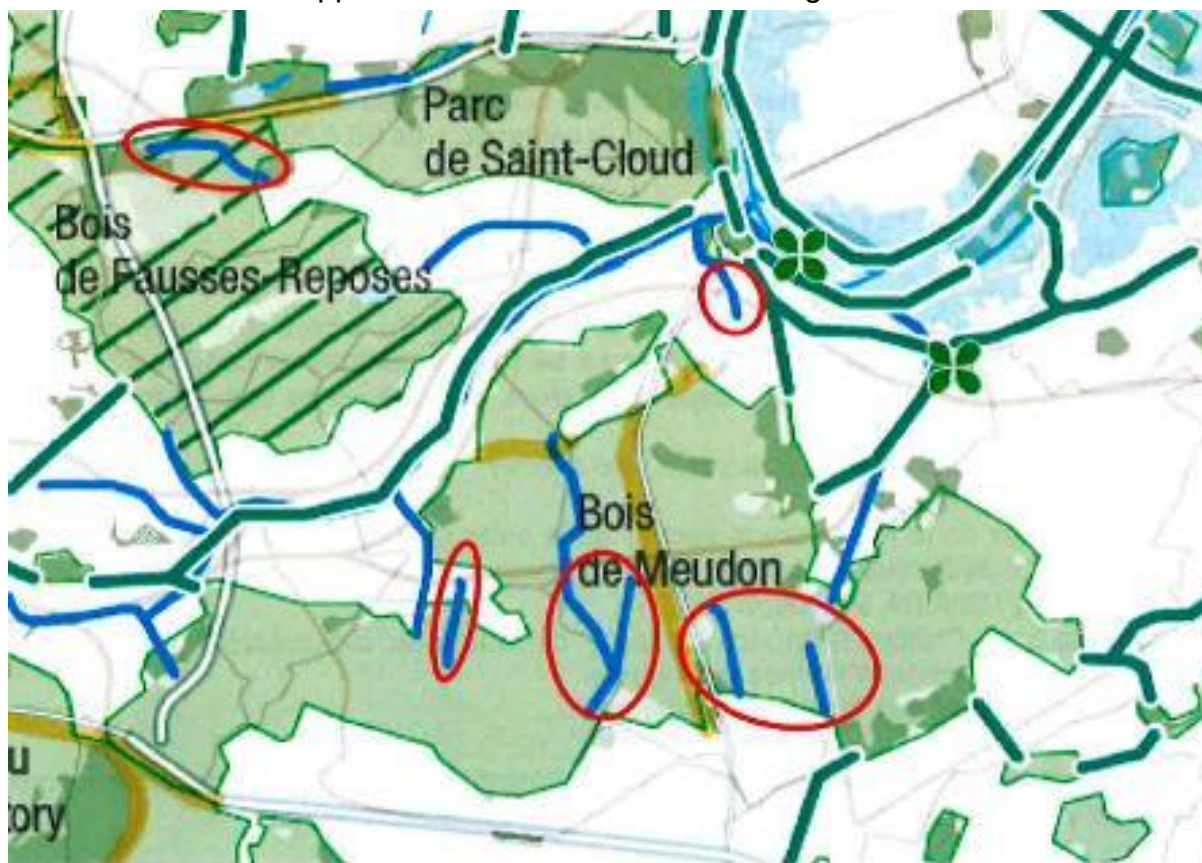
- Le parc de Marnes à Marnes-la-Coquette sera supprimé du classement des espaces verts et de loisirs.



- Les demandes de modifications cartographiques relatives aux liaisons vertes sont en cours d'instruction par les services de la Région.

Concernant le prolongement de la ligne de métro 12 jusqu'à Sèvres, le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant aux projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges ad hoc avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

Nous demandons que la carte « Placer la Nature au cœur de développement régional » soit modifiée afin de supprimer les tracés entourés en rouge sur l'extrait ci-dessous :



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

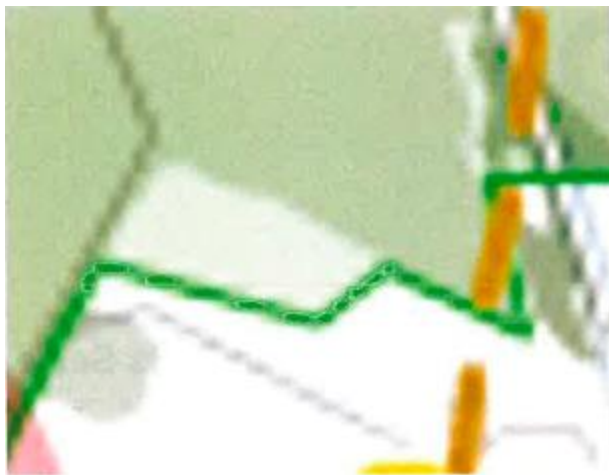
#### **Contribution complémentaire :**

Afin d'améliorer la cohérence des cartes réglementaires avec la réalité du terrain, tout en prenant en compte l'échelle de lecture de ces documents, nous souhaitons que les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Placer la nature au cœur du développement régional », qui présentent toutes les deux l'armature verte à sanctuariser, soient modifiées afin que ces limites, ainsi que l'aplat vert, ne concernent plus deux secteurs urbanisés de taille conséquente :

- Le secteur de la Zone d'Activité Économique de Meudon-la-Forêt :



Source : [geoportail.gouv.fr](http://geoportail.gouv.fr)



Source : projet arrêté du SDRIF-e / carte « Maîtriser le développement urbain »

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La demande est sans objet car il n'y a plus d'armature verte à cet endroit. La correction a déjà été effectuée pour la version arrêtée du SDRIF-E.

- Le secteur de la rue de Versailles, à l'ouest de Ville-d'Avray :



Source : [geoportail.gouv.fr](http://geoportail.gouv.fr)



Source : projet arrêté du SDRIF-e / carte « Maîtriser le développement urbain »

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le secteur urbanisé de part et d'autre de la rue de Versailles à Ville d'Avray sera retiré de l'armature verte à sanctuariser.

Nous partageons l'objectif de trouver un nouvel équilibre pour l'Ile-de-France, faisant évoluer le modèle d'aménagement de nos territoires, dans le sens d'une plus grande sobriété. Grand Paris Sud Est Avenir constitue le poumon vert de la petite couronne francilienne, avec 51% d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Ainsi, la préservation de ces précieuses ressources constitue un des axes majeurs de notre futur Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi). Il va de soi que nos stratégies d'aménagement doivent tenir compte de nouveaux paradigmes, tels que la préservation des sols et de la biodiversité mais également l'amélioration de la résilience des espaces urbanisés dans un environnement plus régulièrement exposé à des risques naturels, ce qui nous conduit à tirer les enseignements de modèles d'urbanisation anciens et devenus inadaptés. Nous devons également repenser l'approche économique de l'aménagement, enjeu qui nous anime à l'échelle du Territoire, en lien avec nos aménageurs. Notre PLUi viendra ainsi traduire nombre de mesures prises dans le cadre du Plan climat air énergie territorial (PCAET) de la collectivité.

Pour autant, il est indispensable de trouver un point d'équilibre entre cette nécessaire préservation de nos riches ressources naturelles et les besoins de développement de nos territoires.

En effet, vous évoquez comme une « réalité » le rééquilibrage est/ouest régional. Si d'indéniables progrès se sont fait jour dans les dernières années- et nous ne pouvons que souscrire aux objectifs du futur SDRIF-E de développement du dynamisme économique de la région ou encore de la création de nouveaux modes de transport - beaucoup restent encore à faire et nous sommes engagés, à l'échelle de Grand Paris Sud Est Avenir, dans une ambitieuse politique de développement, alliant mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle des projets. Il s'agira en effet de créer les conditions de véritables parcours résidentiels sur notre territoire, jeune, avec 40% de moins de 30 ans, et en croissance (+4% en moyenne depuis 2014, contre +3% à l'échelle de la Métropole). En outre, le PLUi poursuit l'ambition d'un rééquilibrage entre emplois et logements, en renforçant l'accueil et le développement d'activités économiques sur un territoire comptant d'ores et déjà sur un tissu économique et industriel puissant.

L'atteinte de ce point d'équilibre, qu'il nous importe de transcrire dans nos documents d'urbanisme locaux (PLUi) nous paraît entravée par l'état actuel de rédaction du futur SDRIF-E.

En effet, pour ce qui concerne le périmètre de Grand Paris Sud Est Avenir, le SDRIF-E semble méconnaître plusieurs projets stratégiques pour le Territoire, à l'image des opérations d'aménagement de l'ex-Voie de desserte orientale (VDO), se déployant sur les communes de Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur Marne (notamment l'opération des Coteaux dont la concertation avec les habitants est achevée) et Sucy-en-Brie, la Zone d'aménagement concerté (ZAC) des Portes de Noisseau ou encore la ZAC Notre-Dame, à La Queue-en-Brie. Ces opérations se déploient pour partie sur des terrains classés en espaces naturels, agricoles ou forestiers au titre du mode d'occupation des sols 2021. De même, certains de nos espaces, de moindre qualité agronomique ou de moindre intérêt environnemental, pourraient utilement être aménagés en vue de répondre à des enjeux de développement sur des communes qui, sans possibilité d'extension urbaine, se verraient particulièrement contraintes.

Ainsi, aucune commune de Grand Paris Sud Est Avenir ne bénéficie de capacités d'extension urbaine cartographiées. Plus préoccupant, l'ensemble du secteur de l'ex-VDO, faisant l'objet d'un contrat d'intérêt national (CIN), signé par l'État et l'ensemble des collectivités partenaires, fait l'objet d'un zonage semblant rendre impossible toute

construction, puisqu'il s'agit, pour une large partie, d'y « sanctuariser l'armature verte ». Enfin, les capacités d'extension non-cartographiées estimées par la Région s'élèvent, pour GPSEA, à environ 12 hectares, bien en-deçà de la réalité des développements prévus, et résultant pour une grande partie de décisions antérieures à la mise en révision du SDRIF.

En conséquence, et dans une démarche constructive répondant à votre volonté d'améliorer collectivement le projet de SDRIF-E, Grand Paris Sud Est Avenir et ses communes membres vous proposent :

- D'ajouter une pastille d'urbanisation préférentielle sur le secteur de l'ex-VDO, en précisant les possibilités de m<sup>o</sup>L1tualisation de cette pastille à l'échelle de plusieurs projets, voire de plusieurs communes ;
- De tenir compte de la réalité de projets anciens, comme la ZAC Notre-Dame ou la ZAC des Portes de Noiseau, actuellement situés sur le périmètre de cette armature verte, alors qu'ils constituent des réponses concrètes aux besoins de développement résidentiel et économique du territoire ;
- D'introduire la possibilité d'utiliser les capacités d'extension non-cartographiées pour des espaces naturels et forestiers, au-delà des seuls espaces agricoles, lorsqu'un projet d'aménagement en cours ou à venir l'exige, en s'inscrivant dans une recherche systématique de compensations ;
- De tenir compte des particularités de plusieurs communes du Territoire, notamment les communes du Plateau briard, qui se voient aujourd'hui contraintes dans leurs éventuels projets de développement ;
- De préciser les modalités de calcul du potentiel d'extension non-cartographié de GPSEA, qui nous paraît sous-dimensionné à l'aune des projets du territoire.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'EPT demande l'ajout d'une pastille supplémentaire sur le secteur de l'ex-VDO. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La Région a porté une attention toute particulière à la plaine de Noiseau et a réaffirmé avec force son opposition au projet de prison. Elle examinera les demandes ci-dessus en conséquence.

Pour ce qui concerne les demandes relatives au potentiel d'urbanisation non cartographié et à son utilisation, il convient de rappeler les enjeux écologiques particulier qui s'attachent aux espaces naturels et boisés. Ceux-ci imposent de ne pas y autoriser l'urbanisation :

- sans préjudice des dispositions du code forestier et du code de l'environnement (OR 17). A ce titre, un projet d'urbanisation est possible sur ces espaces, seulement s'il

bénéficie d'une autorisation délivrée par l'Etat en application du code forestier et du code de l'environnement ;

- et à l'exception de certains cas particuliers listés à l'OR 18.

Les communes du Plateau Briard font partie de la ceinture verte. A ce titre, une part importante de leurs espaces agricoles, naturels et boisés est couverte par l'armature verte à sanctuariser. Pour autant, le SDRIF-E n'a pas établi de règles spécifiques, qui contraindraient particulièrement le territoire de GPSEA. Les OR relatives au potentiel d'urbanisation non cartographié s'y appliquent comme sur le reste de la région.

Les modalités de calcul du potentiel d'extension non cartographié de GPSEA dépendent des OR 85 à 93, et ne peuvent s'exprimer qu'en présence d'espaces effectivement urbanisables au sein des communes.

Il convient par ailleurs de rappeler que c'est le SCoT de la Métropole du Grand Paris qui est directement opposable aux PLU(i) de Paris et des EPT. Dans sa version approuvée à l'été 2023, ce document limite les nouvelles urbanisations aux seules ZAC et opérations d'intérêt métropolitain créées à la date d'approbation dudit schéma.

Enfin, en conformité avec la loi du 20 juillet 2023, le projet de SDRIF-E sera modifié pour étendre la capacité d'urbanisation garantie de 1 hectare à l'ensemble des communes franciliennes. Cet hectare ne pourra être mobilisé qu'en présence effective d'espaces urbanisables dans la commune concernée.

Nous apprécierions que vous puissiez également tenir compte de trois observations finales.

- Premièrement, nous attirons votre attention sur les limites que peut représenter l'outil du Mode d'occupation des sols (MOS), en dépit de la richesse d'informations qu'il contient. En effet, s'il semble approprié pour envisager des ordres de grandeur de consommation d'espace, il est plus complexe à manier à une échelle locale. Nous appelons de nos vœux que le principe de la « réalité du terrain » soit strictement respecté, afin d'éviter d'aboutir à des aberrations causées par une utilisation arithmétique de cet outil, rendant par exemple impossible l'intervention sur des espaces aux qualités environnementales ou agronomiques faibles alors même que des opérations exemplaires d'un point de vue environnemental, validées et financées, pourraient se trouver pénalisées. De même, il conviendrait de préciser que le MOS constitue un outil par définition figé dans le temps, correspondant à un état des lieux observé en 2021, alors que certains espaces naturels, agricoles et forestiers sont en cours d'urbanisation depuis, conséquence de décisions d'aménagement antérieures.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le guide de lecture des orientations réglementaire précise en effet que la réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Le MOS n'a pas de valeur réglementaire en lui-même, c'est la nature des espaces qui doit être prise en compte dans les décisions d'aménagement : les orientations réglementaires relatives aux espaces urbanisés s'appliquent aux espaces urbanisés, qu'ils soient identifiés en tant que tels au MOS ou pas. Le même raisonnement peut être appliqué aux espaces agricoles, aux espaces boisés, aux espaces verts et de loisirs, etc.

La représentation cartographique du SDRIF-E s'appuie en effet sur le MOS 2021, ce qui signifie que certaines parcelles ont pu être urbanisées depuis. Le SDRIF-E et sa représentation cartographique ne remettent pas en cause ces urbanisations effectives, sur lesquelles s'appliquent désormais les règles relatives aux espaces urbanisés. Toutefois, ces urbanisations doivent être décomptées des capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E et être intégrées dans la trajectoire régionale de sobriété foncière, conformément à la loi.

- Deuxièmement, nous souhaitons vous faire part de notre préoccupation quant à l'insuffisante affirmation cartographique de certains projets de transport pourtant stratégiques pour notre territoire. L'accessibilité et la mobilité constituent à notre sens les préalables nécessaires à tout projet de développement urbain, ce que nous avons d'ores et déjà eu l'occasion d'affirmer dans le cadre du contrat d'intérêt national de l'ex-VDO. Ainsi, il nous semble vivement souhaitable que le prolongement au sud du TCSP Altival, vers Chennevières-sur-Marne puis Sucy-en-Brie, puisse être mentionné afin de ne pas obérer l'avenir de ce projet. En outre, le projet de tram-train Sucy-Orly doit également figurer sur ce document qui fixe l'avenir de notre Région, comme un projet essentiel pour le développement de nos communes dont l'enterrement ne serait pas acceptable. Pour les mêmes raisons, les perspectives de développement de l'offre de bus sur la RN19, avec notamment la réflexion sur la mise en place d'un TCSP entre Brie-Comte-Robert et Boissy-Saint-Léger, doivent figurer dans le projet de SDRIF-E. En effet, au-delà du seul SDRIF-E, la situation du Plateau Briard en matière d'accessibilité et de transports en commun constitue un enjeu de préoccupation majeur pour notre territoire, sur lequel des attentes fortes sont formulées ; citons notamment à ce titre la deuxième phase du projet de requalification de la RN19, de Boissy-Saint-Léger à la Francilienne.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Prolongement au Sud d'Altival : Le prolongement évoqué est bien inscrit au SDRIF-E en principe de liaison. La demande est donc déjà satisfaite.

Projet de tram-train Sucy-Orly : Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre l'EPT et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

TCSP Brie-Comte-Robert et Boissy-Saint-Léger et aménagement RN19 pour assurer une desserte adaptée pour les communes de Plateau Briard et garantir la fluidité et la régularité des transports: ces demandes sont satisfaites avec l'inscription au SDRIFE dans la liste des infrastructures de l'aménagement de la RN 19 entre Boissy-Saint-Léger et la Francilienne ainsi que du projet de TCSP RD 19-RN19 (Créteil – Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte-Robert.) .

- Troisièmement, nous vous alertons sur l'objectif de 90% de logements produits en recyclage urbain. Nous partageons le principe de poursuivre l'effort en matière de création de logements, *a fortiori* en privilégiant des solutions de densification ou de renouvellement urbain. Cependant, considérant le temps long de l'aménagement, la réalité du terrain nous enseigne qu'une large partie de la réponse à cet objectif repose aujourd'hui sur des opérations arbitrées il y a plusieurs années et se concentrant pour partie sur des espaces non-artificialisés. Si cette trajectoire de recyclage urbain est un objectif vers lequel nous devons collectivement tendre, prenons garde à ce qu'elle ne remette pas en cause des choix passés qui, s'ils n'étaient pas respectés, conduiraient à une baisse de la production de logements en Île-de-France.

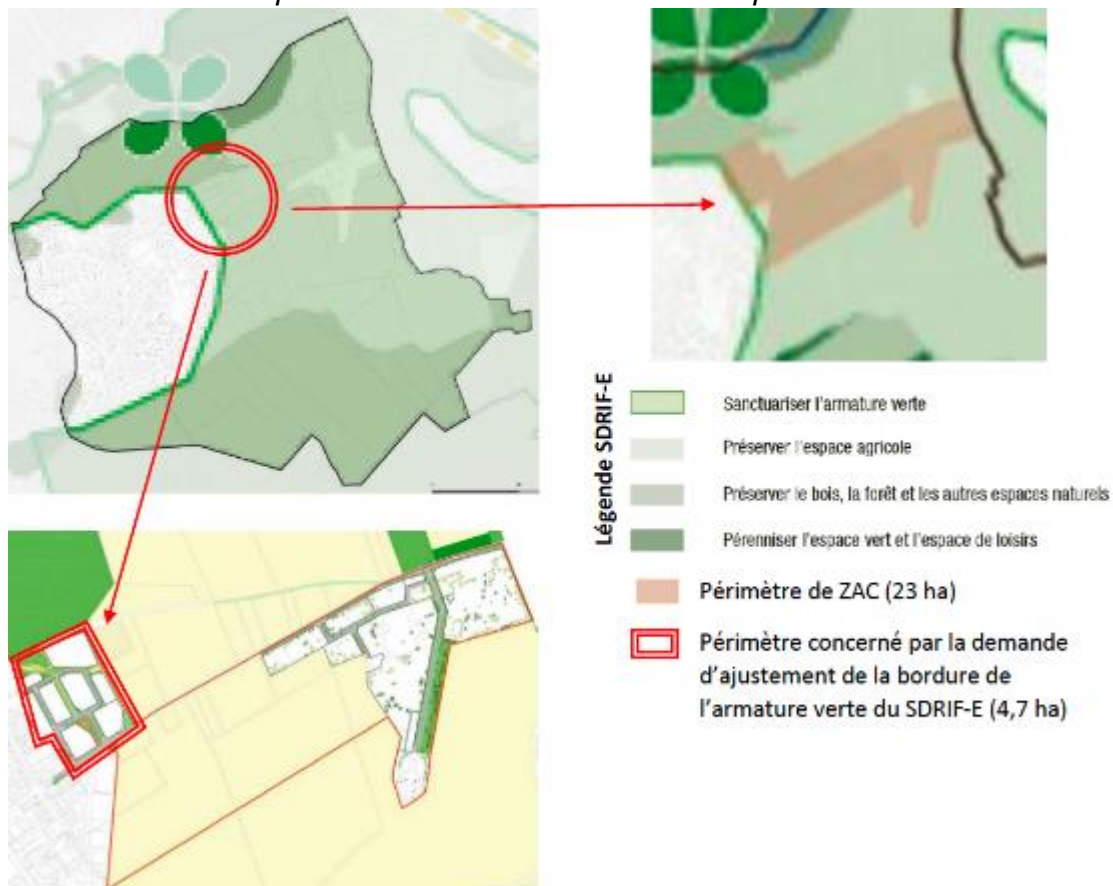
#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'objectif de produire en renouvellement urbain 90% des 70 000 logements attendus chaque année s'exprime à l'échelle régionale. Aucun territoire n'est soumis à cet objectif à son échelle, compte tenu de la diversité des contextes locaux. Toutefois, il convient de prendre en considération que près de 87% des logements sont actuellement produits en renouvellement urbain en moyenne régionale. L'objectif de 90% est donc tout à fait

réaliste. La capacité locale à faire ou non des projets de logements en extension urbaine ne dépend pas de cet objectif de 90% de renouvellement urbain, mais des capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E.

### Demandes d'amendements proposées par le Territoire

- **Demandes d'amendements pour permettre la réalisation d'opérations d'aménagement et garantir la qualité de la desserte en transport**
  - Demandes d'amendements pour permettre la réalisation d'opérations d'aménagement
    - ZAC des Portes de Noiseau  
La commune de Noiseau ne bénéficie d'aucune capacité de consommation d'Espaces Naturels Agricoles ou Forestiers (ENAF). Une large partie de la commune est concernée par le périmètre de « sanctuarisation de l'armature verte », y compris le secteur de la ZAC des Portes de Noiseau, pourtant inscrit au SCOT-M comme opération d'aménagement bénéficiant de 23 ha de capacité d'urbanisation (*Annexe 1 du Document d'Orientations et d'Objectifs – SCOT-M approuvé : superficies maximales des espaces naturels, agricoles et forestiers pouvant être consommés dans le périmètre des ZAC identifiées*).



### Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :

L'EPT demande des capacités d'urbanisation supplémentaires pour la ZAC des portes de Noiseau. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.



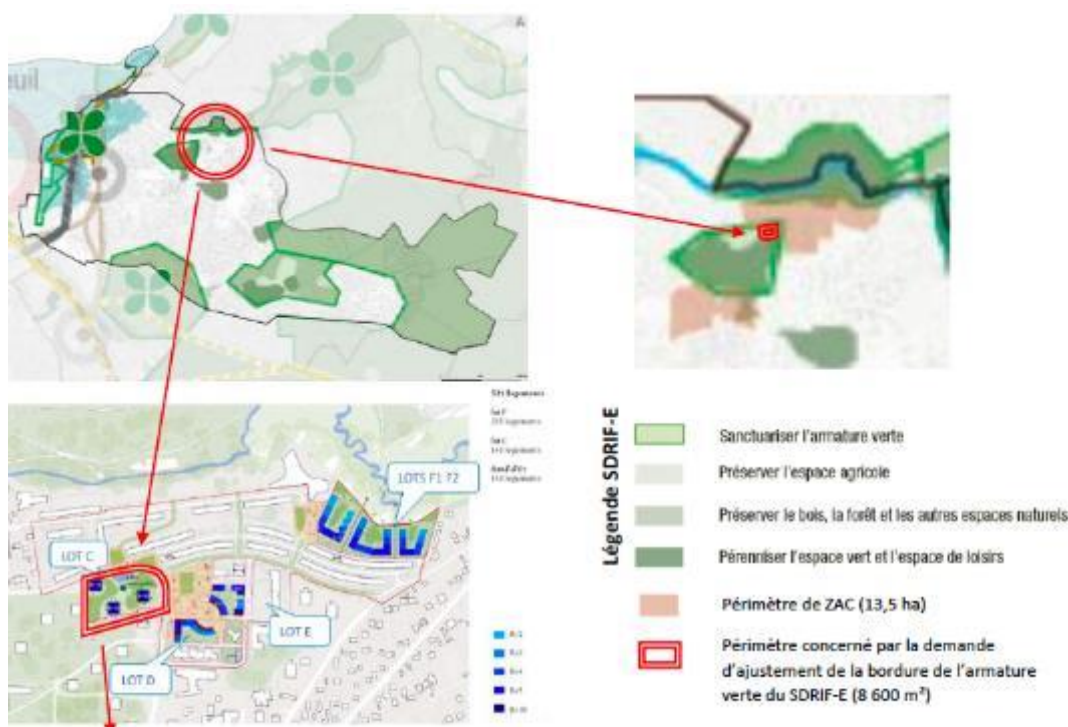
Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

- ZAC Cité Verte Fosse Rouge, à Sucy-en-Brie

Une petite portion de la ZAC est concernée par le zonage « sanctuariser l'armature verte », au niveau d'une surface inscrite dans le MOS comme "Eau fermée (étangs, lacs...)", représentant 8 600 m<sup>2</sup>.

Il est proposé de redécouper le périmètre de l'armature verte au niveau de sa bordure nord-est, permettant ainsi la constructibilité du lot C de la ZAC, conformément aux capacités d'urbanisation non cartographiées permises par le SDRIF-E arrêté.



La zone humide repérée par l'Autorité Environnementale et comprise dans le terrain du futur lot C, sera préservée et valorisée à travers la mise en place d'une continuité bleue à l'échelle de l'opération. La réflexion portée aujourd'hui sur ce lot permettra de libérer le sol et de protéger davantage les espèces floristiques et faunistiques en place.

**Lots C : Habiter le parc de la cité verte**

- Favoriser des formes urbaines limitant l'emprise au sol
- Opérer une transition des hauteurs bâties entre la cité verte et la fosse rouge
- Préserver le patrimoine paysager remarquable et la zone humide



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme précisé à l'OR 2, les espaces déjà artificialisés en 2021 et inclus au sein de l'armature verte à sanctuariser ne sont pas concernés par ses prescriptions. Les projets qui

s'y déploient ne se trouvent donc pas contraints. L'armature verte à sanctuariser sera donc maintenue sur le site, au regard de son importance comme support de la trame verte et bleue du fait de la présence d'une zone humide.

Bien que cela ne soit pas expressément l'objet de la demande, la Région a cependant identifié que les parcelles concernées par le projet sont identifiées sur les cartes du SDRIF-E comme espace vert et de loisir et donc soumises à l'OR 26. Ceci ne correspondant pas à la réalité de l'usage du terrain, l'aplat « espace vert et de loisir » va être supprimé.

- ZAC Notre Dame et OAP RD4 – La Queue-en-Brie

Les périmètres de la ZAC Notre Dame et de l'OAP RD4 sont situés en bordure de l'armature verte à sanctuariser. Il est souhaité la confirmation qu'ils en sont bien exclus (notamment de la parcelle AV 94 représentée en rouge ci-dessous) et le cas échéant, un redécoupage de cette armature pour permettre la mise en œuvre des projets s'agit.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La Région confirme que le périmètre de la ZAC Notre Dame et de l'OAP RD4 sont déjà exclus du périmètre de l'armature verte.

- Demandes d'amendements pour garantir la qualité de la desserte en transports  
Dans sa contribution du 1<sup>er</sup> juin dernier, le Territoire a également fait part de l'insuffisante affirmation cartographique de certains projets de transport stratégiques pour GPSEA, préalable à tout projet de développement de logements et permettant de rapprocher les bassins d'emplois des bassins de vie.  
Par ailleurs, au-delà des projets d'infrastructures lourdes, Grand Paris Sud Est Avenir accorde une attention particulière à l'amélioration du fonctionnement de son offre de transport collectif en bus. Des aménagements urbains à porter au SDRIF-E seront nécessaires pour garantir la fluidité et la régularité de cette offre de transport.

#### **Demandes d'amendement proposées**

Il est proposé :

- de faire figurer au SDRIF-E le projet de tram-train Sucy-Orly via Limeil-Brévannes, pour lequel des emplacements réservés au PLU actuel de la commune sera prévu ;
- de faire figurer au SDRIF-E le projet de prolongement du Trans-Val-de-Marne (TVM) ;
- d'affirmer davantage le caractère structurant et donc essentiel du prolongement d'Altival, infrastructure de bus à haut niveau de service (BHNS), jusqu'à Sucy-en-Brie via Chennevières-sur-Marne. Aujourd'hui, ce projet est bien identifié au SDRIF-E, toutefois uniquement comme un principe de liaison ;
- il s'agira également de s'assurer de la représentation graphique du futur TCSP de la RD4, le département ayant bien réalisé les procédures d'acquisition des parcelles en prévision de l'élargissement à 28 mètres de la RD, en articulation avec le projet Altival mais également avec des projets de rénovation urbaine à l'image du Bois l'Abbé, plus vaste projet ANRU du Département, afin de permettre aux habitants d'emprunter Altival et de rejoindre également le futur métro ;
- d'affirmer la nécessité de préserver la réalisation d'aménagements en site propre spécifiquement dédiés à la circulation des transports collectifs sur la RN19 et des cycles, dans sa portion entre Boissy-Saint-Léger et la Francilienne.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Prolongement TVM-Est : Ce tracé sera rajouté sur la carte du SDRIF-E en principe de liaison.

Projet de tram-train Sucy-Orly : Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Des échanges techniques préalables entre l'EPT et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

Prolongement au Sud d'Altival : Le prolongement au Sud de Champigny-sur-Marne évoqué est bien inscrit au SDRIF-E en principe de liaison. Compte-tenu de l'état d'avancement du projet, ce principe de liaison est la représentation adaptée.

TCSP RD4 : Des échanges techniques préalables entre l'EPT et l'autorité organisatrice des transports restent à engager. Une inscription de ce projet au SDRIF-E serait prématurée.

TCSP RN19 : la demandes est satisfaite avec l'inscription au SDRIFE dans la liste des infrastructures du projet de TCSP RD 19-RN19 (Créteil – Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte-Robert).

#### **• Demandes de précisions concernant les modalités d'application du SDRIF-E**

- Une articulation à clarifier entre le SCOT métropolitain et le SDRIF-E

Le SCOT métropolitain réduit les possibilités de consommation foncière d'espaces naturels agricoles et forestiers aux seules ZAC déjà créées, ce qui semble entrer en contradiction avec plusieurs principes du SDRIF-E, et notamment les possibilités d'urbanisation non-cartographiées ou les pastilles d'urbanisation préférentielle prévues par le SDRIF-E. Le Territoire entend ainsi utiliser ces possibilités afin de permettre le développement de projets urbains encore en cours de définition et qui, s'inscrivant dans le temps long de l'aménagement, ne sauraient être bloqués dans leur maturation par des documents supra-territoriaux posant une vision figée et non-évolutive de la réalité de nos territoires.

GPSEA s'interroge sur le calendrier et la méthode de mise en compatibilité du SDRIF-E et du SCOT-M, sans méconnaître des observations que la Métropole pourra elle-même porter sur le document régional.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E s'applique au PLUi uniquement en l'absence de SCOT, en vertu du principe de compatibilité limitée. Sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris, c'est donc avec le SCOT approuvé que les PLUi doivent être compatibles. Le SCOT métropolitain devra être mis en compatibilité avec le SDRIF-E opposable d'ici février 2027. Les capacités d'urbanisation allouées par le schéma régional ne s'imposent pas au SCOT, qui peut décider d'être plus restrictif concernant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

A l'inverse, le SCOT métropolitain prévoit la possibilité de consommer des espaces naturels, agricoles et forestiers inclus dans des périmètres de ZAC, là où le SDRIF-E l'empêche, par exemple sur le fondement de dispositions de sanctuarisation de « l'armature verte » régionale. Il en va ainsi notamment de la ZAC des Portes de Noiseau, créée en juin 2023.

Si le SDRIF-E identifie des espaces naturels à préserver sur des terrains faisant l'objet d'une ZAC, ces terrains demeurent-ils constructibles conformément à ce que permet le SCOT-M ?

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme indiqué ci-dessus, sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris, c'est avec le SCOT approuvé que les PLUi doivent être compatibles. Dans l'hypothèse où le SDRIF-E ne permettrait plus certains développements urbains autorisés aujourd'hui par le SCOT métropolitain, ce dernier devra être mis en compatibilité avec le SDRIF-E opposable d'ici février 2027.

Enfin, le SDRIF-E apporte des précisions vis-à-vis du SCOT-M concernant la production de logements, visant 90% des nouveaux logements en renouvellement urbain, tout en portant de grands principes d'organisation du développement tels que le renforcement des polarités et des zones les mieux desservies par les transports en commun. Par ailleurs, 2/3 des logements construits devront être en accession sociale ou abordables. La territorialisation de cet objectif régional relève du SRHH, en lien avec les spécificités des différents territoires franciliens.

Dans le cadre d'échanges techniques ultérieurs, il conviendra de préciser la manière dont ces objectifs devront être traduits à l'échelle des opérations et du futur PLUi.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Lorsque le SDRIF-E sera opposable, le SCOT Métropolitain aura jusqu'en 2027 pour se mettre en comptabilité.

- Demandes de précisions afin de faciliter l'élaboration des documents d'urbanisme, notamment territoriaux

Grand Paris Sud Est Avenir est engagé depuis 2021 dans l'élaboration de son plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi). Le débat portant sur les orientations du Projet d'aménagement et de développement durables se tiendra en décembre prochain, avec une prévision d'adoption du PLUi définitif à l'été 2025. A ce titre, un diagnostic foncier recensant les projets d'extension ou de densification des communes a été conduit, afin d'identifier les priorités des Maires en matière de construction de logements, d'équipements ou d'amélioration du cadre de vie des habitants.

Ainsi, dans le prolongement des observations précédentes, il conviendra d'obtenir des précisions quant aux possibilités de mutualisation à l'échelle territoriale des potentiels de consommation foncière et à la latitude laissée aux EPT dans l'élaboration des PLU(i) :

- Les pastilles d'urbanisation préférentielle sont-elles mutualisables à l'échelle de plusieurs projets au sein d'une même commune, d'un ensemble de communes ou d'un EPT ?
- A-t-on l'assurance que les capacités d'urbanisation non-cartographiées dans le SDRIF-E sont mutualisables à l'échelle d'un EPT ?

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La mutualisation des capacités d'urbanisation régies par les OR 92 à 96 est possible dans le cadre d'un PLU-I, d'un SCOT ou d'une charte de PNR valant SCOT. Elle ne peut être ouverte aux secteurs d'urbanisation préférentielle et aux secteurs de développement industriel d'intérêt régional car leur localisation est un critère déterminant de leur allocation au territoire.

Au sein de la Métropole du Grand Paris, au regard du SCoT métropolitain approuvé à l'été 2023, les seules extensions possibles sont celles relevant des ZAC créées et opérations d'intérêt métropolitain définies à la date d'approbation dudit schéma. Ce document ne reprend pas le principe des capacités d'urbanisation non cartographiées. A fortiori, il ne reprend pas le principe de leur mutualisation.

Pour rappel, le SDRIF-E s'applique au PLUi uniquement en l'absence de SCOT, en vertu du principe de compatibilité limitée.

En outre, GPSEA a pris note de la décomposition des possibilités de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en deux enveloppes : une enveloppe régionale pour des projets de transports ou liés à la transition environnementale et une enveloppe « territoriale » allouée aux territoires. Il est bien précisé que cette dernière enveloppe comporte, outre les projets des territoires, des possibilités de consommation foncière réservée d'une part pour des « coups partis » opérationnels et financiers depuis 2021 et d'autre part pour des projets de l'État et ses opérateurs.

Ainsi, plusieurs précisions sont attendues :

- Dans la mesure où certains projets de GPSEA pourraient être concernés, quelle est la définition précise de ces « coups partis » opérationnels et financiers, représentant 3 900 hectares sur 8 295, soit près de la moitié de l'enveloppe territoriale ?
- Quels sont les projets comptabilisés comme relevant de l'Etat et de ses opérateurs (EPA, APIJ) ? En effet, si des possibilités de consommation sont spécifiquement prévues pour ces projets, cette information aura un impact sur les propres projections de GPSEA en matière d'aménagement urbain :
  - o Plus précisément, l'APIJ « dispose » de 95 ha pour la réalisation de ses projets en Ile-de-France. Les superficies nécessaires à la construction d'un centre pénitentiaire à Noiseau sont-elles comprises dans cette enveloppe, ce qui serait contradictoire avec les dispositions prises pour faire obstacle à ce projet ?
  - o Par ailleurs, les projets d'aménagement de l'ex-Voie de desserte orientale, compris dans le périmètre d'un contrat d'intérêt national porté par l'EPAMARNE, sont-ils comptabilisés dans ces possibilités de consommation ?
- Concernant la valorisation du réseau des espaces ouverts, il est attendu de la part de la Région d'explicitier les choix et la méthodologie qui ont conduit à définir les liaisons à renforcer reprises sur la carte n°3 du SDRIF-E.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

En l'absence de capacités d'urbanisation prévues par le SDRIF-E, ou en raison de protections spécifiques définies par ce dernier, les documents d'urbanisme locaux ne peuvent permettre un projet d'aménagement ou de construction en extension urbaine.

Il n'y a pas de dispositif automatique garantissant des capacités d'urbanisation dans le SDRIF-E pour des ZAC ou tout autre type de projet considéré comme « coup parti ». La Région a cependant effectué un très important travail de recensement de ces projets « coup parti », à partir des informations fournies par les collectivités, puis de vérification des capacités d'urbanisation attribuées aux territoires correspondants. Le SDRIF-E doit en effet comptabiliser la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générée par ces projets déjà engagés.

Pendant la période de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF-E, la réalisation des projets d'aménagement et de construction déjà engagés sera possible, dans la mesure où les documents d'urbanisme locaux en vigueur le permettent. En effet, ces derniers devront être mis en compatibilité avec le SDRIF-E, une fois approuvé, dans le délai prévu à l'article 194 de la loi « Climat et résilience », à savoir d'ici le 22 février 2027, pour les schémas de cohérence territoriale, et le 22 février 2028, pour les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales. En outre, les autorisations d'urbanisme délivrées sur la base de ces documents d'urbanisme locaux ne pourront être remises en cause, même au-delà du délai de mise en compatibilité. Les urbanisations engendrées par ces projets devront cependant être décomptées des capacités d'urbanisation attribuées par le SDRIF-E dans tous les cas.

Les projets de l'Etat ne bénéficient pas non plus d'un statut spécifique dans le SDRIF-E. Ils sont possibles sous réserve de capacités d'urbanisation à l'échelle locale (secteurs d'urbanisation préférentielle, capacités d'urbanisation non cartographiées allouées aux territoires), ou, pour les projets de transports, s'ils figurent dans la liste en annexe des OR. Ceci vaut pour tous les maîtres d'ouvrage, y compris EPA MARNE. Le projet de prison de Noiseau, n'est ainsi pas possible au regard du projet de SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023.

Une semaine après l'arrêt du SDRIF-E, la loi « ZAN » du 20 juillet 2023 a institué les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE). Le projet de SDRIF-E va être ajusté au regard de cette nouvelle loi. Ainsi, pour la période 2021-2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant des PENE, recensés dans un arrêté ministériel mentionné à paraître, sera prise en compte au niveau national et non pas au titre des objectifs fixés par les documents de planification régionale et par les documents d'urbanisme. Ce point sera rappelé dans le SDRIF-E et dans son guide de mise en œuvre. Tous les projets sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou de ses opérateurs n'ont pas vocation à figurer parmi la liste de ces PENE.

En réponse à la dernière question, il est précisé que les liaisons identifiées sur la carte 3 visent à former une armature verte, et notamment à relier les espaces ouverts entre eux quand ceux-ci sont contraints par l'urbanisation.

### **Observations complémentaires des communes membres de GPSEA**

#### **• Commune d'Alfortville :**

- Port d'Alfortville : préciser s'il est ou non touché par la légende « maintenir le site multimodal » ;
- Site Sanofi : la ville souhaitant réaliser des logements dans cette zone (périmètre d'étude et portage EPFIF en cours), il y a un besoin d'ouvrir le mode d'occupation des sols à une programmation en faveur de la mixité fonctionnelle ;

- Franchissement des voies ferrées à Créteil (en prolongement du franchissement Seine au sud d'Alfortville). Le projet de bus en site propre n'est pas pris en compte. Il conviendra de recueillir les observations du Département sur le sujet ;
- Navette fluviale à inscrire au niveau du Port Morville ;
- La commune souhaite sanctuariser le tissu pavillonnaire à proximité de la gare du Grand Paris Express Vert de Maisons.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Un pictogramme "maintenir le site multimodal" est bien situé sur le port d'Alfortville, la demande est déjà satisfaite.

Le site Sanofi est recouvert par l'aplat « espace urbanisé » dans les fonds de carte du SDRIF-E, la mixité fonctionnelle y est donc permise, la demande est donc déjà satisfaite.

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées en matière de mobilité:

Franchissement des voies ferrées à Créteil : La demande de l'EPT reste à préciser sur la nature de ce franchissement et le lien avec un projet de bus est à préciser également.

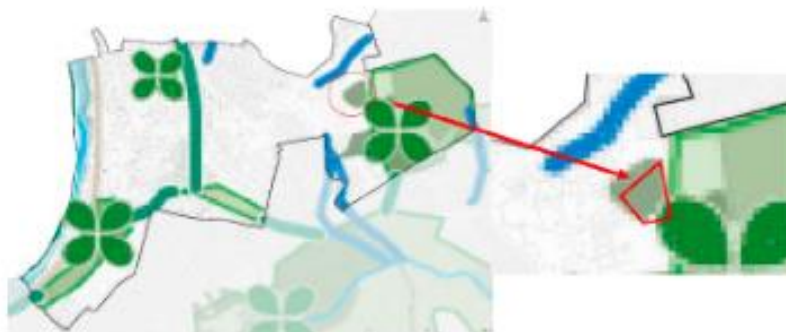
Navette fluviale au Port Morville : Le projet de navette fluviale entre Jardin des Plantes et Maisons-Alfort est déjà inscrit au SDRIF-E en principe de liaison. L'identification des ports concernés reste à approfondir en lien avec l'autorité organisatrice des transports, les autorités fluviales et portuaires.

Enfin, concernant le tissu pavillonnaire à Alfortville, le SDRIF-E ne prévoit pas d'orientation réglementaire ou d'aplat cartographié spécifique au tissu pavillonnaire. Pour autant, il promeut une intensification respectueuse des formes urbaines existantes.

- **Commune de Chennevières-sur-Marne :**

#### **Secteur Jean Moulin à Chennevières-sur-Marne**

- Il est proposé de redécouper la bordure ouest de l'armature verte afin de correspondre avec le périmètre de projet Jean Moulin
- Il est demandé que ce projet soit bien comptabilisé comme « coups partis » au titre des projets engagés opérationnellement et financièrement avant l'approbation du SDRIF-E.



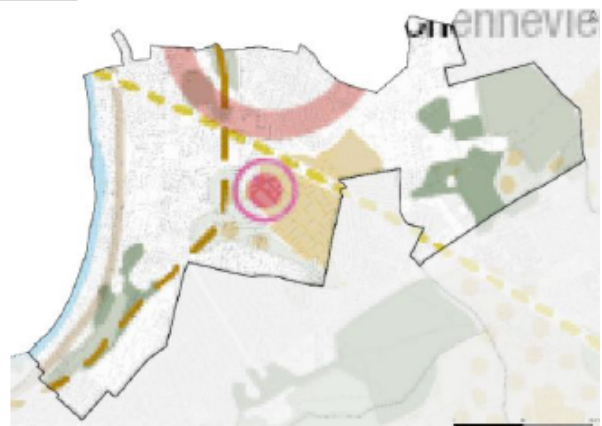
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'avis de l'EPT, le secteur Jean Moulin n'est pas recouvert par l'aplat de l'armature verte à sanctuariser dans les cartes du SDRIF-E. Toutefois, le secteur apparaît comme classé en « espace vert et espace de loisir ». Il s'agit d'une erreur, le site n'étant pas ouvert au public. La Région supprimera donc ce classement.

Les dispositions du SDRIF-E ainsi corrigé ne bloquent pas le projet Jean Moulin.

#### Prolongement d'Altival, futur TCSP RD4, futur axe routier RD10

- La commune relève un besoin de modifier la légende du tracé correspondant au prolongement d'Altival, représenté dans le SDRIF-E comme un métro et non comme un TCSP ;
- La commune souhaite également intégrer dans les cartes la RD10 comme futur axe routier structurant (tireté gris) sur le même tracé que l'Altival ;
- Enfin, il s'agira de s'assurer de la représentation graphique du futur TCSP de la RD4, le département ayant bien réalisé les procédures d'acquisition des parcelles en prévision de l'élargissement à 28 mètres de la RD.



#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Altival : La légende correspondant au prolongement d'Altival est bien un principe de liaison TCSP. La demande est satisfaite

RD10 : la Région prend bonne note de la correction cartographique à effectuer : la RD10 et le tracé du projet Altival doivent effectivement bien coïncider sur la carte du SDRIF-E.

TCSP RD4 : Des échanges techniques préalables entre l'EPT et l'autorité organisatrice des transports restent à engager, une telle inscription au SDRIF-E serait prématurée.

#### **Secteur du château des Rêts à Chennevières-sur-Marne**

- Il est attendu une précision quant à la possibilité de réaliser un élargissement de voirie dans ce secteur en dépit de la marguerite verte matérialisée à ce niveau ;
- Au-delà de ce point de précision, il pourrait être envisagé le retrait de cette marguerite.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Le pictogramme en forme de trèfle, positionné sur le secteur du château des Rêts, a été ajouté à la demande du Conseil Départemental du Val-de-Marne, afin de mettre en valeur le coteau boisé

La présence de ce trèfle sur la carte signifie, selon l'OR 27, que les documents d'urbanisme doivent permettre la réalisation ou l'ouverture au public d'un espace vert de plus de 5 ha, ce qui correspond à une emprise au sol possiblement beaucoup plus petite que la taille du trèfle sur la carte laisse penser.

Ainsi ce projet d'espace vert ne sera pas bloquant pour l'élargissement de voirie prévu dans le quartier.

#### **Secteurs entrée de ville nord et centre-ville à Chennevières-sur-Marne**

L'ajout d'une pastille d'urbanisation préférentielle sur le secteur a été obtenu à la suite du courrier adressé à la Région en juin dernier. Il est demandé plusieurs précisions :

- Cette capacité d'urbanisation est-elle cumulable avec les capacités d'urbanisation d'ores et déjà prévues pour les projets de l'Etat et ses opérateurs (notamment EPAMARNE au titre des projets autres que les opérations d'intérêt national).
- Cette capacité d'urbanisation est-elle cumulable avec les consommations d'ENAF suivantes :
  - o au titre des polarités de la région ;
  - o au titre des secteurs inclus au sein du rayon de 2km autour du secteur gare.
- Les projets d'extension du centre-ville à l'Est ayant donné lieu à des acquisitions par l'EPPFIF en zone AU2, sont-ils également pris en compte ?



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les projets de l'Etat et de ses opérateurs ne bénéficient pas de capacités d'urbanisation spécifiques qui seraient hors du SDRIF-E. Ils ne peuvent être mis en œuvre qu'en mobilisant des capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E. Ainsi l'aménagement de l'Ex-VDO, compris dans le périmètre d'un CIN porté par l'EPAMARNE, consommera des capacités d'urbanisation du SDRIF-E, à hauteur des surfaces d'espaces naturels, agricoles ou forestiers qui seront artificialisés. Compte-tenu des capacités d'urbanisation allouées aux communes de Champigny et Chennevières (pastille et potentiel non cartographié), le SDRIF-E permet ces projets.

La capacité d'urbanisation de 10 ha représentée par la pastille sur le secteur nord de la Plaine de la Maillarde est bien cumulable avec le potentiel d'urbanisation non cartographié de la commune de Chennevières-sur Marne (estimé lui-même à 10 ha).

#### **• Commune de Créteil :**

- La ville souhaite s'assurer que le SDRIF-E permettra bel et bien de sanctuariser un espace vert à proximité de la future gare du Grand Paris Express de l'Echat ;
- La ville s'interroge également sur ce qu'il est entendu par « logements abordables ».

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

En réponse à la demande de la ville de Créteil, la Région rajoutera un pictogramme en forme de trèfle pour marquer la nécessité de créer un espace vert

Le SDRIF-E prévoit la construction de 70 000 logements par an dans le respect de la loi Grand Paris, dont 2/3 de logements abordables. Par logements abordables, il faut entendre : les logements locatifs sociaux. (Voir Glossaire p. 178 du PAR).

#### **• Commune de La Queue-en-Brie :**

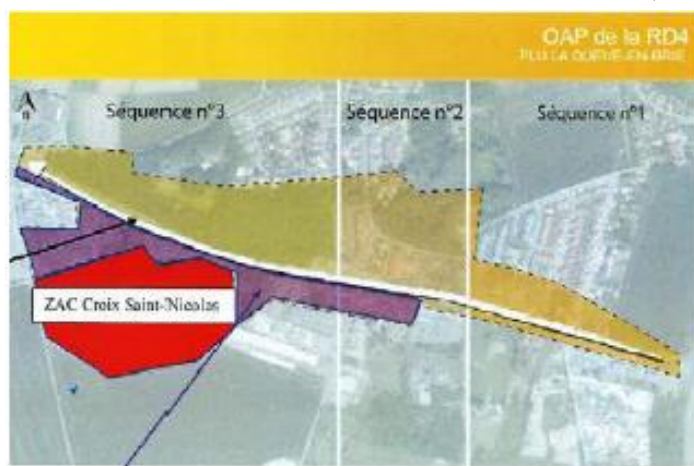
- Le corridor écologique inscrit dans l'ancien SDRIF (2013) ne figure plus dans les cartes du SDRIF-E arrêté. Il est nécessaire de réintégrer cette continuité nord/sud limitrophe avec la commune de Pontault Combault ;



- Les périmètres de la ZAC Notre Dame et de l'OAP RD4 sont situés en bordure de l'armature verte à sanctuariser. La commune souhaite avoir confirmation que ces deux périmètres en sont bien exclus et le cas échéant, demande que cette armature verte soit redécoupée pour permettre la mise en œuvre des projets ;
- La ville souhaite par ailleurs s'assurer que la ZAC fait partie des « coups partis » identifiés par la Région, au titre des projets engagés opérationnellement (2300

hectares), s'appuyant sur le principe du SCOT-M permettant la consommation d'ENAF aux ZAC initiées ou créées avant la date de son approbation ;

- Enfin, le SDRIF-E arrêté ne permet pas la construction de logements et/ou d'équipements publics (groupe scolaire souhaité par la commune), tel qu'il est inscrit dans l'OR 97 et page 112 du « Projet d'Aménagement Régional », sanctuarisant également la destination économique des secteurs concernés par la ZAC et l'OAP RD4. La ville souhaite donc qu'une capacité d'urbanisation permettant l'implantation de logements ou programme mixte activités/logements, à la fois sur le secteur de la ZAC et l'ensemble de l'OAP RD4, soit définie.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La liaison inscrite au SCOT-M en limite des communes de Pontault-Combault et de La Queue-en-Brie est en grande majorité couverte par l'armature verte est par une liaison verte au Nord. La Région est favorable à l'ajout d'une petite liaison verte au sud de la zone, entre la zone commerciale et le site d'activité économique.

Les extensions urbaines prévues dans le périmètre de la ZAC Notre Dame sont bien situées en dehors de l'emprise de l'armature verte à sanctuariser. Les aménagements prévus par l'OAP RD4 sont rendus possibles au titre des exceptions prévues dans l'OR 2.

L'aplat jaune clair situé sur le secteur de la ZAC sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » correspond à la légende « requalifier / moderniser le site économique existant » et à l'OR 101. Cette orientation réglementaire prévoit que « Les documents d'urbanisme favorisent le maintien de l'activité économique effective des autres sites d'activités économiques existants et prévoient les conditions d'un environnement compatible avec leur activité, ainsi que le maintien de leur accessibilité » mais elle n'interdit pas la mixité activités/logements.

#### **• Commune d'Ormesson-sur-Marne :**

- Un aplat de préservation agricole apparaît dans le périmètre de la ZAC de la Plaine des Cantoux. La commune souhaite avoir confirmation que cet aplat n'a pas d'impact sur la mise en œuvre des permis de construire déjà délivrés. Par ailleurs, il est nécessaire de s'assurer que cette opération se trouve bien comptabilisée dans les « coups partis opérationnels » identifiés par la Région ou dans l'enveloppe de l'EPAMARNE au titre des projets hors OIN ;
- La carte n°2 du SDRIF-E fait figurer le projet d'extension de la RN406. La commune s'interroge sur la finalité du petit barreau qui reliant Bonneuil-sur-Marne

au bas d'Ormesson -sur-Marne, dans la mesure où il traverse le bec de canard, espace naturel à préserver.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'armature verte sur la pointe de la plaine de la Maillarde a bien été retirée pour permettre la réalisation de la ZAC de la Plaine des Cantoux.

Le tracé du projet d'extension de la RN406 sera en effet corrigé pour bien correspondre au projet. De ce fait, il ne traversera plus la zone du Bec de Canard.

- **Commune du Plessis-Trévisé :**

- La carte n°2 du SDRIF-E représente des parcelles bâties (pavillons d'habitation existants) en zone « préserver l'espace agricole (points jaunes) ». Il s'agira de lever cette incohérence ;
- La carte n°3 du SDRIF-E inscrit une ligne bleue correspondant à la préservation d'un cours d'eau et de reconquête de berges est inadaptée. Or, il s'agit d'un canal totalement artificiel (datant du début du 19ème siècle) qui a été busé à l'exception d'un tronçon dans le parc municipal Mansart. De plus, le tracé se situe sur des zones bâties, des voies, des parcelles privées. Il n'est donc pas envisageable de recréer des continuités de type trame bleue, même si la ville réfléchit ponctuellement à créer des mares urbaines dans des opérations de renouvellement urbain ;
- La légende "Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs" s'applique au secteur géographique du collège, et des centres sportifs : sans remettre en cause cette destination, il convient de ne pas bloquer des éventuelles extensions du collège si besoin en lien avec l'augmentation de la population.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les cartes du SDRIF-E, à l'échelle du 1/150 000, couvrent la totalité du territoire régional sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2021. Les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares ont été en général englobés dans les espaces environnants. A cette échelle, la vue aérienne du Plessis-Trévisé semble bien correspondre au Mode d'Occupation des Sols de 2021 et donc au fond de carte du SDRIF-E. Par ailleurs, les orientations réglementaires du SDRIF-E indiquent bien que la réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique.

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

Le secteur géographique du collège est situé en dehors du périmètre de l'aplat « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs ». Seuls les équipements sportifs extérieurs sont concernés par cette légende et devront donc être conservés lors des opérations d'extensions du collège.

- **Commune de Périgny-sur-Yerres :**

La commune de Périgny-sur-Yerres a identifié des parcelles pouvant faire l'objet d'une OAP et d'un périmètre de veille foncière en lien avec l'EPFIF. Ces parcelles sont classées dans le SDRIF-E dans la catégorie « préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels ». La ville souhaiterait qu'une capacité d'urbanisation permettant l'implantation de logements sur ces 3 parcelles soit définie.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La commune demande l'octroi de capacités d'urbanisation supplémentaires. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- La cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- La compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

- **Commune de Santeny :**

La commune souhaite conserver les zones actuellement cultivées en zone agricole, y compris certaines zones classées N actuellement ainsi que les zones 1AUX dans le PLU actuel. Il conviendrait de ce fait de mettre en concordance les cartes et en particulier la zone 1AUX pour garantir de « sanctuariser l'armature verte » et préserver l'espace agricole.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La zone classée en 1 AUx dans le PLU actuel de la commune de Santeny apparaît dans les cartes du SDRIF-E comme :

- Un espace agricole recouvert par l'armature verte dans les cartes n°1 et n°3
- Un aplat « requalifier/moderniser le site éco existant » dans la carte n°2

Cette incohérence sera corrigée : le site apparaîtra désormais comme agricole également sur la carte n°2.

- **Commune de Sucy-en-Brie :**

La commune souhaite que le zonage de l'armature verte à sanctuariser soit redécoupé afin de tenir compte du projet de la ZAC Cité Verte Fosse Rouge et de sa mise en œuvre, conformément aux possibilités offertes par le SCOT-M. Par ailleurs, il convient de s'assurer que la ZAC fait bien partie des « coups partis » identifiés par la Région, au titre des projets engagés opérationnellement.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La parcelle pointée par l'EPT et la commune fait partie de la ZAC de la Cité verte Fosse Rouge. Cette zone est identifiée comme déjà urbanisée et classée en espace vert et de loisir sur les cartes du SDRIF-E. Elle est également recouverte par l'armature verte à sanctuariser. Considérant qu'il s'agit en réalité actuellement d'une zone résidentielle certes très verdoyante, mais pas d'un espace vert ouvert au public, la Région va supprimer le classement en espace vert et de loisir.

Ce terrain sera donc identifié comme espace urbanisé, inclus dans l'armature verte à sanctuariser. Conformément aux précisions de l'OR 2, le projet de ZAC pourra s'y déployer sur cet espace. Compte-tenu des informations transmises à la Région sur ce projet, qui préserve le patrimoine vert remarquable du site, il est probable qu'il ne consomme aucune capacité d'urbanisation.

- **Communes de Mandres-les-Roses, Marolles-en-Brie, Périgny-sur-Yerres, Santeny et Villecresnes :**

Ces communes souhaitent que soit réaffirmée la nécessité de préserver la réalisation d'aménagements en site propre spécifiquement dédiés à la circulation des transports collectifs sur la RN19 et des cycles, permettant d'assurer une desserte adaptée pour les communes du Plateau briard et de garantir la fluidité et la régularité de l'offre de transport.

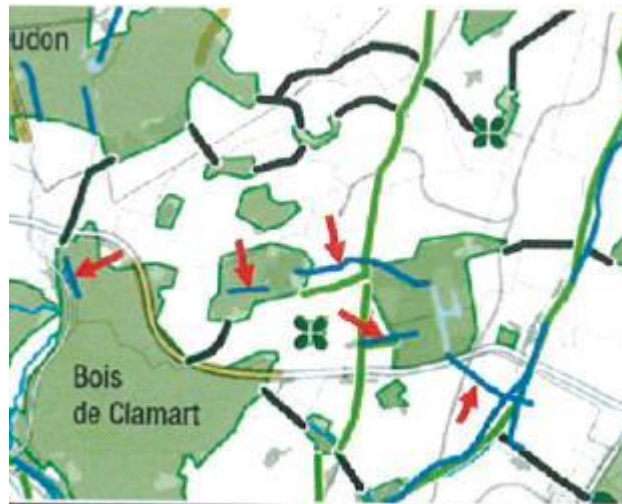
### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Les demandes sont satisfaites avec l'inscription au SDRIFE dans la liste des infrastructures de l'aménagement de la RN 19 entre Boissy-Saint-Léger et la Francilienne ainsi que du projet de TCSP RD 19-RN19 (Créteil – Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte-Robert).

Observations non prises en compte :

### **Trame verte et bleue**

Le SDRIF-E porte un objectif de réouverture et/ou renaturation des cours d'eau. Dans le projet arrêté, il demeure des sections de cours d'eau identifiées dans la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » à Châtenay-Malabry et Antony qui ne permettent pas, pour des raisons techniques, la réalisation d'un tel objectif. Il convient donc de supprimer de la carte les sections rappelées par une flèche rouge dans l'extrait de carte ci-dessous.



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'OR 23 vise à favoriser la réouverture et ou la renaturation des cours d'eau, notamment ceux repérés cartographiquement. La cartographie est issue de la compilation de plusieurs bases de données sur les rus et rivières disparus, busés, ou canalisés. De nombreuses demandes concernent cette orientation réglementaire et la cartographie associée. L'ensemble des demandes sera étudié pour pouvoir adapter la cartographie en conséquence.

**Armature verte à sanctuariser** (carte « Placer la nature au cœur du développement régional »)

La carte du projet arrêté de SDRIF-E identifie le parc du lycée Lakanal dans son ensemble comme espace vert à sanctuariser. Au regard des usages actuels du site et des enjeux de son évolution, il est demandé de retirer le parc du lycée Lakanal de ce classement.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le parc du lycée Lakanal constituant un élément local important de nature urbaine, la Région souhaite y maintenir l'armature verte à sanctuariser (OR 2). Le site est actuellement également identifié comme espace vert et de loisirs, ce qui ne correspond pas à son usage. Ceci sera corrigé et le classement en espace vert et de loisir, lié à l'OR 26, sera supprimé.

**Polarités constituées** (figurées par un cercle rose dans les cartes) **et objectifs de densification** (Orientation 57)

Le projet arrêté de SDRIF-E identifie une polarité à Clamart associée à un objectif de densification de 17%. Des courriers du 26 juin de l'EPT et du 27 juin de la ville de Clamart demandaient à la Région de supprimer cette polarité. Je vous confirme par la présente ces demandes de suppression de la polarité positionnée sur Clamart.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande relative au réseau de polarités et centralités du SDRIF-E sera étudiée par la Région globalement avec toutes les autres demandes du même type, qu'il s'agisse de nouvelles polarités, d'intégration de communes dans des polarités existantes, de suppression de polarités ou encore de changement de catégorie entre polarité et centralité. Chaque demande sera étudiée en prenant en compte :

- Les caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
- Les besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
- La cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

### **Projets d'infrastructure de transport en commun**

Il est demandé d'ajouter ou de préciser dans la liste des projets figurant en annexe du document d'orientations et dans les cartes du projet de SDRIF-E les projets suivants :

- Le renforcement capacitaire du tramway T6.
- La pérennisation et la requalification de l'Orlyval en infrastructure de desserte locale. Cette demande a été prise en compte dans la carte qui fait bien figurer le tracé de l'Orlyval, mais sa requalification n'est pas mentionnée en annexe dans la liste des projets de TC.
- Revoir le tracé de la prolongation du métro M4. En effet celui-ci doit connecter la gare « Lucie Aubrac » à la gare « Bourg-la-Reine » du RER B, d'où elle reprendra le tracé de la branche Robinson du RER B jusqu'à la gare « Robinson », puis connectera cette dernière à un terminus situé approximativement au carrefour des avenues Roger Salengro et Division Leclerc à Châtenay-Malabry.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La Région souhaite apporter les informations suivantes relatives aux demandes exprimées :

Renforcement capacitaire du T6 : Le sujet concerne un service de transport (offre capacitaire), et n'entraîne donc pas de consommation foncière. Ainsi, cette demande n'a pas vocation à figurer au SDRIF-E.

Orlyval : Une étude est actuellement menée par IDFM concernant l'avenir de l'infrastructure de transport « Orlyval ». Dans l'attente des résultats de cette étude, la Région préfère ne pas indiquer pour l'heure d'ajouts de stations sur cette ligne et/ou de changements d'affectation pour cette infrastructure. En tout état de cause, l'infrastructure existe déjà.

Prolongement M4 Sud : Le projet évoqué est inscrit au SDRIF-E en principe de liaison. La demande est donc déjà satisfaite.

## 12 – Avis des Communes membres de la CTAP

### 12-1 – Avis commune de Fontenay-sous-Bois

En parcourant votre dossier, certaines modifications ont bien été prises en compte depuis la concertation de ce début d'année, notamment sur l'aspect environnemental. Mais l'ensemble des demandes sur le développement urbain et la mixité sociale, n'ont en revanche pas été modifiées.

En tout état de cause, je dois émettre un **avis défavorable**, tant que les points suivants ne seront pas modifiés :

- Tout d'abord, la Ville de Fontenay-sous-Bois est inscrite comme « Zone de Polarité » en « cœur d'agglomération », fixant un objectif de densification de 17% à horizon 2040, afin de respecter l'objectif de 70000 logements par an en Île de France. Pour rappel, cette densification est passée de 15% à 17% à l'arrêt du document, sans contrepartie ou mesures d'accompagnement de cette croissance. Or sur le Projet d'aménagement page 10: L'inscription d'un« *Plafond anti-Ghetto demandant de ne pas construire plus de 30% de PLA/PLUS* » est grandement problématique. En effet, elle implique qu'une Ville avec plus de 30% de logements sociaux concentrés sur un quartier prioritaire ne puisse plus construire de logements sociaux sur le reste de son territoire. Il s'agirait bien au contraire de favoriser la mixité sociale sur l'ensemble d'un territoire communal, afin de permettre à l'ensemble des franciliens d'accéder à un logement. En ciblant cette demande sur l'ensemble d'un territoire communal plutôt qu'un quartier ou un secteur concentrant du LLS, cette demande sera très pénalisante pour les franciliens et en contradiction même avec votre orientation du SDRIFE de « dessiner une Île-de-France solidaire ». De plus, le SCOT approuvé cette année reste sur la logique de la loi SRU, sans inclure cette mesure anti-ghetto.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Les objectifs de construction de logements sociaux se fixent par commune et non par quartier. Le SDRIF-E ne peut pas inventer sur ce point un nouveau cadre qui serait en contradiction manifeste avec les principes de la loi SRU.

- Sur la légende des 3 cartes « maîtriser le développement urbain », « développer l'indépendance productive régionale » et « placer la nature au cœur du développement régional » les 2 gares RER présentes sur Fontenay-sous-Bois sont définies comme « limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2km. » Cette prescription comporte 3 problèmes :
  - Tout d'abord, il semble qu'il y ait une incohérence dans cette phrase visant à développer l'urbanisation autour des gares telle qu'écrite. En effet, « limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation » signifie l'inverse d'un développement autour des gares, puisqu'elle imposerait une limitation. Autour du secteur Val-de-Fontenay, c'est pourtant un développement autour du réaménagement du pôle gare qui est en cours de programmation.
  - Ensuite, la distance préconisée pour cette prescription est également un non-sens. En effet, 2km de rayon représente les  $\frac{3}{4}$  de la Ville pour 1 seule gare et l'ensemble de la Ville pour les 2 gares cumulées. Il est plutôt courant d'avoir un périmètre adapté au projet en cours et/ou dans un rayon de 500 mètres autour de la gare.
  - Enfin les 2 gares présentes sur la Ville de Fontenay-sous-Bois n'ont pas la même envergure. L'une accueille environ 10.000 entrants par jour, tandis que l'autre



accueille environ 110.000 entrants par jour avec une augmentation de 110% à l'horizon 2030. Votre projet de SDRIFE en l'état représente ces 2 gares avec un même potentiel, ce qui est donc faux. Si le secteur des Alouettes a bien vocation à accueillir un potentiel d'urbanisation, puisque à proximité directe du pôle Val- de-Fontenay, la gare de Fontenay-sous-Bois place Moreau David ne s'y prête en revanche pas. Cette dernière n'a pas vocation à s'agrandir. Elle est d'ailleurs située dans le périmètre d'un Site Patrimonial Remarquable (SPR) qui implique une forte protection patrimoniale et architecturale des constructions, permettant notamment de préserver un quartier pavillonnaire historique et des espaces verts de qualité contribuant à des effets d'îlots de fraîcheur en été. La gare de Fontenay-sous-Bois, située place Moreau David, n'est donc pas adaptée pour accueillir un potentiel de densification et il serait souhaitable de la retirer du projet de SDRIFE.

Pour cette prescription autour des gares, voici ce qui est proposé : « ~~limiter la mobilisation du~~ Mobiliser le potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon ~~de 2km~~ de 500 mètres ou adapté au projet. »

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

Cette disposition, d'ores et déjà présente dans le SDRIF de 2013, ne concerne pas les projets conduits en densification de l'espace urbanisé existant. Elle alloue des capacités d'urbanisation sous certaines conditions aux communes desservies par une gare, qui disposent d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans un rayon de 2 km autour de la gare. La mobilisation de ces capacités d'urbanisation n'est pas obligatoire. Enfin, s'il est possible de mobiliser ces capacités dans un rayon de 500 mètres, cela est parfaitement compatible avec le SDRIF-E puisque que le rayon de 2 km est un maximum.

/.../ je vous communique, par la présente, le retour de la Commune de L'ÎLE-SAINT-DENIS, qui entend s'arrêter sur deux points : l'enjeu du logement social et les perspectives liées aux franchissements.

### **Le logement social**

S'agissant du logement social, j'observe que le SDRIF-E entend limiter la production de logement social dans les communes ayant déjà plus de 30% de logements locatifs sociaux. Votre orientation serait, ici, de prioriser la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre). Un tel choix me conduit à émettre une double réserve.

De première part, il me semble qu'il existe une potentielle difficulté juridique à ce que de telles règles soient fixées dans le SDRIF-E, dès lors qu'il existe une autre collectivité territoriale (la METROPOLE DU GRAND PARIS) qui a la charge de l'élaboration d'un document-cadre dédié : le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement.

En seconde part, la limitation appelée de vos vœux m'apparaît comme une mesure affaiblissant le développement du logement social, alors que nous faisons face à une demande toujours plus importante en la matière. Pour exemple, notre Commune de 8 646 habitant.es compte un nombre de situations en instance avoisinant les 500 dossiers, étant entendu que nous avons déjà un taux de logement sociaux situé autour de 60%.

Il nous semble paradoxal qu'à l'heure où il est demandé aux collectivités de produire plusieurs milliers de logements sur une période pluriannuelle (3 500 logements par an, par exemple, à l'échelle de PLAINE COMMUNE, Établissement Public Territorial dont dépend L'ÎLE-SAINT-DENIS), il soit très fortement limité, voire interdit, toute production de logement social. De surcroît, cela traduirait une volonté de déplacement de la population historique de nos communes à l'habitat populaire, ce qui n'est nullement notre souhait. Pour notre part, nous ambitionnons de développer de la mixité, en proposant, dans les programmes immobiliers à venir, une programmation conjuguant accession à la propriété et logement social. Cela nous paraît indispensable, pour pérenniser la coexistence de nos habitant.es.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Voir les réponses précédentes sur l'OR 59.](#)

#### **Les perspectives de franchissement**

À la page 98 du Projet d'Aménagement Régional du SDRIF-E, il est indiqué : « *les JOP 2024 ont accéléré la construction d'une passerelle entre Saint-Denis et L'Île-Saint-Denis, rapprochant ainsi les pôles de transport lourds mais aussi services, emplois et commerces. Demain, une multiplicité de nouveaux liens (passerelles, bacs, navettes de cabotage ou ponts) pourra également contribuer à construire un vis-à-vis fructueux autour de la Seine* ». Plus loin, page 144, il est mentionné que « *divers aménagements permettront l'amélioration des axes routiers existants : requalifications et sécurisations (RN6, RN20 ...), installations de protection phonique des riverains, créations de passages à faune (RN 19 à Boissy-Saint-Léger), ou encore création de passerelles mixtes ou entièrement douces en faveur des cyclistes et piétons (Les Mureaux - Meulan-en Yvelines, Athis-Mons - Vigneux-sur-Seine, Alfortville - Vitry-sur-Seine, Dugny- Le Bourget, Saint-Denis - L'île-Saint-Denis, Bry-sur-Marne, etc.)* ».

Au-delà de la passerelle qui sera livrée dans quelques semaines, entre SAINT-DENIS et L'ÎLE-SAINT-DENIS, les différents projets de mise en place de franchissement nécessitent, à mon sens, accord des deux villes concernées. Pour ma part, je suis en

mesure de vous transmettre les observations suivantes, dont j'ai récemment fait part aux Maires concernés.

Concernant la liaison avec SAINT-OUEN-SUR-SEINE, son Maire m'a indiqué souhaiter l'implantation d'une passerelle, reliant la ZAC des Docks à cette pointe sud. Par courrier du 21 avril 2022, je lui avais précisé ne pas y être favorable, position réaffirmée par lettre du 19 octobre 2022. Dans ma correspondance du 21 avril 2022, je lui exposais une solution alternative : l'élargissement du pont de Saint-Ouen, pour les piétons et vélos, projet qui pourrait bénéficier à tous les habitant.es et demande ancienne de notre commune, bien avant les perspectives actuelles autour de la pointe sud de l'île. Si une telle solution a été écartée par le Département de SEINE-SAINT-DENIS, maître d'ouvrage de ce pont, je suis également ouvert à la réflexion autour de la création d'une passerelle entre nos deux communes, adossée à l'actuel Pont de Saint-Ouen. Une telle solution permettrait de répondre aux attentes présentées précédemment et me semble plus pertinente qu'une traversée à l'emplacement que vous imaginiez l'an passé. De fait, créer une passerelle à quelques hectomètres d'un pont existant ne me semble pas cohérent pour nos habitant.es, ni pour la préservation du paysage environnant la pointe sud de notre île, ni en matière de sécurité (notamment de la future « promenade-parc » qui fera le tour de la pointe sud). En outre, la création d'une telle passerelle est en incohérence avec les cheminements cyclables départementaux et les axes de desserte des transports en commun. Une passerelle, adossée à l'actuel Pont de Saint-Ouen, serait, pour sa part, en cohérence.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[Seuls les franchissements de grande ampleur ont vocation à être inscrits au SDRIF-E. Les passerelles piétonnes et cyclables ne correspondent pas à la granulométrie de la cartographie du SDRIFE](#)

Au sujet de la liaison avec ÉPINAY-SUR-SEINE, son Maire m'a exposé un projet de passerelle permettant de relier, par-delà le Grand Bras de Seine, la rive spinassienne (à proximité de son Hôtel de Ville) au Quai de la Marine de L'ÎLE-SAINT-DENIS et au Parc Départemental. Par lettre du 25 janvier 2023, je lui ai fait part de la réaction de notre Bureau Municipal, qui a estimé que, si ce projet semble présenter un réel intérêt pour ÉPINAY-SUR-SEINE, l'emplacement retenu n'apporte que peu d'avantages pour L'ÎLE-SAINT-DENIS. En effet, il se trouve à la fois trop proche du Pont d'Épinay (moins de 400m) et trop éloigné des premières habitations îlodionysiennes. Depuis, des études complémentaires ont été réalisées et ont démontré la non-pertinence de l'implantation imaginée. Dès lors, il m'apparaît préférable d'explorer des solutions alternatives et deux pistes peuvent, à mon sens, être examinées plus avant.

La première conserverait la logique de passerelle promue par ÉPINAY-SUR-SEINE, mais positionnée plus au sud, au droit du Collège Alfred-Sisley et de l'entrée sud du Parc départemental. Cette perspective présenterait l'avantage de se situer plus proche des habitations îlodionysiennes et viendrait, de surcroît, se placer dans le prolongement d'une traversée à envisager vers le Parc des Chanteraines. Ce positionnement serait également extrêmement bénéfique aux Spinassiens qui habitent la partie sud de la commune et qui rejoindraient ainsi directement l'entrée sud du Parc Départemental. Si les habitants du centre-ville et du nord d'ÉPINAY-SUR-SEINE accèdent facilement à l'entrée nord du Parc Départemental via le pont d'Épinay, cela n'est pas le cas des habitants de la partie sud.

La seconde piste consisterait en la mise en place d'un « passe-rives », embarcation semi-autonome, reliant les berges de nos deux villes. Moins onéreux, plus écologique et plus

rapide à mettre en œuvre qu'un ouvrage d'art, ce mode de traversée pourrait être positionné à l'emplacement préconisé pour le projet initial d'ÉPINAY-SUR-SEINE.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Seuls les franchissements de grande ampleur ont vocation à être inscrits au SDRIF-E. Les passerelles piétonnes et cyclables ne correspondent pas à la granulométrie de la cartographie du SDRIFE.

S'agissant de la mise en place d'un « passe-rives », cela n'appelle pas l'ajout d'infrastructures au SDRIF-E et nécessite des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports et les autorités portuaires et fluviales.

Enfin, le Maire de VILLENEUVE-LA-GARENNE m'a fait part d'un souhait de liaison entre nos deux communes, par une passerelle qui relierait les parties sud de nos deux villes, avec comme objectif leur désenclavement, leur rapprochement et le développement des mobilités douces.

Le lieu de débouché imaginé par mon homologue de VILLENEUVE-LA-GARENNE sur L'ÎLE- SAINT-DENIS, semble assez problématique car il se situe dans l'Écoquartier Fluvial, ensemble pensé comme un quartier sans voiture. J'ai donc présenté des solutions alternatives, situées plus au nord de nos communes respectives, voire l'idée, comme pour la liaison avec SAINT- OUEN-SUR-SEINE, d'un doublement, ou encorbellement, de l'ouvrage d'art existant (Pont de Villeneuve).

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Seuls les franchissements de grande ampleur ont vocation à être inscrits au SDRIF-E. Les passerelles piétonnes et cyclables ne correspondent pas à la granulométrie de la cartographie du SDRIFE.

Tels sont les éléments, Madame la Présidente, dont je tenais à vous faire part, afin que soit expressément rappelé le fait qu'à ce jour, aucun projet de passerelle n'a été validé par la Commune de L'ÎLE-SAINT-DENIS. Dès lors, il serait particulièrement malvenu que le SDRIF-E ne tienne une position autre.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette dernière observation n'appelle pas de réponse de la Région.

Si le SDRIF-E peut recevoir globalement un avis favorable, il ne peut pas pour autant s'exonérer des particularités et/ou des attentes locales.

Les élus communaux ou communautaires sont avant tout des élus de terrain qui connaissent parfaitement leur territoire, notamment les besoins de leur population en matière d'emploi, de logements ou encore de déplacements ... Par ailleurs, cela fait bien longtemps que chacun travaille sur les sujets environnementaux et contre l'étalement urbain mais malheureusement la migration des populations vers des zones moins denses demande toujours plus d'équipements, de services, de besoins de financements ou encore d'emplois de proximité ... En conséquence, ne pas tenir compte de ces éléments serait de nature, au-delà des frustrations que cela engendrerait, à balayer d'un revers de main tout le travail quotidien local que font les municipalités ou les intercommunalités au profit des franciliens habitants de leur territoire.

A titre d'exemple et pour illustrer mon propos, je joins à ce message l'avis de la Communauté de Communes Plaines et Monts de France, que je préside, qui après bon nombre de péripéties à toujours œuvré dans le bon sens mais qui, aujourd'hui, doit impérativement se développer pour pérenniser ses actions en conciliant les objectifs environnementaux avec les besoins de sa population...

#### **Avis de la Communauté de Communes Plaines et Monts de France**

ÉMET un avis favorable au projet arrêté de SDRIF-E sous réserve de la prise en compte des demandes réitérées, argumentées et développées dans la note en annexe :

#### **Focus sur le développement urbain**

La CCPMF réitère ses demandes initiales en termes de développement urbain pour les communes d'Annet-sur-Marne et de Charny.

- **Le développement de l'urbanisation d'Annet-sur-Marne**

En effet, l'avis de la CCPMF sur l'avant-projet faisait état de la proposition régionale d'une demi-pastille sise au lieu-dit « Champs pourris » de 10 ha, qualifiée d'urbanisation préférentielle. Conformément aux besoins de la commune, il a été demandé de déplacer cette demi-pastille au Nord de la partie urbanisée à l'emplacement de l'actuelle zone AU de 4,9 ha. En effet, l'extension de l'usine des eaux rentrant dans l'enveloppe régionale environnementale, celle-ci n'avait pas d'intérêt à son emplacement d'origine.

Le projet arrêté de SDRIF-E a supprimé cette demi-pastille avec comme argument qu'une partie de la zone AU serait considérée comme déjà urbanisée (parc jardin) au MOS 2021.

Toutefois, après échanges avec la Région il pourrait y avoir une incertitude sur la façon de compter ou pas cette partie « déjà urbanisée », si l'urbanisation se faisait après 2031 et la réalité des terrains (compactés ou non ...).

→ **Par conséquent, il est redemandé l'octroi d'une demi-pastille d'urbanisation préférentielle de 10 ha au Nord de l'enveloppe urbanisée (zone AU actuelle).** De plus la commune insiste sur le motif qu'avec une population réelle à ce jour de l'ordre de 3 500 habitants, il y a lieu d'anticiper un retour toujours possible de l'exigence de logements locatifs sociaux (loi SRU) dont la Commune est dépourvue.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

[La communauté de communes demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Annet-sur-Marne. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant](#)

les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Par ailleurs, sur le secteur qui dans l'avant-projet accueillait un demi-pastille, la commune à désormais connaissance d'un projet de développement d'énergie renouvelable qu'il convient de prendre en compte dans l'enveloppe régionale. En effet, il s'agit d'une demande d'extension du parc solaire « Les Gabots » existant sur 4,9 ha contigus au niveau du secteur Champs pourris. Ce site a été proposé par la Commune aux Services de l'État dans le cadre de la planification des zones d'accélération des Énergies renouvelables.

→ **Il est demandé la prise en compte de ce projet d'énergie solaire de 4,9 ha dans l'enveloppe régionale.**

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il appartient à la collectivité dans le cadre de son document d'urbanisme local d'affecter cette consommation à l'enveloppe foncière régionale.

Le calibrage de cette enveloppe régionale de transition environnementale a été calculé en tenant compte des besoins fonciers attachés aux différents modes de production d'énergie pour atteindre les objectifs de production d'ENRR à l'horizon 2040 précisés p. 62 du projet d'aménagement régionale, des besoins fonciers pour les installations d'économie circulaire prévus au PRPGD et de ceux liés aux installations d'assainissement d'une part, et celles de transport d'énergie d'autre part. Elle n'a pas été établie sur la base d'un recensement de projets individuels.

Lorsqu'il souhaite mobiliser l'enveloppe régionale foncière pour la transition environnementale, il revient à chaque document d'urbanisme local de préciser que le projet concerné et qui entraîne de l'artificialisation relève bien de la typologie d'installations listées à l'OR 89. Dans ce cas, l'artificialisation générée par le projet ne sera pas imputée sur les capacités d'urbanisation octroyées à la collectivité (pastilles ou potentiel non cartographié)

- **La régularisation de l'urbanisation d'intérêt départemental de Charny**

Tout comme dans les contributions de février 2023 et dans son avis sur l'avant-projet de SDRIF-E, la CCPMF et la commune de Charny réitèrent leur demande de prise en compte à l'échelle départementale des surfaces d'urbanisation dédiées à la réalisation d'un collège et de ses équipements sur une surface de 3,9 ha.

En effet, ce collège qui a ouvert en septembre 2023 et dont les équipements restent encore à finaliser est d'intérêt départemental et inter-intercommunal (collège pour plusieurs communes de 2 EPCI). Il doit donc être décompté des futures capacités de consommation de la commune de Charny. Il est à préciser que ce projet de collège avait bien été mentionné dans les coups-partis auprès de la Région et du Département.

→ **Il est redemandé la non prise en compte de ce projet dans les capacités d'extension de la commune de Charny**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Une pastille de 10ha d'extension figure déjà au SDRIF-E pour le projet du collège, qui ne s'imputera donc pas sur le potentiel d'urbanisation non cartographié de la commune. La demande est déjà satisfaite.

#### **Focus sur le développement économique**

La CCPMF réitère ses demandes initiales concernant le développement économique du territoire, notamment en lien avec la reconduite du territoire en « *Territoire d'Industrie* ».

En effet, le projet de SDRIF-E arrêté n'a pas tenu compte des demandes de la CCPMF de bénéficier de demi-pastilles d'urbanisation pour développer le tissu économique du territoire. Ce choix va à l'encontre de la reconnaissance en « *Territoire d'Industrie* » qui vient d'être renouvelé pour 2023-2027. En effet, la collectivité en partenariat avec la Communauté d'agglomération Pays de Meaux et la Communauté de communes du Pays de l'Ourcq dans le cadre du territoire « *Nord-Est 77* » est lauréat « *Territoire d'Industrie* ».

- **L'extension de la zone 2AUX de la commune de Nantouillet pour permettre le développement économique de deux communes et de deux intercommunalités**

La commune de Nantouillet souhaite ouvrir à l'urbanisation sa zone 2AUX qui se situe en bordure de la commune limitrophe de la commune de Juilly (Communauté d'agglomération Roissy Pays de France). Toutefois, l'ouverture de cette zone est conditionnée à la réalisation d'un chemin d'accès qui desservira la zone d'activité de la commune voisine : Juilly. L'emprise de cette voirie ampute quasiment la moitié de la surface de la zone d'activité, n'offrant que peu de possibilité d'installation pour les entreprises intéressées.

Ainsi, l'objectif est d'agrandir cette zone pour permettre son développement sur 9 ha au total. Il est à noter que les terres agricoles concernées sont de mauvaise qualité.



*Emprise de la voie d'accès aux zones d'activité*



*Extension de la ZAE*

Le promoteur PROLOGIS a notamment fait part de son intérêt de voir cette zone se développer via un courrier officiel au Président.

Enfin il est important de préciser que sans l'extension de la zone 2AUX de Nantouillet, le projet de zone d'activité sur la commune et sur celle de Juilly ne pourra pas avoir lieu, bloquant ainsi le développement économique des deux agglomérations, des deux communes, mais aussi en réduisant les possibilités d'installations ou de maintien des

petites entreprises sur ces territoires. L'aménagement de cette nouvelle zone d'activité permettra aussi la requalification de la zone d'activité de Juilly existante.

→ **Il est redemandé l'ajout d'une demi-pastille (10 ha) de développement industriel**

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de communes demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Nantouillet. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
  - la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.
- **Le développement économique des communes de Le Pin et de Villevaudé qui ont un accès direct à l'A104**

Le projet arrêté du SDRIF-E n'a pas tenu compte du souhait de la CCPMF de permettre le développement économique des deux communes ayant un accès direct à la Francilienne A104 : Le Pin et Villevaudé.

Il paraît toutefois cohérent d'offrir des possibilités d'implantations d'entreprises sur ces communes au regard de leur accès à l'A104 qui n'engendrerait que peu de nuisances et de pollution sur le territoire.

D'ailleurs la commune de Le Pin possède une zone AUx dans son PLU qui n'est pas encore urbanisée.



*Localisation de la zone AUx à Le Pin et future zone d'activité à Villevaudé – secteur A104*

→ **Il est redemandé l'ajout de 2 demi-pastilles (2 x 10 ha) de développement industriel, une sur Le Pin, une sur Villevaudé.**



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

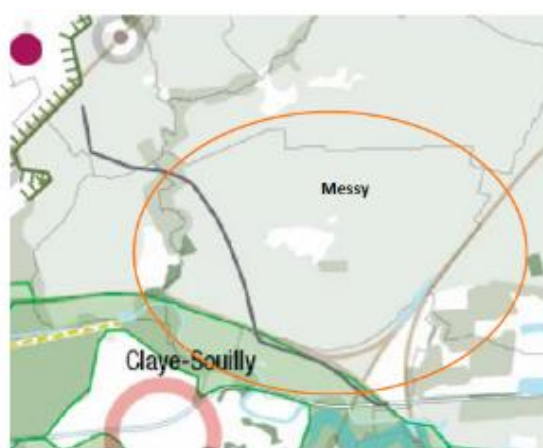
La communauté de communes demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 10 ha à Le Pin et une autre à Villevaudé. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- La cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- La compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.
- **Le développement économique de la commune de Messy en lien avec le nouvel accès à la liaison routière de l'Est francilien**



Carte du projet de liaison de l'Est Francilien



Carte du SDRIF-E arrêté

Ce nouvel axe qui permettra de relier Meaux à la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle en moins de 30 min passe par la commune de Messy et comporte notamment un giratoire qui permettra de rendre la commune très accessible.

La réalisation d'une zone d'activité à proximité de ce giratoire paraît donc opportun en termes de positionnement stratégique (près de la plateforme, près des grands axes de communication). L'intercommunalité ainsi que la commune de Messy soutiennent en effet l'installation d'un projet d'envergure sur la commune (CU déposé en 2023).

Ce projet porte sur la réalisation d'une zone d'activité de 15 ha dont les bâtiments seront couverts de panneaux solaires. Cette zone sera également accompagnée de la réalisation d'une centrale solaire de 20 ha. **Il est important de noter que le projet de centrale solaire est porté par le même porteur de projet que celui de la zone d'activités et que les deux projets sont liés, l'un n'allant pas sans l'autre.**

→ **Il est redemandé l'ajout d'une pastille (25 ha) de développement industriel**

Il est important de préciser que la CCPMF produit actuellement grâce à des énergies renouvelables (méthanisation et solaire) 40,6 % de sa consommation annuelle (source : Enedis).

Le nouveau projet de centrale solaire permettrait à la CCPMF de réduire encore plus sa dépendance aux énergies fossiles en doublant sa capacité de production d'énergie solaire.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La communauté de commune demande l'attribution d'une pastille d'urbanisation de 25 ha à Messy. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.
- **Le développement économique de la ZAE de Noëfort à Saint-Pathus : via la liaison RN330 – D401**

La nouvelle liaison entre les communes de Marchémoret et de Saint-Pathus est un aménagement d'enjeu départemental (bassin de près de 20 000 habitants, futur rond-point pour la ZAE de Noëfort en 2025). Cette liaison permettra de développer l'attractivité de la ZAE de Noëfort, améliorer son accessibilité depuis la Nationale 2 sans emprunter de zone urbaine (enjeu sécuritaire du fait de l'augmentation du trafic des poids- lourds) et aussi réduire les distances (échangeur Plessis-Belleville : + 7km).

→ **Il est redemandé la matérialisation de la liaison Marchémoret – Saint-Pathus sur la carte, et sa comptabilisation dans l'enveloppe départementale ou régionale.**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le SDRIF-E ne cartographie que les projets d'infrastructures routières considérés comme de niveau régional. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers attachée à ces projets relève alors de l'enveloppe foncière régionale dédiée aux mobilités.

Pour autant, le SDRIF-E n'empêche pas la réalisation des projets routiers d'échelle locale dès lors que les collectivités concernées disposent des capacités d'urbanisation nécessaires et que leur mobilisation répond aux différentes OR relatives aux infrastructures de transport. La Région a considéré que la liaison Marchémoret – Saint-Pathus relevait a priori davantage d'un intérêt local que d'un enjeu régional et ne l'a donc pas inscrit au SDRIF-E arrêté. Elle examinera la demande de la commune relative à ce projet, en lien également avec les demandes formulées par d'autres acteurs lors de l'enquête publique sur d'autres projets routiers.

- **Le développement économique de la zone UXc à Annet-sur-Marne**

L'avant-projet de SDRIF-E prévoyait une demi-pastille d'urbanisation préférentielle au lieudit « champs pourris » à l'Ouest de la commune d'Annet-sur-Marne. Il ne convient pas de créer de logements dans ce secteur (hors zone urbaine) mais il est pertinent de transformer cette demi-pastille en demi-pastille de développement économique pour développer la zone d'activité existante classée en zone UXc.

→ **Il est redemandé le maintien de cette demi-pastille et de la transformer en demi-pastille de développement économique sur la zone UXc existante.**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette demande de transformation de la pastille existante sera étudiée par la Région en même temps que la demande d'attribution d'une pastille supplémentaire sur la commune d'Annet-sur-Marne

## Focus sur la préservation des espaces naturels

- **La sanctuarisation de la forêt de Montgé pour des raisons environnementales**

La commune de Montgé-en-Goële ainsi que la CCPMF réitèrent leur demande d'inclure la forêt de Montgé dans l'enveloppe « *sanctuariser la nature* ». En effet, depuis plusieurs années et à travers divers documents, la commune n'a eu de cesse d'œuvrer pour la protection de la forêt.

Ainsi, un plan de paysage et de ressources a été élaboré en partenariat entre les communes où est implanté le massif forestier concerné par la révision du SDRIF -E de 2023, la Préfecture de la Région Ile de France, la Préfecture du département de Seine et Marne, le Conseil Régional d'Ile de France, le Conseil Départemental de Seine et Marne et la société minière KNAUFF. Il a été signé en 2016 pour application durant la période du 1<sup>er</sup> janvier 2017 jusqu'à l'échéance de 2055, par l'ensemble des participants à son élaboration à l'exception de la Région Ile de France. Durant la phase d'élaboration il a été affirmé, notamment par les représentants des industries minière, la mauvaise qualité la mauvaise qualité du gypse ainsi que la présence de phénomène de dissolution karstique dans la partie proposée initialement à une exploitation à ciel ouvert. Cette situation a été confirmée publiquement par les représentants de la société KNAUFF.

Il est également souligné le danger d'une exploitation à ciel ouvert de ladite butte. En effet, celle-ci du fait de sa structure, sables de fontainebleau reposant sur une couche de marnes à huitres (calcaire) sous laquelle est située la veine de gypse, et ce depuis le début de l'ère quaternaire, est constitutive de trois réseaux hydrographiques, ceux de la Beuvronne, de la Théroutte et de la Nonette. Toute atteinte à la couche de marnes à huitres sur laquelle circule l'eau infiltrée à travers les sables de Fontainebleau, aurait pour effet une destruction de ces réseaux hydrographiques et pour conséquences une déstabilisation de la plaine agricole notamment en ce qui concerne celui très dense de la Beuvronne.

Ainsi, la Municipalité de Montgé-en-Goële et la CCPMF ne peuvent accepter de telles conséquences, mais la commune a toujours souligné qu'elle ne s'opposait pas à une exploitation en souterrain qui préserve la stabilité de la couche de marnes à huitres.

C'est pourquoi le classement de la forêt de Montgé en zone « *de sanctuarisation de la nature* » est indispensable.

→ **Il est redemandé le classement de la forêt de Montgé en zone « *de sanctuarisation de la nature* »**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'armature verte sanctuarisée du SDRIF-E n'empêche pas l'exploitation des carrières, la demande de la communauté de communes ne règle donc pas son problème d'origine. Il n'est pas non plus de la compétence du SDRIF-E de réglementer les modalités d'exploitation des gisements minéraux (à ciel ouvert ou en souterrain). Il est recommandé à la communauté de communes de prendre contact avec les services de l'Etat actuellement chargés de l'élaboration du Schéma Régional des Carrières.

Pour conclure, la communauté de communes insiste sur le besoin pour les communes et la collectivité de bénéficier de possibilités de secteurs de développement pour les années à venir.

D'une part, il est à rappeler que la CCPMF a perdu depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 près de 95% de ses **ressources fiscales économiques, liées au démantèlement du territoire** (perte de 17 communes autour de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle), **ressources qui présidaient au financement des intercommunalités au moment de**

**leur création.** Sans ces ressources, la CCPMF doit pourtant chercher d'autres financements pour satisfaire les besoins de sa population (toujours grandissante) sans peser sur la fiscalité des ménages. Pour se faire il convient que la collectivité développe son action économique de sorte qu'elle puisse poursuivre son engagement **pour la préservation de l'environnement et pour la transition écologique** à savoir : la mise en œuvre de son Plan Climat Air Energie Territorial, son Projet Alimentaire Territorial, la mise en œuvre de la collecte des biodéchets et la mise en place de la Redevance Incitative des Déchets Ménagers, le déploiement de France Service, de la santé, et des structures de petite enfance.

D'autre part, la CCPMF a été renouvelée comme « **Territoire d'Industrie** » aux côtés de la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux et de la Communauté de communes du Pays de l'Ourcq. Il est donc essentiel que le territoire bénéficie d'espaces dédiés à l'industrie et l'économie.

De plus, la communauté de communes œuvre pour un **aménagement du territoire cohérent est « responsable »** en matière de consommation de l'espace. C'est pourquoi il est important de souligner que la capacité de la seule zone d'activité du territoire (ZAE de Noëfort à Saint-Pathus) a été divisée par deux passant d'une capacité de 44 ha à près de 20 ha.

Enfin, la CCPMF mène également un travail de recensement d'espaces à **renaturer dans les années à venir et à ce jour près de 11 ha** ont déjà été identifiés.

Ainsi, il est indispensable pour la Communauté de communes Plaines et Monts de France, que le nouveau SDRIF-E prenne en compte tous ces enjeux économiques et écologiques, pour que le territoire puisse profiter de nouvelles possibilités de développement pour les années à venir afin de pérenniser le développement de ses équipements, de ses services et de ses actions en faveur de l'environnement. **C'est pourquoi la CCPMF renouvelle instamment l'ensemble de ses demandes initiales, argumentées dans le présent document.**

**Annexe : Tableau de synthèse des demandes de la CCPMP :**

COMMUNES	AVIS DES COMMUNES SUR LE PROJET DE SDRIF-E
ANNET-SUR-MARNE	<p>Il y a une incertitude sur la réalisation de la zone AU.</p> <p><b><u>Il est redemandé :</u></b></p> <p>1- de réaliser une extension à hauteur de 4,9 ha. <b>Celle-ci se traduit par la demande d'une demi-pastille d'urbanisation préférentielle dans la zone AU actuelle.</b></p> <p>2- d'inscrire la demi-pastille de développement économique au lieudit « Champs pourris » conformément à l'avant-projet du SDRIF-E. <b>Cela se traduit par le maintien de la demi-pastille de développement économique sur la zone UXc existante.</b></p> <p>3-La prise en compte l'extension du parc solaire les Gabots de 4,9 ha dans l'enveloppe régionale d'EnR. Cette extension a été proposée aux Services de l'Etat via la Zone d'Accélération des EnR. <b>Cela se traduit par l'inscription du projet dans l'enveloppe Régionale (EnR).</b></p>

CHARMENTRAY	<p>L'aplat vert "sanctuariser l'armature verte" a été déplacé.</p> <p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- La prise en compte de la réalisation de la station bio GNV dans l'enveloppe régionale (EnR).</p>
CHARNY	<p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- L'intégration du collège et ses équipements (3,9 ha) dans les projets départementaux puisqu'il s'agit d'un projet inter-intercommunal (concerne les élèves de 2 EPCI) et départemental, qui avait été indiqué bien en amont au Département et à la Région. La commune n'a pas à prendre en charge à elle seule ce projet</p> <p><b>Cela se traduit soit par une demi-pastille de régularisation, soit par la prise en compte du projet dans l'enveloppe départementale voir régionale.</b></p>
CUISY	néant
FRESNES-SUR-MARNE	néant
IVERNY	<p><b>Il est demandé :</b> - La prise en compte des 8 700m<sup>2</sup> déjà consommés depuis 2021 par la réalisation d'un parcours de santé.- La prise en compte de la future de zone d'activités de 4 000 m<sup>2</sup>. 1,27 ha au total.<b>Cela se traduit par l'octroi lors de la révision du PLU de "capacités d'extension de l'ordre de x%", donc de 0,27 ha en plus.</b></p>
LE PIN	<p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- L'urbanisation de la zone AUx2 de 5,7 ha</p> <p>A la différence des contributions et de l'avis sur l'avant-projet il est demandé une demi-pastille de développement économique et non plus d'urbanisation préférentielle. Puisqu'il s'agit exclusivement de projet économique (pas de logements, ...).</p> <p><b>Cela se traduit par l'octroi d'une demi-pastille de développement économique (10 ha).</b></p>
LE PLESSIS-AUX-BOIS	néant
LE PLESSIS-L'EVEQUE	néant
MARCHEMORET	<p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- La matérialisation de la liaison Marchémoret – Saint-Pathus sur la carte du SDRIF-E. En effet, il s'agit d'un aménagement d'enjeu départemental (bassin de près de 20 000 habitants, futur rond-point pour la ZAE de Noëfort en 2025) qui ne peut pas être supportée presque exclusivement par la commune rurale de Marchémoret. Cette liaison permettra de développer l'attractivité de la ZAE de Noëfort, améliorer son accessibilité depuis la Nationale 2 sans emprunter de zone urbaine (enjeu sécuritaire du fait de l'augmentation du trafic des poids-lourds) et aussi réduire les distances (échangeur Plessis-Belleville) .</p> <p><b>Cela se traduit par la matérialisation de la liaison Marchémoret – Saint-Pathus sur la carte, et sa comptabilisation dans l'enveloppe départementale ou régionale.</b></p>
MESSY	<p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- La prise en compte du projet de ZAE (15 ha)</p> <p>- La prise en compte du projet de centrale solaire (20 ha)</p> <p>A la différence des contributions et de l'avis sur l'avant-projet il est demandé une demi-pastille de développement économique et non plus d'urbanisation préférentielle. Puisqu'il s'agit exclusivement de projets économiques (pas de logements, ...).</p> <p><b>Cela se traduit par l'octroi d'une pastille développement économique (25 ha) et la prise en compte dans l'enveloppe régionale EnR de la centrale solaire attenante à la ZAE.</b></p> <p><b>Il est à préciser que le projet de centrale solaire s'inscrit dans une future zone d'accélération des EnR en cours de réalisation.</b></p>

MONTGE-EN-GOËLE	<p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- La sanctuarisation de la forêt de Montgé pour empêcher l'exploitation du gypse à ciel ouvert (possible en sous-sol) afin de protéger la forêt, les zones agricoles et de ne pas déstabiliser le réseau hydrographique.</p> <p><b>Cela se traduit par le classement de la forêt en "zone de sanctuarisation de la nature" sur la carte du SDRIF-E.</b></p> <p>Il est à noter que la commune ne s'oppose pas à l'exploitation souterraine du gypse.</p>
NANTOUILLET	<p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- L'extension de la zone 2AU sur 8 ha.</p> <p>A la différence des contributions et de l'avis sur l'avant-projet il est demandé une demi-pastille de développement économique et non plus d'urbanisation préférentielle.</p> <p>Puisqu'il s'agit exclusivement de projet économique (pas de logements, ...).</p> <p><b>Cela se traduit par l'octroi d'une demi-pastille de développement économique (10 ha).</b></p>
OISSERY	néant
PRECY-SUR-MARNE	néant
SAINT-MESMES	néant
SAINT-PATHUS	néant
VILLEROY	<p><b>Il est demandé :</b></p> <p>- La prise en compte du projet d'extension de 1,2 ha.</p> <p><b>Cela se traduit par l'octroi lors de la révision du PLU de "capacités d'extension de l'ordre de x%", donc de 0,2 ha en plus.</b></p>
VILLEVAUDE	<p><b>Il est redemandé :</b></p> <p>- L'urbanisation d'une nouvelle zone d'activité à proximité directe de l'A104 d'une surface de 3ha.</p> <p>A la différence des contributions et de l'avis sur l'avant-projet il est demandé une demi-pastille de développement économique et non plus d'urbanisation préférentielle.</p> <p>Puisqu'il s'agit exclusivement de projet économique (pas de logements, ...).</p> <p><b>Cela se traduit par l'octroi d'une demi-pastille de développement économique (10 ha).</b></p>
VINANTES	néant

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Comme répondu plus haut, il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. Plus que chaque demande individuellement, c'est l'accumulation de ces demandes, sans priorisation, qui pose difficulté au regard des objectifs majeurs portés par le SDRIF-E.

Il est émis un **avis défavorable** au projet de SDRIF-E arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 12 juillet 2023.

### **Le confortement du réseau routier magistral**

La Ville de Paris tient à souligner les contradictions majeures que présente le projet de SDRIF sur les questions routières. Le projet d'aménagement rappelle que le réseau routier francilien détient « *les records européens de trafic avec plus de 240 000 véhicules par jour en moyenne en 2010 sur 5 tronçons (dont) trois du boulevard périphérique* », « *dépassant de loin les sections les plus chargées des autoroutes londoniennes, berlinoise ou milanaise* ». Le projet fait par ailleurs mention que « *c'est dans le cœur de l'agglomération parisienne que les habitants sont les plus exposés à un environnement urbain pollué, de surcroît lorsqu'ils sont plus démunis.* » Enfin, le projet d'aménagement rappelle les conséquences sanitaires de la pollution de l'air dans la Région, notamment le fait que 6 000 décès pourraient être évités si la pollution en PM<sub>2,5</sub> respectait les seuils recommandés par l'OMS.

La Ville de Paris rappelle que les riverains du boulevard périphérique sont exposés à des niveaux de pollution trois fois supérieurs à ceux des autres franciliens. EN 2019, 130 000 personnes vivant dans les 500 m de part et d'autre de cet axe étaient exposées à un dépassement de la valeur limite en NO<sub>2</sub>. Cela représente environ 1/3 des personnes exposées en Ile-de-France. Les niveaux de PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> sont également supérieures aux niveaux recommandés par l'OMS et ne diminueront que partiellement avec le développement des motorisations électriques puisque ces polluants sont en partie émis par l'abrasion des freins, des pneus et de la route. Les riverains subissent également d'importantes nuisances sonores : à 150 mètres de part et d'autre du boulevard, ce sont plus de 50 000 habitants, à parts égales entre Paris et les communes limitrophes, qui subissent les dépassements des valeurs limites réglementaires (L.den>68).

Face à ces constats, la Ville de Paris approuve de nombreux objectifs du projet d'aménagement. Celui-ci consacre ainsi « *l'objectif d'atteindre les seuils de pollution de l'air recommandés par l'OMS en 2030* ». Il y en est également fait mention qu'« *améliorer la qualité des espaces de vie nécessite de porter une attention spécifique aux nuisances et aux pollutions sonores et atmosphériques* » et que « *les inégalités d'exposition aux pollutions se conjuguent souvent avec les inégalités sociales, l'ensemble des acteurs publics doit se mobiliser pour répondre aux enjeux de santé environnementale* ». Le même chapitre précise que « *d'ici à 2040, les choix opérés en matière d'urbanisation devront ainsi améliorer la situation des secteurs qui cumulent nuisances et pollutions ou, le cas échéant, y limiter l'accroissement de la population* » et que « *le SDRIF-E favorise le report des déplacements motorisés vers des modes moins polluants, transports collectifs et mobilités actives, par un rééquilibrage de l'usage de l'espace public* ». Le projet rappelle également qu'« *il est essentiel de réduire ces pollutions à la source en adaptant les infrastructures et en apaisant et diminuant le trafic routier, grâce au développement des transports collectifs et du covoiturage* ». Il dispose que « *la route devra aussi participer à l'amélioration du cadre de vie, certaines grandes pénétrantes routières pouvant être mieux insérées dans leur environnement (couverture, traitement paysager ; etc.) pour résorber des coupures urbaines, lutter contre les pollutions sonores et retisser la ville* ». Enfin, il mentionne que « *les différentes logiques peuvent être coordonnées (pour traiter une grande partie des problématiques et des projets liés à l'accessibilité de l'Ile-de-France) : logique d'évitement de la région pour des trafics de grand transit, logiques de desserte de la région, mais de contournement de son agglomération centrale, logiques d'accès à son cœur d'agglomération et à ses grandes fonctions métropolitaines.* »

Au regard de ces éléments, la Ville de Paris estime que **l'orientation réglementaire n°129 entre en contradiction directe avec le projet d'aménagement** en disposant que : *« le réseau magistral doit être conforté en augmentant sa capacité sur certains axes, notamment sur les rocades existantes, pour répondre à un trafic à haute intensité, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées »*, le glossaire incluant le boulevard périphérique dans sa définition du réseau routier magistral.

L'évaluation environnementale stratégique prévient elle-même que *« certaines orientations destinées à fluidifier le trafic sur le réseau structurant de voiries de transit (...) pourraient accroître les déplacements. En effet, si l'élargissement de certains axes routiers doit avoir pour effet de réduire la congestion automobile, l'augmentation de leurs capacités pourrait paradoxalement augmenter le trafic automobile et les émissions de GES associées (OR129). »*

Cette orientation réglementaire ne vient pas simplement contrarier la réalisation d'objectifs essentiels du projet d'aménagement, elle est de nature à les remettre en cause. Elle est en décalage total avec l'enjeu de report modal de la route vers les mobilités alternatives et ne tient pas compte de la perspective de la mise en service du Grand Paris Express et des nouvelles lignes de transport en commun qui permettront d'accélérer ce report et de contribuer à la préservation de l'efficacité du fret routier. Elle n'est pas cohérente non plus avec le schéma de cohérence territoriale métropolitain, approuvé le 13 juillet dernier, dont l'orientation 58 du document d'orientations et d'objectifs prévoit la transformation des grands axes routiers : *« améliorer l'intégration urbaine qualitative des autoroutes et des routes nationales structurantes et développer l'accueil de nouvelles mobilités. Sur les autres grandes voies (ex-RN et RD, boulevard périphérique), créer des « boulevards urbains de la Métropole » en favorisant leur transformation et leur requalification. Les boulevards urbains de la Métropole répondent aux critères suivants : un apaisement de la circulation ; des usages multiples (transports collectifs, modes actifs, déplacements piétons et des personnes à mobilité réduite) ; des plantations et un embellissement des espaces. »* Elle est également incohérente avec les objectifs du PLU bioclimatique de la Ville de Paris qui, dans sa version arrêtée, intègre l'objectif de *« poursuivre la transformation des grandes infrastructures routières et de leurs abords pour apaiser la circulation et réduire l'exposition des populations riveraines aux polluants qu'elle génère. »*

La Ville de Paris précise par ailleurs qu'il importe, pour tout projet de transformation des grands axes routiers, de s'en remettre aux démarches partenariales et de concertation, à l'image des travaux qui ont pu être conduits dans le cadre des « Autoroutes du futur » et des Ateliers du périphérique.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le réseau magistral en Île-de-France permet la circulation de plusieurs millions de franciliens chaque jour. Décréter la requalification de ces axes routiers au SDRIF-E serait prématuré, inconséquent et méconnaîtrait toutes les procédures de concertation et d'étude d'impact. Contrairement à la ville de Paris, la Région ne cherche pas à pénaliser les Franciliens qui doivent prendre quotidiennement leur voiture pour aller travailler.

La Région rappelle ses inquiétudes concernant le devenir du boulevard périphérique. La réduction progressive du nombre de voies aura une incidence majeure pour les millions de Franciliens qui l'empruntent quotidiennement. Face à un risque de thrombose généralisé, il est plus que jamais indispensable que nous puissions disposer d'une véritable étude d'impact en termes de trafic, de pollution de l'air et de bruit. En tout état de cause, si cette décision



devait être avalisée, notre demande est que cette fermeture puisse être réversible afin de pouvoir décider de son arrêt à tout moment.

### **L'absence de certains projets d'infrastructures de transport**

La Ville de Paris regrette l'absence dans le SDRIF des projets de transports suivants :

- **Le doublement du tunnel des RER entre Gare-du-Nord et Châtelet-les-Halles :**

Les RER B et D partagent le même tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare-du-Nord. Il en résulte une limitation de capacité pour les deux lignes (20 trains par heure pour le RER B, 12 trains par heure pour le RER D aux heures de pointe), alors même que la fréquentation du RER B atteint le million de voyages quotidiens. A titre de comparaison, le RER A, seule autre ligne à atteindre un niveau de trafic équivalent ou supérieur, a une fréquence de passage théorique de 26 trains par heure. Ce partage d'infrastructure crée également une fragilité dans l'exploitation des deux lignes, qui sont les moins ponctuelles d'Ile-de-France. Au-delà des opérations déjà entreprises de modernisation du RER B et l'acquisition de matériel à 2 niveaux, et à moyen terme (décennie 2030-2040), il paraît nécessaire d'étudier finement la faisabilité d'un doublement des voies entre Gare-du-Nord et Châtelet-les-Halles, qui paraît à ce stade la seule à même de fiabiliser durablement l'exploitation et d'accroître nettement les capacités des deux lignes.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de doublement du tunnel entre Gare du Nord et Châtelet-les-Halles n'est pas à l'étude actuellement et ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Par ailleurs, ce projet est techniquement très complexe à réaliser sans parler de son coût. Il nécessiterait la coupure des lignes B et D du RER pendant plusieurs mois au centre de Paris. Le projet NExTEO visant l'automatisation de ces lignes constitue la réponse la plus adéquate.

- **La fusion des lignes 3bis et 7bis du métro :**

Ces deux lignes sont, pour des raisons historiques, très courtes et isolées du reste du réseau. Il en résulte une fréquentation généralement faible et un inconfort pour les usagers qui doivent presque systématiquement effectuer une correspondance. Il se trouve qu'elles sont reliées entre elles par des tunnels de service, à hauteur de la porte des Lilas. L'un de ces tunnels de service comporte même un quai utilisable à condition de créer le débouché vers la voirie. Pour un coût relativement réduit, il est donc possible de créer une ligne plus longue, mieux maillée avec le reste du réseau, dans l'un des secteurs les plus denses de Paris.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il ne s'agit pas d'une nouvelle infrastructure, un tel projet d'exploitation de ligne existante ne relève pas du SDRIFE.

- **Le prolongement à Saint-Ouen de la ligne M4 :**

L'émergence du pôle « Pleyel » (à terme, gare de correspondance entre le RER D et les métro 13, 14, 15, 16 et 17) renforce l'intérêt d'étudier le prolongement de la ligne 4 au-delà de la porte de Clignancourt. Ce terminus est l'un des derniers (avec Balard) à avoir conservé sa situation originelle à une porte de Paris, alors que la Ville de Saint-Ouen est un territoire dense concerné par plusieurs opérations de développement urbain de grande ampleur. La ligne 4 qui est en correspondance avec toutes les lignes de métro « intra-muros » et toutes les lignes de RER permettrait donc un effet de maillage d'un grand intérêt si elle était prolongée vers le nord et connectée au Grand Paris Express.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 ainsi que le protocole d'accord Etat-Région portant volet mobilités du CPER 2021-2027 arrêté en décembre 2023, prévoient l'étude de 13 prolongements de lignes de métro en Île-de-France, correspondant aux projets identifiés. Tout projet additionnel nécessiterait une identification et des échanges ad hoc avec l'autorité organisatrice, ainsi que la mobilisation de nouveaux financements.

- **La création d'une gare du RER D à Bercy-Charenton :**

Avec l'aménagement prévu des deux ZAC de Bercy-Charenton et Charenton-Bercy, la création d'une nouvelle station du RER D à Charenton-le-Pont permettrait d'améliorer significativement la desserte de la commune et des nouveaux quartiers.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Il n'a fait l'objet d'aucun échange technique préalable avec l'autorité organisatrice des transports. Une inscription au SDRIFE serait prématurée.

- **La création d'un BHNS des quais de Seine :**

En parallèle de la reconquête progressive des quais de Seine, autrefois autoroute urbaine (et c'est encore le cas dans le secteur du quai de Bercy), il apparaît opportun de créer une ligne à haut niveau de service qui permette de favoriser le report modal attendu entre la voiture et les transports collectifs sur cet axe très symbolique. Au-delà du tronçon déjà inscrit entre gare de Lyon et Charenton, tenant parti du très vaste espace de voirie, un site propre partagé à l'ouest de la gare de Lyon devrait être étudié.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le projet de BHNS Quais de Seine est inscrit au SDRIF-E (OR- annexe 3- opération n°42). Les études doivent se poursuivre pour approfondir la consistance du projet entre l'autorité organisatrice et les collectivités locales concernées.

La Ville de Paris souligne par ailleurs **la faiblesse des mesures en faveur de l'accessibilité du réseau de transport existant**, point noir fréquemment dénoncé par l'ensemble des usagers, au-delà des personnes à mobilité réduite. Si une mise en accessibilité complète du réseau historique est peu vraisemblable à moyen terme, le projet d'aménagement aurait pu confirmer la priorisation des lignes 2 et 6 du métro, comme l'avait demandé la Ville dans le cadre de la concertation. Ces lignes présentent la caractéristique d'avoir de longues portions en viaduc, ce qui rend plus aisés les travaux sur ces lignes, au moins sur des tronçons significatifs. Dans un contexte où les lignes accessibles sont essentiellement radiales, l'inscription de cet objectif au SDRIF aurait contribué utilement au réseau des lignes accessibles, en complément de la rocade attendue du Grand Paris Express.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

La mise en accessibilité du réseau ferré est une priorité absolue pour la Région Ile-de-France depuis 2016. Le plan des mobilités 2030 de l'Ile-de-France adopté par le Conseil régional le 27 mars 2024 et par Ile-de-France Mobilités le 6 février 2024 fixent les objectifs ambitieux de mise en accessibilité des transports ferrés (RER, Transiliens, métros...) et des transports de surface (bus, tramways, arrêts de bus...). L'axe 3 de ce plan « Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacement » définit les mesures à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité des transports collectifs et de la voirie. Le Schéma Directeur d'Accessibilité porté par Ile-de-France Mobilités et financé par la Région Ile-de-France vise à rendre accessible 268 gares SNCF et RATP, représentant près de 95% de la fréquentation des trains et RER. Au 1<sup>er</sup> janvier 2023, 202 gares sont

accessibles, couvrant 83 % du trafic voyageur. De plus, 30 gares sont en voie d'achèvement et 20 gares sont dans une phase de travaux actifs. L'accessibilité du métro progresse en lien avec la création de nouvelles stations. Les nouvelles lignes de métro, dont les lignes du Grand Paris Express, ainsi que les prolongements de lignes de métro existantes (stations et matériel roulant) sont accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant lorsque les rames sont neuves ou renouvelées.

À fin 2022, on compte 13 stations accessibles situées sur la ligne 14. Ce sera également le cas pour les prolongements des lignes 4, 11, 12 et 14, soit 37 stations au total. C'est toutefois la réalisation du Grand Paris Express qui constituera l'amélioration la plus importante puisqu'il sera accessible en toute autonomie.

Concernant le métro historique, le réseau est progressivement rendu accessible aux personnes en situation de handicap visuel ou auditif. Par ailleurs, une étude d'opportunité a été réalisée en 2020 pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux usagers en fauteuil roulant. Financée par Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France, et sans aucun financement de la Ville de Paris, elle a proposé trois scénarios : deux scénarios partiels (une seule station sur deux mises en accessibilité), et un scénario d'accessibilité totale dont le montant est estimé entre 660 et 850 millions d'euros avec une durée minimale de projet estimée entre dix et quinze ans. La Région Ile-de-France et Ile-de-France Mobilités ont appelé, sans succès à ce jour, au financement des travaux de mise en accessibilité de la ligne 6 la Ville de Paris et l'Etat pour un tiers chacun.

Une annexe dédiée à l'accessibilité, tel que prévue par la loi d'orientation des mobilités, a été ajoutée au plan des mobilités 2030 de l'Ile-de-France qui fera l'objet d'une consultation en 2024 et d'une enquête publique en 2025, la question de l'accessibilité des transports sera discutée et approfondie à cette occasion.

Enfin, si la Ville de Paris soutient dans son principe **la création des trois lignes de navette fluviale** inscrite au SDRIF, elle rappelle qu'elles devront être compatibles avec les autres usages du fleuve et des canaux, notamment les projets de sites de baignade, essentiels à la résilience du territoire face à l'augmentation des températures, et qui se développent sur la Seine comme la Marne dans tout le grand Paris et au-delà.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'inscription de ces trois lignes de navettes fluviales au SDRIF-E n'exonère pas du strict respect des procédures environnementales réglementaires (la Région y sera particulièrement attentive).

#### **L'insuffisance des mesures de santé environnementale et de protection de la biodiversité**

Si le projet d'aménagement définit des objectifs en faveur de la diminution de la pollution de l'air, des nuisances sonores et de la qualité de l'eau, les orientations sont insuffisantes pour en garantir l'efficacité.

Outre la problématique routière déjà abordée, **aucune orientation ne vise à répondre aux autres secteurs émetteurs de pollution de l'air**, dont la résolution ne peut être laissée uniquement au plan de protection de l'atmosphère ou au schéma régional air-énergie. Aucune orientation ne vise notamment à répondre à la pollution par le bois-énergie : il convient de rappeler la part considérable des feux de bois domestiques dans les émissions de PM<sub>2,5</sub> (près de 50% des PM<sub>2,5</sub> en moyenne annuelle, cette part devenant prépondérante en hiver et cause des pics de pollution). Aucune orientation ne vise à accompagner les exploitations agricoles (près de 20% des émissions de PM<sub>10</sub>) dans une meilleure gestion des épandages. Concernant la qualité de l'eau, il manque à

**l'orientation 39**, qui se contente de rappeler une obligation légale, un objectif chiffré d'accompagnement des exploitations vers la conversion à l'agriculture biologique, particulièrement dans les aires d'alimentation de captages d'eau potable.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La lutte contre les différentes sources de pollutions est développée dans le PAR, mais la réglementation de la pollution bois-énergie ne relève pas du SDRIF-E.

Le SDRIF-E, dans son PAR (p. 38, 41 et 42 dans ses OR (21 à 23) et son évaluation environnementale stratégique (Etat initial p. 95 à 97 et incidences p. 150), porte une attention très importante à la ressource en eau, tant pour sa quantité que sa qualité.

Les modes d'exploitation des terres agricoles ne relèvent pas du SDRIF-E, pas plus d'ailleurs que des documents d'urbanisme locaux.

Concernant la protection de la biodiversité, la Ville de Paris regrette **l'absence d'orientation dédiée aux trames noires** incluant, dans les zones où l'environnement urbain le permet, la nécessaire adaptation de l'éclairage public en couleur et en intensité. Elle regrette également que les **orientations relatives à l'exploitation forestière** soient traitées uniquement sous l'angle de l'activité économique et de l'économie circulaire, et non de la protection de la biodiversité, avec l'absence de mesures en faveur de la gestion différenciée. De manière générale, afin de rendre plus effectives les orientations relatives à la biodiversité, il aurait été nécessaire de décliner des objectifs territorialisés, notamment le nombre de fragmentations listées au SRCE que le SDRIF propose de lever d'ici 2040, avec des paliers intermédiaires évaluables. Pour rappel, si les documents d'urbanisme sont liés au SDRIF dans un rapport de compatibilité en cascade, le SDRIF n'est tenu que par une prise en compte du SRCE. **La traduction réglementaire de certains objectifs du SRCE dans le SDRIF aurait donc été nécessaire pour conforter leur opposabilité.**

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

La trame noire est une des innovations du SDRIF-E. Les enjeux attachés à la pollution lumineuse pour la sauvegarde de la biodiversité et la santé de la population sont explicités dans le PAR p. 32. L'OR 9 demande l'identification d'une trame noire dans les documents d'urbanisme locaux. Il revient aux collectivités locales, sur cette base, de prendre les mesures nécessaires pour gérer les horaires, l'intensité, l'orientation et la couleur de l'éclairage public, mesures ne relevant pas du domaine de compétence du schéma régional.

Le SDRIF-E fait de la préservation des espaces, naturels, agricoles et forestiers (ENAF) un fondement de l'aménagement régional. La résilience régionale rend particulièrement pertinents les ambitions portées sur la forêt et l'agriculture comme ressources pour la production alimentaire, de matériaux bio et géo-sourcés ou le stockage de carbone par exemple. Pour autant, ces espaces sont aussi pleinement inscrits dans les objectifs relatifs à la composition de la grande armature verte de la région-nature de demain (chapitre 1.1 du PAR). La carte Placer la nature au cœur du développement régional et la carte Développer l'indépendance productive régionale et les OR afférentes à la préservation et à la valorisation des ENAF reflètent l'ensemble des enjeux à concilier concernant ces espaces majeurs pour l'avenir francilien.

Le SDRIF-E n'a en revanche pas vocation à fixer les mesures relevant de la gestion des ENAF.

Le SDRIF-E cartographie de nombreux dispositifs utiles à la préservation de la biodiversité et s'inscrit, dans le respect du principe de subsidiarité, en complémentarité du SRCE (en cours de révision).

## **Les projets de création d'espaces verts à Paris**

Le projet d'aménagement régional fait le constat d'une perte de friches « naturelles » pour « près de la moitié de leur surface ces 35 dernières années dans Paris et en petite couronne, essentiellement au profit d'espaces d'activités économiques » et une carence en espaces verts sur l'ensemble de Paris dont les quatre arrondissements très carencés en visant le développement de la nature en ville pour améliorer la qualité des paysages urbains et le cadre de vie des Franciliens. Pour ce faire, **les orientations complémentaires 27 et 28** prévoient la création ou extension d'espaces verts et/ou de loisirs d'intérêt régional localisée et le développement d'un maillage d'espaces verts, ou de nature d'une surface minimale d'un hectare accessible à 10 minutes à pied.

En faisant abstraction du nombre d'habitants et emplois par commune, ces dispositions normatives contribuent à renforcer les disparités spatiales et sociales de la région. La mise en œuvre de ces orientations est en effet inadaptée à un territoire dense où le foncier est rare comme à Paris et pour lequel la Ville vise à horizon 2040 le ratio de 10 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant.

De plus, contrairement à ce que sous-tend le projet d'aménagement, les friches « naturelles » n'ont pas été mobilisées essentiellement au profit d'espaces d'activités économiques mais principalement au profit de programme de logements et équipements ayant donné lieu à la réalisation de nombreux parcs et jardins (parc Clichy Batignolles, Martin Luther King etc.).

La Ville porte en effet une politique ambitieuse de développement de l'offre d'espaces verts et de nature aux Parisiens qui résident, pour 96% d'entre eux, à moins de dix minutes à pied d'un parc ou d'un jardin ouvert au public. Cela passe par la préservation, la requalification et l'augmentation du réseau d'espaces verts, la création, notamment dans les opérations d'aménagement, de parcs et jardins dans les dernières friches disponibles indépendamment des quelques pictogrammes que prévoit le projet de SDRIF.

En outre, plusieurs anomalies peuvent être relevées dans la cartographie règlementaire du SDRIF, en ce qui concerne la localisation d'espaces verts et de loisirs à créer ou à étendre notamment sur les secteurs « Bercy-Charenton » et « Chapelle-Charbon », « Suzanne-Lenglen (extension du parc paysager et sportif existant) et « Paris Rive Gauche » (parc square Marie Curie). En outre, la pastille figurée place de la République illustre une erreur d'appréciation au regard des nombreux réseaux présents en sous-sols (lignes de métro, égouts, gaz, électricité haute et basse tension...) qui constituent en effet une contrainte trop importante pour envisager l'aménagement d'un espace vert à cet endroit, mais au regard également des autres vocations de la place de la République, point historique de rassemblement d'un grand nombre de manifestations et lieu d'accueil de grands évènements.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'orientation réglementaire 28 du SDRIF-E vise à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Ce seuil vise un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale. En effet, le ZAN réduit les perspectives d'augmentation d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant. Une évolution de cette OR sera étudiée en fonction des observations exprimées durant l'enquête publique.

Les déclarations d'intention de la ville de Paris sont loin d'être aussi concrètes et applicables que les dispositions présentes dans le SDRIF-E.. Les graves carences en espaces verts dont souffrent les Parisiens quotidiennement ont contribué à faire fuir plus de 100 000 parisiens en 10 ans. La minéralité qui continue de caractériser l'architecture parisienne ne fait qu'aggraver les épisodes caniculaires et ses conséquences meurtrières. Afin de pallier ce manque d'ambition, la majorité régionale a inclus, par voie d'amendements, la création de nouveaux espaces verts qui vont permettre de transformer la ville de Paris.

### **Les mesures limitant le développement du logement social**

**La Ville de Paris est en total désaccord avec l'orientation 59** qui vise à limiter le développement de l'offre sociale dans les communes ayant plus de 30% de logements sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS-PLAI.

Alors que chaque année seule 1 demande de logement social sur 10 est satisfaite dans la Région, cette mesure conduirait à accentuer encore la crise du logement aussi bien d'un point de vue social que pour le secteur de la construction. Ainsi que le mentionnait l'Etat dans son courrier adressé à la Région, l'application de cette orientation conduirait à réduire de 21% la production de logements sociaux en entrerait en contradiction avec les objectifs fixés par la loi du Grand Paris et par le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement. A l'inverse, les orientations réglementaires ne traduisent pas concrètement l'obligation pour les communes ne respectant pas la loi SRU de produire des logements sociaux, et plus particulièrement très sociaux.

Concernant Paris, le projet d'aménagement ne peut pas d'un côté faire le constat d' *«une ville centre où le logement est devenu inaccessible pour une grande partie de la population et qui semble se refermer sur elle-même »* et de l'autre prévoir des mécanismes tendant à limiter dans la Région l'offre de logements accessibles aux populations modestes et moyennes.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Alors que de nombreuses familles sont contraintes de fuir la capitale faute de pouvoir se loger, les dispositions prises par la ville de Paris au cours des 10 dernières années n'ont fait qu'accentuer cette spirale. La concentration par la ville de Paris de logements très sociaux aux mêmes endroits a conduit à installer des « poches de pauvreté » au sein même de la capitale, dans lesquelles la mixité sociale est compromise au détriment des habitants. La ville doit pourtant s'inscrire dans un vrai souci de mixité sociale au profit des classes moyennes, comme l'y invite d'ailleurs la norme anti-ghetto qui exige de ne pas construire plus de 30% de logements très sociaux par arrondissement. Ce travail doit être mené de concert avec les maires d'arrondissement, et non contre eux.

Voir également les réponses apportées sur ce point aux remarques de l'Etat, du CESER ou de la MGP.

### **Le quartier central des affaires et l'équilibre habitat-emploi**

Le projet d'aménagement poursuit un objectif de confortement des polarités économiques d'envergure nationale, ce qui tend à maintenir le déséquilibre Est/Ouest en matière d'emplois et de logements, en inadéquation avec les objectifs poursuivis par la Ville pour endiguer les dynamiques d'exclusion et de spéculation immobilières. La Ville de Paris **ne partage donc pas les moyens spécifiques de l'orientation 105**, aux termes de laquelle *« pour maintenir leur compétitivité internationale, Paris La Défense et le Quartier central des affaires de Paris (...) doivent s'inscrire dans une stratégie de renouvellement de leur parc pour répondre aux exigences environnementales, d'amélioration et d'adaptation des cadres urbains. »*

En premier lieu, il paraît inadapté de conforter la situation actuelle (jusqu'à 35 emplois/habitant dans le QCA contre 0,9 emploi/habitant en Ile-de-France) en ne visant que deux zones de bureaux à l'Ouest et donc en excluant ce cette stratégie de renouvellement l'ensemble des autres pôles, notamment à l'Est, alors même qu'un objectif de rééquilibrage de l'emploi et du logement est porté par le projet de SRDIF.

En second lieu, le QCA est inclus dans le secteur de développement de l'habitation du projet de PLU bioclimatique, où les surfaces de plancher liées aux activités économiques ne doivent pas augmenter de manière générale et où est prévue l'inclusion de surfaces d'habitation dans les restructurations lourdes de bureaux de plus de 4 500 m<sup>2</sup>.

Contrairement à ce que sous-tend l'orientation réglementaire 105, l'évolution des emplois et des surfaces de bureaux n'est pas corrélée. En effet, entre 2007 et 2017, le nombre d'emplois à Paris a augmenté de 5% alors que les surfaces de bureaux n'ont augmenté que de 1% avec des évolutions différenciées entre les arrondissements. Les arrondissements du QCA ont présenté sur cette même période une augmentation plus importante du nombre d'emplois, notamment dans le 8<sup>e</sup> (+13%), dans le 9<sup>e</sup> (+17%) et dans le 2<sup>e</sup> (+16%) avec une baisse des surfaces de bureau de -2,2% qui n'a pas conduit à modifier les équilibres habitat/emploi, ni à participer à l'objectif de rééquilibrage de l'emploi vers l'Est. Cet écart s'explique notamment par l'optimisation des surfaces de bureaux réalisée à l'occasion des restructurations lourdes du parc existant. Ainsi, à surface de plancher égale, le nombre d'emplois de bureaux est plus important en 2020 qu'en 2006 et reste encore largement monofonctionnel avec des effets sur la vie urbaine qui persistent.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

L'OR 105 prévoit un rééquilibrage pour l'ensemble des polarités de bureaux.

Le QCA de Paris et Paris-La Défense ont été cartographiés compte tenu de leur poids dans la dynamique économique francilienne, nationale et internationale.

Si l'OR 105 précise que le parc du QCA de Paris doit être renouvelé pour répondre aux nouvelles exigences environnementales, une augmentation des surfaces de plancher n'est toutefois pas exigée.

Enfin, la carte « développer l'indépendance productive régionale » délimite le périmètre du QCA en y incluant la totalité des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements parisiens et une grande partie du 18<sup>e</sup>. cette délimitation erronée conduit à solliciter une rectification de cette carte en cohérence avec le projet d'aménagement régional qui entend par quartier central des affaires, la définition des professionnels de l'immobilier, qui le situent sur une partie des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Il s'agit effectivement d'une erreur qui sera corrigée dans la version qui sera soumise au Conseil régional pour le vote d'adoption du SDRIF-E.

#### **La résorption des fractures territoriales**

La Ville de Paris souhaite enfin préciser que, contrairement à ce qui est indiqué dans l'avant-propos au SDRIF, le rééquilibrage Est/Ouest n'est pas « désormais une réalité », dont la ligne de fracture se serait par ailleurs déplacée pour opposer maintenant le centre et la périphérie. Si la Ville de Paris soutient pleinement un modèle de développement régional polycentrique, notamment à travers un renforcement des polarités de grande couronne, aucun changement territorial majeur n'objective ce basculement de représentation. Il suffit d'observer les écarts de revenus entre la Seine-Saint-Denis d'une part et les Hauts-de-Seine de l'autre, ou encore dans Paris intra-muros pour le vérifier. Si le cœur de l'agglomération bénéficie de par l'histoire de notre pays de nombreuses

aménités urbaines et d'une forte densité d'infrastructures, de services publics et d'emplois, il faut aussi rappeler qu'il est lui-même traversé par différentes fractures territoriales, qu'il continue de connaître un taux de pauvreté supérieur au reste de la Région, qu'il subit d'importantes nuisances environnementales et qu'à ce titre le sentiment de relégation de certains quartiers n'y est pas moins puissant qu'ailleurs. C'est donc bien à toutes les échelles que la solidarité territoriale doit jouer. Opposer la zone dense à la grande couronne relève ainsi de considérations politiques étrangères à la réalité économique et sociale.

On rappellera enfin que la Ville de Paris assume de nombreuses charges de centralité et contribue de façon significative à la péréquation entre collectivités, y compris au sein de l'Ile-de-France. On peut notamment citer sa contribution à hauteur de 216 M€ au fonds de solidarité des communes de la Région Ile-de-France et de 435 M€ à Ile-de-France Mobilités, soit près du tiers de toutes les contributions statutaires au syndicat, Région comprise. Cette solidarité est donc déjà à l'œuvre, loin de l'« égoïsme territorial » du centre vis-à-vis de la périphérie pointé dans le document.

Plutôt que de monter une partie de la Région contre l'autre, le SDRIF-E a vocation à donner une lecture objective des équilibres régionaux de nature à promouvoir un projet véritablement au service du progrès social, du développement économique et de la transition écologique. Son instrumentalisation clivante à des fins de communication politique ne serait pas à la hauteur des enjeux.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Cette remarque est étonnante de la part d'une collectivité qui refuse, par ses décisions répétées, de se soucier de la Grande Couronne. La volonté de la Ville de Paris de réduire la circulation sur le périphérique se fait directement contre l'intérêt des Franciliens. La réduction progressive du nombre de voies aura une incidence majeure pour les millions de Franciliens qui l'empruntent quotidiennement. Face à un risque de thrombose généralisé, il est plus que jamais indispensable que nous puissions disposer d'une véritable étude d'impact en termes de trafic, de pollution de l'air et de bruit. En tout état de cause, si cette décision devait être avalisée, notre demande est que cette fermeture puisse être réversible afin de pouvoir décider de son arrêt à tout moment.

La ville de Paris cherche à invisibiliser les territoires des franges franciliennes alors que depuis 2015 la Région a investi des milliards d'euros pour rééquilibrer le territoire et limiter la concentration dans la zone dense qui pénalise encore les millions d'habitants de la Grande Couronne : les milliers d'équipements sportifs de proximité, la révolution des transports pour désenclaver le territoire, le plan d'urgence pour les lycées, la lutte contre les déserts médicaux sont des priorités de l'action régionale, bien loin des considérations de la ville de Paris. C'est d'ailleurs tout l'objet du polycentrisme porté par le SDRIF-E de combattre ces effets délétères pour les habitants de la Grande Couronne.

Il semble également paradoxal de déplorer une concentration de difficultés dans les territoires de l'Est francilien, et de refuser le principe la norme anti-ghetto qui vise justement à limiter la concentration de populations en difficulté dans les mêmes territoires.



Les trois cartes du projet arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023 appellent en effet plusieurs remarques et interrogations de ma part :

**Carte « Placer la nature au cœur du développement régional »**

En premier lieu, l'étang du Corra, situé au Nord de la commune, à la lisière de la forêt de Saint-Germain, devrait être identifié comme « espace vert et/ou espace de loisir d'intérêt régional à créer ». Cette remarque vaut également pour la carte « Maîtriser le développement urbain ».

En second lieu, il conviendrait de préciser le sens et les objectifs du tracé vert « Renforcer la liaison » dans la partie « Renforcer et valoriser le réseau des espaces ouverts ». Tel qu'il est positionné, dans la partie urbanisée, au Sud de la commune, ce tracé ne fait référence à aucun projet à ma connaissance. Correspondrait-il au talus de la RN13 ?

Enfin, je m'interroge quant à la légende à associer au tracé jaune qui se superpose pour partie à la N184 qui traverse la forêt de Saint-Germain, et à l'A14. S'agit-il de la légende « Rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire » ? Le cas échéant, est-il possible de revoir la couleur associée à cette légende afin de mieux la distinguer des autres tracés ?



**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :**

L'étang du Corra fait partie de la forêt domaniale de Saint Germain, qui est classée en forêt de protection. Il est déjà aménagé pour l'accueil du public (parkings et promenade). Il n'y a pas d'intérêt particulier à le classer en espace vert et de loisirs : cela n'apporterait pas de protection supplémentaire.

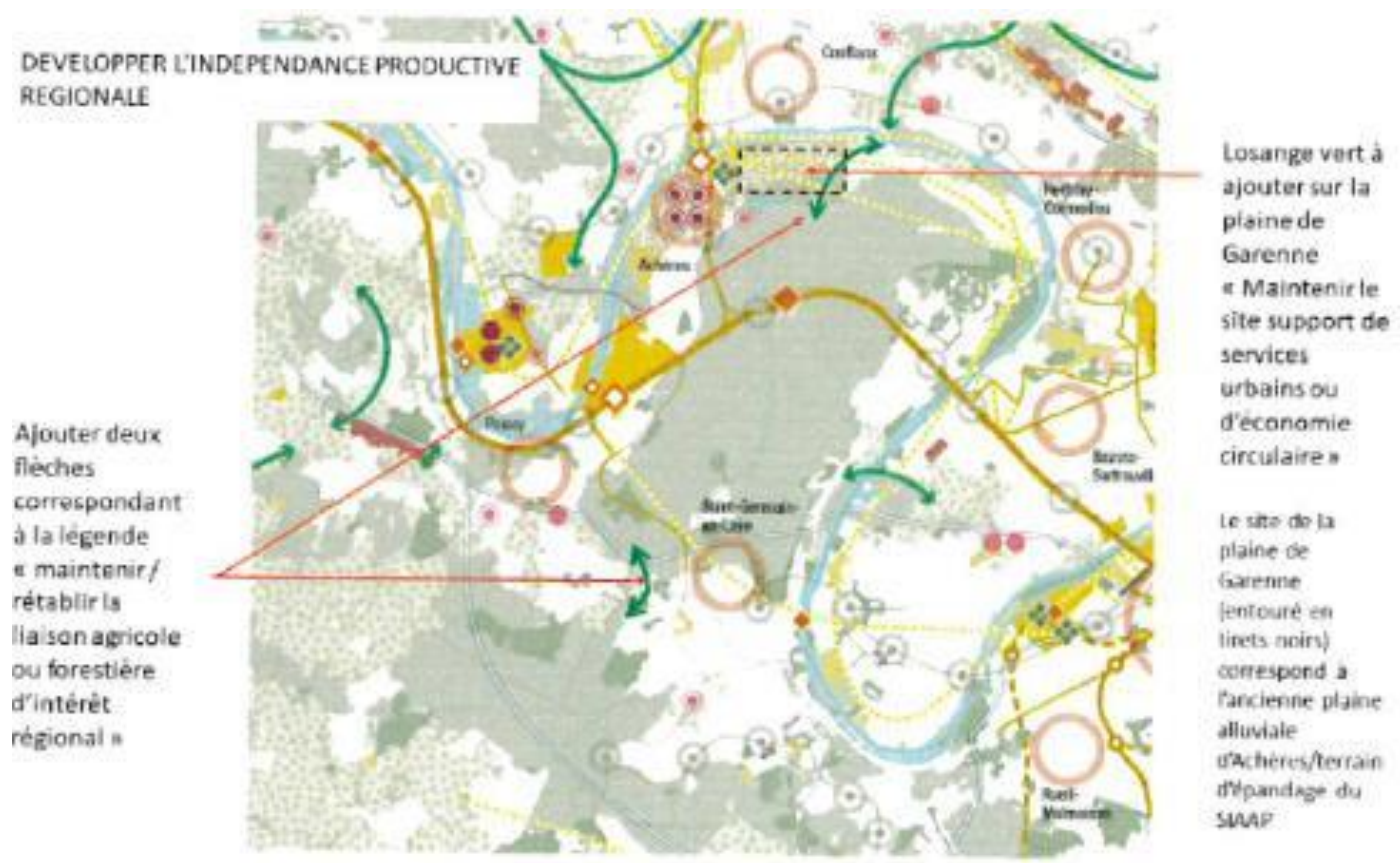
La liaison verte au sud de Saint Germain en Laye suit la RN13 et la D186 et correspond aux talus routiers végétalisés. Elle sera maintenue sur la carte du SDRIF-E.

Les traits épais gris-jaune représentent en effet le rétablissement de franchissement d'infrastructures linéaires (OR 6). Les remarques sur la lisibilité des symboles et des aplats des cartes seront examinées.

## Carte « Développer l'indépendance productive régionale »

Sur cette carte, il conviendrait d'ajouter le pictogramme « Maintenir le support de services urbains ou d'économie circulaire » sur le site de la plaine de Garenne, afin de permettre l'implantation d'une centrale photovoltaïque.

En outre, je propose d'ajouter le pictogramme « maintenir/rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional », au Nord de la commune, entre la plaine de Garenne et la forêt de Saint-Germain, et au Sud du territoire communal, entre la Plaine de la Jonction et la forêt de Marly.



### Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :+

Les demandes sont déjà satisfaites donc il n'y a pas lieu de modifier les cartes du SDRIF-E. En effet, les projets de carrière et de centrale photovoltaïque peuvent se développer dans l'armature verte à sanctuariser, puisqu'ils font partie des exceptions autorisées (listées par les OR 13 et 18).

Il n'y a pas lieu d'ajouter un losange vert symbolisant les sites de service urbain en lien avec le projet de centrale photovoltaïque, car ce pictogramme ne concerne que les sites existants et pas les sites futurs.

Enfin, les deux liaisons vertes demandées se situent à l'intérieur de l'armature verte sanctuarisée. Compte-tenu du niveau très élevé de protection assuré par cette armature verte, permettant de préserver les liaisons douces et les continuités pour la faune, la Région a pris le parti de ne pas cartographier de liaison verte au sein de l'armature verte à sanctuariser.

## Carte « Maintenir le développement urbain »

Pour cette carte, je suggère de déplacer le cercle rouge « polarité constituée d'une ou plusieurs communes » légèrement vers le Sud-Ouest. Actuellement, ce cercle est à cheval sur une partie urbanisée et sur la zone de forêt. Or, la forêt n'est pas une zone de polarité et n'a pas vocation, en tant que zone naturelle et forêt de protection, à être développée.

Par ailleurs, il y a lieu d'intégrer à cette carte les deux nouvelles gares du T13 qui contribuent à faire de la commune de Saint-Germain-en-Laye une polarité : les gares de « Lisière Péreire » et « Fourqueux - Bel Air ». Ces gares pourront être identifiées par le pictogramme « Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2 km ».



### Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces demandes :

Bien que le positionnement précis du cercle de polarité à l'intérieur du territoire communal n'ait aucune incidence, la Région repositionnera ce cercle sur la zone urbanisée de la commune, comme demandé.

Les stations de tramways ne sont pas représentées sur les cartes réglementaires et ne permettent pas de mobiliser les capacités d'urbanisation régies par l'OR 91 relative au secteur de développement à proximité des gares.

Enfin, concernant le tableau relatif aux capacités d'extension non cartographiées par commune, il a été évalué que la commune de Saint-Germain-en-Laye disposait d'un potentiel non cartographié d'environ 20 hectares. Étant donné que la forêt de Saint-Germain-en-Laye est classée en forêt de protection et couvre une large partie du territoire et que le centre-ville est protégé pour des raisons patrimoniales, ce chiffre de 20 hectares m'interroge et semble disproportionné. Pouvez-vous me confirmer qu'il s'agit d'une erreur et m'indiquer le potentiel non cartographié réel pour la ville de Saint-Germain-en-Laye ?

Yvelines				767
Commune	Potentiellement concernée par les secteurs de développement à proximité des gares	Appartient à une polarité	Entité géographique d'appartenance	Potentiel non cartographié estimé (ha)
Rolleboise			Petites villes	1
Rosay			Espace rural	1
Motry-sur-Saine	Oui	Oui	Petites villes	13
Sully			Espace rural	1
Saint-Arnould-en-Yvelines		Oui	Petites villes	11
Saint-Cyr (Ecole)	Oui		Couronne d'agglomération	2
Saint-Mans			Espace rural	1
Saint-Foix			Espace rural	1
Saint-Germain-de-la-Grange			Couronne d'agglomération	0
Saint-Germain-en-Laye	Oui	Oui	Couronne d'agglomération	20

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur cette demande :**

Le potentiel non cartographié de la commune de Saint-Germain-en-Laye a été estimé en prenant la valeur la plus petite entre les deux données suivantes, établies à partir du MOS 2021 :

- le potentiel d'urbanisation théorique de la commune (3% de ses espaces urbanisés au sens strict)
- la surface d'espaces agricoles ou semi-naturels présents sur la commune, mais non protégés par l'armature verte à sanctuariser.

Cette même estimation a été faite pour toutes les communes franciliennes. Pour chacune d'elles, le potentiel d'urbanisation théorique est de 0% , 1%, 2%, 3%, 4% ou 5% des espaces urbanisés communaux au sens strict (le pourcentage est établi selon que la commune est ou pas desservie par une gare, qu'elle est ou non une polarité et qu'elle est dans ou en dehors de l'agglomération).

Localement, ces chiffres indicatifs peuvent être surestimés par rapport aux capacités réelles d'urbanisation de la commune, car le calcul ne prend pas en compte les fronts verts, ni la notion de continuité du bâti.

Il appartient à chaque commune de calculer précisément son potentiel d'urbanisation non cartographié en application des règles du SDRIF-E. Un outil numérique gratuit sera mis à disposition pour aider les acteurs locaux dans ce calcul.

### 13- Additif au recueil des avis des PPA

Cette pièce, numérotée (4.1bis) et intitulée « Additif au recueil des avis des personnes publiques associées », comprend un sommaire listant les trois chapitres suivants :

- I. INTRODUCTION
- II. RESULTATS MODIFIES du fait de la prise en compte de l'avis de la Communauté d'agglomération de l'Etampois Sud-Essonne (CAESE)
- III. AVIS de la CAESE

Afin de faciliter la lecture de cette pièce, la commission d'enquête a choisi d'organiser la présentation du chapitre III de la façon suivante :

III.1. Avis de la CAESE/ Analyse du projet du SDRIF-E arrêté

III.2. PJ : Contributions des communes de la CAESE

PJ1 : Ormoy-la- Rivière

PJ2 : Saint-Escobille

PJ3 : Angerville

PJ4 : Boissy-le-Sec

PJ5 : Chatignonville

*PJ6 : Etampes, contribution non communiquée dans l'additif*

PJ7 : Le Mérévillois

PJ8 : Guillerval

PJ9 : Morigny-Champigny

PJ10 : Roinvilliers

PJ11 : Saclas

PJ12 : Bois-Herpin

III.3. Avis de la CAESE / Délibération du Conseil Communautaire (13 novembre 2023)

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région prend acte de la structuration de l'avis de la Communauté d'agglomération de l'Etampois Sud-Essonne.

#### **I. INTRODUCTION**

La Région explique que, suite à des problèmes matériels (erreur d'adresse et d'identification), l'avis de la Communauté d'agglomération de l'Etampois Sud-Essonne (CAESE) n'a pas été pris en compte dans l'élaboration et l'impression du recueil d'avis des PPA initial, mais que des échanges entre ses services et ceux de la CAESE ont permis de retrouver les éléments transmis dans le cadre de la consultation sur le projet de SDRIF- E arrêté.

**Le présent additif porte donc à la connaissance du public l'avis de la Communauté d'agglomération de l'Etampois Sud-Essonne et modifie le recueil d'avis des personnes publiques associées initial.**

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région n'a pas de commentaire à formuler.

#### **II. RESULTATS MODIFIES du fait de la pris en compte de la CAESE**

##### **II.1. Résultats globaux modifiés**

La région explique que le présent additif (pièce 4.1bis) modifie les résultats globaux indiqués dans le recueil d'avis des PPA initial (pièce 4.1): **77 avis sont donc pris en compte dans le cadre de cette consultation, dont 41 avis favorables, 31 qui n'expriment le sens de l'avis, 1 avis réservé et 4 avis défavorables.**

## **II.2. Avis des EPCI de l'Essonne**

La Région a inséré dans le tableau des Avis des EPCI, l'avis de la CAESE, indiqué en italique, comme rapporté ci-dessous :

EPCI	Avis sur le document arrêté de SDRIF-E
Communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération	<i>Avis favorable avec réserves par délibération n° 23.192 du 4 décembre 2023.</i>
<i>Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud- Essonne</i>	<i>Avis non-explicite par délibération n° CA-DEL- 2023-113 du 13 novembre 2023.</i>

## **II.3. Avis non rendus réputés favorables**

La région reprend les informations communiquées dans le recueil des avis des PPA (pièce 4.1) de la façon suivante :

On recense 8 personnes publiques associées au titre du code de l'urbanisme et une personne consultée au titre du code de l'environnement qui n'ont pas rendu d'avis :

- Communauté d'agglomération Pays de Fontainebleau,
- Communauté de communes de l'Orée de la Brie,
- Communauté de communes du Pays de Nemours,
- Communauté de communes Carnelle-Pays de France,
- Communauté de communes Vexin-Val de Seine,
- Syndicat mixte du SCoT de Limours (SMEP),
- Syndicat mixte du SCoT Nemours Gatinais (SMEP),
- Syndicat Mixte Frange Ouest du Plateau de la Brie (SMEP),
- PNR Haute Vallée de Chevreuse.

## **III. AVIS de la communauté d'agglomération de l'Etampois Sud-Essonne(CAESE)**

Courrier de Michaël MITTELHAUSSER, Président de la CAESE à la Présidente de la Région

Dans son courrier du 20 novembre 2023, le Président de la CAESE explique que l'Agglomération a procédé à une analyse du projet de SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023, au regard de ses propres enjeux territoriaux et documents de planification structurants, et a délibéré en ce sens lors du Conseil communautaire du 13 novembre 2023.

### **III.1. – Avis de la CAESE/ Analyse du projet de SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023**

#### **1.1. Préambule**

Au regard des évolutions du document pour notre territoire, la CAESE complète son 1<sup>e</sup> avis par les éléments ci-dessous en tenant en compte des sollicitations remontées par les communes du territoire, ayant contribué à l'analyse, dont les contributions sont rapportées ci-après (cf. III.2).

#### **1.2. Une hiérarchie urbaine qui prend en compte la différenciation des territoires qui composent l'Île-de-France**

La CAESE estime que l'opportunité de mutualiser les surfaces non cartographiées dans le cadre d'un SCoT apporte des perspectives et des arguments pour porter un projet intercommunal structurant et cohérent en fonction des choix opérés par les communes pour répondre aux besoins de développement, de création de logements, d'emplois et de conforter son attractivité par une extension urbaine maîtrisée.

Toutefois, pour certaines communes rurales, à l'instar de Saint-Escobille, les possibilités d'extension à 1 hectare, limite cependant leurs perspectives d'évolution avec un risque

de perte de recettes fiscales, voire une difficulté à assurer des projets de services publics identifiés dans le Projet de territoire de l'agglomération, à l'instar d'un projet de création d'une micro-crèche intercommunale. L'analyse se révèle être la même pour la commune de Chatignonville qui souhaite des parcelles AP (pièce du moulin) pour en développer un projet, incompatible avec les possibilités d'extension urbaines qui lui ait offerte.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La CAESE indique la possibilité de mutualisation des potentiels non-cartographiés des communes dans le cadre d'un SCoT. Cette possibilité répond très directement au projet de micro-crèche à Saint-Escobille, d'autant plus que ce projet est d'intérêt intercommunal et répond ainsi parfaitement aux dispositions des OR relatives au potentiel non-cartographié, particulièrement l'OR 87.

En revanche, le SDRIF-E n'a pas vocation à permettre la constitution de « réserves foncières » en vue d'attirer des recettes fiscales liées à l'activité économique. Par ailleurs, ces questions de fiscalité relèvent uniquement de l'Etat.

#### **1.3. Le développement urbain et les polarités**

La CAESE relève trois polarités situées sur les communes Angerville, le Mérévillois et d'Étampes-Morigny ainsi que trois demi-pastilles de développement urbain préférentiel situées sur Étampes, Morigny-Champigny et Angerville.

- Polarités

La CAESE se réjouit de l'apparition du Mérévillois comme nouvelle polarité, ainsi que de l'inscription de la ville de Morigny-Champigny dans la polarité de la ville d'Étampes, compte tenu de la continuité urbaine entre ces deux communes.

La CAESE appuie la remarque de la commune d'Ormoy-la-Rivière, concernant les enjeux de pouvoir intégrer cette polarité, estimant que la commune compte l'île de loisirs régionale sur une partie de son territoire ainsi qu'un atout touristique majeur de développement en termes d'offre d'hébergements, et qu'une partie d'Ormoy-la-Rivière étant distante de moins de 2 km d'une gare, la commune pourrait se voir attribuée des droits à l'urbanisation supplémentaires offerts dans le cadre d'un secteur gare.

**A cet égard, il semble évident pour l'EPCI/CAESE, que les possibilités offertes à ces communes doivent être précisées pour leur permettre de disposer de plus d'opportunités à urbaniser et notamment sur la question des « secteurs gares ».**

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La présente demande de la commune d'Ormoy-la-Rivière de bénéficier de capacités d'urbanisations complémentaires comprend en réalité deux demandes distinctes :

- Celle de bénéficier du potentiel d'urbanisation lié à la gare voisine de St-Martin d'Étampes : cela n'est pas possible car il n'y a pas de continuité urbaine entre Ormoy-la-Rivière et la gare en question ;
- Celle de bénéficier du potentiel d'urbanisation octroyé aux polarités, en rejoignant la polarité d'Étampes : cette demande relative au réseau de polarités SDRIF-E sera étudiée par la Région à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou au retrait de polarités, d'intégration ou de retrait d'une commune dans une polarité existante. Il sera tenu compte :
  - Des caractéristiques de la commune concernée, notamment en matière d'équipements et services, de desserte et de taux d'emploi, en 2024 et à horizon 2040,
  - Des besoins et capacités de la commune pour la production de logements,
  - De la cohérence de la demande au regard des polarités et centralités déjà identifiées par le SDRIF-E dans le bassin de vie.

## Développement urbain

La CAESE souligne que la commune de Morigny-Champigny, concernée par l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), accuse un déficit de production de 462 logements sociaux à produire. Pour anticiper l'échéance 2040, la commune a prévu l'urbanisation de 7 secteurs, soit la réalisation d'environ 897 logements, dont 54% de logements sociaux. Cependant, le projet SDRIF-E arrêté entraîne une réduction importante de développement des projets permettant de répondre aux enjeux SRU : les fronts verts actuellement positionnés nécessitent d'être réévalués au regard des propositions apportées par la commune. Aussi la commune au regard de son analyse souhaite bénéficier de 12 hectares de capacité d'extension urbaine pour assurer les projets envisagés et répondre aux objectifs de la loi SRU.

La CAESE indique également qu'un front vert régional, positionné sur la commune d'Angerville limite les capacités d'urbanisation pour que la commune puisse répondre aux enjeux de la loi SRU, et que cette trop faible capacité offerte induit également une difficulté d'attractivité pour une ville déjà très éloignée des grands centres urbains de l'Île-de-France. En conséquence, la commune souhaite modifier le front vert régional pour répondre à ses besoins de développement équilibré et de qualité en matière d'habitat et de développement économique.

**A cet égard, il semble évident pour l'EPCI/CAESE que les possibilités offertes à ces communes doivent être revues pour leur permettre de disposer de plus d'opportunités à urbaniser et répondre aux obligations qui leurs incombent.**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La demande de capacités d'urbanisation supplémentaires a bien été notée. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- la cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- la compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Par ailleurs, le SDRIF-E arrêté a porté une attention particulière à la question de la prise en compte des besoins des communes en rattrapage SRU afin de leur permettre d'atteindre leurs objectifs. Un travail est en cours avec les services de l'Etat, et sur la base des remarques des avis formulées par les PPA ou lors de l'enquête publique, afin de bien vérifier qu'il ne manque pas des capacités d'extension pour certains territoires.

La demande de la collectivité sera donc prise en compte au regard des différentes données remontées.

### **1.4. Attractivité économique**

La CAESE estime que leur territoire est clairement et logiquement identifié comme un territoire où l'agriculture revêt un enjeu stratégique qu'il convient de préserver, et constate le nécessaire besoin de sanctuariser les sites d'activité d'intérêt régional sur les communes d'Étampes et de Morigny-Champigny et de moderniser les sites d'Angerville et du Mérévillois.



La CAESE approuve également des trois demi-pastilles d'urbanisation préférentielle ancrées sur les communes d'Angerville, Etampes et Morigny Champigny dont deux d'entre elles seront assurément à vocation économique constituant ainsi des éléments de réponse au contexte de rareté foncière et viendront notamment conforter le travail effectué avec l'EPFIF, les services de l'État, la commune et la CAFSF sur Angerville.

La CAESE souligne que le secteur de 11 hectares, fléché depuis 2018 dans le PLU d'Angerville en zone à urbaniser (extension de la ZAE), et validé par Monsieur le Sous-préfet d'Étampes, a fait l'objet d'une promesse de vente signée par acte notarié le 23 mai 2023 pour permettre à la CAESE de répondre aux besoins fonciers variés des entreprises artisanales et PME, et que le bureau communautaire du 19 juillet 2023 a d'ailleurs sélectionné à l'issue d'un appel à manifestation d'intérêt le porteur de projet en vue de l'aménagement et de la commercialisation de cette parcelle en terrains prêts à l'usage répondant aux besoins constatés

**Cependant, l'EPCI/CAESE regrette le fait que la commune de Guillerval, sur laquelle un projet de développement économique de grande capacité en phase avec le SDRIF actuel, destiné à accueillir des activités industrielles et fonctions supports, en complémentarité des projets à destination des TPE/PME/PMI sur les communes d'Angerville, Étampes et Morigny-Champigny, visant la création de 1 200 emplois, assez largement engagé, ne soit pas retenue sur les cartographies qui deviendront, à leur adoption, opposables alors même que la région est en manque criant de tels aménagements et répondant à la volonté de réindustrialisation de la France. Il est à noter que ce projet a déjà été relayé auprès des services de la Région et récemment auprès des services de l'État.**

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région prend note de ce regret de la communauté d'agglomération.

Le SDRIF-E ne reconduit effectivement pas les pastilles présentes dans le SDRIF 2013 sur ce secteur, le projet concerné n'étant pas un coup parti. Cependant, si la communauté d'agglomération considérait ce projet logistique de Guillerval comme une de ses priorités, la mutualisation dans le cadre d'un SCOT ou d'un PLUi des potentiels non cartographiés attribués au territoire (86,4 ha pour l'ensemble des communes de la communauté d'agglomération) pourrait permettre de le réaliser, au moins en partie.

La demande de capacités d'urbanisation supplémentaires a toutefois bien été notée. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- La cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- La compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

Par ailleurs, en ce qui concerne la demi-pastille située sur la zone de Morigny-Champigny, à l'échelle communale, 10 ha sont matérialisés au SDRIF-F arrêté, ce qui contribuera à satisfaire en instantané les demandes existantes endogènes et exogènes. Cependant, pour répondre aux besoins à venir à l'échelle communale et intercommunale, **la commune demande que la demi-pastille de développement économique soit transformée en pastille complète afin de permettre une extension de la ZAE des Rochettes de 25 ha**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

L'agglomération demande l'attribution de 15 ha supplémentaires de capacités d'urbanisation à Morigny-Champigny. Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- La cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- La compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

### **1.5. Préservation environnementale**

La CAESE estime nécessaire pour renforcer son identité territoriale construite autour des plateaux et des vallées, une préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers, et elle rappelle que l'activité touristique est un réel levier pour éviter que le territoire demeure un espace de transit, mais qu'il devienne un endroit de destination pour les courts séjours grâce à son label National « Pays d'Art et d'Histoire » **unique en Essonne**, au développement de sa base de loisirs et à des réalisations comme le vélorail de la Haute vallée de la Juine, **premier en Essonne**.

La CAESE déclare que la cartographie de la préservation environnementale n'appelle pas de remarques spécifiques, si ce n'est, la prise en compte des deux demandes suivantes :

- Sur la commune de **Morigny-Champigny**, **modifier le placement des fronts verts**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Les demandes de modifications de fronts verts à Morigny-Champigny seront examinées avec attention, en cherchant à ne pas compromettre les projets résidentiels portés par la commune, qui doit notamment faire face aux obligations de la loi SRU.

- Sur la commune d **Angerville**, **modifier le placement de des fronts verts**

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La proposition de modification du front vert à l'Est d'Angerville sera examinée dans la recherche du meilleur équilibre entre d'une part les projets d'extensions rendus possibles par la demi-pastille et le potentiel non cartographié alloué à la commune et d'autre part la préservation de la fonctionnalité des espaces agricoles.

### **1.6. Mobilité**

Bien que le Projet Partenarial d'Aménagement de la Nationale 20 permette d'apporter, à long terme, de nouvelles possibilités de mobilités pour le Sud Essonne, **la CAESE regrette le manque de projets et d'infrastructures de mobilités d'échelle régionale pour le territoire** lesquels constitueraient pourtant un réel levier pour la mobilité décarbonée des Étampois dont les bassins d'emplois sont malheureusement éloignés de leurs logements, **ce qui accrédié d'autant plus la nécessité de développement économique local comme évoqué plus avant**.

**La CAESE constate que les remarques émises concernant le manque de visibilité pour la mobilité sur le territoire a permis d'inscrire dans le document amendé le nécessaire besoin de maintenir la multimodalité de la gare d'Étampes ce qui laisse espérer**

**pouvoir renforcer, voire développer les liaisons ferrées sur l'axe Paris/Orléans. Pour autant, la CAESE rappelle l'importance également du maintien des gares TER qui à ce jour représentent des opportunités pour les habitants du Sud- Essonne de déplacement facilités vers Paris même si la régularité nécessiterait d'être renforcée.**

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La demande se rapporte à un enjeu d'exploitation d'infrastructures existantes. Le projet décrit n'entraîne ainsi pas de consommation foncière significative et n'appelle pas d'inscription spécifique au SDRIF-E.

La CAESE espère que pourront être également inscrites les liaisons en bus et la constitution d'éventuels pôles de rabattement sur les communes d'Etampes et d'Angerville toutes deux repérées par les programmes nationaux « Action Cœur de Ville » pour la première et « Petites Villes de Demain » pour la seconde, **ce qui ne ressort à aucun moment au titre du SDRIF-E.**

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La Région prend note de la demande de la communauté d'agglomération. Des échanges techniques préalables entre la communauté d'agglomération et l'autorité organisatrice des transports restent à engager pour en préciser le contour. Une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

**1.7. Synthèse de l'analyse des impacts du SDRIF-E sur l'agglomération**

La CAESE estime que le projet du SDRIF-E, tel qu'il a été arrêté, apporte pour le territoire des signaux positifs pour poursuivre son développement urbain et économique tout en préservant la qualité environnementale du territoire. Il instille les enjeux et stratégies à décliner dans le cadre de nos documents d'urbanisme que sont le SCOT-AEC à lancer et les PLU.

**En résumé, la CAESE déclare s'inquiéter sur six sujets majeurs et porte à connaissance deux doléances complémentaires :**

1. Bien que des nouvelles opportunités de développement pour Morigny-Champigny aient été apportées, la commune reste avec des possibilités d'étalement urbain de nature à mettre en péril ses possibilités d'atteindre ses obligations relatives à la loi SRU mais également ses objectifs vis-à-vis du Plan local de l'habitat de l'agglomération déclinés par rapport au Schéma Régional de l'Hébergement et de l'Habitat bien que certains fronts verts aient été enlevés. La commune souhaite que soient prises en compte les propositions des fronts verts tels qu'indiqués dans son avis global.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

Voir ci-dessus la réponse à la question 1.5

2. Pour la commune d'Angerville, la réduction de zones constructibles destinées à l'habitat par l'instauration d'un front vert inexistant dans le projet du SDRIF-E serait incompatible avec le principe d'équilibre prévu à l'article L.101-2 du code de l'urbanisme, et cela d'autant plus que la Commune d'Angerville est soumise aux exigences de la loi SRU. En outre, l'adoption du SDRIF-E en ce qu'il insère un marqueur pour « encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional » empêche le développement éventuel de tout le secteur qui se compose de champs agricoles. Dans ce contexte, il n'y a pas de conciliation possible entre développement social et protection de l'environnement. Aussi, il conviendrait de modifier le tracé du front vert pour concilier préservation des espaces agricoles,

qualité de vie et nécessaire développement, en harmonie et en cohérence, des secteurs à vocation habitat et développement économique.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.5](#)

3. Les très faibles possibilités d'étalement urbain offertes à la commune d'Ormoy la-Rivière pourtant à notre sens directement incluse dans la polarité d'Étampes sont de nature à remettre en cause son développement économique-touristique d'hébergement, pourtant contigu à l'île régionale de loisirs, grâce à un programme ambitieux alors même que notre territoire en est déficitaire.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.3](#)

4. La non prise en compte du maintien du développement économique, identifié dans le précédent SDRIF, pour la commune de Guillerval, sur laquelle un projet est pourtant très avancé et en cours de finalisation pour permettre le développement d'emplois de proximité (1 200). Celui-ci permettrait d'apporter des aménités positives sur le territoire en termes d'attractivité et de cohérence entre l'accès au logement et l'emploi.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.4](#)

5. Des possibilités d'extensions trop faibles pour la commune de Saint-Escobille engendrant des difficultés à assurer des projets de services publics identifiés dans le Plan Pluriannuel d'investissement de l'agglomération, à l'instar d'un projet de création d'une micro-crèche intercommunale.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir la réponse ci-dessus](#)

6. Bien que le maintien et le renforcement de la multimodalité pour la gare d'Étampes soit inscrite, il reste une absence totale d'indications et d'action visant à préserver, renforcer, voire développer les liaisons ferrées sur l'axe Paris/Orléans. Il en est de même pour les liaisons en bus et la constitution d'éventuels pôles de rabattement sur les communes d'Étampes et d'Angerville pourtant toutes deux repérées par les programmes nationaux « Action Cœur de Ville » pour la première et « Petites Villes de Demain » pour la seconde ce qui ne ressort à aucun moment au titre du SDPJE.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus réponse à la question 1.6](#)

7. Les communes d'Étampes et de Morigny-Champigny souhaitent voir s'engager une réflexion pour la mise en place d'une gare en entrée de l'agglomération entre Morigny-Champigny, Étampes et Brières-les-Scellés reliant la zone d'activités existante et qui sera amenée à se renforcer au regard des possibilités envisagées par le projet de SDRIF- E.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[La Région prend note de la demande des communes. Des échanges techniques préalables entre les communes et l'autorité organisatrice des transports restent à engager pour en préciser le contour. Une inscription au SDRIF-E serait prématurée.](#)

8. Pour répondre aux besoins à venir à l'échelle communale et intercommunale, il serait souhaitable que la demi-pastille de développement économique soit transformée en pastille complète à l'emplacement de la commune de Morigny-Champigny afin de permettre une extension de la ZAE des Rochettes de 25 ha.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus réponse à la question 1.4](#)

Tels sont les éléments d'observation appuyés sur les remarques formulées par les communes dans leurs contributions que la CAESE joint à cette analyse, et qui développées ci-après.

### **III.2. – Contribution des communes**

#### **2.1. PJ 1 : Ormoy-la Rivière**

La CAESE communique les éléments d'argumentaires échangés avec la Mairie d'Ormoy.

#### **Echanges entre M. Johann MITTELHAUSSER, président de la CAESE, et M. Michaël MERIGOT, Maire d'Ormoy-la-Rivière**

##### **Courrier du maire d'Ormoy, adressé au président de la CAESE (27 mai 2023)**

- 1) Le 1% supplémentaire, qui ne peut s'appliquer qu'au titre de périmètre de la gare St Martin, rendrait possible reprise du domaine de Vauroux dont la Région cherche un repreneur. Ne pas obtenir le pourcentage supplémentaire qui permettrait une extension du domaine, reviendrait à anéantir ou limiter les projets de reprise.
- 2) S'agissant de polarité, pourquoi ne pas défendre un « gros » centre de polarité Etampes, Morigny, Brière, Ormoy-la-Rivière ? Ces 4 communes font partie de la même zone d'intervention de la Police et du même périmètre d'intervention SDIS. L'île-de-loisirs, espace de loisirs d'intérêt régional, est sur les deux communes d'Etampes et d'Ormoy, également liées en termes d'activité économique.

##### **Réponses du président de la CAESE, adressé au maire d'Ormoy (29 mai 2023)**

- 1) Pour l'application du 1% au titre de la gare St Martin : il s'agirait de demander à la Région, à construire en zone classée N au PLU d'Ormoy, en contradiction avec les orientations de préservation des espaces naturels.
- 2) S'agissant des polarités : Morigny et Brières sont en situation de conurbation sans discontinuité urbaine avec Etampes, via de l'habitat et/ou du développement économique (pôle polycentrique Etampes-Brières-Morigny), mais ce n'est pas le cas pour Ormoy. Par ailleurs, s'appuyer sur la seule zone de Police qui repose sur un nombre d'habitants d'équilibre autour de la zone centre, semble compliqué.

##### **Réponses du maire d'Ormoy au président de la CAESE (31 mai 2023)**

#### **Remarques et demandes de la commune d'Ormoy-la-Rivière :**

- 1) S'agissant du 1% au titre de la gare St Martin, la Marie d'Ormoy explique qu'il n'est pas question de construire en zone N, mais en zone ULC où se trouve le domaine de Vauroux et la MFR, et demande à la Région de garantir un potentiel d'extension sur cette zone aux repreneurs potentiels.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.3.](#)

[La commune d'Ormoy-la-Rivière dispose de 1,4 hectares de capacités d'extension urbaines non cartographiées. S'y ajoutent les possibilités de projets en renouvellement des espaces déjà urbanisés, qui doivent être exploités prioritairement aux extensions urbaines, comme rappelé par le code de l'urbanisme et les règles du SDRIF-E.](#)

- 2) S'agissant des polarités, en termes de développement économique, la Mairie d'Ormoix demande à la Région de considérer le développement touristique. En effet, la commune dispose du camping du Vauvert avec à terme l'implantation, de 170 cottages, et la mise en service d'une conciergerie, un restaurant et un spa. Cela va compenser le déficit d'hébergements touristiques dans le sud-Essonne, créer de l'emploi, générer des taxes foncières, de la taxe de séjour, accroître l'offre de loisirs (vélorail, domaine départemental, etc.). De plus, 5 nouveaux gîtes vont ouvrir sur la commune. En termes de situation, la commune bénéficie de sa proximité avec l'Île-de-France en continuité avec Etampes (futur pôle régional de loisirs), et comme tous les villages de la vallée, Ormoix doit axer son développement sur le tourisme vert. Par ailleurs, le projet de création d'une petite zone artisanale sur D'huillet, est conditionné par le potentiel d'extension de la commune.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.3.](#)

#### **2.2. PJ 2 : Saint-Escobille**

La CAESE communique la contribution et les remarques de la commune de Saint-Escobille.

#### **M. Yves VILLATE, Maire de Saint-Escobille**

Selon les éléments du SDRIF-E arrêté, la capacité d'extension de la commune est d'1 hectare.

Le PLU, approuvé en novembre 2018, prévoit 2 zones d'aménagement, l'une sur la partie nord de la commune, la seconde sur la partie sud, et une zone UL destinée à l'implantation d'une crèche d'intérêt communautaire, surface et terrain devant être mis à disposition de notre Agglomération permettant la décentralisation et la proximité de l'accueil petite enfance.

Détail et motif de l'OAP nord de la commune : conserver une surface à destination de construction de 10.600m<sup>2</sup>, soumise à PVR (participation pour voirie et travaux) à 16€69 /m<sup>2</sup>. Un permis d'aménager a été délivré durant l'été 2022 pour une surface de 8 400m<sup>2</sup>. Cette OAP, destinée à valoriser cette PVR, permettait ainsi d'engager des travaux et aménagements communaux.

Détail et motif de l'OAP sud de la commune : parcelle d'une surface de 5.490m<sup>2</sup>, propriété communale, réserve foncière pouvant être destinée à l'amélioration de l'accueil des habitants, des enfants par une extension de nos écoles, création de nouveaux services et le bien-être de nos habitants. La valorisation de ce terrain peut être estimée à 50€ du m<sup>2</sup> soit 274.500€.

#### **Conséquences de cette limitation à 1 hectare**

- Perte de perception de PVR pour une surface de 1 600 m<sup>2</sup> à 16€69 soit 26.704€.
- Perte de notre capacité à offrir de nouveaux services aux habitants de 274.500€.
- Notre patrimoine est ainsi diminué de 301 204€ - Ce montant représente une année de budget de fonctionnement de la commune.
- Il s'agit aussi de capacité d'autofinancement retirée à la commune.
- Remise en cause de la création d'une crèche intercommunale

***Demande à la Région de porter à 2 hectares la capacité d'extension de la commune de Saint-Escobille, afin de ne pas remettre en cause les équilibres communaux, et d'éviter que « d'une commune rurale dynamique, tournée vers le bien-être commun, le risque est certain de devenir une commune sans âme ».***

## **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir la réponse faite à la CAESE sur ce sujet ci-avant.](#)

### **2.3. PJ : Angerville**

La CAESE communique la contribution d'Angerville pour l'analyse du projet de SDRIF-E arrêté

#### **M. Johan MITTELHAUSSER, maire d'Angerville (président de la CAESE)**

##### **Contribution de la Ville d'Angerville**

A la réception dudit projet, la Commune d'ANGERVILLE, laquelle accorde une part importante à sa politique d'accroissement urbaine, notamment en rapport avec son projet « Petite Ville de Demain » d'ici à 2026, a pu constater que les termes du projet de SDRIF-E limitent considérablement son champ de développement en termes de constructions nouvelles, et ainsi d'attractivité.

Concrètement, le projet de SDRIF-E accorde la possibilité pour la Commune d'ANGERVILLE de s'étendre sur une surface maximum de 9 hectares,

A cela, s'ajoute la nécessité pour la Commune d'ANGERVILLE de respecter les prescriptions de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2020 (loi n°2000-1208 dite loi SRU). dans la mesure où l'article 55 de cette loi intègre dans le champ matériel des collectivités soumises à l'obligation de proposer un nombre minimal nécessaire en matière de logement social, les communes de plus de 1 500 habitants, implantées en Région parisienne.

Ainsi, il est incontestable que la Commune d'ANGERVILLE est soumise au respect d'un seuil minimal de logements sociaux sur son territoire dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique locale en matière d'habitat, conformément aux articles L.302-5 à L.302-9-5 du Code de la Construction et de l'Habitation et qu'ainsi une limitation de sa capacité à s'étendre sur son territoire nuira indubitablement à la mise en œuvre de son programme d'habitat.

En effet, il appert que les mesures proposées dans le cadre du projet de SDRIF-E tendent à limiter considérablement l'accroissement urbaine de la Commune d'ANGERVILLE, de surcroît jusqu'en 2040 soit durant seize années consécutives, apparaissent incontestablement excessives par rapport au projet tant actuel que futur de cette dernière.

Ce faisant, le Conseil Régional s'est détourné de son intention exprimée lors de la mise en œuvre du projet de SDRIF-E, de se conformer aux dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'urbanisme selon lequel « *le schéma directeur de la Région d'Ile- de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette Région. (...)* ».

S'il est loisible à la Commune d'ANGERVILLE d'accepter qu'il soit nécessaire pour le Conseil Régional de concilier la nécessité de protéger les espaces en rapport avec l'environnement et l'importance pour certaines collectivités, dont la Commune d'ANGERVILLE, de s'améliorer en termes d'offres de logements, d'attractivité et de développement urbain, il appert que le projet soumis pour présent avis est manifestement déséquilibré.

A cet effet, il ressort dudit projet que les mesures consistant en la mise en œuvre d'une limite d'urbanisation imposant l'implantation des nouvelles constructions sous forme de peigne dans une assiette spécifique d'un espace dédié sur le territoire, ainsi que l'encadrement de l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt Régional sont en l'état, trop restrictives pour la commune. En tout état de cause, aux termes de l'article L. 101-2 du Code de l'Urbanisme : « *Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :1° l'équilibre (...) b) Le renouvellement urbain, le développement urbain « et rural » maîtrisé, la restructuration*

*des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ».*

Or, le projet de SDRIF-E soumis à l'avis de la Commune d'ANGERVILLE ne respecte pas le principe de l'équilibre posé par le texte susvisé. En effet, le respect de ce principe est heurté par une limite à l'urbanisation qui ne prend pas en compte les obligations mises à la charge de la Commune d'ANGERVILLE notamment en matière de promotion de logement social.

Ainsi, la réduction de zones constructibles destinées à l'habitat serait incompatible avec le principe d'équilibre prévu à l'article L.101-2 du code de l'urbanisme, et cela d'autant plus que la Commune d'ANGERVILLE est soumise aux exigences de la loi S.R.U.

En outre, l'adoption du SDRIF-E en ce qu'il insère un marqueur pour « encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt Régional » empêche le développement éventuel de tout le secteur qui se compose de champs agricoles. Dans ce contexte, il n'y a pas de conciliation possible entre développement social et protection de l'environnement.

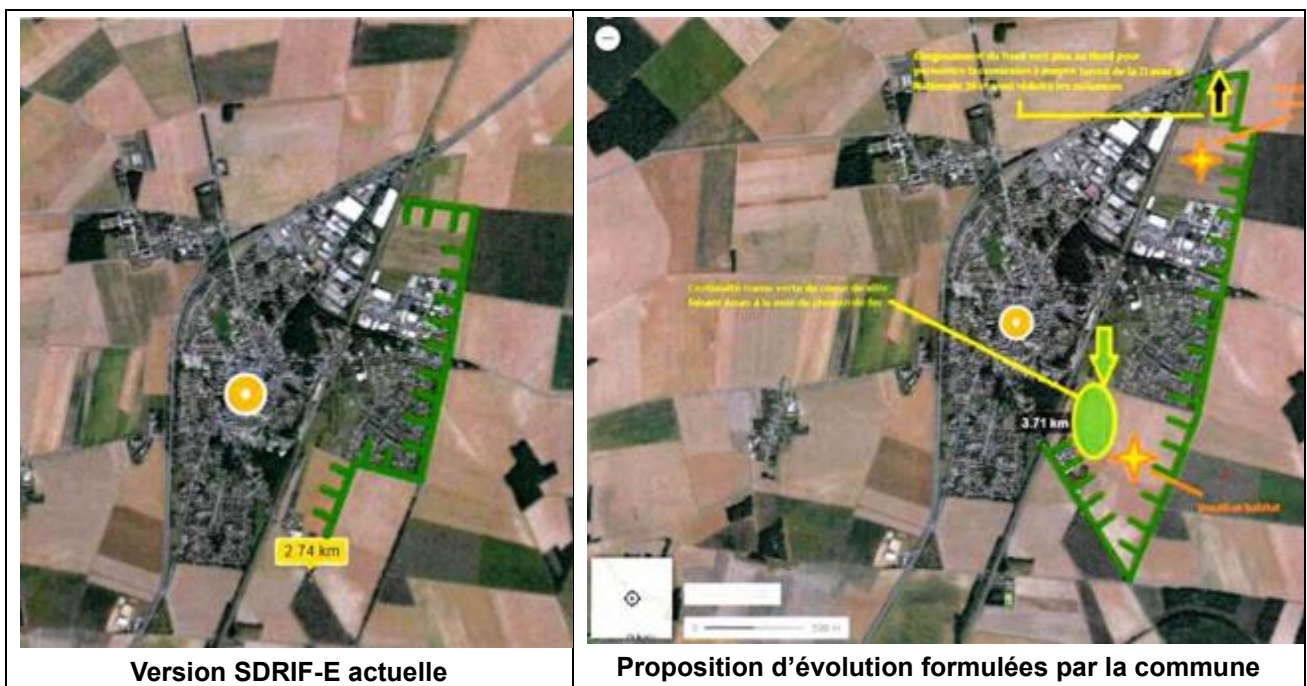
La commune, partageant parfaitement les enjeux de préservation des espaces agricoles, propose donc de faire évoluer la longueur du marqueur de « front vert » pour le faire passer d'environ 2,7 km à 3,7 km de long.

Se faisant, les principaux changements portent sur une uniformité potentiel de développement des secteurs à vocation « habitat » en évitant de les accoler à la ligne de chemin de fer Paris / Orléans dont les nuisances ne sont pas à négliger.

Cet alignement sur l'urbanisme existant et en continuité, permettrait également d'étendre l'espace naturel en zone « d'entre deux » tel qu'il existe déjà offrant un cadre naturel et verdoyant de cœur de ville conformément aux orientations poursuivies par la ville dans sa convention cadre « Petites Villes de Demain ».

Enfin, au Nord, un élargissement du front visant à anticiper l'achèvement de la zone d'activité économique pour la connecter à la trame viaire existante (Nationale 20) qui permettra de limiter les circulations intra-urbaines et de considérablement améliorer la qualité de vie des riverains.

Ces évolutions s'appréhendent par comparaison des deux cartographies suivantes :





## **CONCLUSIONS SUR L'AVIS**

Dès lors, **en premier lieu**, la Commune d'ANGERVILLE émet, sur la base de l'article L.123-11 du Code de l'Urbanisme, un avis négatif, à la version actuelle du SDRIF-E en ce qu'elle diffère fortement de l'avant-projet, présenté au printemps 2023, par la matérialisation d'un front vert limitant, sans cohérence, sa capacité d'extension et ne lui permettant ni de répondre à ses obligations susmentionnées, ni d'offrir un cadre de vie propice au bien-être de ses habitants en concentrant l'extension à vocation habitat en bord de voie de chemin de fer.

Par ailleurs, la mise en œuvre de ce front, sur le Nord, empêche tout développement futur, raisonné et cohérent, de la zone d'activité intercommunale avec une connexion à la trame viaire RN 20 qui offrirait pourtant un exutoire vital pour restreindre les circulations infra-urbaines en dessertes de zones d'activités.

En second lieu, conformément aux éléments ci-avant cités, la commune d'ANGERVILLE demande au Conseil Régional de la Région d'Ile-de-France de tenir compte du présent avis afin d'apporter les modifications nécessaires au projet de SDRIF-E explicitées plus-avant.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.3.](#)

#### **2.4. PJ : Boissy-le-Sec**

La CAESE communique la contribution de la commune de Boissy-le-Sec

##### **M. Alexis LEROY, Maire de Boissy-le-Sec**

Courrier adressé à la CAESE : consultation pour avis sur le projet de SDRIF-E arrêté

Concernant la commune de Boissy-le-Sec, le futur SDRIF n'appelle pas d'observation de la part de la commune.

Cependant à l'échelle de l'Agglomération et pour le développement économique du sud Essonne, n'aurait-il pas été judicieux d'avoir un secteur de développement industriel au niveau de Montdésir, où il y a déjà un site industriel, un aérodrome et une gare ?

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.4 \(Guillerval\).](#)

#### **2.5. PJ : Chatignonville**

La CAESE communique la contribution de la commune de Chatignonville

##### **M. Christian THIERRY, Maire de Chatignonville**

Courrier adressé au Président de la CAESE

La commune de Chatignonville souhaite s'agrandir en reprenant la main sur la zone classé AP (Pièce du moulin) à notre PLU de 2018, pour une superficie d'1 hectare, afin de faire cohérence avec notre zone AU actuellement constructible pour une superficie de 5000m<sup>2</sup>

Pour le bien du village, espérant modifier notre PLU après acceptation du SDRIF-E après consultation,

J'insiste sur l'intérêt pour la commune d'appuyer nos remarques, nos contributions pour permettre une vision territoriale circonstanciée et partagée.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[La demande de la commune de Chatignonville est déjà satisfaite. Celle-ci semble porter un projet de 0,5 ha zoné AU, ce qui rentre bien dans l'étiage des potentiels non cartographiés alloués par le SDRIF-E, qui sont d'au moins 1 ha pour chaque commune rurale.](#)

## **2.6. PJ : Etampes non communiquée**

### **2.7. PJ : Le Mérévillois**

La CAESE communique la contribution de la commune de Méréville

#### **M. Guy DESMURS, Maire du Mérévillois**

##### **Avis Le Mérévillois**

La commune du Mérévillois est en cours de révision complète de son PLU suite, entre autres, à la création de la commune nouvelle.

De ce fait, ce PLU va tenir compte des nouvelles dispositions réglementaires et « se coller au plus près » des recommandations du SDRIF. Nous avons noté que la commune s'est vu doter d'une extension de 8 hectares ce qui est satisfaisant au regard de notre prévision de développement.

Attention à améliorer la desserte des transports en commun vers les pôles « gare »

*Merci de les intégrer dans la réponse faite par les services de la CAESE*

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir la réponse à la question 1.6 ci-dessus](#)

### **2.8. PJ : GUILLERVAL**

La CAESE communique la contribution de la commune de Guillerval

#### **M. Daniel CIRET, Maire de Guillerval**

Courrier adressé au président de la CAESE

**Objet : Consultation pour avis sur le projet de SDRIF-E arrêté**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, une note présentant l'opportunité de développement d'une zone d'activité mixte à vocation d'intérêt régional par la société VIRTUO.

#### **PJ : Note sur l'opportunité de développement d'une zone d'activité mixte à vocation d'intérêt régional située au cœur de la CAESE.**

Le projet, présenté par la société VIRTUO, vise à renforcer le polycentrisme de la région Ile-de-France et à soutenir la dynamique économique de la CAESE.

Ce territoire est principalement composé de petites entreprises, où le taux de chômage est supérieur à la moyenne nationale avec un taux de concentration d'emploi sur le territoire qui est en diminution régulière.

Parallèlement, la demande de surfaces industrielles et logistiques est très importante en raison du contexte économique favorable, et de la volonté de réindustrialisation de la France par les services de l'Etat ainsi que des modifications des modes de consommation engendrant des mutations sociétales profondes.

Constat est fait que le parc immobilier actuel ne permet pas de répondre à la demande des entreprises du territoire, et les offres disponibles ne viennent pas combler la demande.

Ainsi, sur le territoire de la CAESE, on ne dénombre pas moins de 1 600 établissements implantés dont 80 % de moins de 10 salariés et seulement 5 % dans l'industrie. Le maillage est ainsi constitué essentiellement des TPE avec très peu de grandes entreprises.

Le territoire a été particulièrement touché par la désindustrialisation ces dernières années, on peut citer notamment la fermeture du site de production de Faurecia en 2007 et 2008, occasionnant la suppression de plusieurs centaines d'emplois.

Autre indicateur, la concentration d'emploi (qui est le nombre de salariés habitant et travaillant sur le territoire) s'établit à 70 % environ, en diminution régulière depuis plusieurs années.

Cela signifie qu'un nombre croissant doit chercher du travail ailleurs que sur le territoire de la CAESE et du Sud-Essonne.

Dans ce cadre, le Sud-Essonne n'est pas doté de zone préférentielle à urbaniser pour un développement de grande capacité qui permette d'offrir de l'emploi de proximité.

Le site visé à Guillerval fléché pour une ouverture à l'urbanisation dans le SDRIF en vigueur, ambitionne la création de 1 200 à 1 500 emplois.

Le projet, objet de la présente note, a été conçu en concertation avec les élus et les services de la CAESE

Le site, directement accessible par la N20 qui le relie aux axes A19, 10 et N104 est situé au pied de la gare SNCF Transilien de Guillerval qui offre la possibilité de créer un embranchement fer lui apportant une dimension multimodale et une offre de transport supplémentaire pour les usagers de la zone.

Une attention particulière a été accordée à la mixité des fonctions avec un développement comprenant des bâtiments industriels, des plateformes de distribution ainsi que pour des activités commerciales permettant d'accueillir une grande diversité d'entreprises, le tout en conservant une zone agricole au sein du projet.

En tant qu'acteur engagé, VIRTUO INDUSTRIAL PROPERTY met en œuvre une démarche innovante et exigeante sur l'énergie, l'eau, le foncier et l'impact environnemental.

La société est reconnue pour son savoir-faire dans le développement et l'investissement en immobilier d'entreprise.

Du fait d'un marché immobilier neuf dynamique sur son territoire (marché de report de la zone urbaine dense), la CAESE anticipe une hausse de sa population et donc des demandes d'emplois. C'est à la fois un atout (cf. bassin d'emploi dynamique) et un handicap en l'absence d'offres d'emploi suffisantes.

Le projet qui ambitionne la création de 1 200 à 1 500 emplois serait un levier pour le développement économique du secteur.

Dans le nouveau projet de SDRIF-E, on constate que le Sud-Essonne n'est pas pourvu de zone préférentielle pour un développement de grande capacité alors qu'il est situé entre Paris, Orléans, Chartres à proximité des départements du Loiret et de l'Eure-et-Loir.

L'implantation à Guillerval d'un nouveau pôle de développement économique excentré par rapport à la zone urbaine dense, s'inscrirait pleinement dans l'objectif de polycentrisme attendu dans les travaux préparatoires du SDRIF -E.

Le site de Guillerval pourrait constituer un site d'activité d'intérêt régional à sanctuariser dans le secteur de l'Etampois permettant de générer une attractivité importante et proposant une offre d'emploi de proximité.

En effet, sa localisation est favorable à l'accueil d'activités industrielles et de leurs fonctions supports, idéalement située entre Etampes et Angerville, permettant de maîtriser les flux logistiques en réduisant les nuisances et la pression sur les zones urbaines d'habitation.

Le projet s'est dès le départ inscrit dans une démarche de concertation avec les élus locaux et a notamment été présenté à M. Johann MITTELHAUSSER, Président de la CAESE, et M. Daniel CIRET, Maire de Guillerval.

Actuellement, les parcelles sont situées en zone Agricole. Cependant le projet est préfiguré pour permettre une ouverture à l'urbanisation dans le SDRIF-E (pastilles orange).

Le projet à dominante industrielle et logistique sur une emprise de 43 ha, s'inscrit en complémentarité avec les projets à destination des TPE, PMI-PME portés par la CAESE sur les communes d'Angerville, Etampes et Morigny. Cette diversification des produits immobiliers contribuera à renforcer le dynamisme et l'offre foncière sur le territoire.

En façade de la N20, un front bâti de 9 ha comprenant un volet d'insertion paysagère élaboré proposera des surfaces à l'attention des sociétés de services ou à vocation commerciale en privilégiant une offre à destination des entreprises déjà implantées sur le territoire de la CAESE.

Enfin, une unité foncière d'environ 20 ha sera conservée en zone agricole aménagée au Nord du projet.

De plus, les toitures seront équipées de panneaux photovoltaïques assurant une production électrique verte et décentralisée. Cela représente, à terme, près de 6 MW d'électricité correspondant à la consommation d'environ 2 500 foyers.

Le projet intègre également les besoins de mobilité et d'accessibilité afin de décarboner et améliorer les conditions de trajet pour les mobilités du quotidien. Il est situé au pied d'une gare existante afin de favoriser une meilleure desserte par les transports collectifs et contribue à réduire la dépendance à la voiture sachant que sur le secteur de la CAESE, 68 % des salariés se rendent sur leur lieu de travail en véhicule.

Le temps de trajet est d'environ 8 minutes depuis Etampes, 55 minutes depuis Orléans, et 40 minutes depuis Paris-Austerlitz ;

De façon à garantir la fonctionnalité des sites d'activités économiques, le projet a été planifié à proximité d'un axe routier important permettant une accessibilité routière optimale, en sortie de l'échangeur de Guillerval, desservant des axes autoroutiers importants (A10, A19, N104) permettant un rayonnement national routier facilité. La proximité des régions Centre-Val de Loire mais également Bourgogne- Franche Comté favorise les synergies avec leurs tissus industriels.

Par ailleurs, grâce à son savoir-faire dans la conception et l'exploitation des bâtiments industriels, VIRTUO s'attache à rendre leurs usages réversibles et adaptables pour permettre d'accueillir des activités diverses. Ainsi, un entrepôt de logistique de grande distribution pourra accueillir de l'industrie et vice-versa.

Cette approche évite une logistique de zonage monofonctionnel et favorise la création d'un environnement urbain économique plus équilibré.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.4 \(Guillerval\).](#)

### **2.9. PJ : Morigny-Champigny**

La CAESE communique la contribution de la commune de Morigny-Champigny

Note sans auteur ?

1. MORIGNY-CHAMPIGNY, UNE COMMUNE CONTRAINTE DE PRODUIRE UN NOMBRE IMPORTANT DE LOGEMENTS POUR ETRE CONFORME A LA LOI ET ACTEUR MAJEUR DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET DE L'EMPLOI DANS LE SUD ESSONNE

#### **1.1 Une production de logements nécessaire...**

##### **•) ...Pour répondre aux obligations de l'article 55 de la loi SRU**

La commune de Morigny-Champigny est rentrée dans le dispositif de la Loi SRU (art. 55 loi SRU) au 1er janvier 2013, date à laquelle le périmètre de la Communauté de Communes de l'Etampois Sua Essonne a été étendu de 16 communes supplémentaires par arrêté préfectoral n°2012-PRF-DRCL/f)88, posant ainsi le nombre de membres à 38 communes et la population totale de l'EPCI à plus de 50 000 habitants.

Rappelons que l'article 55 de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain impose aux communes de plus de 3 500 habitants (1 500 dans l'agglomération parisienne)

situées dans des agglomérations de plus de 50.000 habitants, comprenant au moins une commune de plus de 15.000 habitants, de disposer d'au moins 20 % de logements locatifs sociaux par rapport à leur parc de résidences principales. Cette obligation a été portée à 25 % par la loi relative à la mobilisation du foncier public et au renforcement des objectifs de production de logement social.

Morigny-Champigny avec ses 4 376 (2020) habitants est la deuxième commune la plus peuplée (Etampes 26 251 habitants) de l'intercommunalité.

Ainsi, la commune de Morigny-Champigny n'a pas bénéficié du même délai pour disposer de logements sociaux que les communes concernées dès l'application initiale de la loi. Ce délai, ainsi diminué de moitié pour atteindre les objectifs d'ici 2025, conjugué à la quasi-absence de logements sociaux sur le territoire communal au 1er janvier 2013, a contraint la commune de Morigny-Champigny à se retrouver face à des objectifs difficilement atteignables au regard de la taille de la collectivité.

**A ce jour, la commune ne disposait que de 2 logements locatifs sociaux, ce qui nécessite une action forte et immédiate car des sanctions financières graduelles sont appliquées.**

**Afin de répondre aux dispositions de la loi SRU, la production d'au moins 594 logements est nécessaire.**

**La réalisation de 132 logements sociaux est d'ores et déjà engagée sur 4 sites (Centrebourg, Brunehaut, La Montagne, Les Vaux-Loger), sur la période triennale 2022-2025. Pour autant, il reste 462 logements à produire pour répondre à la loi SRU, auxquels il faut ajouter autant de logements pour assurer la mixité sociale indispensable au bien vivre ensemble de la population.**

**\* ...Pour répondre aux besoins de la population locale et ainsi favoriser les « parcours résidentiels » sur la commune**

Actuellement, le parc de logements sur le territoire communal ne permet pas de garantir durablement la mixité sociale et générationnelle de la commune. Il est ainsi nécessaire d'optimiser les possibilités foncières restantes afin de proposer aux habitants un parc plus adapté aux besoins identifiés.

Le développement de l'habitat doit donc s'appuyer sur une diversification de l'offre dans les nouvelles opérations afin de favoriser les parcours résidentiels sur la commune. Cela se traduit par une politique incitative pour la réalisation d'un large éventail d'habitat (logements en primo-accession et/ou en locatif aidé pour jeunes familles ou jeunes actifs, mais également logements au prix du « marché » (accession ou location, individuel ou collectif).

A l'horizon 2040, la municipalité souhaite mettre en place les moyens d'un développement rationnel, modéré et équilibré, afin de prévoir l'accueil progressif de nouveaux ménages.

Le principe retenu se base sur une urbanisation progressive, axée sur la modération de la consommation foncière. Afin d'assurer le renouvellement de la population et le dynamisme démographique de la commune, la Municipalité entend, sur une période d'au moins 25 ans permettre la réalisation d'environ 1400 logements diversifiés (dont environ 57% de logements sociaux), soit la production de l'ordre de 70 logements / an en moyenne pour répondre aux besoins endogènes et exogènes de la commune.

## **1.2 Des logements devant être réalisés prioritairement en densification**

Conformément au cadre légal en vigueur, le principe retenu se base sur une réduction progressive de l'artificialisation des sols, afin d'atteindre en 2050 un objectif de « Zéro Artificialisation Nette ».

Afin de contenir l'étalement urbain, la densification des zones déjà urbanisées est prioritaire sur la consommation de nouveaux espaces naturels.

Il s'agit d'autoriser une intensification au sein des zones urbanisées, pour permettre des évolutions du tissu existant, et des constructions nouvelles au sein des quartiers avec des « dents creuses » (parcelles non bâties, possibilités de division et de construction, sites de requalification, délaissés...).

Afin d'atteindre en 2050 un objectif de « Zéro Artificialisation Nette », une réduction de l'artificialisation des sols est d'ores et déjà recherchée.

A Morigny-Champigny, une étude foncière, permettant de quantifier le potentiel de densification au sein de l'enveloppe urbaine, a été réalisée au début de l'année 2022.

Le potentiel « théorique » de densification et de renouvellement urbain a été estimé à environ 420 logements. Considérant qu'il faut affecter un « taux de rétention » (propriétaires non-vendeurs, enclavement, réseaux insuffisants...), on estime le potentiel « réaliste » sur les 20 à 30 prochaines années, à environ 265 logements (application d'un coefficient de rétention moyen de 35%), dont environ 85 logements locatifs sociaux.

### 1.3 Une nécessité d'ouvrir à l'urbanisation de nouvelles zones

Le potentiel de densification ne permet donc pas de satisfaire les besoins en logements, notamment en termes de logements sociaux, à moyen-long termes sur la commune. Il est nécessaire d'ouvrir à l'urbanisation de nouvelles zones.

Certains secteurs sont déjà ouverts à l'urbanisation dans le PLU opposable. Pour ces derniers, le dépôt de dossiers de DUP doit permettre d'engager une phase DIUS opérationnelle.

Pour les autres sites (voir le tableau ci-dessous), la révision du PLU en cours devrait permettre de les rendre constructibles.

L'urbanisation des 7 secteurs ci-dessous devrait permettre la réalisation d'environ 897 logements à l'horizon 2040, dont 54% de logements sociaux (soit environ 488 logements).

Secteurs en extension urbaine (2022-2035)

Secteurs	Emprises	Nombre de logements potentiels	Dont logts locatifs sociaux
Monceaux (DUP)	2,6 ha	Env. 139 logements	Env. 82 logements sociaux
Barguins (PC obtenu)	1,4 ha	Env. 83 logements	Env. 45 logements sociaux
Bretagne (DUP)	1,8 ha	Env. 106 logements	Env. 66 logements sociaux
Les Monceaux (rév. PLU)	1,8 ha	Env. 80 logements	Env. 40 logements sociaux
Grands Prés (rév. PLU)	3 ha	Env. 130 logements	Env. 65 logements sociaux
Les Blandards (rév. PLU)	6 ha	Env. 260 logements	Env. 130 logements sociaux
Le Bas des Roches (rév. PLU)	1,5 ha	Env. 99 logements	Env. 60 logements sociaux
TOTAL	18,1 ha	Env. 897 logements	Env. 488 logements sociaux Env. 54% des logements

La commune envisage, dans le cadre de la révision de son PLU en cours, de cadrer ces projets par des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Il s'agit de faciliter la réalisation d'opérations d'aménagement d'ensemble, maîtrisées dans le contenu par la collectivité.

#### **1.4 Développement économique : nécessité d'élargir les possibilités**

La ZAE des Rochettes représente non seulement l'entrée de ville de Morigny-Champigny, mais aussi l'entrée de la CAESE depuis l'axe de la RN 20 Paris-Orléans. Compte-tenu de l'objectif de densification aux entrées de ville, il est opportun de prévoir l'extension de cette zone qui compte aujourd'hui 20 ha.

A l'échelle de l'agglomération, ce sont 40 ha qui sont nécessaires à un développement cohérent des ZAE et afin de répondre aux besoins endogènes et exogènes à 10 ans.

Sur l'ensemble des ZAE existantes, les fonciers vacants sont si rares que les terrains, dès disponibilité, sont acquis par les entreprises voisines pour permettre leur développement. Sur la ZAE des Rochettes, il n'y a aucun foncier vacant, c'est pourquoi il est judicieux d'étendre significativement cette zone, à hauteur du site de Saint-Phallier.

Concernant l'accès à l'emploi, cela permettra de répondre en partie aux besoins des nouveaux habitants qui occuperont les logements des programmes d'habitation.

Le Parc Sud Essor est un pôle à très fort rayonnement entre Brières-les-Scellés, Etampes et Morigny-Champigny qui représente quasiment 1/3 des surfaces pour 50% des emplois d'une superficie de 115 ha. Il s'agit du 3ème pôle économique du département de l'Essonne.

Ainsi, pour répondre à ces enjeux de territoire et aux services de l'Etat, la CAESE a mené un diagnostic du tissu économique existant mis en regard de la stratégie foncière en 2021.

##### Résultat de l'étude :

- Stagnation des emplois sur l'échelle du Sud Essonne liée fortement à la fragilisation du tissu industriel : impact de la suppression d'activités de l'équipementier automobile Faurecia sur la ZAE Sud Essor ;
- Absence de foncier économique disponible et adapté ;
- Enfermement du territoire dans sa vocation résidentielle.

A l'échelle communale, 10 ha sont matérialisés au SDRIF-E arrêté, ce qui contribuera à satisfaire en instantané les demandes existantes endogènes et exogènes. Cependant, pour répondre aux besoins à venir à l'échelle communale et intercommunale, la commune demande que la demi-pastille de développement économique soit transformée en pastille complète afin de permettre une extension de la ZAE des Rochettes de 20 ha.

Cette demande d'augmentation du foncier permettra :

- De limiter les risques de l'enfermement du territoire dans une vocation résidentielle pour ne pas dire dortoir, de maintenir et de renforcer l'équilibre entre « l'activité et l'habitat sur la CAESE » ;
- De limiter les risques de dépendances vis-à-vis des pôles d'emplois et de services métropolitains franciliens ;
- De diminuer les flux principalement axés en direction du Nord du département comme de la capitale qui engendrent pollution et saturation du trafic, surtout sur la RN20.

#### **Adosser le développement des solutions de mobilité au développement économique**

Par ailleurs, un projet de gare multimodale est souhaité par l'agglomération CAESE entre Etampes et Etrechy, à proximité de la zone des Rochettes et aux abords des axes routiers de la RN20 et de la liaison RN20/RD191 qui relie déjà les ZAE du Bois Bourdon, du Parc Sud Essor et des Rochettes. Cela permettra au travers du développement de l'offre de transport en commun et alternatif (covoiturage) de décarboner la mobilité pendulaire.

Des infrastructures doivent accompagner le développement de l'activité économique inhérent à ce secteur.

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027, la CAESE a demandé l'inscription d'une gare centrale multimodale sur la commune de Morigny-Champigny, accessible depuis la RN 20 et la RD 207.

Ce projet contribuera fortement à une baisse de la part modale routière, par le développement du recours aux transports en commun et au covoiturage. Ces changements de mobilités constituent par ailleurs une part des leviers de l'amélioration de la qualité de l'air, qui bien qu'en nette amélioration, reste préoccupante en Ile-de-France.

### 1.5 Des secteurs compatibles avec le SDRIF 2030, actuellement applicable

#### Le SDRIF 2030 : Des obligations de « densification »

Le SDRIF 2030 : Des obligations de « densification »



#### LES ESPACES URBANISES A OPTIMISER

Entre 2013 et 2030, au moins 185 logements doivent être réalisés en densification pour répondre aux objectifs du SDRIF 2030.

Le SDRIF 2030 : Des possibilités « d'extensions urbaines »



Les extensions doivent être limitées, en recherchant la plus grande compacité possible autour de l'urbanisation existante. A l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de 5%



maximum de l'espace urbanisé communal est autorisée. A Morigny-Champigny, cela représente = 240,70 ha x 5% = 12 ha.



Afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logements et de développement de l'emploi tout en limitant la consommation d'espaces, le SDRIF localise les secteurs d'urbanisation préférentielle. Il privilégie les secteurs offrant un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité, grâce notamment à leur desserte en transports collectifs et à l'accessibilité aux équipements et services.

### ORIENTATIONS

Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets.

L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs d'urbanisation préférentielle de la commune au moins égale à 35 logements par hectare.

### SYNTHESE

Extensions urbaines autorisées par le SDRIF 2030

Extensions urbaines autorisées (5%)	12 ha
Secteurs d'urbanisation préférentielle (1 pastille)	25 ha
<b>TOTAL 2013-2030</b>	<b>37 ha</b>

## Rappel des projets d'aménagement de la ville de Morigny-Champigny

Secteurs	Emprises	Nombre de logements potentiels	Dont logts locatifs sociaux
Monceaux (DUP)	2,6 ha	Env. 139 logements	Env. 82 logements sociaux
Barguins (PC obtenu)	1,4 ha	Env. 83 logements	Env. 45 logements sociaux
Bretagne (DUP)	1,8 ha	Env. 106 logements	Env. 66 logements sociaux
Les Monceaux (rév. PLU)	1,8 ha	Env. 80 logements	Env. 40 logements sociaux
Grands Prés (rév. PLU)	3 ha	Env. 130 logements	Env. 65 logements sociaux
Les Blandards (rév. PLU)	6 ha	Env. 260 logements	Env. 130 logements sociaux
Le Bas des Roches (rév. PLU)	1,5 ha	Env. 99 logements	Env. 60 logements sociaux
<b>TOTAL</b>	<b>18,1 ha</b>	<b>Env. 897 logements</b>	<b>Env. 488 logements sociaux</b> Env. 54% des logements

### 2.1 Une réduction drastique des possibilités d'extensions urbaines

SDRIF-E arrêté

Secteurs	Emprises	Nombre de logements potentiels	Dont LLS	Incidences SDRIF-E
1- Monceaux (DUP)	2,6 ha	Env. 139 logements	Env. 82 logements sociaux	Doute sur la constructibilité *
2. Barguins (PC obtenu)	1,4 ha	Env. 83 logements	Env. 45 logements sociaux	Constructible (1,4 ha)
3. Bretagne (DUP)	1,8 ha	Env. 106 logements	Env. 66 logements sociaux	Constructible (1,8 ha)
4- Les Monceaux (rév. PLU)	1,8 ha	Env. 80 logements	Env. 40 logements sociaux	Doute sur la constructibilité *
5. Grands Prés (rév. PLU)	3 ha	Env. 130 logements	Env. 65 logements sociaux	Constructible (3 ha)
6- Les Blandards (rév. PLU)	6 ha	Env. 260 logements	Env. 130 logements sociaux	Inconstructible
7- Bas des Roches (rév. PLU)	1,5 ha	Env. 99 logements	Env. 60 logements sociaux	Inconstructible
<b>TOTAL</b>	<b>6,2 ha</b>	<b>Env. 319 logements</b>	<b>Env. 176 logements sociaux</b> Env. 55% des logements	

\*En raison de l'interprétation difficile des fronts verts

Superposition du projet de SDRIF-E et des projets morignacois



## 2.2 une capacité d'extension limitée

Projet de SDRIF-E	Proximité de gare 1% de l'espace urbain	Polarité urbaine 2% de l'espace urbain	Villes moyennes, petites villes et communes rurales 2% de l'espace urbain	Potentiel non cartographié estimé (en ha)
Avant-projet de SDRIF-E	0	0	2%	5 ha
Arrêt du SDRIF-E	A confirmer	2%	2%	10 ha
Demande	1%	2%	2%	12 ha

3. UNE NECESSAIRE ADAPTATION DU PROJET DE SDRIF-E POUR PERMETTRE A LA COMMUNE DE METTRE EN ŒUVRE SON PROJET DE DEVELOPPEMENT

### 3.1 Une demande de prise en compte de la proximité de la gare d'Etampes

#### « Les secteurs de développement à proximité des gares

OR 91 : il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare existante représentée de façon indicative sur les cartes « maîtriser le développement urbain a et « développer l'indépendance productive régionale » par le figuré 1. À l'horizon 2040, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 1% de la superficie de l'espace urbanisé communal (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé, p.44) est possible dans ces secteurs. »

Une partie du territoire de Morigny-Champigny dont son centre-bourg est dans le cercle des 2 kilomètres (voir carte ci-dessous) :



Le rayon de 2 km autour de la gare d'Etampes est à prendre en compte car il intègre des zones de Morigny- Champigny déjà urbanisées, qui se trouvent être en totale continuité avec les quartiers d'Etampes situés en limite de commune.

C'est pourquoi il est nécessaire d'obtenir une confirmation sur la possibilité de bénéficier de 1% d'extension urbaine dans ce secteur, dans la continuité du bâti existant :

- Rue des Ponts (connexion Nord) ; A proximité de la RD191, sur l'axe de la RD 17.
- Dans le quartier du Hameau de Bretagne (connexion Sud).



### 3.2 Une intégration de la commune dans la polarité d'Etampes prise en compte

Dans le cadre du projet de SDRIF-E tel qu'arrêté, la commune de Morigny-Champigny est considérée comme une « polarité ».

#### Liste des communes par polarité

<a href="#">Abits</a> Abits	<a href="#">Brétigny-Pessis</a> Brétigny-sur-Orge Fleury-Mérogis Le Plessis-Pâté Saint-Michel-sur-Orge	<a href="#">Coulommiers</a> Coulommiers	<a href="#">Fontenay</a> Fontenay-sous-Bois	<a href="#">Lardy</a> Lardy
<a href="#">Achéres</a> Achéres	<a href="#">Bréval</a> Bréval	<a href="#">Crécy-la-Chapelle</a> Crécy-la-Chapelle	<a href="#">Fontenay-Trésigny</a> Fontenay-Trésigny	<a href="#">Le Châtelet-en-Brie</a> Le Châtelet-en-Brie
<a href="#">Angerville</a> Angerville	<a href="#">Brie-Comte-Robert</a> Brie-Comte-Robert	<a href="#">Créteil</a> Créteil	<a href="#">Fosses</a> Fosses	<a href="#">Le Méroville</a> Le Méroville
<a href="#">Antony</a> Antony	<a href="#">Cergy-Pontoise</a> Cergy Cergy Cergy Pontoise Saint-Ouen-l'Aumône	<a href="#">Dammarville</a> Dammarville	<a href="#">Garancières-La Queue</a> Garancières La Queue-les-Yvelines	<a href="#">Le Perray</a> Le Perray-en-Yvelines
<a href="#">Arcueil-Sbagneux-Cachan</a> Arcueil Sbagneux Cachan	<a href="#">Champagne-sur-Seine</a> Champagne-sur-Seine	<a href="#">Donnemarie-Dontilly</a> Donnemarie-Dontilly	<a href="#">Gennervilliers</a> Gennervilliers	<a href="#">Les Mureaux</a> Les Mureaux Meulan-en-Yvelines
<a href="#">Argenteuil</a> Argenteuil	<a href="#">Champigny-Chennevières</a> Champigny-sur-Marne Chennevières-sur-Marne	<a href="#">Dourdan</a> Dourdan	<a href="#">Gonnesse</a> Gonnesse	<a href="#">Les Ulis-Courtabœuf</a> Les Ulis
<a href="#">Arpajon</a> Arpajon	<a href="#">Château-Landon</a> Château-Landon	<a href="#">Épône-Mézériès</a> Épône Mézières-sur-Seine	<a href="#">Herblay-Cornellies</a> Cornellies-en-Parisis Herblay-sur-Seine La Frette-sur-Seine	<a href="#">Levallois</a> Levallois-Perret
<a href="#">Aubervilliers</a> Aubervilliers	<a href="#">Chelles</a> Chelles	<a href="#">Ermonville</a> Ermonville	<a href="#">Houdan</a> Houdan	<a href="#">Limours</a> Limours
<a href="#">Aulnay</a> Aulnay-sous-Bois	<a href="#">Clamart</a> Clamart	<a href="#">Esbly</a> Esbly	<a href="#">Ivry</a> Ivry-sur-Seine	<a href="#">Liry-sur-Ourcq</a> Liry-sur-Ourcq
<a href="#">Ballancourt</a> Ballancourt-sur-Essonne	<a href="#">Claye-Souilly</a> Claye-Souilly	<a href="#">Étampes</a> Étampes	<a href="#">Juvigny</a> Juvigny	<a href="#">Louvres-Pyramide</a> Louvres
<a href="#">Baynes</a> Baynes	<a href="#">Clichy</a> Clichy	<a href="#">Morigny-Champigny</a> Morigny-Champigny	<a href="#">La Chapelle-la-Reine</a> La Chapelle-la-Reine	<a href="#">Puisieux-en-France</a> Puisieux-en-France
<a href="#">Bezons-Sarroville</a> Bezons Sarroville	<a href="#">Clichy-Montfermeil</a> Clichy-sous-Bois Montfermeil	<a href="#">Érécigny</a> Érécigny	<a href="#">La Courneuve-Le Bourget</a> La Courneuve Le Bourget	<a href="#">Magry-en-Yvelin</a> Magry-en-Yvelin
<a href="#">Bobigny</a> Bobigny	<a href="#">Conflans</a> Conflans-Sainte-Honorine	<a href="#">Éry</a> Bordouille Éry Éry-Courcouronnes Lisses Ris-Orangis	<a href="#">La Ferté-Alais</a> La Ferté-Alais	<a href="#">Maissy</a> Maissy
<a href="#">Bonneuil</a> Bonneuil-sur-Marne	<a href="#">Corbeil-Essonnes</a> Corbeil-Essonnes	<a href="#">Étigny</a> Étigny	<a href="#">La Ferté-Gaucher</a> La Ferté-Gaucher	<a href="#">Mantes-la-Ville</a> Mantes-la-Ville
<a href="#">Bonniers-Freneuse</a> Bonniers-sur-Seine Freneuse		<a href="#">Fontainebleau</a> Avon Fontainebleau	<a href="#">La Ferté-sous-Jouarre</a> La Ferté-sous-Jouarre	<a href="#">Marines</a> Marines
<a href="#">Bray-sur-Seine</a> Bray-sur-Seine Mousseaux-lès-Bray			<a href="#">Lagny</a> Lagny-sur-Marne Saint-Thibault-des-Vignes	<a href="#">Massy</a> Massy
				<a href="#">Maule</a> Maule

### 3.3 Un placement des « fronts verts » à l'échelle locale pour l'habitat et adaptation des zones constructibles dans le SDRIF-E arrêté



**Demande d'ajout d'un front vert intégrant le secteur 1 dans les possibilités d'extension urbaine et modification d'un front pour permettre d'intégrer le secteur 4. Demande de prolonger le front vert sud pour garder la zone 7 constructible.**



« Dans la ceinture verte et dans les grandes vallées, sur les plateaux agricoles, où la pression urbaine est particulièrement forte, des fronts verts d'intérêt régional sont intangibles. Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir. Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme. Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés. »

Une proposition de tracé des fronts verts a été réalisée sur la carte ci-dessus, permettant d'assurer à l'échelle locale le développement de la commune au regard de ses obligations de construction de logements sociaux tout en préservant les espaces naturels et agricoles (trame verte, bleue et noire). En ajustant les fronts verts comme ci-dessus, cela permet à la commune de regagner 2 secteurs d'urbanisations soit 4,4 ha en plus :

Secteurs	Emprises	Nombre de logements potentiels	Dont LLS	Incidences SDRIF-E
1. Monceaux (DUP)	2,6 ha	Env. 139 logements	Env. 82 logements sociaux	Constructible (2,6 ha)
2. Barguins (PC obtenu)	1,4 ha	Env. 83 logements	Env. 45 logements sociaux	Constructible (1,4 ha)
3. Bretagne (DUP)	1,8 ha	Env. 106 logements	Env. 66 logements sociaux	Constructible (1,8 ha)
4. Les Monceaux (rév. PLU)	1,8 ha	Env. 80 logements	Env. 40 logements sociaux	Constructible (1,8 ha)
5. Grands Prés (rév. PLU)	3 ha	Env. 130 logements	Env. 65 logements sociaux	Constructible (3 ha)
6. Les Blandards (rév. PLU)	6 ha	Env. 260 logements	Env. 130 logements sociaux	Inconstructible
7. Bas des Roches (rév. PLU)	1,5 ha	Env. 99 logements	Env. 60 logements sociaux	Constructible
TOTAL	12,1 ha	Env. 637 logements	Env. 358 logements sociaux Env. 56% des logements	

Le nouveau front vert permet d'urbaniser des parcelles déjà préemptées grâce au partenariat avec l'EPFIF, destinées à recevoir un programme de 139 logements, dont 82 logements sociaux, soit 59% (secteur 1).

Il permet également d'assurer les possibilités de densification du site du complexe sportif, qui doit recevoir de nouveaux équipements dont un nouveau CTM, en densification de la parcelle abritant déjà en plus du complexe sportif, une salle polyvalente et des cabinets médicaux. Le site libéré de l'ancien CTM a quart à lui vocation à muter en résidence intergénérationnelle et inclusive de 81 Logements Locatifs Sociaux dont 10 logements inclusifs, soit 100% de logement sociaux.

La clarification du positionnement du front situé au nord permet quant à elle le comblement du bâti existant, tel un « bandeau creux » (secteur 4) qui se confond avec l'épaisseur du trait du front vert actuel, qui semble toutefois effectuer un décroché laissant un doute sur la possibilité de combler cette zone quasi-enclavée dans l'environnement bâti existant.

Par ailleurs, il est demandé de maintenir le secteur 7 constructible tel qu'actuellement au PLU de la commune, afin d'y accueillir environ 99 logements dont 60 logements sociaux. Pour cela, il est proposé de prolonger le front vert au sud de la commune.

### **3.4 Une gare multimodale à adosser au développement économique**

Le bassin d'emploi doit être corrélé au développement de l'extension urbaine à destination d'habitat et l'offre économique doit répondre en partie aux besoins des nouveaux habitants.

Le prolongement de la ZA des Rochettes permettrait de venir compléter les commerces de proximité envisagés sur le secteur du centre-bourg en cours d'aménagement.

Cette demande :

- Se justifie par une absence de foncier économique sur l'ensemble des 11 ZAE du territoire de l'agglomération qui sont saturées ;
- Permettrait de répondre partiellement aux besoins d'extension des ZAE de la CAESE estimée à 40 ha ;
- Sortirait ainsi le territoire de son enfermement dans sa vocation résidentielle, voire dortoir, et donc limiterait sa dépendance vis-à-vis d'autres pôles d'emplois plus éloignés au nord du département, générateurs de flux, d'atteinte à la qualité de l'air et de surcharge des grands axes routiers.

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) d'une période de 6 ans soit entre 2021-2027, la CAESE souhaite la création d'une gare entre Etampes et Etrechy, à Morigny-Champigny. Ce dernier devait porter sur des projets structurants permettant d'accompagner la croissance économique et l'emploi tout en assurant une solidarité des territoires.

Cependant le projet de gare n'est pas repris dans le projet de SDRIF-E. Dans le prolongement de cette gare du RER C, serait créée une gare multimodale. Le développement de l'offre de transport en commun et alternatif (covoiturage) permettra de participer à l'effort de décarbonation de la mobilité pendulaire.

A l'échelle communale, 10 ha sont matérialisés au SDRIF-E arrêté, ce qui contribuera à satisfaire en instantané les demandes existantes. Cependant, pour répondre aux besoins à venir à l'échelle communale et intercommunale, la commune demande que la demi-pastille de développement économique soit transformée en pastille complète afin de permettre une extension de la ZAE des Rochettes de 25 ha.

## **4. SYNTHÈSE DES SOUHAITS FORMULÉS PAR LA COMMUNE**

Considérant la cartographie et les orientations du SDRIF-E tel qu'arrêté, la commune de Morigny-Champigny souhaite obtenir des précisions quant à l'interprétation des données et

formuler des demandes de modifications, qui revêtent une importance capitale au regard des possibilités ou impossibilités d'étendre l'urbanisation qui en découlent.

#### 4.1 Eléments non cartographiés

Projet de SDRIF-E	Proximité de gare 1% de l'espace urbain	Polarité urbaine 2% de l'espace urbain	Villes moyennes, petites villes et communes rurales 2% de l'espace urbain	Potentiel non cartographié estimé (en ha)
Arrêt du SDRIF-E	A confirmer	✓2%	✓2%	10ha
Demande	1%	✓2%	✓2%	12ha

La commune doit obtenir une confirmation sur la possibilité de bénéficier de 1% d'extension urbaine au titre du rayon de 2 km autour de la gare d'Etampes, dans la continuité du bâti existant.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :

Les demandes de la commune relatives aux capacités d'urbanisation non cartographiées sont déjà satisfaites. Compte-tenu que la commune fait partie de la polarité d'Etampes et qu'elle bénéficie du potentiel d'extension liés à la gare voisine d'Etampes, avec laquelle elle se trouve en continuité urbaine, elle dispose déjà de 12 hectares de potentiels d'urbanisation non.

Pour la demande relative à la transformation de la pastille positionnée sur l'extension de la zone d'activités, se reporter à la réponse à la question 1.4.

Pour la demande relative à l'évolution des fronts verts, se reporter à la réponse à la question 1.5

Le projet de gare mentionné est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Le projet ne fait pas non plus l'objet d'une inscription au volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027. Des échanges techniques préalables entre la communauté d'agglomération et l'autorité organisatrice des transports restent à engager pour en préciser le contour. Une inscription au SDRIF-E serait prématurée.

#### 4.2 Eléments cartographiés





### Ajout d'un front vert

Ce front vert permet d'assurer la réalisation d'une opération d'aménagement de 139 logements (secteur 1) et de densifier le site du complexe sportif en équipements publics tout en garantissant la trame verte, bleue et noire sur les espaces naturels et agricoles.

#### —> **Précision du front Vert situé au nord de la commune**

Cet ajustement permet de garantir la réalisation d'un programme de 80 logements (secteur 4) en comblant la zone creuse quasi-enclavée dans le tissu bâti existant du lotissement des Monceaux.

#### —> **Modification de la carte sur le secteur du Bas des Roches**

Ce secteur 7 doit rester constructible tel qu'aujourd'hui dans le PLU de la commune pour cela il est proposé de prolonger le front vert.

#### —> **Intégration d'une pastille de 25 ha de développement économique sur le secteur de Saint-Phallier, dans le prolongement de la ZAE des Rochettes (10 ha matérialisés actuellement)**

Le bassin d'emploi doit en effet être corrélé au développement de l'extension urbaine à destination d'habitat et l'offre économique doit répondre en partie aux besoins des nouveaux habitants.

Par ailleurs, **un projet de gare multimodale est souhaité par l'agglomération CAESE entre Etampes et Etrechy**, à proximité de la zone des Rochettes et aux abords des axes routiers de la RN20 et de la liaison RN20/RD191 qui relie déjà les ZAE du Bois Bourdon, du Parc Sud Essor et des Rochettes. Cela permettra au travers du développement de l'offre de transport en commun et alternatif (covoiturage) de décarboner la mobilité pendulaire.

**La commune demande qu'un projet de gare soit mentionné car ces infrastructures doivent accompagner le développement de l'activité économique inhérent à ce secteur.**

NB : Même dans l'hypothèse où l'ensemble des demandes de la commune seraient accordées, les objectifs de logements sociaux ne seraient plus atteignables.

**Une capacité d'extension de l'urbanisation de 12 ha est donc le minimum requis pour le développement de l'habitat, à laquelle il convient d'ajouter 25 ha pour le développement économique du Sud Essonne, associé au projet de gare multimodale.**

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir la réponse à la question ci-dessus](#)

### **2.10. PJ : Roinvilliers**

La CAESE communique la contribution de la commune Roinvilliers

#### **Mme Huguette DENIS, Maire de Roinvilliers**

Délibération de Conseil municipal (03 octobre 2023)

Délibération N°13 – SDRIF-E

Dans le cadre de la consultation sur le SDFR1F -E Madame le Maire présente aux membres du conseil les différentes cartes ainsi que les documents transmis par la CAESE afin de les étudier,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré,

Décide de donner un avis favorable à ce projet et ne s'oppose pas à celui-ci.

#### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[La Région prend acte de l'avis favorable de la commune de Roinvilliers.](#)

**PJ 11 : Saclas** Document présenté sans auteur, sans titre, sans date ?

Suite au communiqué concernant le SDRIF-E, la commune de Saclas a étudié les possibilités d'extension des zones constructibles à hauteur de 2 ha.

Plusieurs options sont apparues :

- **Lieudit le Bois de la Guymont.** Bien que classées en zone N au PLU, ces parcelles sont exploitées par un agriculteur de longue date mais l'accès est de plus en plus difficile aux matériels agricoles et l'agriculteur envisage d'en abandonner l'exploitation.
- **Lieudit Saint Denis - 2 route de Méréville** Une parcelle actuellement en zone N porte un ancien bâtiment qui pourrait être rénové pour installer une activité artisanale.
- **Lieudit le Creux de la Borne** Une parcelle, dans le prolongement de cette rue pourrait compléter ce quartier proche de la clinique médicale de la Marette du Groupe KORIAN ; De plus, il pourrait être envisagé d'étendre la zone UE afin de permettre l'agrandissement de ce bâtiment médical.
- **Lieudit Luron** On pourrait étendre la zone constructible sur une partie de 2 parcelles agricoles de fertilité très médiocre car très caillouteux.

Afin de vous permettre de choisir les parcelles en fonction de l'importance de l'impact sur les zones naturelles ou agricoles, je vous communique la liste des références cadastrales de ces biens ainsi que les plans de masse.

LISTE DES PARCELLES

LIEUDIT LE BOIS DE LA GUYMONT -

Rue de Souplainville -parcelles actuellement en zone N mais cultivées.

AI 129 pour 4225 m<sup>2</sup>- AI 128 pour 4225 m<sup>2</sup> - AI 127 pour 4225 m<sup>2</sup> - 126 pour 4225 m<sup>2</sup> – AI 67 pour 12540 m<sup>2</sup>(ne prendre qu'une partie, soit 3100 m<sup>2</sup>)



LIEUDIT SAINT DENIS-

2 rue de Méréville parcelle actuellement en zone N : AL 382 pour 909 m<sup>2</sup>



## LIEUDIT LE CREUX DE LA BORNE

Rue du Creux de la Borne-parcelle actuellement en zone N : ZO 243 pour 6 000 m<sup>2</sup> - N'en prendre qu'une partie

Rue du Creux de la Borne-parcelle actuellement en zone UE et NTC : ZO 680 pour 16 639 m<sup>2</sup> et ZO 119 pour 977 m<sup>2</sup> pour agrandir la zone UE prendre envi4 000 m<sup>2</sup>



## LIEUDIT LUCON-

Rue du Creux de la Borne-parcelle actuellement en zone A : ZO 86 pour 1390 m<sup>2</sup> ZO 87 pour 2656 m<sup>2</sup>



### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

La commune de Saclas dispose d'un potentiel non cartographié d'1,8 hectares, soit un chiffre dans l'ordre de grandeur des 2 hectares de besoins estimés. Ce faible différentiel relève de la marge de compatibilité des documents d'urbanisme locaux vis-à-vis du SDRIF-E. Il reviendra à la commune de choisir la localisation de ses projets d'extension dans le cadre

de l'élaboration ou de la révision de son PLU, ainsi que d'évaluer par la même occasion les potentiels projets en renouvellement d'espaces déjà urbanisés.

La demande est donc déjà satisfaite.

## **2.12. PJ : Bois-Herpin**

La CAESE communique la contribution de la commune du Bois-Herpin.

### **Mme Evelyne THOUMENT, Maire du Bois-Herpin**

Délibération N°113 – 10.10.2023

Dans le cadre de la consultation sur le SDRIF-E, Madame le Maire présente au conseil les différentes cartes ainsi que les documents transmis par la CASSE afin de les étudier,

Le conseil municipal après en avoir délibéré :

Décide de donner **un avis favorable** et ne s'oppose pas

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[La Région prend acte de l'avis favorable de la commune du Bois-Herpin.](#)

## **III.3. Avis de la CAESE / Délibération du Conseil Communautaire (13 novembre 2023)**

La CAESE communique la délibération du Conseil communautaire dont l'avis reprend textuellement la synthèse de l'analyse du projet de SDRIF-E arrêté, présenté ci-avant (chapitre III.1) :

Il n'est donc pas utile de reposer la question à la Région ?

### **Avis de la Communauté d'agglomération de l'Étampeois-Sud-Essonne sur l'avant-projet du Schéma directeur régional environnemental d'Île-de-France**

**CONSIDÉRANT** la note des services de l'État relative au SDRIF-E de juin 2022,

**CONSIDÉRANT** le projet de SDRIF-E présenté lors de la 4ème Conférence des territoires franciliens qui s'est tenue le 7 avril 2023,

**CONSIDÉRANT** la présentation de l'avant-projet du SDRIF-E en conférence des maires le 25 mai 2023,

**CONSIDÉRANT** le premier avis de l'agglomération le 31 mai 2023,

**CONSIDÉRANT** le projet de SDRIF-E arrêté le 12 juillet par le Conseil régional d'Île-de-France,

**CONSIDÉRANT** la possibilité offerte aux personnes publiques associées de formuler un avis avant le 5 décembre 2023,

**CONSIDÉRANT** les retours des communes sur les deux phases d'avis à savoir : Angerville, Bois-Herpin, Boissy-le-Sec, Chatignonville, Etampes, Guillerval, Ormoy-la-Rivière, Le Mérévillois, Mérobert, Morigny- Champigny, Roinvilliers, Saint-Escobille, Saclas,

**APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ PAR 58 VOIX POUR, 4 CONTRE, 3 ABSTENTIONS,**

**EMET les inquiétudes et observations suivantes à l'avant-projet du SDRIF-E :**

1. Bien que des nouvelles opportunités de développement pour Morigny-Champigny aient été apportées, la commune reste avec des possibilités d'étalement urbain de nature à mettre en péril ses possibilités d'atteindre ses obligations relatives à la loi SRU mais également ses objectifs vis-à-vis du Plan local de l'habitat de l'agglomération déclinés par rapport au Schéma Régional de l'Hébergement et de l'Habitat bien que certains fronts verts aient été enlevés. La commune souhaite que soient prises en compte les propositions des fronts verts tels qu'indiqués dans son avis global.

### **Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir les réponses ci-dessus sur les questions relatives à la commune de Morigny-Champigny](#)

La Région rappelle qu'elle porte une attention spécifique aux demandes formulées par les collectivités en lien avec la loi SRU. Des échanges sont en cours avec les services de l'Etat afin de vérifier les capacités d'extension dévolues aux communes en rattrapage SRU (dont la commune de Morigny-Champigny), afin de leur permettre de tenir leurs objectifs.

2. Pour la commune d'Angerville, la réduction de zones constructibles destinées à l'habitat par l'instauration d'un front vert inexistant dans l'avant-projet du SDRIF-E serait incompatible avec le principe d'équilibre prévu à l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme, et cela d'autant plus que la Commune d'Angerville est soumise aux exigences de la loi S.R.U. En outre, l'adoption du SDRIF- E en ce qu'il insère un marqueur pour « encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt Régional » empêche le développement éventuel de tout le secteur qui se compose de champs agricoles. Dans ce contexte, il n'y a pas de conciliation possible entre développement social et protection de l'environnement. Aussi, il conviendrait de modifier le tracé du front vert pour concilier préservation des espaces agricoles, qualité de vie et nécessaire développement, en harmonie et en cohérence, des secteurs à vocation habitat et développement économique.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.5](#)

3. Les très faibles possibilités d'étalement urbain offertes à la commune d'Ormoiy-la-Rivière pourtant à notre sens directement incluse dans la polarité d'Étampes sont de nature à remettre en cause son développement économique-touristique d'hébergement, pourtant contigu à l'Île régionale de loisirs, grâce à un programme ambitieux alors même que notre territoire en est déficitaire.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.3](#)

4. La non prise en compte du maintien du développement économique, identifié dans le précédent SDRIF, pour la commune de Guillerval, sur laquelle un projet est pourtant très avancé et en cours de finalisation pour permettre le développement d'emplois de proximité (1 200). Celui-ci permettrait d'apporter des aménités positives sur le territoire en ternies d'attractivité et de cohérence entre l'accès au logement et l'emploi.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.4 \(Guillerval\)](#)

5. Des possibilités d'extensions trop faibles pour la commune de Saint-Escobille engendrant des difficultés à assurer des projets de services publics identifiés dans le Plan Pluriannuel d'investissement de l'agglomération, à l'instar d'un projet de création d'une micro-crèche intercommunale.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir les réponses faites ci-dessus à propos de ce projet à Saint-Escobille.](#)

6. Bien que le maintien et le renforcement de la multimodalité pour la gare d'Étampes soit inscrite, il reste une absence totale d'indications et d'action visant à préserver, renforcer, voire développer les liaisons ferrées sur l'axe Paris/Orléans. Il en est de même pour les liaisons en bus et la constitution d'éventuels pôles de rabattement sur les communes d'Étampes et d'Angerville pourtant toutes deux repérées par les programmes nationaux « Action Cœur de Ville » pour la première et « Petites Villes de Demain » pour la seconde ce qui ne ressort à aucun moment au titre du SDRIF-E.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir les réponses aux questions précédentes en matière de transport](#)

7. Les communes d'Étampes et de Morigny-Champigny, dans la continuité de la délibération du Conseil communautaire présentant nos ambitions au titre du Contrat de Plan Etat Région 2021-2027, souhaitent voir s'engager une réflexion pour la mise en place d'une gare en entrée de l'agglomération entre Morigny-Champigny, Etampes et Brières-les-Scellés reliant la zone d'activités existante, qui sera amenée à se renforcer au regard des possibilités envisagées par le projet de SDRIF-E.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 2.9](#)

8. Pour répondre aux besoins à venir à l'échelle communale et intercommunale, il serait souhaitable que la demi-pastille de développement économique soit transformée en pastille complète à l'emplacement de la commune de Morigny-Champigny afin de permettre une extension de la ZAE des Rochettes de 25 ha.

**Avis et commentaires du Conseil Régional sur ces remarques :**

[Voir ci-dessus la réponse à la question 1.4](#)