

CONCLUSIONS

DU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E) 4^{ème} partie



Enquête publique du jeudi 1^{er} février au samedi 16 mars 2024

LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Jean-Pierre CHAULET : Président

Nicole SOILLY : Membre
Catherine MARETTE : Membre
Jordan BONATY : Membre
Jean-Yves COTTY : Membre
Philippe ZELLER : Membre
Annie LE FEUVRE : Membre
Laurent DANE : Membre
Monique DELAFOSSE : Membre

Marie-Claire EUSTACHE : Membre
Bertrand MAUPOUMÉ : Membre
Yves MAËNHAUT : Membre
André GOUTAL : Membre
Jean-Jacques BALAND : Membre
Reinhard FELGENTREFF : Membre
Jean-Charles BAUVE : Membre
Jean-Luc BOISGONTIER : Membre

MAI 2024



4. AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E)	9
4.1. 4.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	11
4.2. 4.2. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	13
4.3. 4.3. CADRE JURIDIQUE	18
4.4. 4.4. LE MAITRE D'OUVRAGE.....	20
4.5. 4.5. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	21
4.5.1. <i>Sur la réalisation du projet</i>	21
4.5.1.1. S'agissant de la sobriété foncière et du ZAN.....	21
4.5.1.2. S'agissant des logements.....	29
4.5.1.3. S'agissant de la densification	35
4.5.1.4. S'agissant des mobilités	37
4.5.1.5. S'agissant des espaces verts et des continuités écologiques.....	41
4.5.1.6. S'agissant de la qualité de vie.....	44
4.5.1.7. S'agissant de l'adaptation au changement climatique.....	46
4.5.1.8. S'agissant de l'activité économique	47
4.5.1.9. S'agissant des énergies renouvelables	48
4.5.1.10. S'agissant de l'agriculture.....	49
4.5.1.11. S'agissant de la publicité de l'enquête et de l'accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	51
4.5.1.12. S'agissant des autres thématiques abordées au cours de l'enquête	52
4.5.2. <i>Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même</i>	53
4.5.3. <i>Conclusions de la commission d'enquête</i>	54





Liste des pièces jointes

(Les pièces jointes sont destinées à l'autorité organisatrice de l'enquête)

- Pièce 1** : Décision N°E23000017/93 du 4 août 2023, du président du tribunal administratif de Montreuil désignant une commission d'enquête composée de monsieur Jean-Pierre CHAULET, en qualité de président, de madame Nicole SOILLY, de madame Marie-Claire EUSTACHE, de madame Catherine MARETTE, de monsieur Jean-François BIECHLER, de monsieur Jordan BONATY, de monsieur Yves MAËNHAUT, de monsieur Pierre BARBER, de monsieur André GOUTAL, de monsieur Philippe ZELLER, de monsieur Jean-Jacques BALAND, de madame Annie LE FEUVRE, de monsieur Reinhard FELGENTREFF, de monsieur Laurent DANE, de monsieur Jean-Charles BAUVE, de madame Monique DELAFOSSE de monsieur Jean-Luc BOISGONTIER en qualité de membres et de monsieur Jean CULDAUT et madame Dalila DA COSTA ALVES en qualité de membres suppléants pour procéder à une enquête publique ayant pour objet la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental (SDRIF-E) ;
- Pièce 2** : Décisions complémentaires du premier vice-président du tribunal administratif de Montreuil du 21 décembre 2023 et du 2 janvier 2024. désignant monsieur Jean-Yves COTTY comme titulaire en remplacement de monsieur Pierre BARBER après son désistement et monsieur Bertrand MAUPOUMÉ et madame Aurélie INGRAND comme suppléants en remplacement de monsieur Jean CULDAUT et de madame Dalila DA COSTA ALVES qui se sont également désistés ;
- Pièce 2 bis** : Décision du vice-président de la région Ile de France chargé du SDRIF Environnemental de remplacement de M. BIECHLER membre de la commission d'enquête par M. MAUPOUMÉ 1^{er} suppléant de la commission d'enquête.
- Pièce 3** : Arrêté n°2023/553 du 28 décembre 2023 de la présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France prescrivant l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique ayant pour objet la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental (SDRIF-E) ;
- Pièce 4** : Exemple de l'affiche apposée sur le territoire des cantons et des communes d'Ile de France concernant la révision du SDRIF-E (Un type d'affiche par département) ;
- Pièce 5** : Photos prises par le président de la commission d'enquête lors des 43 permanences qu'il a effectuées en double avec les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ;
- Pièce 6** : Extrait du site de Publilégal permettant de consulter plus de 3000 photos sur 65 pages prises par ce prestataire de service lors de cette enquête de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 7** : Copies des 30 publications locales et des 2 publications nationales effectuées dans les journaux avant l'enquête et au cours de l'enquête pour cette enquête de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 8** : Exemples des autres moyens de publicité mis en place par le Conseil

- Régional d'Ile de France pour mieux faire connaître l'enquête portant sur la révision du SDRIF-E ;
- Pièce 9** : Captures d'écran des sites internet des principaux cantons et/ou arrondissements ayant communiqué sur la tenue de cette enquête de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 10** : Dossier d'enquête et autres documents relatif au projet de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 11** : PowerPoint de présentation du projet de SDRIF-E projeté à la commission d'enquête le 4 octobre 2023 ;
- Pièce 12** : Totalité des 64 questions rédigées par le public lors de la réunion publique du 29 février 2024 ;
- Pièce 13** : Compte rendu de la réunion publique ayant eu lieu au Forum des Images dans le 1^{er} arrondissement de Paris le 29 février 2024 ;
- Pièce 14** : Registres papier mis en place dans les 158 cantons et/ou arrondissements parisiens ainsi que celui mis au Conseil Régional, siège de l'enquête recueillis à l'issue de l'enquête ;
- Pièce 15** : Tableau des courriers parvenus après la fin de l'enquête (jusqu'au 1^{er} avril 2024) n'ayant pas pu être mis à la disposition du public ;
- Pièce 16** : Procès-verbal de synthèse remis et commenté aux représentants du Conseil Régional d'Ile de France le 27 mars 2024 ;
- Pièce 17** : Mémoire en réponse du Conseil Régional d'Ile de France remis à la commission d'enquête le 15 avril 2024.





Liste des annexes

(Les annexes font partie intégrante du rapport et sont jointes sous forme de fichier électronique)

Annexe I	Captures d'écrans (65) des principaux cantons ou arrondissements ayant communiqué sur le SDRIF-E sur leur site internet
Annexe II	Questions écrites (64) posées par le public lors de la réunion publique du 29 février 2024 au Forum des Images (Paris 75001)
Annexe III	Tome 1 de la grille de dépouillement des courriels de 1 à 2000 (491 pages)
Annexe IV	Tome 2 de la grille de dépouillement des courriels de 2001 à 4000 (673 pages)
Annexe V	Tome 3 de la grille de dépouillement des courriels de 4001 à 6000 (1020 pages)
Annexe VI	Tome 4 de la grille de dépouillement des courriels de 6001 à 8053 (1157 pages)
Annexe VII	Tome 5 de la grille de dépouillement des cantons et arrondissements (218 pages)
Annexe VIII	Tome 6 de la grille de dépouillement des courriers parvenus dans les délais (241 pages)
Annexe IX	Synthèse des avis des PPA avec commentaires de la région Ile de France
Annexe X	Synthèse de la réunion publique du 29 février 2024 au Forum des Images (75001)





**AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES DE
LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE
PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DE
LA REGION ILE DE FRANCE
ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E)**

4.1. Objet de l'enquête publique

Le schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme qui a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace de la première région urbaine d'Europe (articles L.123-1 et suivants du Code de l'urbanisme).

En particulier l'article L.123-1 du code de l'urbanisme délimite le champ d'action du SDRIF-E :

- Maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région.
- Corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.
- Déterminer la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements.
- Déterminer la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.
- Fixer une trajectoire afin d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols

Projet stratégique à portée réglementaire, le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques qui concourent à l'aménagement et au développement de l'Île-de-France, en matière de logement, de mobilités, d'environnement ou encore de développement économique. Les plans et schémas régionaux doivent ainsi respecter les orientations fondamentales du SDRIF. Il s'impose également aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, afin d'assurer la cohérence du projet régional dans le respect des spécificités locales.

Les principales raisons liées à sa révision sont les évolutions juridiques intervenues notamment avec :

- La Loi Climat et résilience du 22 août 2021 qui prescrit le ZAN à échéance 2050 avec des délais de déclinaison et la prise en compte des actions de renaturation ;
- La Loi n° 2025-630 du 20 juillet 2023 facilitant la mise en œuvre ZAN et prévoyant :
 - ✓ La création de la conférence de gouvernance du ZAN
 - ✓ Le décompte des projets d'envergure nationale ou européenne et d'intérêt général majeur de la trajectoire ZAN (Arrêté ministériel en attente)
 - ✓ L'imposition d'une garantie rurale : 1 ha de consommation d'espace « garanti »
- La loi industrie verte avec :
 - ✓ Une possible exclusion des projets d'intérêt national ou d'autres projets de PME et d'ETI (entreprises de taille intermédiaire)

Le SDRIF-E est par ailleurs :

- Un document d'aménagement et d'urbanisme d'échelle régionale ;

- Qui doit respecter les principes généraux des articles L.101-2 et suivants du Code de l'urbanisme ;
- Qui s'impose à certains documents infrarégionaux : PLU(i), SCoT et cartes communales dans un rapport de compatibilité.

La Région Île-de-France a, par délibération du 17 novembre 2021, initié la révision du SDRIF approuvé le 27 décembre 2013 avec l'ambition d'en renforcer la dimension environnementale, comme annoncé lors de la Cop régionale de septembre 2020 tout en gardant à la région son attractivité et son potentiel économiques sans équivalent sur le continent. Élaborer un SDRIF-Environnemental (SDRIF-E) à horizon 2040, c'est donc concevoir une planification régionale renouvelée qui réponde aux exigences sociales, économiques et territoriales de l'Île-de-France, tout en intégrant dans ses choix d'aménagement l'urgence des défis environnementaux globaux. Dans un contexte incertain, le SDRIF-E définit la trajectoire collective à emprunter pour répondre à ces défis et bâtir une Île-de-France où la qualité de vie est un enjeu central. La transformation du modèle de développement régional repose sur :

- Deux principes transversaux : la sobriété et le polycentrisme ;
- Cinq priorités thématiques : l'environnement, la gestion des ressources, le développement économique, les mobilités et les cadres de vie.

Pour guider la transition de l'Île-de-France vers une région-capitale plus sobre, plus verte, plus polycentrique et affirmer sa résilience, le projet d'aménagement du SDRIF-E porte les grands objectifs suivants :

1. Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens

Le SDRIF-E protège et restaure l'environnement, pour permettre à toutes les composantes du vivant de s'épanouir.

La trajectoire de sobriété foncière vers le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) en 2050 renforcera la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ; en parallèle une armature verte* sera restaurée jusqu'au cœur des espaces urbains.

2. Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité

Pour être plus sobre et renforcer sa résilience dans un contexte environnemental et géopolitique incertain, l'Île-de-France développera ses capacités de production et de transformation locale d'aliments, de matériaux et d'énergie, ainsi que les infrastructures de l'économie circulaire.

3. Vivre et habiter en Île-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités

Le SDRIF-E accompagne les transformations territoriales afin de résorber les déséquilibres territoriaux et d'améliorer le bien-être des Franciliens en proposant des cadres de vie variés et désirables et en favorisant l'accès de tous à un logement abordable et confortable, à un ensemble d'équipements, de services et de commerces, à des espaces publics agréables et végétalisés, ainsi qu'à des paysages valorisés.

4. Conforter une économie compétitive et souveraine engagée dans les grandes transitions Les filières et sites d'activités qui assurent la robustesse de la région seront soutenus et accompagnés dans leur transition environnementale ; en parallèle une offre foncière sera dédiée aux activités industrielles d'intérêt régional.

5. Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transport robustes, décarbonés et de proximité

La région poursuivra le développement des transports en commun et des mobilités actives pour améliorer la robustesse du système de déplacements, le polycentrisme régional et la qualité de vie des Franciliens.

Le SDRIF-E s'inscrit ainsi dans une planification régionale renouvelée, pour répondre aux exigences sociales, économiques et territoriales propres à l'Île-de-France tout en intégrant les impératifs liés aux défis environnementaux globaux. Dans un contexte incertain, il définit une trajectoire collective à emprunter pour conforter la place de la première région d'Europe, une région d'excellence dans laquelle il fait bon vivre et qui se donne, ainsi qu'aux territoires et aux personnes qui les habitent, les moyens de sa résilience et de sa souveraineté. La mise en œuvre du SDRIF-E participera à la définition d'une stratégie pour l'aménagement d'un territoire bas carbone, compatible avec la stratégie nationale. Elle donnera lieu à des évaluations tous les 5 à 6 ans dans le cadre de l'évaluation du SDRIF-E, afin d'arriver réellement à la neutralité carbone en 2050. Afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs il est accompagné d'un dispositif de suivi-évaluation, présenté en annexe du projet d'aménagement régional, qui participe au renouveau de la planification régionale.

4.2. Nature et caractéristiques du projet

Dans ce dossier de SDRIF-E deux principes transversaux ont été retenus : la sobriété et le polycentrisme.

Une région plus sobre

Freiner le changement climatique et s'y adapter, soutenir la biodiversité et protéger les ressources sont autant d'impératifs qui appellent une plus grande sobriété dans l'aménagement de la région capitale. L'ensemble des objectifs de sobriété et de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers vise à renforcer la résilience régionale, en permettant aux écosystèmes naturels de recouvrer une fonctionnalité précieuse pour faire face aux effets du changement climatique, et en diminuant les dépendances de la région à des ressources non renouvelables

Le défi est d'autant plus grand que la région doit produire 70 000 logements par an, objectif fixé par la loi du Grand Paris pour répondre aux besoins des Franciliens, construire les infrastructures nécessaires à la transition énergétique et à une économie circulaire pour contribuer à atteindre la neutralité carbone en 2050 (objectif "zéro émission nette" - ZEN), et se réindustrialiser pour renforcer sa résilience et sa souveraineté.

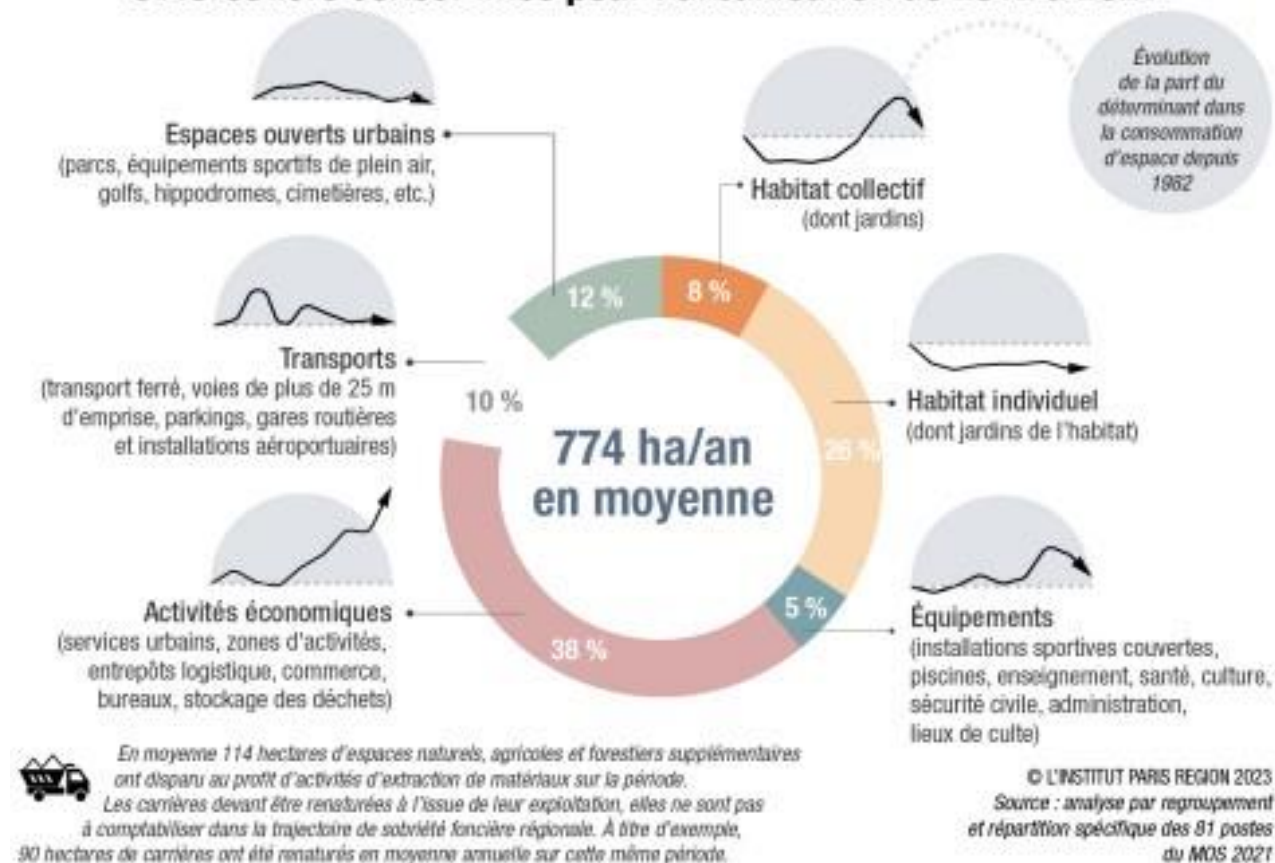
Le SDRIF-E fait de la sobriété un axe majeur, en s'appuyant sur son outil principal, l'encadrement des usages de l'espace, et dessine conformément à la loi, une trajectoire de sobriété foncière, pour atteindre le "zéro artificialisation nette" (ZAN)* en 2050.

L'Île-de-France fait déjà preuve d'une très grande sobriété foncière : malgré son important poids démographique et économique, la région est à l'origine de seulement 4% de la consommation foncière nationale et ne représente que 5 % du total des espaces urbanisés du pays. En effet, la planification régionale structure depuis des décennies le développement de cette grande région mondiale, aux trois quarts composée d'espaces naturels, agricoles, forestiers et aquatiques. Ainsi, le rythme d'urbanisation de la dernière décennie s'est établi à 774 hectares par an en moyenne, soit un niveau trois fois et demie inférieur au pic des années 1990. La région fait notamment preuve d'une grande efficacité dans son développement urbain : la part du renouvellement urbain dans les nouvelles constructions est deux fois supérieure en Île-de-France par rapport à la moyenne nationale et les extensions urbaines y sont en moyenne 2,5 fois plus denses. Toutefois, cette efficacité diminue à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération parisienne et des principales polarités de grande

couronne. Par ailleurs, la part prépondérante que représentent les activités économiques dans l'urbanisation est une spécificité francilienne : la contribution de celles-ci à la consommation d'espace croît quasi sans discontinuer depuis 1982, pour en devenir aujourd'hui le premier déterminant.

Entre 2012 et 2021, en moyenne 94 hectares d'espaces urbanisés ont été restitués chaque année à un usage naturel, agricole ou forestier. La grande majorité de ces évolutions est le fruit de l'enrichissement d'espaces ouverts urbains (33 %), de retour à l'état naturel d'emprises de chantiers ou d'entrepôts à l'air libre (40 %) ou de remise en état d'installations de stockage des déchets (16%).

Destination des 6 969 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers consommés pour l'urbanisation de 2012 à 2021

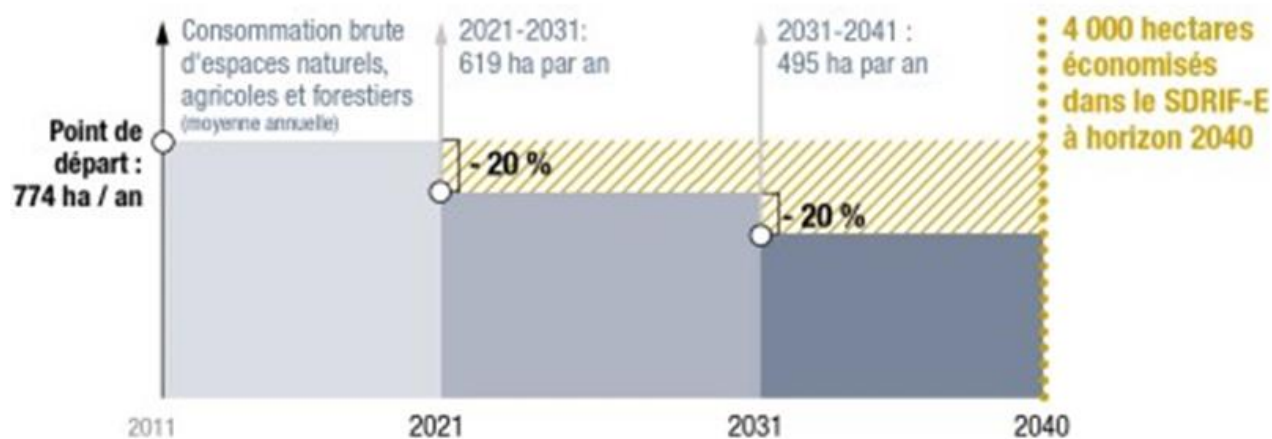


Pour poursuivre cette trajectoire de sobriété foncière et tendre vers l'objectif ZAN à 2050, le SDRIF-E définit les conditions permettant d'associer développement urbain et économique, amélioration de la qualité de vie et protection de la nature. A ce titre, le développement de l'activité et la construction de logements reposeront avant tout sur l'optimisation des espaces déjà urbanisés. Les nouvelles extensions urbaines, réduites, seront conditionnées à l'intérêt avéré de projets ne pouvant trouver leur place au sein des tissus urbains existants et devront répondre à des critères d'intensité urbaine. En parallèle, les espaces naturels, agricoles et forestiers seront mieux préservés par des protections strictes des secteurs les plus sensibles et sous pression. L'armature verte régionale sera renforcée et, lorsque cela est possible, restaurée, pour assurer la continuité et la fonctionnalité des espaces ouverts jusqu'au cœur des tissus urbains.

Dans le respect de la loi Climat et résilience du 22 août 2021, le Schéma fixe une trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation de -20 % par décennie jusqu'en 2050, date à partir de laquelle toute nouvelle artificialisation devra faire l'objet d'une renaturation équivalente. Cette trajectoire correspond à l'artificialisation maximale de 14 700 hectares à horizon 2050, dont 10 650 hectares à horizon 2040. L'atteinte de

ces objectifs repose sur l'octroi de capacités d'urbanisation en cohérence avec ces enveloppes maximales. Le SDRIF-E réglemente les capacités d'urbanisation des territoires jusqu'en 2040 et il reviendra au schéma directeur suivant de poursuivre la déclinaison locale de la trajectoire régionale décennie par décennie. En particulier, il lui appartiendra de poursuivre entre 2040 et 2050 le rythme de réduction de l'artificialisation fixé par le SDRIF-E, permettant de préserver certaines capacités d'urbanisation nécessaires pour les projets stratégiques mais aussi de préparer la région à l'absence de toute artificialisation nette à partir de 2050

Vers le « Zéro Artificialisation Nette » en Île-de-France



Enveloppe foncière allouée aux territoires (à date d'arrêt du document) : 83 %

Enveloppe foncière régionale (à date d'arrêt du document) : 17 %

Les projets de la transition environnementale

Les projets de mobilité

• 8 295 hectares réservés

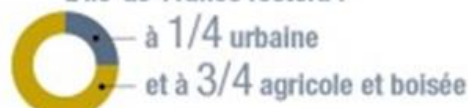
• 1 357 hectares réservés pour le développement des énergies renouvelables, pour l'économie circulaire et pour les services urbains

• 360 hectares réservés pour les infrastructures de mobilité inscrites sur la carte réglementaire

Et après ?

- -20 % d'artificialisation de 2041 à 2050
- «Zéro artificialisation nette» à partir de 2050

L'Île-de-France restera :



Une région polycentrique

Le SDRIF-E organise un aménagement équilibré du territoire régional et favorise un développement moins concentré dans l'hypercentre de l'agglomération parisienne, afin de répondre à l'aspiration des Franciliens de pouvoir vivre à plus grande proximité de leur emploi, des commerces, services et équipements dont ils ont besoin, mais aussi de la nature. 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 de leviers pour réduire les inégalités sociales et territoriales.

Si le projet d'une région plus polycentrique anime la planification francilienne depuis plusieurs décennies déjà, avec un succès relatif, il est aujourd'hui susceptible de trouver un nouvel élan, sous l'effet de six évolutions majeures :

1. La mise en service du Grand Paris Express, qui développe considérablement l'accessibilité du territoire régional et fait émerger de nouvelles polarités : les

- quartiers de gare constituent en effet des espaces stratégiques pour le développement de logements, d'équipements, de services et d'emplois ;
2. La prise de conscience de la vulnérabilité des métropoles, et plus particulièrement de l'hypercentre de l'agglomération parisienne, aux effets du changement climatique (îlot de chaleur urbain, inondations, etc.), impliquant de planifier sa désimperméabilisation et sa renaturation et donc de mieux répartir la croissance urbaine sur le territoire régional ;
 3. L'obligation concomitante de stopper l'étalement urbain et, par conséquent, de réinvestir les espaces urbains existants, qui est un véritable atout pour « faire ville » et revitaliser des centralités fragilisées par des décennies d'extensions urbaines ayant éloigné des cœurs de ville les espaces de résidence, de commerces, de loisirs et de travail ;
 4. L'ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050, qui implique, en matière de transport, de se déplacer mieux mais aussi moins loin, rendant nécessaire de structurer des bassins de vie plus resserrés et plus autonomes dans l'ensemble de la région ;
 5. Les besoins de réindustrialisation et de développement des filières de l'économie circulaire, de la transition énergétique et de l'agriculture locale, qui, après des décennies de croissance de l'économie tertiaire au cœur de la métropole francilienne, ouvrent l'opportunité d'un développement économique plus équilibré sur l'ensemble du territoire. La réindustrialisation constitue un levier important de création d'emplois en grande couronne, et dans une région en transition écologique les espaces ruraux recouvrent une importance stratégique de premier ordre ;
 6. Enfin, la nouvelle donne institutionnelle qu'est la structuration de l'échelon intercommunal francilien, qui s'accompagne d'une progression des documents d'urbanisme réalisés à l'échelle supra-communale (SCoT et PLUi).

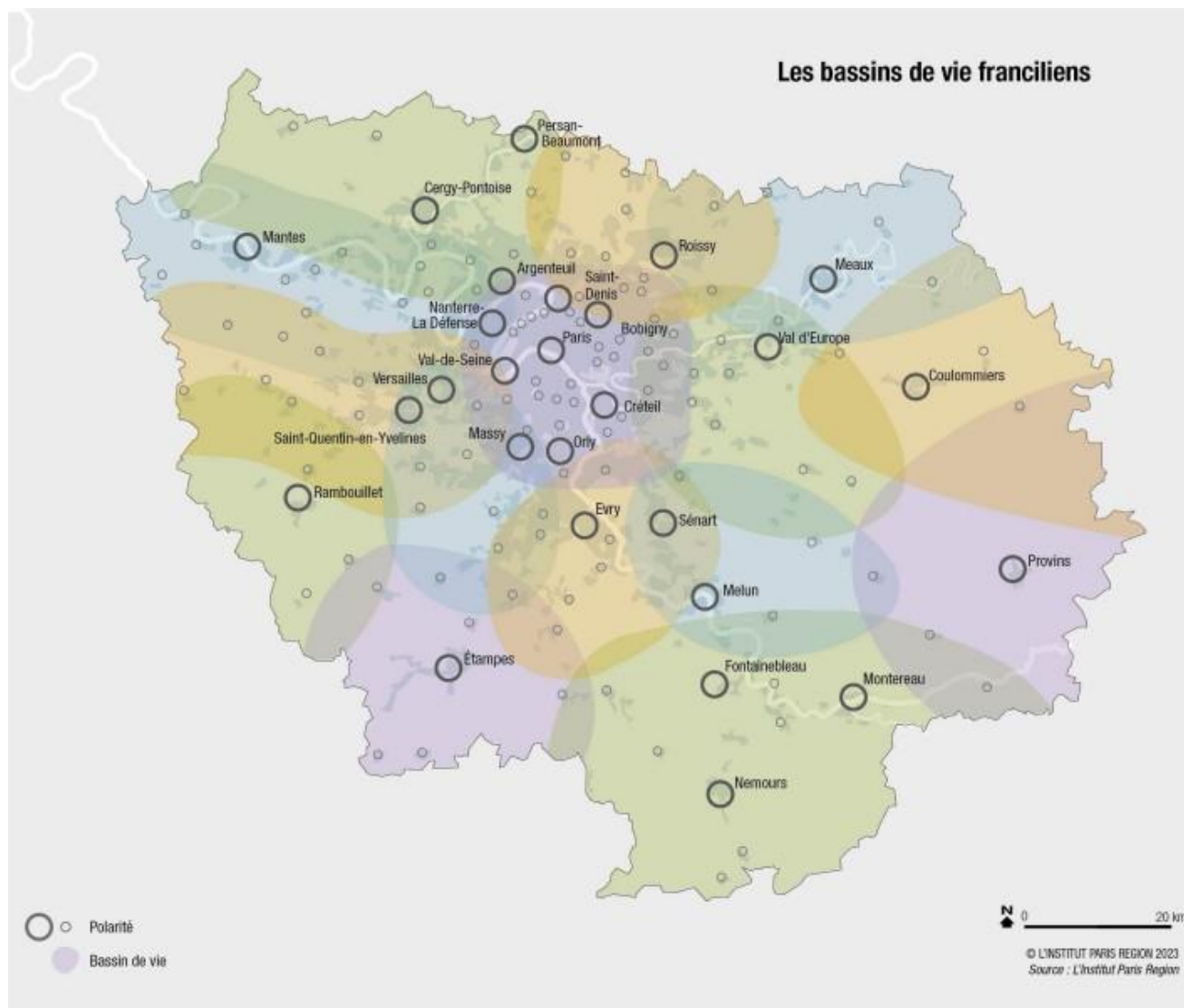
Le polycentrisme francilien vise le renforcement des capacités d'autonomie et le rééquilibrage entre les emplois et les logements dans les bassins de vie franciliens. Au sein d'un espace cohérent, les bassins de vie franciliens doivent ainsi permettre aux Franciliens qui y résident d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, mais aussi à la nature. Pour cela, le SDRIF-E favorise la structuration de ces bassins par un renforcement hiérarchisé des polarités urbaines existantes et en identifie de nouvelles à conforter pour assurer l'équilibre entre l'habitat et l'emploi, pour organiser les bassins locaux de déplacement et garantir à tous une accessibilité aux aménités. Cette amélioration des cadres de vie doit contribuer à résorber les inégalités sociales et territoriales qui traversent les territoires franciliens.

Au sein de chaque bassin de vie, l'enjeu est de renforcer la complémentarité des territoires. Si tous sont contributeurs et acteurs de la transition régionale, ils se distinguent par leur identité singulière, leurs ressources propres et leurs enjeux spécifiques. Aussi, le SDRIF-E identifie six grandes catégories de territoires correspondant à des objectifs de développement différenciés, assurant à tous une place dans l'Île-de-France de 2040 :

Dans l'agglomération parisienne :

1. L'hypercentre, constitué de Paris et des communes limitrophes les plus denses, bénéficie d'un cadre de vie patrimonialisé et d'une accessibilité exceptionnelle ayant contribué à une concentration particulièrement forte des emplois et des équipements structurants. C'est aussi la zone la plus imperméabilisée de la région, et, à ce titre, la plus exposée à certains effets du changement climatique. L'hypercentre devra

accueillir un développement modéré assurant sa résilience et permettant d'engager un rééquilibrage vers les autres espaces de la région ;



2. **Le cœur**, qui rassemble les communes majoritairement urbanisées et denses en continuité de l'hypercentre. Avec le Grand Paris Express, c'est l'espace qui va connaître la plus grande progression de sa desserte en transports collectifs à horizon du SDRIF-E. Les polarités du cœur de l'agglomération constitueront pour cette raison des espaces privilégiés du développement économique et résidentiel, en s'appuyant notamment sur les quartiers de gare. Le développement urbain devra y être équilibré avec la reconquête de la trame verte et bleue au sein d'espaces à forte majorité urbanisés ;

3. **La couronne**, définie comme les communes appartenant à l'unité urbaine de Paris (au sens de l'Insee, soit en continuité du bâti) et situées à l'extérieur de l'hypercentre et du cœur de l'agglomération.

Dans cet espace périurbain caractérisé par l'interpénétration de la ville et de la nature, le développement économique et résidentiel doit se poursuivre, essentiellement en renouvellement urbain et sans fragiliser les pénétrantes agricoles et boisées de la Ceinture verte. Il sera structuré autour des polarités urbaines existantes et des secteurs bénéficiant d'une nouvelle desserte en transports collectifs.

Dans l'espace rural :

4. **Les villes moyennes**, correspondant aux communes de plus de 10 000 habitants situés à l'extérieur de l'agglomération parisienne et à leurs communes proches. Les villes moyennes ayant connu un fort développement résidentiel sur la dernière période en parallèle d'une fragilisation économique, le SDRIF-E en conforte les communes-centres, notamment en termes économiques, afin d'en faire les points d'appui du polycentrisme régional.

5. **Les petites villes**, c'est-à-dire les autres communes urbaines et leurs communes agglomérées, aujourd'hui caractérisées par une fonction résidentielle prononcée. L'étalement urbain y sera contenu et l'offre d'emplois, de commerces, de services et d'équipements développée au cœur des espaces urbanisés afin de répondre aux besoins de proximité.

6. **Enfin, les communes rurales au sens de l'Insee**. Celles-ci auront un développement urbain modéré, proportionné aux besoins locaux, afin de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers essentiels à la souveraineté et à la résilience régionale.

4.3. Cadre juridique

Le SDRIF-E s'intègre dans un paysage réglementaire évolutif et caractérisé par une multitude de normes, plans et schémas porteurs d'actions publiques en matière d'aménagement et d'environnement. Le SDRIF-E, cadre global du développement régional, vise à assurer la cohérence d'ensemble des politiques publiques, en veillant à l'articulation des documents sectoriels concourant à l'aménagement régional et à la préservation de l'environnement. Cela implique de respecter les liens juridiques de compatibilité et de prise en compte, et au-delà de mettre en perspective les objectifs portés par les différents plans et schémas. L'articulation des documents ou « cohérence externe » permet d'éclairer l'insertion du SDRIF-E dans ce vaste panel de documents, plans, schémas et programmes à diverses échelles.

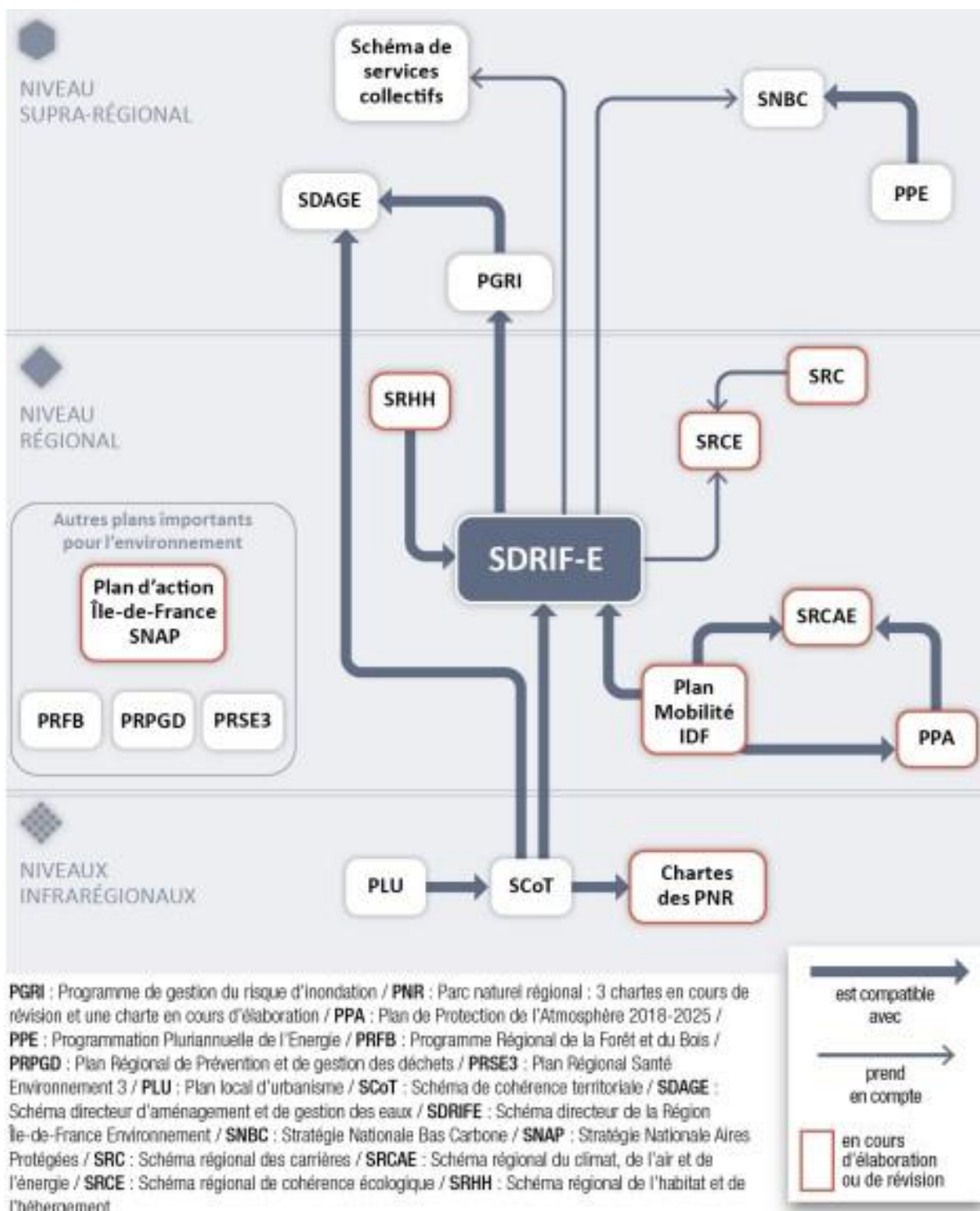
Le SDRIF-E doit être compatible avec le plan de gestion des risques d'inondations (PGRI) et prendre en compte la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et les schémas de services collectifs.

En compatibilité avec les objectifs du PGRI, le SDRIF-E porte l'ambition d'accroître la résilience de l'Île-de-France face aux risques et aux effets du changement climatique. En outre, ses orientations prennent en compte les objectifs fixés par la SNBC, en matière de réduction de l'artificialisation et de protection des sols, de réduction des gaz à effet de serre et de développement des énergies renouvelables et de récupération. La prise en compte du SRCE s'incarne, quant à elle, dans les objectifs de préservation des espaces ouverts, de maintien et de reconquête de leur fonctionnalité. Enfin, les orientations du SDRIF-E reprennent en partie les objectifs des schémas de services collectifs, notamment en visant un développement urbain qui garantit une offre équitable de services collectifs à l'ensemble des territoires, mais également en accompagnant le développement de la compétitivité économique francilienne.

Par ailleurs, le SDRIF-E s'impose au Plan de mobilité d'Île-de-France (PDMIF), au Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) et au Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH), aux schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en leur absence, aux plans locaux d'urbanisme (PLU), aux documents d'urbanisme en tenant lieu et aux cartes communales.

Au-delà des documents ayant un lien juridique avec le SDRIF-E, ce dernier peut également être mis en perspective avec différents plans et schémas de différentes échelles et impactant l'environnement à des degrés divers. Ainsi, le SDRIF-E et le

Schéma directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) portent de nombreux objectifs convergents, en matière de désimperméabilisation et de réduction de l'imperméabilisation, de prévention des risques d'inondation et de coulées de boues, de récupération de l'eau de pluie et d'usage d'eau non-potable, de prise en compte de la disponibilité de la ressource en eau et de réduction des pollutions diffuses et des flux d'azote.



Plusieurs axes de convergence peuvent être soulignés entre le SDRIF-E et le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), notamment en matière de développement des énergies renouvelables et de récupération, de baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES associées aux bâtiments et au secteur de la construction, de réduction de la part modale de l'automobile dans les déplacements franciliens.

Le SDRIF-E et le Schéma régional des carrières (SRC), en cours d'élaboration affichent des objectifs cohérents en termes de protection des gisements franciliens en matériaux de carrières, de gestion économe des ressources primaires, d'utilisation de matériaux issus de filières de l'économie circulaire dans l'aménagement, de requalification et de remobilisation du bâti existant et de décarbonation des moyens d'acheminement des matériaux.

La cohérence entre le SDRIF-E et le Plan Régional de Prévention et de Gestion des déchets (PRPGD) se traduit par un objectif commun de protection et de développement d'espaces nécessaires aux installations et équipements attachés aux déchets et à l'économie circulaire. L'enjeu de rééquilibrage des capacités en installations de Stockage de Déchets inertes (ISDI), tout comme l'impulsion donnée à l'utilisation de matériaux issus de filières de l'économie circulaire, à la valorisation énergétique des déchets, sont autant de points de convergence.

Les points de convergence entre le SDRIF-E et le Programme Régional de la Forêt et du Bois (PRFB) portent sur le rôle des deux plans en matière de protection des espaces forestiers franciliens, notamment sous l'angle de la trame verte et bleue et des services écosystémiques associés, mais également en matière d'impulsion donnée à la filière forêt-bois et d'intégration de la vulnérabilité des massifs forestiers au changement climatique (notamment au regard du risque incendie). Le SDRIF-E rejoint par ailleurs le Plan de Protection de l'Atmosphère 2018-2025 (PPA) dans ses objectifs de réduction de la part modale de l'automobile ou en faveur de la réduction des pollutions et nuisances.

Le SDRIF-E converge avec plusieurs axes du Plan Régional Santé Environnement 3 (PRSE 3), en prévoyant de protéger les captages pour l'alimentation en eau potable, en participant à la résorption des zones de multi-exposition ou encore en luttant contre la précarité énergétique et l'habitat indigne.

Enfin, le SDRIF-E partage avec les chartes des Parcs Naturels Régionaux (PNR) franciliens, un 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.

Sont associés à l'élaboration du projet de Schéma directeur : l'Etat, les conseils départementaux des départements intéressés, les établissements publics en charge d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés qui ne sont pas situés dans le périmètre d'un établissement en charge d'un SCoT, le Conseil économique, social et environnemental régional, ainsi que les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat, et enfin la population

Mais le projet est soumis à une enquête publique conformément à l'article L123-5 du code de l'urbanisme qui prévoit que : « *La région d'Île-de-France élabore le schéma directeur d'Île-de-France en association avec l'État* », et à l'article L.123-10 de ce même code de l'urbanisme qui prévoit que « *Le projet de schéma est soumis à enquête publique par le président du conseil régional, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.* »

4.4. Le maître d'ouvrage

Le Conseil Régional d'Île-de-France est à la fois l'autorité organisatrice de cette enquête et le maître d'ouvrage du projet de révision du SDRIF-E soumis à enquête publique.

Après son adoption définitive à l'issue de l'enquête par le Conseil Régional, il sera examiné par le Conseil, d'Etat qui devra l'approuver par décret pour le rendre exécutoire et opposable.

4.5. Avis de la commission d'enquête

4.5.1. Sur la réalisation du projet

4.5.1.1. S'agissant de la sobriété foncière et du ZAN

En préambule, la commission d'enquête tient à rappeler que la sobriété foncière constitue un axe majeur du SDRIF-E avec un objectif, conformément à la loi, d'atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) en 2050. Il s'agit d'un thème transversal qui recoupe d'autres problématiques telles que la densification, les logements, les espaces verts et la qualité de vie.

La Région apporte une réponse détaillée et argumentée sur les observations faites par de nombreux intervenants qui considèrent que le taux de réduction de 20% de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) pour les deux décennies 2021 – 2031 et 2031 – 2040 ne sera pas suffisant pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050.

Elle rappelle qu'elle bénéficie, conformément à la loi Climat et résilience, d'une exemption de la trajectoire réduction de 50% pour la première décennie 2021 - 2031, pour tenir compte de la situation particulière de son territoire. La loi laisse le libre choix à la région Île-de-France pour arrêter son taux de réduction.

La Région justifie le taux de 20% qu'elle a retenu avec plusieurs arguments :

- D'avoir été plus vertueuse dans le passé, en comparaison avec d'autres régions, dans la consommation d'espaces, tout en étant la région la plus peuplée (argument développé plus en détail ci-après),
- La dynamique démographique de la région et la nécessité et l'obligation de poursuivre la construction de logements,
- L'ambition de réindustrialisation et d'une région plus polycentrique, en particulier dans le domaine économique.

Le taux de réduction de 20% pour les deux décennies correspond à une capacité d'urbanisation globale de 10 012 ha. Ce potentiel comprend à parts égales les capacités cartographiées (secteurs d'urbanisation préférentielle et secteurs de développement industriel) et infrastructures et non cartographiés (secteurs autour des gares, polarités et villes moyennes, petites et communes rurales).

Dans cette enveloppe seront comptabilisés les « coups partis », à savoir les projets déjà engagés (2300 ha et 1600 ha) ainsi que des projets d'État à hauteur de 2755 ha ; et également des projets régionaux de la transition environnementale (1357 ha) et de mobilité (360 ha).

La commission d'enquête considère, en prenant en compte l'ensemble des éléments résumés ci-avant, le taux de 20% de réduction retenu par la Région pour les deux prochaines décennies comme justifié. Ce taux de 20% s'applique pour la première décennie sur la période de référence de 2011 à 2021, période qui était déjà, avec une consommation annuelle moyenne de 774 ha/an, relativement basse après une réduction régulière et continue de la consommation d'ENAF pendant les années précédentes.

Atteindre et respecter l'objectif fixé avec les 20 % obligera déjà les communes à des efforts significatifs pour limiter l'étalement urbain et nécessitera beaucoup d'explications et de pédagogie pour obtenir l'adhésion de la population à ces nouvelles contraintes qui

affecteront nécessairement les modes de vie connus et les habitudes prises.

La trajectoire du ZAN par rapport aux autres régions

La Région Ile-de-France présente une comparaison détaillée et utile de l'évolution de la consommation d'espaces par les autres régions. Elle montre le positionnement particulier de la région Île-de-France qui a consommé pendant la période de référence 2011 – 2021 sensiblement moins d'espaces que les autres régions malgré une population supérieure et son statut particulier de métropole.

En complément à ces éléments, on peut rajouter l'évolution et la réduction de la consommation d'espaces par rapport aux décennies précédentes. C'est ainsi que la consommation était de 2700 ha/an au début des années 90 et est descendue à 774 ha/an pendant la période de référence 2011 -2021.

Pour autant, comme la Région le souligne, elle dispose d'un statut de « région capitale ». En effet, la loi assigne au SDRIF la mission de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace « *tout en garantissant le rayonnement international de cette région* » (C. urb., art. L. 123-1). Ceci peut générer des pressions en termes d'infrastructures (mobilité, grands équipements...) en réponse à des enjeux géopolitiques et nationaux qui doivent être intégrés en prévision d'atteindre le zéro artificialisation nette en 2050.

D'autant que les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) ne fournissent des consommations prévisionnelles d'espaces que pour la première décennie.

La commission d'enquête considère que ces informations apportent une justification utile et complémentaire du choix de la Région pour la définition de sa trajectoire de réduction de la consommation d'espaces.

Sur les capacités de consommation d'espace réelles à la disposition des communes de 2021 à 2040

La commission d'enquête s'est interrogée sur les capacités de consommation d'espace à la disposition des communes pendant les deux décennies 2021 – 2040.

Le SDRIF-E prévoit un potentiel de consommation d'espace pour cette période de 10 012 ha (EES : Evaluation Environnementale Stratégique, p. 133) ; chiffre qui comprend déjà un volume important des « coups partis », à savoir des projets déjà engagés par les communes ainsi que des projets d'État. Une enveloppe spécifique de 1357 ha est également réservée à des installations de la transition environnementale.

Après déduction de toutes les surfaces déjà pré-affectées, il ne restera qu'un potentiel de consommation d'espaces limité à la libre disposition des communes jusqu'en 2040.

On peut alors craindre que l'enveloppe de consommation globale de 10 012 ha soit consommée bien avant 2040 avec un risque de dépassement.

En outre, la commission d'enquête s'interroge sur le réalisme de la trajectoire affichée une fois effectuée la mise à jour du projet de SDRIF-E concernant la loi ZAN notamment avec les PENE dont la consommation d'espace présentée ne concerne que la première décennie, mais également en intégrant les coups-partis et l'hectare de consommation d'ENAF accordé à toute commune.

Elle considère que les éléments de réponse présentés par la Région ne répondent pas complètement aux précisions attendues.

La commission d'enquête note donc avec satisfaction la mise en place d'un suivi annuel de consommation des espaces par le comité de pilotage et commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols (page 155 du PAR : Projet d'Aménagement Régional).

Comme l'Autorité environnementale (Ae) et de nombreux contributeurs, la commission d'enquête remarque et regrette l'aspect peu prescriptif de la grande majorité des orientations réglementaires pouvant nuire à l'atteinte des ambitions affichées par le SDRIF-E. Si l'objectif recherché est de faciliter leur déclinaison dans les documents d'urbanisme, cela peut aussi produire l'effet inverse et rendre plus contraignante l'atteinte de la Zéro artificialisation nette dans la décennie 2040-2050 non couverte par le projet de SDRIF-E.

Sur la fiabilité du MOS comme outil de mesure

Les espaces naturels, agricoles et forestiers figurant sur les cartes du SDRIF-E ont été établis sur la base du MOS 2021, outil cartographique qui permet de caractériser un état des lieux à un instant T, mais également des analyses quantitatives et cartographiques quant aux processus de mutation des espaces franciliens.

Un grand nombre de communes ont signalé des différences significatives entre la représentation sur les cartes et la situation réelle sur le terrain.

Les représentations cartographiques qui se basent sur des éléments du MOS 2021 ne peuvent pas avoir une valeur réglementaire du fait qu'elles représentent la situation à un instant donné qui a évolué depuis. D'autre part, l'échelle des cartes et le fait que les espaces de moins de 5 ha ne soient pas représentés expliquent les interrogations et différences relevées en particulier par un grand nombre de PPA.

Ces imprécisions et différences par rapport à la réalité sur le terrain constatée ont été à l'origine de beaucoup d'interrogations et de difficultés d'appréhender les dispositions du SDRIF-E et l'impact réel et concret des nouvelles orientations réglementaires.

La commission d'enquête note avec intérêt la mise en œuvre d'un outil numérique permettant l'identification des espaces urbanisés afin de permettre aux communes une estimation plus précise de leurs capacités d'urbanisation.

Elle a toutefois regretté que ces informations n'aient pas été déjà disponibles à l'approbation du projet de SDRIF-E et pour l'enquête publique. Elles lui auraient permis de répondre à beaucoup d'interrogations sur l'impact du nouveau SDRIF-E, notamment sur les capacités de production de logements en renouvellement urbain ou et extension urbaine.

Sur les erreurs matérielles relevées par les PPA ou constatées en cours d'enquête

La commission d'enquête note l'accord de la Région de prendre en considération et de corriger des erreurs matérielles signalées par les Personnes Publiques Associées (PPA).

Elle constate d'ailleurs que la Région a déjà répondu favorablement à un grand nombre de demandes exprimées par des PPA dans le cadre des réponses apportées aux avis des PPA (**Cf. Annexe IX de ce rapport**).

Sur le ZAB à la place du ZAN et l'efficacité des mesures compensatoires

Beaucoup d'intervenants ont exprimé leur réserve sur l'application du principe de ZAN et s'interrogent sur l'efficacité réelle des actions de renaturation ou de compensation. Ils ont demandé l'application du principe de Zéro Artificialisation Brute (ZAB).

La commission d'enquête estime, comme la Région, ce principe de ZAB, non seulement contraire à la loi mais surtout inapplicable.

En revanche, il paraît à la commission d'enquête indispensable d'encadrer et de suivre la mise en œuvre et la réalisation des projets de compensation et de renaturation afin de garantir des résultats équivalents en volume et en qualité à ceux consommés par des projets d'aménagement.

Il apparaît par ailleurs que la loi ZAN du 20 juillet 2023 ouvre la possibilité que des projets

de renaturation ou de compensation puissent être comptabilisés en déduction de la consommation des mêmes espaces dès la période 2021 – 2031.

En conséquence, les dispositions de l'OR 81, qui ne prévoient cette possibilité qu'à partir de 2031, seront à modifier sur ce point.

L'efficacité des mesures compensatoires reste un aspect controversé, les notions de renaturation, maintien ou restauration de la biodiversité sujettes à discussion, mais aussi, pour certains, alibi à l'acceptabilité de projets. L'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) des sols est un changement de paradigme nécessaire car il permet de renouveler la manière dont la société se pose la question de la protection des sols comme ressource limitée, et de reconnaissance de leurs fonctions vitales écosystémiques.

Leur protection, maintien ou restauration en bon état écologique sont vitales, non seulement pour la société, mais également pour la biodiversité.

Mais il n'est pas possible de recréer à l'identique les sols détruits et la restauration des fonctions écologiques des sols dégradés demande du temps et des moyens financiers considérables. Pour cette raison, la restauration écologique n'est pas une solution miracle permettant de compenser une artificialisation non maîtrisée. Ainsi, l'objectif est donc bien d'éviter d'artificialiser autant que possible, de réduire l'artificialisation occasionnée par les projets dont on ne peut pas se passer et, en dernier recours, de compenser l'artificialisation résiduelle par des travaux de renaturation. Par ailleurs les fonctions écologiques des sols diffèrent selon leur localisation et il apparaît ainsi essentiel « *d'améliorer le suivi de l'artificialisation par une évaluation scientifique de la qualité écologique des sols* », comme le propose la Fondation pour la Nature et l'Homme dans une note dédiée aux méthodes de suivi de l'artificialisation des sols, publiée en juillet 2023, et rédigée avec des chercheurs de l'INRAE et de l'Université Lyon III. Elle propose notamment d'intégrer de manière plus directe des mesures de qualité des sols, issues du terrain, dans le dispositif de suivi de l'artificialisation des sols.

La commission d'enquête regrette que la Région ne lève pas les ambiguïtés souvent constatées entre compensation, renaturation, restauration de la biodiversité, qui doivent pourtant être précises pour en permettre :

- La mise en application effective par les documents d'urbanisme inférieurs ;
- Et le suivi et l'évaluation.

Sur le déploiement/confortement de projets stratégiques et la réponse à des besoins régionaux et locaux après 2050

L'objectif de la loi ZAN est d'assurer l'absence d'artificialisation après 2050, date à laquelle il appartiendra aux documents de planification 'SDRIF-E, SCoT, PLU d'autoriser des ouvertures à l'urbanisation, que pour autant qu'elles soient compensées par des mesures de renaturation effectives.

De nombreux contributeurs pendant l'enquête publique ont estimé que l'absence de précisions de ces objectifs durant la décennie 2040-2050, ouvre la voie à des incohérences qui risquent de remettre en question la trajectoire ZAN prônée par le SDRIF-E, reportant les actions aux décennies suivantes, tout en grevant durablement la désartificialisation de la région.

Si la commission d'enquête entend que la temporalité du SDRIF-E mis à enquête s'arrête en 2040, elle regrette toutefois que la Région considère « *qu'il n'appartient pas au SDRIF-E de se prononcer sur la gestion des compensations au-delà de son horizon* ».

D'autant que les documents inférieurs de planification pourront être confrontés à des difficultés liées entre autres aux localisations de mesures compensatoires et de renaturation dans les périmètres ad hoc (communes, EPCI ou SCoT).

Sur la temporalité pour l'imputation foncière des projets

Les dispositions du SDRIF de 2013 s'appliqueront aux documents d'urbanisme locaux jusqu'à la date de leur révision et mise en compatibilité avec le SDRIF-E, à savoir jusqu'au 22 février 2028 pour les PLU. Jusqu'à cette date, des projets d'aménagement peuvent être approuvés et mis en œuvre par les communes, même en dépassement des capacités de consommation d'espaces octroyées par le SDRIF-E (sous réserve de respecter les dispositions du SDRIF 2013).

D'ici février 2028, il revient aux PPA, tout comme au Comité de pilotage et à la commission régionale de conciliation d'artificialisation des sols de veiller à ce que des projets d'aménagement ne viennent pas compromettre l'atteinte des objectifs fixés par le SDRIF-E.

Sur la prise en compte des projets nationaux

L'article 3 de la loi ZAN du 20 juillet 2023 dispose que, pour la décennie 2021-2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générés par des projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) fera l'objet d'un décompte national et ne sera pas comptabilisée dans la trajectoire portée par le SDRIF-E. Ils constitueront néanmoins toujours une consommation d'ENAF dans la région IdF.

L'Annexe 2 aux Orientations réglementaires présente une liste des projets d'Etat représentant une surface de 2755 ha par opérateur porteur du projet. Ces opérateurs portent pour la plupart d'entre eux plusieurs projets, dont l'identification précise n'est pas possible.

La commission d'enquête estime nécessaire de présenter ces projets individuellement, avec leurs localisations et surfaces de consommation d'ENAF correspondantes, afin que les collectivités locales puissent connaître avec précision quel projet et quelle surface de consommation sont concernés sur leur territoire.

Le ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires a transmis le 21 décembre 2023 une liste de projets à la Présidente de la région Ile-de-France, pour avis dans un délai de deux mois. Cette liste comprend des projets d'une surface totale de 1084 hectares d'artificialisation que le ministre propose de sortir du décompte régional.

La commission d'enquête prend acte du fait qu'un accord définitif entre le Région et l'État n'est pas encore intervenu à ce stade. Elle rappelle que l'Annexe 2 aux Orientations réglementaires doit, lors de l'approbation du SDRIF-E, contenir les projets qui ont fait l'objet d'un accord entre l'État et la Région.

Elle ne peut que déplorer également la comptabilisation des projets de l'État limitée sur la première décennie et invite la Région à interroger de nouveau l'État pour présenter une trajectoire de sobriété foncière réaliste.

Par ailleurs, la commission d'enquête regrette que le forfait dédié aux PENE ne soit pas plafonné et que la loi prévoie la possibilité de dépasser les 12 500 ha prévus.

Il lui semble en effet important que l'État puisse faire part d'exemplarité en matière de consommation foncière, étant porteur de projets d'infrastructures ou d'équipements publics auxquels ses exigences de sobriété foncière devraient aussi s'appliquer

Sur le dispositif mis en place en matière de sobriété foncière

La loi n°2023-630 du 23 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 sur le sujet, entend concilier sobriété foncière et développement des territoires, apportant des ajustements à la loi Climat et Résilience.

Ces principales dispositions concernent à la fois le calendrier de mise en œuvre, des outils à disposition des maires, une nouvelle instance régionale de gouvernance (la conférence ZAN), un forfait national de 12 500 hectares pour les projets d'envergure nationale ou

européenne, l'institution d'une "commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols", la création d'une "garantie rurale" d'un hectare au profit de toutes les communes, sans condition de densité, mais couverte par un PLU ou une carte communale (droit à construire pouvant être mutualisé).

Si la commission d'enquête relève l'importance des précisions et compléments apportés pour encadrer, soutenir et faciliter la mise en œuvre de la trajectoire ZAN dans les documents de planification, elle a également pu constater le désarroi ou l'opposition forte générée par cette trajectoire transcrite dans le SDRIF-E, émanant tant d'élus que d'associations ou de citoyens qui ont soulevé la difficulté à mettre en application des objectifs pouvant s'avérer contradictoires.

Lors de l'enquête publique, il a été beaucoup reproché de proposer une vision dite "arithmétique" de la protection des sols, jugée arbitraire, souvent punitive, décorrélée des réalités du terrain, et appelant des développements démographique et économique parfois contradictoire et difficiles à concilier.

Si les positions exprimées ont souvent oscillé entre « permettre le développement économique » et « réfléchir à des solutions plus sobres », certains ont alerté en constatant que ce « droit à l'artificialisation » au nom du développement économique devrait pouvoir être pensé en application de la séquence « éviter » d'artificialiser, avant de réduire et compenser.

Dans son rapport "Transitions 2050", l'ADEME indique que le parc tertiaire augmente de 1,4 % par an en moyenne depuis trente ans.

La commission d'enquête regrette, comme l'autorité environnementale (Ae), l'absence d'inventaire des zones d'activité existantes et d'appréciation de leur potentiel de densification. Même si cet inventaire imposé par la loi climat et résilience, ne relève pas du SDRIF-E mais des intercommunalités compétentes en matière de développement économique, il aurait toutefois certainement apporté des informations utiles à la Région quant à la localisation des prescriptions en matière de zones économiques.

Si le projet SDRIF-E indique que les implantations économiques se feront prioritairement dans les zones existantes, l'enjeu est particulièrement important sur le territoire francilien, où les terres agricoles de bonne qualité se retrouvent, à la fois grevées par des projets d'urbanisation, mais également par des mesures compensatoires.

Sur le besoin d'assistance en matière de mise en place de la trajectoire ZAN

La mise en œuvre du ZAN suscite des débats et des défis. La conciliation entre développement urbain, besoins économiques et préservation de l'environnement représente un enjeu majeur et il revient, tant à l'État, qu'à la Région de faire preuve de pédagogie et d'assurer les moyens humains, techniques et financier pour qu'il soit compris, partagé et intégré dans l'ensemble des documents de planification.

La forte mobilisation, tant des collectivités, que des acteurs de l'aménagement et de la population a révélé combien l'accompagnement des collectivités est essentiel et qu'un soutien, non seulement technique mais également financier doit pouvoir être mobilisé, y compris au niveau de l'État car pour le public il s'agit d'un véritable changement de paradigme.

Réglementairement, les documents d'urbanisme locaux auront l'obligation de se mettre en compatibilité avec le SDRIF-E, au plus tard en février 2027 pour les SCOT, et en février 2028 pour les PLU. Mais il est toutefois possible qu'un grand nombre de PLU, de PLUi et de SCOT restera compatible avec le SDRIF-E et l'approbation du SDRIF-E n'induit pas nécessairement de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux.

La Région, en réponse aux interrogations et craintes exprimées lors de l'enquête publique

a précisé les outils prévus par la loi et ceux qu'elle est en train de formaliser :

Pour les collectivités qui devront engager la modification ou la révision de leurs documents d'urbanisme, l'État propose un concours particulier destiné à subventionner les dépenses des communes liées à l'établissement de documents d'urbanisme (L. 1614-9 du CGCT), ainsi que des clubs PLU (Planif Territoires en Île-de-France).

La Région rappelle qu'en tant qu'autorité compétente pour élaborer le SDRIF, et personne publique associée, elle assure le suivi des documents d'urbanisme locaux. Et qu'elle finance par ailleurs, à travers son soutien à l'Institut Paris Région, la mise à disposition d'outils et de formations pour accompagner les acteurs de l'aménagement dans la mise en œuvre du SDRIF-E.

La Région a ainsi indiqué qu'elle mettra à la disposition des collectivités des outils en faveur de la mise en œuvre du SDRIF-E, en partenariat avec L'Institut Paris Région :

- Mise à disposition du document au format numérique et au format papier ;
- Mise en ligne d'un référentiel numérique territorial ;
- Mise en ligne d'un guide d'application des orientations réglementaires ;
- Organisation d'un cycle de formations à destination des territoires et des bureaux d'étude.
- Enfin, la Région à travers son soutien à L'Institut Paris Région, finance le MOS+, pour proposer aux collectivités un outil efficace de mesure de l'artificialisation des sols.

Aujourd'hui, cet accompagnement prend la forme de l'envoi d'une lettre d'information régionale sur les orientations du SDRIF à prendre en compte à l'échelle locale, et la participation aux réunions des personnes publiques associées. La Région apporte ainsi son assistance technique, au même titre que les agents de l'État, pour aider à la compréhension et à la mise en œuvre des orientations du SDRIF.

La commission d'enquête invite la région à diffuser largement ces aides pour accompagner les collectivités dans la déclinaison territoriale des objectifs fixés par le SDRIF-E.

Sur la mutualisation des capacités d'extension

Ce questionnement sur la mutualisation des capacités d'extension a fortement mobilisé.

L'OR 87 stipule que les capacités d'extension non cartographiées ne peuvent être mutualisées qu'au niveau d'un Scot, d'une charte de PNR ou d'un PLU intercommunal. Plusieurs collectivités territoriales demandent une extension de cette possibilité de mutualisation aux communes qui ne font pas partie d'un SCoT, d'une charte PNR ou d'un PLUi.

La Région rappelle qu'en principe une mutualisation ne pourra être valablement mise en place que dans le cadre d'un document intercommunal (Scot, PLUi).

La commission d'enquête constate néanmoins qu'une nouvelle disposition de l'article 4 de la loi ZAN du 20 juillet 2023 introduit la possibilité de mutualisation au-delà des documents intercommunaux pour la garantie communale d'un hectare : « A la demande du maire, une commune disposant de cette surface (1 hectare minimale) peut choisir de la mutualiser à l'échelle intercommunal, après avis de la conférence des maires ».

Pour la commission d'enquête, cette disposition concerne l'ensemble des collectivités d'un EPCI (couvertes par un Scot et PLUi ou pas). Elle estime donc possible de leur offrir cette possibilité de mutualiser les capacités d'extension non cartographiées régies par les orientations réglementaires 92 à 96 qui, selon l'OR 87, peuvent déjà être mutualisées dans le cadre d'un Scot ou PLUi.

Si juridiquement possible, une telle disposition ne remettrait pas en cause l'objectif de limitation de consommation d'ENAF ; il s'agirait d'un simple transfert à l'intérieur d'une collectivité territoriale.

Sur l'évaluation et le suivi de la trajectoire fixée par le SDRIF-E

Les collectivités locales, les acteurs de l'aménagement et les acteurs économiques doivent s'engager dans une démarche concertée pour repenser l'aménagement du territoire de manière durable et résiliente.

La réussite de cette transition nécessite des outils de suivi et d'évaluation précis pour mesurer l'évolution des surfaces artificialisées et des actions de compensation, tout en garantissant l'efficacité des mesures prises. C'est l'objet des derniers textes d'application publiés fin novembre 2023 qui viennent compléter le corpus juridique en la matière.

Ces principales dispositions concernent à la fois :

- Des outils à disposition des maires,
- Une nouvelle instance régionale de gouvernance (la conférence ZAN),
- L'institution d'une "commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols",
- Mais également le sursis à statuer ZAN ou encore un droit de préemption ZAN.

La composition et le nombre de participants de la conférence de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols sont déterminés par une délibération du conseil régional avec l'accord de la majorité des collectivités compétentes en matière de plans locaux d'urbanisme. A défaut de proposition du conseil régional, cette conférence ne peut réunir que les représentants des collectivités (Région, EPCI, communes) et de l'État, ainsi qu'un représentant de chaque département siégeant à titre consultatif.

La commission d'enquête regrette que cette conférence régionale de gouvernance n'intègre pas systématiquement des acteurs de la protection de la nature (agences régionales de biodiversité, agences de l'Eau, associations environnementales), de l'habitat et du monde agricole, afin de croiser les regards et enrichir les débats sur la lutte contre l'artificialisation des sols au niveau régional et suggère à la Région d'envisager d'élargir la commission à ces différentes instances à titre consultatif, comme la loi lui en laisse la possibilité.

Le SDRIF-E propose, dans son Projet d'aménagement régional (PAR, p 154 à 169) des dispositions envisagées pour le suivi et l'évaluation. La commission d'enquête, tout en soulignant leur intérêt, allant au-delà des dispositions du code de l'urbanisme d'évaluation à mi-parcours s'interroge sur leur application à court terme. Que ce soit au niveau de la gouvernance, de l'organisation du suivi, du cadre logique de l'évaluation ou encore du système d'observation de la mise en œuvre (données et indicateurs), la mise en œuvre opérationnelle apparaît complexe, alors même que les objectifs du ZAN appellent à une grande vigilance au niveau de la consommation d'espaces. La commission d'enquête engage la Région à réfléchir à des axes de simplification et d'opérationnalité de ce suivi-évaluation.

Par ailleurs, la commission d'enquête rejoint la position de l'autorité environnementale (Ae) qui estime que le dispositif de suivi-évaluation proposé devrait être assorti d'un nombre plus restreint d'indicateurs pertinents, dotés d'une valeur initiale pour chacun d'eux, d'un objectif et d'un calendrier de réalisation. Ce suivi relevant des instances de suivi-évaluation du SDRIF- E (comité de pilotage et commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols), la commission d'enquête encourage ces dernières à prioriser ces indicateurs, et tout particulièrement ceux liés aux objectifs stratégiques du SDRIF-E.

Elle propose également d'intégrer de manière plus directe des mesures de qualité des sols,

issues du terrain, dans le dispositif de suivi de l'artificialisation des sols.

Sur les projets susceptibles d'être autorisés durant la période transitoire (jusqu'en février 2028).

Cette période transitoire, entre l'approbation du SDRIF-E et la mise en compatibilité de l'ensemble des documents d'urbanisme infrarégionaux apparaît potentiellement fragile.

La commission d'enquête rappelle la grande vigilance dont devront faire preuve les autorités compétentes en matière de délivrance d'autorisations d'urbanisme en appréciant la nécessité de faire usage, dès avant l'approbation des documents locaux révisés pour devenir compatibles au SDRIF-E, du sursis à statuer de droit commun ou du sursis à statuer ZAN créé par la loi du 20 juillet 2023. Ceci, pour faire obstacle à la réalisation de projets entraînant une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers qui pourrait compromettre l'atteinte des objectifs susceptibles d'être fixés par le document d'urbanisme en cours d'élaboration ou de modification.

D'ici février 2028, il reviendra également aux Personnes Publiques Associées (PPA), tout comme au Comité de pilotage et à la commission régionale de conciliation d'artificialisation des sols de veiller à ce que de tels projets ne viennent compromettre l'atteinte des objectifs fixés par le SDRIF-E.

4.5.1.2. S'agissant des logements

Ce thème a été très largement évoqué dans les contributions. Les situations, urbaine et géographique, à l'intérieur de la Région Ile-de-France étant très différenciées, les demandes ou les observations exprimées par le public le sont aussi et apparaissent contradictoires.

Le thème relatif à la politique du logement a regroupé environ 15% des observations.

Certains estiment que les dispositions du SDRIF-E sont insuffisantes et ne correspondent pas aux besoins, pour d'autres elles sont trop contraignantes et vont détruire le cadre de vie auquel ils sont attachés.

Le dispositif surnommé "anti-ghetto" a fait l'objet de contributions étayées faisant état d'effets pervers pouvant en découler.

Nombreuses ont été les observations établissant une insuffisance des infrastructures routières ou des transports en commun pour absorber le développement de l'urbanisation.

Enfin des observations émanant de maires soulèvent des points particuliers d'inadéquation entre le SDRIF et des projets programmés en cours d'élaboration.

Des associations et des particuliers s'inquiètent aussi de volontés d'élus de faire modifier le SDRIF alors que ce dernier tel que mis à l'enquête correspond à leurs attentes.

Sur l'objectif de 70.000 logements par an

La commission d'enquête s'est étonnée de la concomitance de révision des deux documents, SDRIF et SRHH (schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement), et de leur prépondérance réciproque. L'article L.302-13 du code de la construction et de l'habitation dans son chapitre II précise : *En cohérence avec l'objectif fixé à l'article 1er de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, ce schéma (SRHH) fixe, pour une durée de six ans, les objectifs globaux et, dans le respect des orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France...*

Le SRHH est en cours de révision, on peut logiquement supposer que celui-ci prend en compte les orientations du SDRIF-E non encore approuvées.

La Région Ile-de-France a rendu le 21 janvier 2024 un avis défavorable sur le SRHH "et a demandé à l'État de revoir sa copie." (<https://www.iledefrance.fr/presse/schema-regional-de-lhabitat-et-de-lhebergement-srhh-la-region-ile-de-france-rend-un-avis-defavorable-et-demande-lEtat-de-revoir-sa-copie/>).

Toutefois elle précise : « La Région Île-de-France poursuit son soutien à la production de logements et de logements sociaux, ayant-elle-même inscrit l'objectif de 70 000 logements dont les 2/3 abordables au sein du SDRIF-E. Cette production doit toutefois se faire en lien

étroit avec les élus locaux, pour leur redonner du pouvoir, et non contre eux, en gardant en ligne de mire une ambition cardinale : la mixité réelle ».

La commission d'enquête prend acte du maintien de l'objectif de 70 000 logements, elle observe que 90% de ceux-ci seront réalisés dans le tissu urbain existant mais note surtout la volonté de renforcer le pouvoir des élus locaux dans la programmation.

La commission d'enquête regrette que deux unités différentes soient utilisées dans l'évaluation des besoins, il aurait été préférable soit de parler d'habitants soit de parler de logements mais pas de faire se confronter 50 000 nouveaux habitants avec le chiffre de 70 000 logements ce qui fausse l'appréciation. L'apport de 50 000 habitants correspond (sur les bases de l'Insee) à un besoin de 22 000 logements. L'objectif de 70 000, fixé par la loi du Grand Paris traduite dans le SRHH, correspond majoritairement à d'autres besoins.

Enfin cet objectif est décliné pour une durée de six ans (période 2024-2030), ce qui signifie que le SRHH s'actualise régulièrement pour répondre aux besoins des territoires

Sur les besoins en habitat social et le dispositif anti-ghetto :

Comme la commission d'enquête l'a constaté, il existe une divergence de vue entre l'État et la Région dans les objectifs attribués au SRHH :

- 35% de logements très sociaux dans la production totale de logements sociaux souhaité par l'État contre 30% par la Région.
- La Région veut revoir les objectifs de production de logements et de logements très sociaux imposés par le SRHH qui lui apparaissent intenable pour de nombreux territoires et qui auraient été fixés en l'absence totale de concertation avec les intercommunalités.
- La Région veut réviser l'objectif de 100% de logements sociaux à Paris et associe la perte d'habitants dans la capitale à "la politique du tout social".

La commission d'enquête note que le vocable "anti ghetto" est utilisé largement dans les contributions du public et par les responsables politiques mais ne figure pas dans les documents du SDRIF-E (il apparaît toutefois dans le communiqué de la Région du 31 janvier 2024).

Ce dispositif anti ghetto, qui s'inscrit en priorité dans le SDRIF-E à l'orientation réglementaire 59, propose de modifier le SRHH et de ramener de 35 à 30% la proportion de logements très sociaux inscrits dans la production totale de logements sociaux. Comme la Région l'a fait remarquer, cette orientation ne limite pas la construction de logements sociaux, car il ne s'agit que d'une recommandation.

Par ailleurs le SRHH doit s'inscrire dans le respect des obligations réglementaires du SDRIF-E.

L'approbation du SDRIF-E préalablement à un accord État/Région sur le SRHH entraînerait de facto l'intégration de cette disposition dans le SRHH. Un accord État/Région sur le SRHH modifiant la répartition proposée à l'OR 59 entraînera une modification du SDRIF-E au travers de l'OR 59.

Il appartiendra à la Région Ile de France de s'assurer que l'orientation réglementaire OR 59 ne vienne pas en contradiction avec les objectifs alloués au SRHH notamment vis-à-vis des réponses à apporter aux besoins des personnes en situation d'exclusion et des besoins croissants en matière de logements pour les communes disposant déjà de 30% de logements de type PLUS-PLAI.

Sur la notion de logements abordables :

La commission d'enquête a bien noté que le SDRIF-E définit cette notion dans le glossaire du Projet d'aménagement régional, en p. 178 : "Le logement abordable recouvre différents segments de l'offre de logement à prix plafonnés et accessibles sous conditions de revenus, qu'il s'agisse d'une offre locative sociale (de type PLAI, PLUS, PLS) ou intermédiaire (de type PLI ou LLI), ou qu'il s'agisse de permettre l'accession à la propriété dans les marchés les plus tendus grâce à des dispositifs tels que le PSLA ou l'accession en Bail réel solidaire,

qui proposent des niveaux de prix inférieurs au marché immobilier local."

La réponse de la Région permet d'éclairer la notion de logements abordables dont le principal critère de définition précise qu'ils sont accessibles sous conditions de revenus. La commission d'enquête note une nouvelle fois l'interdépendance entre le SRHH et le SDRIF-E mais aussi la liaison directe entre le SRHH et sa mise en œuvre dans les PLU.

Sur les logements vacants et les bureaux inoccupés :

Selon le SDRIF-E, toutes les modalités favorisant le renouvellement urbain sont à mobiliser : recomposition urbaine, transformation des bâtiments existants, recyclage des friches, résorption de la vacance, promotion de la réversibilité des bâtiments dans la construction neuve.

La commission d'enquête comprend donc au travers de la réponse de la Région qu'il appartiendra aux collectivités dans leurs PLU et PLUi de mettre en place les dispositions réglementaires pour faciliter les réhabilitations et restructurations.

Sur la demande d'une meilleure coordination entre projets d'infrastructures de transport et secteurs d'urbanisation préférentielle d'habitat :

La commission d'enquête s'étonne que le Conseil régional n'illustre pas sa pensée en faisant explicitement référence ici à l'OR 91 qui introduit le concept de « *secteurs de développement à proximité des gares* », secteurs qu'il convient de valoriser parce que « *les mieux desservis par les transports collectifs ou devant l'être à terme* » et dont une définition géométrique est donnée sous la forme d'un rayon de l'ordre de 2 km autour d'une gare existante. A cet égard la commission d'enquête juge que cette OR 91 ne fait pas suffisamment apparaître, notamment aux yeux des futurs responsables de la mise en compatibilité des documents locaux d'urbanisme avec le SDRIF-E, que cette valorisation de la proximité des gares se fait en deux temps :

- Une exploitation du rayon de 2 km autour d'une gare.
- Une extension complémentaire égale à la valeur de 1% de la superficie de l'espace urbanisé communal (ou de 2% pour les polarités) à condition d'être en continuité de la zone couverte par ce rayon de 2 km, et ce dans le respect des autres orientations générales du SDRIF-E.

Dans le même ordre d'idée, la commission d'enquête recommande également de clarifier la rédaction de l'OR 85, qui paraît contradictoire avec celle de l'OR 91, alors que ces deux orientations sont classées sous la même rubrique « *Capacités d'urbanisation non cartographiées* ». L'OR 85 énonce en effet que : « *la mobilisation des capacités d'urbanisation non cartographiées est conditionnée à l'impossibilité d'une mobilisation du tissu urbain constitué* ». Cette phrase peut se comprendre si l'on parle de nouvelles gares : dans la plupart des cas, il n'y a effectivement pas de tissu urbain constitué aux alentours de ces nouvelles gares du Grand Paris Express ; mais ceci ne saurait valoir pour les gares utilisées de longue date, parfaitement cartographiées, et qui sont, par quasi-définition, au cœur d'un tissu urbain constitué.

Enfin, la commission d'enquête souscrit aux observations de la Région selon lesquelles les secteurs d'urbanisation préférentielle ne sont pas réservés au seul logement et que l'esprit général du SDRIF-Environnement est de promouvoir le modèle de la ville mixte et de proximité. La commission d'enquête apprécie également que la Région reconnaisse la capacité des autorités locales d'urbanisme à faire valoir des spécificités locales et des contraintes conduisant à étager dans le temps (court terme, moyen terme, long terme) leurs programmes d'urbanisation et notamment en matière d'habitat. Cela répond aux observations et préoccupations qui avaient été citées.

Sur le caractère trop prescriptif des règles incitant à la production de logements :

Comme cela a déjà été abordé précédemment se pose à nouveau la question des liens entre SDRIF-E et SRHH, qui entraîne parfois des difficultés de compréhension ainsi que

des membres de la commission d'enquête ont pu le constater lors de leurs contacts avec les services de l'urbanisme à l'occasion de leurs permanences ou en marge de ces dernières. La commission d'enquête a bien entendu que le SDRIF-E est un schéma, de caractère global et donc moins prescriptif que doit normalement l'être le SRHH, mais en même temps le SDRIF-E fixe, à travers les chapitres 3.1. (Intensifier le renouvellement urbain) et 3.3. (Maîtriser les développements urbains) des Orientations Réglementaires, une série de règles, voire d'abaques qui finissent par donner le sentiment que le SDRIF-E est lui-même très prescriptif, allant au-delà de son orientation d'ensemble visant à la réduction de l'artificialisation nette en deux étapes de -20 %. La commission d'enquête reconnaît bien entendu le travail réalisé par la Région qui a cherché, pour encadrer la production et la mise à disposition de logements, à définir de grands principes du type polycentrisme, liens urbanisme-transports ou habitat-emploi ; mais elle note également qu'entre SDRIF-E et SRHH, il faudra bien qu'une coordination existe, sinon la mise en œuvre effective dans chaque document inférieur d'urbanisme donnera lieu à des interprétations divergentes. A cet égard, il est opportun que la Région reconnaisse qu'il y aura des marges d'adaptation aux réalités locales et aux impossibilités avérées d'extension urbaine ou d'aménagement urbain.

Par ailleurs, la Région souligne que l'augmentation du nombre de logements ne doit pas empêcher le développement de la nature en ville et mentionne 145 projets d'espaces verts. Un chiffre aussi précis laisse entendre qu'une liste existe. Il semble à la commission d'enquête que l'ajout de cette liste en annexe des Orientations Réglementaires serait bien utile pour les communes concernées comme le sont les connexions écologiques d'intérêt régional et les projets d'infrastructures de transports.

Sur le pointage de freins divers à des programmes de logements

La commission d'enquête prend note du travail de recensement des coups partis effectué avec précision. Elle estime que pour éviter toutes interprétations contradictoires ultérieures, ce recensement pourrait figurer sur une liste jointe en annexe au SDRIF-E. En outre, elle fait observer qu'une évolution des coups partis est possible entre projet et réalisation : une mise à jour régulière des consommations foncières serait un outil utile à la tenue des objectifs.

La commission d'enquête prend note qu'une priorité sera accordée aux communes en rattrapage SRU (logements sociaux) demandant des capacités d'urbanisation complémentaire.

Elle prend acte également que ces urbanisations complémentaires ne viendront pas obérer l'objectif ZAN. Il apparaît, en effet, difficile d'accorder des capacités d'urbanisation complémentaires à certaines communes sans en retirer à d'autres pour respecter cet objectif. Il serait intéressant de définir l'échelon auquel l'arbitrage devra être réalisé (État, Région, CRHH, Département, EPCI).

Sur les relations entre le SRHH et le SDRIF-E

Comme la commission d'enquête l'a rappelé dans les appréciations précédentes relatives au présent thème, les deux documents sont liés et interdépendants avec une prédominance du SDRIF-E.

L'avis défavorable émis par la Région sur le SRHH le 31 janvier 2024, <https://www.iledefrance.fr/presse/schema-regional-de-lhabitat-et-de-lhebergement-srhh-la-region-ile-de-france-rend-un-avis-defavorable-et-demande-lEtat-de-revoir-sa-copie> entraînera une ou des modifications d'un ou des deux documents avant leur approbation.

Sur l'empilement des réglementations :

Il revient au SRHH de définir précisément la territorialisation des objectifs de logements.

L'OR 57 s'impose dans un rapport de compatibilité au SRHH et aux documents d'urbanisme locaux, qui disposent d'une marge d'adaptation en fonction des situations locales.

A partir d'un diagnostic, le SDRIF se voit assigner l'objectif de maîtriser la croissance

urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement de la région Île-de-France et il s'agit pour lui d'arrêter une stratégie de long terme qu'il convient de mettre en œuvre sous la forme d'orientations cohérentes entre elles.

Autrement dit, 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, 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.

La réponse apportée par la Région est donc très claire sur cette question très sensible de l'empilement des réglementations. Le SDRIF-E oriente les documents d'urbanisme vers un objectif que ceux-ci devront traduire de manière réglementaire et prescriptive. Une nouvelle fois la cohérence entre le SRHH et le SDRIF-E est essentielle pour permettre aux collectivités de mettre en place les dispositifs nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de logements.

Sur la conciliation du dispositif « anti-ghetto » et des nécessaires complémentarités intergénérationnelles familiales/

L'OR 59 du SDRIF-E n'a pas pour objet de limiter la production de logements sociaux mais de veiller, dans le respect de la loi, en particulier de la loi SRU, à leur meilleure répartition sur le territoire, en évitant les concentrations de logements très sociaux de type PLAI dans les communes déjà dotées de 30 % de logements PLUS-PLAI. La commission d'enquête note que l'OR 59 ne limite donc pas la production de logements sociaux, quels que soient les communes et leur pourcentage actuel de logements sociaux. En donnant pour objectif une limitation à 30% de logements très sociaux, la Région, au travers de l'OR 59, veut inciter certaines communes à diversifier l'offre de logements sociaux sur leur territoire. Le SDRIF-E s'imposant dans ses orientations au SRHH, il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur la validité juridique d'un objectif chiffré sur ce point précis, limitant pour certaines communes la construction de logements de type PLAI très sociaux.

Sur l'attachement au caractère pavillonnaire des quartiers dans le cœur et la couronne et la crainte que le renouvellement urbain prescrit par le SDRIF ne menace ce mode d'habitat d'ici 2040 :

La commission d'enquête a bien compris que le SDRIF-E ne prévoit pas la disparition du pavillonnaire qui répond à des choix d'habitation, à des enjeux environnementaux, et que la protection de l'habitat pavillonnaire relève des plans locaux d'urbanisme mais regrette que les orientations réglementaires n'expriment pas plus clairement, à destination des collectivités, que la densification sur des zones urbanisées n'engendre pas nécessairement la disparition des quartiers pavillonnaires.

Sur l'emploi du mot « buffer » dans l'OR 91 :

Si, pour une raison ou pour une autre, la traduction française de « zone tampon » - pourtant largement commentée et illustrée dans la littérature relative à l'urbanisme, l'environnement et la cartographie : https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_tampon#Environnement – devait ne pas convenir, pourquoi alors ne pas recourir à une désignation par une couleur ? A l'image des trames vertes, bleues, blanches, noires, brunes, pourquoi ne pas introduire un concept de « zone émeraude » ou « zone grenat » ou « zone ambre », ce qui d'ailleurs aurait l'avantage de rendre le concept plus attractif et mobilisateur, comme c'est désormais le cas pour les différents types de trames ?

Sur le projet d'urbanisation d'Ozoir la Ferrière :

La commission d'enquête comprend la volonté claire de la Région de ne pas répondre favorablement à la demande de la ville d'Ozoir-la-Ferrière relayée par la CC Portes Briardes entre Villes et Forêts, en n'inscrivant pas ce projet dans le SDRIF-E, tout en s'interrogeant

sur les raisons justifiant un possible réexamen de sa position alors qu'il lui semblait que sa réponse était définitive.

En résumé, il appartiendra à la Région Ile de France de s'assurer que l'orientation réglementaire OR 59 ne vienne pas en contradiction avec les objectifs alloués au SRHH notamment vis-à-vis des réponses à apporter aux besoins des personnes en situation d'exclusion et des besoins croissants en matière de logements pour les communes disposant déjà de 30% de logements de type PLUS-PLAI.

Sur l'ensemble de la thématique du logement, la commission d'enquête est finalement conduite à l'analyse suivante.

Elle a bien compris que la démarche de la région d'inclure à haut niveau ce thème dans le nouveau SDRIF labellisé « environnement » répond au souci de renouveler et d'accroître l'offre de logements en région francilienne sans poursuite d'un étalement urbain néfaste à la nature, et en conformité avec une baisse de l'artificialisation nette que fixent tout à la fois la loi et l'exigence sociétale. En ce sens, la mise en avant du concept de renouvellement urbain est un choix judicieux, qui d'ailleurs accompagnera un mouvement déjà amorcé depuis plusieurs années.

Mais la commission d'enquête est dubitative face à la mise en œuvre de ce cadrage d'ensemble :

▲ La Région avait la capacité de s'interroger sur la reprise du chiffre de 70 000 logements à produire en moyenne annuelle d'ici 2040 ; la démonstration de la nécessité de cet ordre de grandeur n'est pas vraiment faite et devient floue à certains moments, lorsqu'apparaît un chiffrage en nouveaux arrivants (50 000 par an) lequel donnerait un chiffre bien moindre de besoins en logements; D'autres critères, comme la décohabitation, relevant certes de réalités sociologiques restent difficiles à quantifier.

▲ La coordination avec le SRHH n'apparaît pas clairement. Le SRHH doit être compatible avec le SDRIF, or, selon les dernières informations dont la commission d'enquête a eu connaissance, un nouveau SRHH, d'une durée d'application de six ans, serait en voie d'adoption en ce printemps 2024, donc bien avant que le nouveau SDRIF-E soit lui-même définitivement mis en œuvre ; en outre, il semblerait que la région ait émis un avis négatif sur ce nouveau SRHH. Adopter un SDRIF-E qui, d'emblée, divergerait de la politique arrêtée par le SRHH pour les six premières années, donc jusque vers 2030, serait paradoxal et nourrirait plus encore la perplexité, apparue dans nombre des observations des PPA, des municipalités et des services de l'urbanisme, lesquels ont exprimé leurs difficultés à comprendre quels objectifs chiffrés il faut en définitive arrêter dans le cadre des SCoT, PLUi ou PLU.

▲ Il convient également de s'interroger sur la complexité des interactions entre le concept de maîtrise des développements urbains et celui de soutien à la production de logements. Dans les chapitres pertinents, notamment du document des Orientations Réglementaires, il est régulièrement rappelé que les capacités d'urbanisation sont plus larges que les capacités d'augmentation du parc de logements, et cela se comprend parfaitement au regard des concepts de mixité fonctionnelle, qui veulent que l'on ne construise que si l'emploi et le cadre de vie accompagnent de manière opérationnelle et non optionnelle ou incantatoire l'indispensable création d'ensembles immobiliers (et non plus de pavillons puisque cette dernière catégorie ne sera plus privilégiée).

Mais cela signifierait alors que la politique d'incitation à la production de logements dépend non pas de besoins quantifiés en tant que tels, relativement planifiables à l'avance, mais d'une politique plus large, dont les critères d'encadrement sont tout de même particulièrement complexes, cumulatifs et difficiles à mettre en œuvre sur le terrain comme l'ont fait valoir de nombreuses observations émanant de la « base », c'est-à-dire des municipalités qui seront en charge des nouveaux documents locaux d'urbanisme.

Ainsi :

- Entre « capacités d'urbanisation cartographiées » et « capacités d'urbanisation non cartographiées » (alors que certaines le sont pourtant comme le montrent les schémas des pages 41 et 43 du document OR),
- Entre niveaux des densités moyennes des nouveaux espaces d'habitat fixés tantôt (OR 86) à 20 logements par hectare, tantôt à un « niveau au moins égal à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la date d'approbation du SDRIF-E lorsque celle-ci était déjà supérieure à 20 logements par hectare », à moins que ce ne soit au moins 46 logements par hectare (OR 83) ou à un niveau « au moins égal à la densité moyenne des espaces existants à la date d'approbation du SDRIF-E, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 45 logements par hectare »,
- Entre « pastilles pleines » permettant 25 hectares d'extension et « pastilles semi-pleines » permettant 10 hectares d'extension, entre statut des villes moyennes, petites villes et communes rurales, bénéficiant d'une capacité d'extension garantie de 1 ha (OR 80) et « extensions urbaines suffisamment denses » (mais non chiffrées),
- Entre « bonus » de + 1 % s'agissant des quartiers de gare ou de + 2 % s'agissant des polarités,
- Entre pourcentages distincts d'ici 2040 (+13% pour les espaces urbanisés, +15% pour les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités de l'espace rural, +17% pour les polarités du cœur et de la couronne)

Pour ne donner que quelques exemples, le sentiment d'ensemble est tout de même celui d'un exercice assez théorique, tout juste temporisé par les réponses ouvrant la possibilité d'adaptations locales qu'a bien voulu donner la Région aux questions de la commission d'enquête.

La commission d'enquête note également que si la Région a souhaité entrer dans le détail des différents types de logements sociaux, notamment pour « *enrayer le phénomène de concentration* » de ce type de logements (OR 59), elle a écarté toute responsabilité dans la gestion de situations dont plusieurs contributions associatives ont cependant souligné les enjeux majeurs : logement d'urgence, habitat étudiant, habitat des gens du voyage, personnes âgées et personnes handicapées, etc... Il ne s'agit pas ici de négliger que la plupart de ces situations relèvent de la gestion publique d'État, mais comment ignorer qu'un grand nombre de communes d'Île-de-France se trouve ainsi confronté à des situations que rien n'interdisait d'aborder de manière plus volontariste dans le SDRIF-E.

Dans ces conditions, la commission d'enquête estime que, compte tenu, de la perspective de l'adoption imminente d'une nouvelle version du SRHH, le document final du SDRIF-E devrait tenir compte des décisions adoptées par ce nouveau SRHH et procéder aux ajustements qui paraîtront alors nécessaires. Non seulement, l'on repartirait pour la période 2025-2030 sur des bases harmonisées entre la région et l'État, mais la mise en œuvre pratique des orientations du SDRIF-E par les collectivités locales en sera facilitée, notamment lorsque les municipalités issues des élections de 2026 s'attaqueront à une nouvelle génération de documents locaux d'urbanisme.

4.5.1.3. S'agissant de la densification

Ce thème, en relation directe avec l'application du ZAN et intimement lié à la politique du logement, aux mobilités, et à l'activité économique a été évoqué par un grand nombre de personnes, des particuliers, des collectivités, et des associations.

D'une façon générale il ressort des observations déposées que la densification est prévue sans tenir compte des équipements collectifs existants, au détriment de l'habitat

pavillonnaire, avec une incidence néfaste sur le trafic routier, sur le cadre de vie des habitants et sur la biodiversité.

Sur les objectifs de ce SDRIF-E en matière de densification :

La commission d'enquête prend acte du paradoxe ressenti au travers des observations du public qui tout en comprenant la nécessité de densification, refuse la « *bétonisation* » aspire à profiter davantage d'espaces verts en conservant un cadre de vie moins minéral.

Dans ces conditions, il s'avère effectivement difficile de concilier les aspirations des franciliens en respectant les obligations du ZAN, ce qui ne pourra se faire qu'avec un changement complet des modes de vie des franciliens, car il s'agit d'un véritable changement de paradigme et les réticences locales seront nombreuses, la commission d'enquête ayant souvent observé au cours d'enquêtes portant sur des révisions de PLU l'opposition du public et parfois des maires sur les objectifs de densification découlant notamment de directives étatiques..

Cependant, la commission d'enquête considère que la décision du SDRIF-E de ne pas localiser son objectif de densification dans les parties du territoire les plus denses, en instaurant des espaces verts en nombre suffisant concourt efficacement à la prise en compte de ces aspirations, d'autant que, selon l'INSEE on identifie 400 000 logements vacants en IDF, ces vacances augmentant progressivement principalement en grande couronne, il est permis de penser qu'une partie de ces structures viendra combler une partie des besoins.

Par ailleurs, s'agissant pour les niveaux inférieurs d'être compatibles avec ce SDIF-E, la commission d'enquête approuve la possibilité laissée aux porteurs des documents d'urbanisme locaux d'adapter les dispositions régionales au contexte local.

Cependant, tout en souscrivant à cette initiative, il lui paraîtrait judicieux de fixer un cadre plus précis à cette souplesse laissée aux acteurs locaux, en définissant les critères au-delà desquels la « *réalité du terrain ne pourra plus emporter sur la cartographie* » ; en effet une dérive à ce niveau pourrait faire obstacle à la poursuite des objectifs du ZAN.

La commission d'enquête constate que tous les choix exposés dans le projet et réaffirmés dans la réponse du maître d'ouvrage, visent à établir un équilibre entre la préservation des espaces agricoles naturels et forestiers, le souci de répondre aux besoins en matière de logements et le respect du cadre de vie des franciliens, ceci dans l'objectif toujours présent d'apporter des solutions efficaces aux impacts du réchauffement climatique.

Sur l'accueil par la ville de Pontault-Combault de 2500 logements supplémentaires :

Dans l'absolu, les arguments présentés quant à la capacité de la ville de Pontault-Combault à accueillir 2500 logements supplémentaires sont indéniables, d'autant que selon l'INSEE la ville présente un certain nombre de logements vacants (734) qui pourraient s'imputer sur ces besoins de production, sans trop augmenter la densité de l'gts/ha d'une façon significative.

Toutefois, la commission d'enquête estime que le bien-fondé de cette production de logements ne pourra vraiment s'apprécier qu'au niveau du PLU de la commune, avec une connaissance précise des besoins chiffrés de la population et le recensement exhaustif des voiries et équipements collectifs dont dispose la commune.

Sur la capacité d'urbanisation d'Ozoir la Ferrière :

La commission d'enquête apprécie le parti pris du maître d'ouvrage de ne pas positionner de capacités d'urbanisation au Sud de la RN34 à Ozoir la ferrière.

En effet, indépendamment du fait qu'un tel projet serait néfaste à la protection de l'espace agricole, il générerait des perturbations importantes sur le trafic routier en raison de la situation de la RN34, en liaison directe avec la N104 et la N4 axes routiers très fréquentés. Toutefois, elle s'étonne que le projet puisse faire l'objet d'un réexamen alors que la décision prise semblait découler d'une volonté arrêtée.

4.5.1.4. S'agissant des mobilités

Ce thème identifié spécifiquement par le SDRIF-E est au cœur des préoccupations des franciliens du fait même d'un état des lieux alarmant tant sur le plan des encombrements routiers, que de la saturation et des dysfonctionnements des transports en commun. Les contributions recueillies confirment bien, par leur nombre (un pourcentage très important des observations fait état de problématiques de mobilité) et leurs contenus, l'importance prépondérante des mobilités qui impactent au quotidien le cadre de vie des Franciliens.

On note, s'agissant des particuliers, un refus global des projets routiers, voire pour certains, une satisfaction de l'existence de points noirs routiers qui encouragent à l'utilisation des transports en commun. Il y a en opposition, une demande forte de projets ferrés à haute capacité (RER et métros). On remarque cependant moins d'observations sur les trams et très peu sur les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en site propre.

En revanche il est à noter que certaines collectivités (Départements, EPCI) adhèrent aux projets routiers inscrits au SDRIF par la région voire en souhaitent de nouveaux ou en réactiver des anciens (Cf. avis des PPA).

La commission d'enquête constate que le projet d'aménagement régional (p. 154 à 169), ne caractérise aucun des projets de transports recensés (transports collectifs, réseaux routiers, pôles multimodaux...) quant aux :

- Priorités de mise en œuvre vis-à-vis des usagers,
- Niveau de développement,
- Echéance prévisible,

rejoignant en cela les questionnements du public, des associations d'usagers (FNAUT...) et les demandes de l'Etat.

On notera aussi l'absence d'expression du public pour les thèmes stratégiques tels que le transport fluvial (sauf pour les infrastructures portuaires vues comme des contraintes environnementales supplémentaires), le fret ferroviaire, le peu de manifestation pour les solutions douces que pourront offrir les rues piétonnes en site urbain dense, le réseau « Vélo Ile de France » et le développement ou l'entretien des réseaux de chemins ruraux et des Parcs Naturels Régionaux

Sur la gouvernance et le suivi du projet de SDRIF-E en matière de mobilité :

La commission d'enquête constate que si le maître d'ouvrage précise que l'élaboration du SDRIF-E a été précédée d'une évaluation complète du SDRIF-E de 2013 pour en tirer le retour d'expérience, la démarche correspondante n'est cependant pas présentée par le projet.

Le renvoi à un document de 2019 : <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/bilan-de-la-mise-en-oeuvre-du-sdrif/> ne renseigne pas sur l'actualisation de cette expérience. Celle-ci est nécessaire de par l'épisode COVID qui peut avoir modifié durablement les conditions de mobilités de travail et d'habitats en Ile de France après 2019.

La commission d'enquête souligne le caractère indicatif et provisoire du dispositif de suivi du SDRIF esquissé à la fin du projet d'aménagement régional (p. 154 et suivantes). « *Cette première base nécessite encore des travaux d'approfondissement, auxquels seront associés l'État et le CESER et qui seront à finaliser avant l'approbation du SDRIF* ».

La commission d'enquête note également l'absence de description des outils complémentaires d'accompagnement du projet prévus. Ceux-ci, comme le rappelle l'Etat évoquant le Référentiel territorial du SDRIF en vigueur, « *sont à développer pour permettre l'appropriation du nouveau SDRIF. Ce référentiel est d'un usage capital pour les services de l'État qui ont notamment la charge d'apprécier la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF* ».

La commission d'enquête constate que le projet d'aménagement régional (p. 154 à 169), ne

caractérise aucun des projets de transports recensés (transports collectifs, réseaux routiers, pôles multimodaux...) quant aux :

- Priorités de mise en œuvre vis-à-vis des usagers,
- Niveau de développement,
- Echéance prévisible.

Par ailleurs, peu d'indicateurs concernent les dysfonctionnements et contraintes répercutées aux usagers (kilomètres de bouchons, fiabilité des horaires ...). Aucune valeur initiale ni aucuns objectifs de progressions ne sont définis en référence à l'existant, supposé disponible, et aux apports attendus du projet.

De plus, le projet de SDRIF E est à actualiser pour intégrer les projets portés par l'Etat (Liaison Nouvelle Paris Normandie, 14 projets d'aménagement routier, projets multimodaux...) et ses « *recommandations quant aux priorités des investissements à réaliser sur l'existant en complément au développement du Grand Paris Express et des autres projets d'extension* » *

(*) Citations de l'avis de l'Etat en tant que PPA

La commission d'enquête est consciente de l'intégration du GPE par le SDRIF et des nouvelles mobilités portées par l'Etat et la Région. Mais elle note cependant que leur priorisation en fonction des besoins des usagers et en fonction des perspectives de développement des territoires polycentriques et de leurs rééquilibrages nécessaires n'est pas précisément définie. Ces éléments pourraient constituer l'articulation entre le Plan Ile de France Mobilité et le SDRIF-E mais aussi les leviers nécessaires à la tenue de leurs objectifs, y compris les objectifs d'une densification réussie. De fait les interfaces entre ces plans ne sont pas présentées par le projet SDRIF E et la cohérence d'ensemble reste délicate à appréhender pour le public.

Si les mesures d'automatisation prévues vont améliorer la fiabilité au quotidien et peut-être une augmentation des cadences, c'est surtout l'arrivée du Grand Paris Express qui va permettre avec un réseau davantage maillé, d'augmenter la résilience du réseau, à savoir la capacité d'Ile de France Mobilités à assurer un retour à un fonctionnement normal des infrastructures opérées et des services fournis dans le délai le plus court possible, à la suite de défaillances majeures de ce réseau causant des dégradations ou des interruptions de service. La commission d'enquête note cependant le compromis raisonnable envisagé pour améliorer le pilotage des lignes B, D et E.

A plus court terme, par suite du déploiement futur d'Eole partageant un tronçon de la ligne A (saturée) vers l'ouest, celle-ci serait privée de toute amélioration immédiate de son exploitation (régularité, augmentation du nombre de rames). De même la ligne CDG Express partagera un tronçon de la ligne B déjà saturée.

La commission d'enquête note que la bonne gouvernance de ces projets de mobilité, implique une coopération étroite entre la Région, la Métropole du Grand Paris et l'Etat via la loi sur le Grand Paris Express.

Sur les conditions de mobilité requises pour la densification :

La commission d'enquête note que « *La planification portée par le SDRIF-E, concerne tant les transports en commun, que les mobilités routières et les modes doux. Ce cadre est ensuite décliné et précisé dans le Plan des mobilités en Ile de France (PDMIF), actuellement en révision. Au-delà de ses mesures en faveur des mobilités, le SDRIF-E reprend à son compte l'objectif de production de 70 000 logements par an. Cette production de logements est particulièrement attendue dans les territoires les mieux dotés en infrastructures de transport. Cette intensification peut se faire « en portant l'effort de production de logements sur les quartiers proches des gares... »* (citation de la région)

La commission d'enquête note donc que le projet de SDRIF-E se doit d'intégrer les éléments de planification des mobilités, données d'entrées du PDMIF et du SRHH conditionnant de

fait la compatibilité des développements urbains.

Sur les mobilités et les nuisances :

La commission d'enquête a bien noté que la Région Ile de France est l'un des financeurs de la lutte contre le bruit routier et ferroviaire et que les gestionnaires d'infrastructures, propriétaires des installations ont des obligations réglementaires de traitement des nuisances sonores selon des seuils maximums, autorisés au niveau européen, mesurés en décibels. Par ailleurs il est mentionné que la Région Ile-de-France incite financièrement les gestionnaires d'infrastructure à faire réaliser des études et des travaux pour respecter leurs obligations et qu'elle va adopter un plan bruit en 2024 pour étudier et traiter les principaux points de nuisances sonores routiers et ferrés.

La commission d'enquête note que l'OR 146 stipule que les mesures de protection de riverains vis-à-vis du bruit doivent être renforcées, notamment la nuit.

Il reste néanmoins surprenant d'avoir placé plusieurs pastilles d'urbanisation sur la commune du Mesnil-Amelot, dans une zone relativement exposée du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Sur le rejet de la voiture :

La commission d'enquête note que la décarbonation du trafic routier ne résout que très partiellement le problème de la pollution par les particules fines essentiellement dues à l'usure des pneus et dans une moindre mesure au freinage effectivement beaucoup plus réduit sur un véhicule électrique mais que, en mode décarboné, les embouteillages qui incitent à prendre les transports en commun ne génèrent plus de pollution.

Sur les transports en site propre :

Les transports en commun en site propre sont, en effet, à une échelle plus proche de celle des PLU que du SDRIF-E, ce qui explique qu'ils soient peu évoqués dans le cadre du SDRIF-E. Par ailleurs, les projets de TCSP s'appuyant généralement sur des infrastructures existantes, la création de nouvelles lignes ou le renforcement de lignes existantes reste tout à fait possible, même si le projet n'est pas inscrit au SDRIF-E.

Sur le vélo :

La commission d'enquête note qu'en particulier, via l'OR140, le SDRIF-E indique clairement aux documents d'urbanisme locaux la nécessité de prévoir les mesures de sauvegarde et les aménagements nécessaires pour la réalisation des itinéraires structurants, continus et capacitaires, de niveau régional (Réseau Vélo Île-de-France) ou Suprarégional (« Eurovélo », Véloroutes nationales). Ces réseaux permettront à terme la desserte de l'ensemble de la Région, en sécurité. Ces itinéraires structurants devront par ailleurs être complétés par un maillage local.

La commission d'enquête observe également que les Véloroutes sont plutôt destinées à un objectif touristique, et qu'il s'agit d'infrastructures complémentaires ou identiques sur certaines portions aux lignes du VIF destinées à un usage du quotidien. La commission d'enquête comprend aussi que l'indication des deux réseaux puisse surcharger les cartes réglementaires, mais elle espère vivement que l'outil numérique de cartographie explicative du SDRIF-E offrira cette visualisation optionnelle, qui permettra de mieux appréhender un réseau dans son environnement matérialisé dans des couches distinctes.

La commission d'enquête souligne qu'il est en effet primordial de soigner les continuités cyclables nationales et locales, pour assurer une bonne sécurité et praticité de ce type de déplacement.

Les efforts de la région Ile de France pour la promotion du vélo en particulier avec l'offre de vélos à assistance électrique Veligo et l'aide à l'achat sont notables. Ils ont permis de remettre d'anciens cyclistes dans les rues. Les efforts portant sur les infrastructures doivent être poursuivis pour permettre l'utilisation des vélos cargo plus encombrants, qui sont à

même de remplacer efficacement certains déplacements à courte distance qui se faisaient en voiture. Ces infrastructures permettent également de sécuriser les déplacements.

Sur le transport fluvial :

La commission d'enquête apprécie les propositions de la Région traitant du développement du transport par voie d'eau et estime que si des efforts sont faits pour favoriser la cohabitation des différentes activités autour du fleuve, ce mode de transport de marchandises est parmi les moins impactants pour l'environnement naturel et humain. De plus la mise en service du Canal Seine Nord Europe, envisagée avant 2040, en relançant le fret par voie fluviale devrait permettre de diminuer de 100.000 camions par an l'encombrement de l'autoroute A1 en amont de Paris.

HAROPA porte plusieurs projets de développement portuaire pour permettre le développement du fret fluvial. Toutefois, certains d'entre eux ont fait l'objet d'observations soulignant les impacts environnementaux qu'ils pourraient générer en portant notamment atteinte à l'armature verte. La commission d'enquête appelle la Région à veiller à concilier développement économique et enjeux environnementaux

Sur le transport collectif par câbles :

Le transport par câble permet de relier avec très peu d'emprise au sol des points éloignés d'au moins quelques kilomètres car les gares sont coûteuses. Il est très adapté pour franchir des zones naturelles, voire des forêts et enjamber des fleuves à faible coût. En revanche c'est une solution non pertinente pour passer au-dessus de zones habitées, particulièrement les pavillons, du fait des vis-à-vis générés.

Compte tenu cependant de la diversité des territoires de la région, une étude de recherche des sites éligibles au déploiement de transports par câble (lignes de crêtes, franchissement de collines boisées en zone urbaine, de fleuves, de zones d'activité...) pourrait être menée par la Région et les départements, par analogie à l'identification des sites éligibles pour le solaire et l'éolien.

Sur les demandes d'infrastructures de transport collectifs et d'infrastructures routières :

La commission d'enquête rappelle la très forte demande d'infrastructures de transport collectif, et la modération de l'usage de la voiture, formulée par les acteurs de la métropole du Grand Paris, que ce soit le public ou les EPCI. En grande couronne ce sont principalement les départements qui sont demandeurs de plus d'infrastructures routières dont il faudra bien mesurer l'impact sur l'environnement.

Sur les projets à forte capacité :

Compte tenu de la très forte demande exprimée par un public varié, les nuisances d'un chantier de prolongement de la ligne 7 à Drancy devraient être plus facilement acceptées. Compte tenu de la quasi absence de modes lourds de transport en commun pour cette ville de plus de 70.000 habitants la commission d'enquête considère que la réalisation de ce prolongement revêt un caractère prioritaire.

La commission d'enquête note que le projet de prolongement du Métro 1 de Vincennes à Val-de-Fontenay reste inscrit au SDRIF-E malgré le rejet d'un précédent projet par le ministre des transports qui a demandé à Ile de France Mobilités de proposer un nouveau projet.

Celui-ci devra, par des études complémentaires ou un nouvel itinéraire, tenir compte des remarques formulées dans le cadre de la précédente enquête publique qui avait conduit la commission d'enquête à donner un avis défavorable.

Sur le Boulevard du Paris (BIP) :

La commission d'enquête a bien noté que pour le moment le projet de boulevard du Paris est en attente d'une décision en Conseil d'Etat. En fonction de cette décision, le département du Val d'Oise souhaite relancer les études qui incluront une concertation

auprès du public. Cette phase sera l'occasion pour l'ensemble des parties prenantes de s'exprimer sur les orientations et la poursuite du projet.

Sur le projet RD130-RD190 (Yvelines) :

Pour la Région, le projet de liaison RD30-RD190, inscrit au SDRIF-E, est un projet de desserte de la vallée de Seine : c'est une opération structurante pour le département des Yvelines. Mais il n'est pas assimilable à un contournement routier régional dédié au trafic de transit tel que l'A 104. La Région signale au passage qu'elle n'a pas inscrit au SDRIF-E le projet de bouclage à l'ouest de l'A104.

Et dans la vallée de la Seine, les projets de développement urbains à venir (ZAC, arrivée du tram 13 express, EOLE ...) rendent nécessaire la réalisation de cette liaison routière, pour améliorer leur desserte et préserver le désengorgement de Poissy qui sera permis par la mise en en service du T13.

Si on parle d'améliorer la desserte de nouveaux moyens de transports, on comprend difficilement pourquoi cette desserte doit se faire en véhicules particuliers. S'il s'agit de construire de nouveaux cheminements cyclables et de nouvelles voies de bus, on comprend aussi difficilement pourquoi une voie rapide en serait le support.

Cependant, la commission d'enquête note l'objectif de désengorgement de Poissy pouvant être acté au titre de l'OR129 et la poursuite des procédures d'évaluation du projet à venir qui intègre la réalisation du pont d'Achères.

Sur le pont de Vigneux :

La proposition de prolonger la ligne 18 vers l'est (avec un franchissement de Seine), devrait, si elle est retenue, résorber une partie non négligeable du trafic de transit qui serait reporté de la voiture vers le métro.

L'infrastructure envisagée ne devrait cependant pas être surdimensionnée en permettant un trafic de grands gabarits. Il y a donc peut-être une demande d'un pont dédié au trafic local et le rejet d'un pont à plus grand gabarit. La commission d'enquête note la nécessité d'un franchissement de la Seine supplémentaire (Pont de Vigneux) dont les options possibles feront l'objet d'une concertation publique préalable.

Sur le port Haropa à Vigneux :

La commission note la précision concernant la vocation du pont qui n'est pas destiné à desservir la zone. L'acceptation du projet de port par la population ne pourra se faire que s'il préserve les activités de loisirs existantes et au moins en partie la zone naturelle, ce qui semble possible avec une volonté forte. C'est lors de la concertation publique préalable, indépendamment de la démarche du SDRIF-E, que les différentes parties pourront exprimer leurs attentes respectives et pourront négocier des efforts de chacun pour une cohabitation harmonieuse.

4.5.1.5. S'agissant des espaces verts et des continuités écologiques

Ce thème regroupe les nombreuses observations du public axées sur le rôle et l'importance de la nature et de la biodiversité en Île-de-France.

Il se concentre sur l'évaluation de la qualité et de l'ampleur des espaces verts dans la région, tout en mettant un accent particulier sur les corridors écologiques qui tissent le paysage francilien.

Il a été abordé par différents publics actifs sur l'ensemble du territoire francilien, à titre individuel, ou à titre collectif.

Sur les espaces verts :

La commission d'enquête a constaté les critiques, émises par de nombreuses personnes à titre individuel ou portées en nom collectif et l'ampleur des difficultés du public à appréhender les nouvelles dispositions du SDRIF-E concernant l'environnement, et plus

précisément la notion d'armature verte régionale et sa traduction réglementaire, graphique et écrite. La réponse de la Région consiste à rappeler le caractère concret et opposable des Orientations Réglementaires, et à en développer la stratégie en termes de protection.

La commission d'enquête a bien noté la volonté de sensibiliser le public à de nouvelles notions qui ont généré ces règles, néanmoins elle s'interroge sur les glissements progressifs de définition de certaines notions, notamment celles de la ceinture verte, d'accès à un espace vert, et de pleine terre.

Sur les continuités écologiques et la préservation de la biodiversité :

L'avis du Conseil Régional, en réponse aux nombreuses préoccupations soulevées lors de l'enquête publique, met en évidence une série d'engagements visant à respecter et à intégrer les continuités écologiques et la préservation de la biodiversité dans le cadre du SDRIF-E. Toutefois, il est crucial de noter que plusieurs contributeurs ont exprimé une inquiétude quant à la mise en œuvre effective de ces engagements.

La mise en place d'un système de suivi renforcé pourrait être un moyen de prévenir toute dilution des orientations régionales au niveau local et de garantir une cohérence territoriale à l'échelle de la région, en particulier en ce qui concerne les continuités écologiques.

Ce système de suivi pourrait comprendre la création d'un Comité de Suivi Régional composé de représentants des collectivités locales, d'experts en environnement et urbanisme, ainsi que de membres de la société civile, et des associations agréées au titre de la protection de l'environnement, qui aurait la responsabilité de surveiller et d'évaluer l'application des directives du SDRIF-E à travers la région, en fournissant des retours réguliers et des recommandations pour améliorer l'efficacité des actions entreprises. Il pourrait également comprendre l'organisation d'ateliers de Consultation pour impliquer les citoyens, les entreprises locales et les autres parties prenantes dans le suivi du SDRIF-E. Ces rencontres permettraient de discuter des progrès, de recueillir des remontées de terrain et d'ajuster les politiques en fonction des besoins et des enjeux locaux.

Sur les articulations entre armature verte, ceinture verte et front vert :

La Région précise que :

- La ceinture verte régionale est un anneau situé entre 10 et 30 kilomètres des portes de Paris. C'est un espace périurbain particulier, associant des zones urbaines denses et des espaces ouverts (forêts, espaces agricoles et naturels) encore largement majoritaires (plus de 60 % de la superficie). C'est un concept géographique.
- L'armature verte à sanctuariser (OR 2) est un outil réglementaire du SDRIF-E permettant de protéger de l'urbanisation des espaces ouverts. Compte tenu de la structure de l'agglomération, cette armature verte est utilisée pour protéger les espaces ouverts contraints par l'urbanisation, particulièrement au sein de la ceinture verte. L'armature verte à sanctuariser n'est qu'un élément de l'armature verte plus globale, dont la définition est précisée dans le glossaire du PAR.

La réponse de la Région permet de distinguer clairement le concept géographique de la ceinture verte, de celui de l'outil réglementaire développé dans l'Armature verte. Cet éclairage semble effectivement indispensable pour bien relier d'une part ce concept géographique de ceinture verte ici considéré comme l'un des éléments de l'armature verte, dit « à sanctuariser », et d'autre part le concept de grande armature paysagère, autre élément de l'armature verte, dit « à conforter » *

Par ailleurs, la commission d'enquête apprécie la qualité de la démarche de sensibilisation mise en œuvre dans le dossier d'enquête pour expliquer les notions nécessaires à une meilleure compréhension des outils réglementaires liés à la protection de l'environnement.

Ces explications sont inscrites dans un glossaire très pédagogique qui développe les définitions d'une vingtaine de notions utilisées pour aborder la préservation et la mise en valeur de la biodiversité. Néanmoins, ce glossaire pourrait être enrichi.

Sur la définition de « pleine terre » :

La définition des espaces de pleine terre au sens du SDRIF-E est mentionnée p. 20 des OR : *“Les espaces de pleine terre sont des espaces libres de constructions, y compris en sous-sol (à l'exception des ouvrages d'infrastructure enterrés nécessaires au fonctionnement urbain : métro ou RER, autres réseaux et canalisations), permettant la libre et entière infiltration des eaux pluviales et le développement d'un couvert végétal.*

Ils participent à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contre les risques d'inondation par ruissellement, contribuent au maintien des continuités écologiques et à la constitution d'une trame brune.”

La définition des espaces de pleine terre fournie par le Conseil Régional d'Île-de-France dans le cadre du SDRIF-E est bienvenue car elle offre une base pour la protection de l'environnement urbain. Cependant, cette définition doit également prendre en compte la qualité du sol nécessaire pour soutenir la croissance d'arbres matures, essentiels dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains. Le remblai souvent utilisé dans les zones urbaines peut ne pas être adéquat pour le développement des systèmes racinaires d'arbres, ce qui limite leur capacité à contribuer efficacement à la réduction des températures urbaines et à l'amélioration de la qualité de l'air. Il est donc crucial que le SDRIF-E intègre ce critère concernant la qualité du sol dans les espaces de pleine terre, pour garantir non seulement la libre infiltration des eaux pluviales mais aussi la croissance saine des arbres. Cette approche renforcée aiderait à maximiser les bénéfices écologiques des espaces de pleine terre.

La définition actuelle des espaces de pleine terre dans le SDRIF-E, tout en étant robuste en matière de gestion des infrastructures et de l'infiltration des eaux pluviales, devra être améliorée pour mieux soutenir les objectifs écologiques spécifiques relatifs à la croissance des arbres matures.

Sur l'accès aux espaces verts et de loisirs d'intérêt régional :

La Région explique mettre en place des directives pour améliorer l'accès aux espaces verts, en visant que tous les résidents aient un espace vert significatif à moins de 10 minutes de marche. Cependant, elle se heurte aux contraintes induites par le ZAN, ce qui l'a conduit à modifier la recommandation de l'OMS, adoptée depuis plus de trente ans.

Si la réduction du temps d'accès à l'espace vert améliore la prise en compte du confort du public, à l'inverse le ratio en superficie, qui n'est plus exprimé en termes de surface par habitant (10 m²/ habitant), mais globalement en surface dédiée par quartier (un espace vert d'au moins 1ha, situé à 10 minutes), pourrait être moins favorable selon la densité des quartiers visés, même pondérée à 10% de l'espace urbanisé.

Afin de mieux comprendre la nouvelle règle, la communication de la liste des 145 espaces verts et de loisirs d'intérêt régional (existants ou à agrandir) positionnés sur les cartes, permettrait notamment de vérifier l'effectivité des objectifs de renaturation en ville lors de la révision des PLU ou des ScoT.

Sur l'évaluation des incidences du SDRIF-E sur les sites franciliens du réseau européen Natura 2000 dont elle a la charge depuis décembre 2022 :

A la recommandation de l'Ae, de compléter l'évaluation des incidences du SDRIF-E sur les sites franciliens du réseau européen Natura 2000, la Région explique sa démarche en précisant que, dans un premier temps, il n'a été analysé que les 4 sites directement impactés par des projets d'infrastructure ou des secteurs de développement industriel ou d'urbanisation préférentielle. Dans un second temps il sera pris en compte l'ensemble des

impacts induits par les projets ou secteurs inscrits au SDRIF-E, qu'ils se trouvent à l'intérieur du site ou en périphérie. Ainsi, la Région propose de compléter le dossier et d'étudier chacun des projets susceptibles de porter atteinte à l'un des 32 sites franciliens, notamment pour les soumettre à une évaluation d'incidences (séquence ERC). La Région rappelle également qu'elle finance l'accompagnement des porteurs de projet par les animateurs Natura 2000 affectés à chaque site.

Sur une définition précise de la biodiversité :

La commission d'enquête a bien pris note que la notion de biodiversité est inscrite au premier chapitre de l'article L110-1, du code de l'environnement dans sa version, modifiée par la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 (loi portant lutte contre le dérèglement climatique), et mise en vigueur depuis le 25 août 2021, notamment afin de protéger les écosystèmes et la diversité biologique. Néanmoins, et compte tenu de l'importance prise par cette notion de biodiversité, la commission d'enquête pense qu'il serait utile d'en faire le rappel dans ce projet de SDRIF-E.

Sur la représentation des Parcs Naturels Régionaux (PNR) sur l'ensemble des cartes du SDRIF-E :

La Région explique que les périmètres des PNR peuvent évoluer selon les dynamiques locales et que le SDRIF-E vise une plus grande échelle qui dépassent les « logiques institutionnelles ».

Néanmoins, la commission d'enquête souligne que les PNR concernent environ le quart des communes d'Île-de-France, et qu'il conviendrait d'en faire apparaître les limites territoriales.

Sur le projet de port industriel porté par HAROPA à Vigneux-sur-Seine en matière de préservation des espaces naturels et de maintien des continuités écologiques ?

Sur ce projet de port industriel HAROPA, la commission d'enquête s'interroge sur le poids respectif de la préservation de la biodiversité et du développement économique, et souhaiterait que le maintien de ce projet dans ce SDRIF-E ait été préalablement discuté avec les acteurs locaux.

4.5.1.6. S'agissant de la qualité de vie

Le thème de la qualité de vie qui recouvre les aspects qualité de l'air, des sols, de l'eau, nuisances du bruit et leurs effets sur la santé des franciliens est un thème transversal traité dans un nombre important des observations du public.

Environ un tiers de celles-ci évoque d'une manière ou d'une autre ces aspects de la vie quotidienne des franciliens.

Ils ont été également évoqués dans deux questions posées lors de la réunion publique du 29 février 2024

La santé est une préoccupation importante, le mot santé a été évoqué dans plus d'un millier d'occurrences sur le registre électronique

Sur la prise en compte du Zéro Emission Nette (ZEN) de la loi Climat-Energie :

La Région Ile de France, dans le projet de SDRIF-E prend en compte la réduction des GES (Gaz à Effet de Serre) et la neutralité carbone en proposant un projet d'aménagement ancré sur la sobriété et le polycentrisme, favorisant entre autres l'accès aux transports collectifs, les déplacements courts et les mobilités douces.

Il met en avant la corrélation existant entre les mesures de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et l'accroissement de la pleine terre qui visent à développer les capacités de stockage de carbone.

La commission d'enquête note ces aspects positifs pour aider la Région à tendre vers les objectifs du ZEN.

Sur la qualité de l'air :

La commission d'enquête prend bonne note des éléments de réponse qui précisent

l'engagement et les actions de la Région en matière de pollution de l'air.

Elle regrette toutefois que les OR n'intègrent pas de dispositions plus prescriptives pour protéger encore plus efficacement les populations concernées.

Comme l'autorité environnementale le préconise, la commission d'enquête souhaite que des indicateurs et notamment ceux qui permettent de suivre l'exposition de nouvelles populations à un cumul de nuisances soient précisés pour pouvoir mesurer l'efficacité des dispositifs mis en œuvre

Si les compétences en la matière sont partagées avec celles qui relèvent de l'Etat à travers les Plans de Protection de l'atmosphère (PPA), la commission d'enquête apprécie les actions engagées par la Région à travers des dispositifs élaborés en partenariat avec l'ADEME pour améliorer la protection des populations franciliennes des pollutions liées aux équipements de chauffage.

Sur la qualité des sols :

La commission d'enquête a bien noté que parmi les objectifs poursuivis dans les aides régionales à destination des collectivités, la Région porte une attention particulière à la désimperméabilisation des sols pour améliorer leur potentiel d'infiltration et garder les sols vivants.

S'agissant de la pollution des sols la commission d'enquête souhaite que L'OR 70 qui se fixe comme objectif de ne pas accentuer l'exposition des populations à ces pollutions soit plus volontariste et offensive. Il conviendrait donc que la rédaction du texte indique de façon plus détaillée cet objectif visant de réduire l'exposition des populations à ce type de pollution.

La commission d'enquête a bien noté que le SDRIF-E est un schéma qui reprend diverses orientations portées dans d'autres schémas ou plans régionaux qui seront révisés dans une volonté de mise en compatibilité. L'appréciation de la réponse à la question 1 du paragraphe 12.1.3 qui traite de la hiérarchie des normes, précise le point de vue de la commission d'enquête sur cet aspect.

Sur la qualité de l'eau :

La commission d'enquête a bien noté le rôle essentiel des SDAGE et des SAGE territoriaux en matière de surveillance, d'amélioration de la qualité de l'eau et des moyens pour y parvenir.

Sur les pollutions d'origine agricole qui se transmettent aux nappes phréatiques et aux rivières d'Ile de France, la commission d'enquête prend acte que les directives sur ce point ne relèvent pas de la Région mais de l'Etat.

Sur le bruit :

S'agissant de la pollution sonore, la commission d'enquête regrette que la rédaction des OR concernées (70, 71, 136 145) révèle un caractère peu prescriptif et ne permet pas d'évaluer les incidences de la mise en œuvre de SDRIF-E au-delà des obligations de la réglementation.

La commission d'enquête s'interroge cependant sur les contradictions qui apparaissent dans la réponse suivante de la Région : *Le SDRIF-E n'a ni compétence ni vocation à être un plan de réduction de l'exposition au bruit, en revanche, il déploie tout un ensemble de mesures qui visent à la réduction des nuisances* » et doute par exemple de l'efficacité de cette seule réponse apportée pour limiter les nuisances liées du transport aérien et que cet enjeu de santé publique que représente le bruit généré par le trafic aérien n'ait pas été davantage développé dans le « Projet d'aménagement régional » compte tenu de l'accentuation de ces nuisances constatées depuis le SDRIF de 2013.

S'agissant du fret ferroviaire la commission d'enquête regrette qu'aucun plan ne fasse apparaître la volonté d'extension de nouveaux tracés ferroviaires qui permettraient une

diminution significative du transport routier et donc de la pollution sonore.

4.5.1.7. S'agissant de l'adaptation au changement climatique

Le changement climatique est un défi de société et un défi scientifique majeur de notre siècle. Grâce à un effort de recherche sans précédent depuis quelques décennies, ses nombreuses manifestations sont de mieux en mieux observées et ses mécanismes principaux maintenant bien connus.

Cette adaptation passe par la modification de nos modes de vie, la mise en œuvre de politiques nouvelles, la réinvention de pratiques adaptées.

Elle nécessite donc que :

- Les entreprises améliorent l'efficacité énergétique de leur production et consommation en faisant évoluer leur système énergétique de fonctionnement vers les énergies renouvelables ;

Les collectivités coconstruisent des politiques territoriales de réduction des émissions et d'adaptation au changement climatique (par exemple via les Plans locaux de l'Habitat, les Plans locaux d'urbanisme, les Plans de Déplacement urbains...);

- L'agriculture s'oriente vers des systèmes de gestion durable des sols et de production moins consommateurs d'engrais et de pesticides, ce qui ne semble pas malheureusement la voie actuellement suivie au niveau gouvernemental ;
- Les citoyens adoptent des habitudes nouvelles en termes de transports, de circuit d'alimentation, d'habitat.

Sur les transports en vue de réduire les GES :

Le projet de SDRIF-E porte une attention particulière au développement des transports en commun et des voies cyclables.

Sur cet engagement la commission d'enquête observe que le plan des mobilités 2030 de l'Île-de-France, adopté par le Conseil régional le 27 mars 2024, affiche un objectif clair de réduction de 15% des déplacements en voiture d'ici à 2030 et un triplement de la part modale du vélo.

Il est évident que les différentes mesures qui seront mises en place pour les transports en commun, la valorisation des pistes cyclables et différentes mobilités décarbonées ne pourront qu'être des éléments positifs en faveur du climat.

Sur les dispositions prises pour réduire les îlots de chaleur :

Toutes les projections du GIEC indiquent que les pics de canicules seront de plus en plus nombreux dans les années à venir.

Or s'agissant de la volonté du SDRIF-E de voir évoluer le processus d'élaboration des logements en l'accompagnant de mesures de protection d'espaces verts. La commission d'enquête a noté que les diverses orientations, évoquées par la Région vont bien dans ce sens. Cependant, la commission d'enquête observe que la densification par l'augmentation des hauteurs des bâtiments, si elle libère de l'espace au sol permettant l'implantation d'îlots de fraîcheur peut entraîner une stagnation de la chaleur entre les bâtiments. Quant à la solution offerte par la végétalisation des bâtiments, si sa mise en œuvre est maîtrisée il n'en est pas de même pour son entretien. Ainsi, toutes les solutions pour pallier le réchauffement climatique sont à envisager dans l'intégralité de leur évolution à long terme.

Sur les choix des matériaux de construction :

Comme indiqué ci-dessus le changement climatique évolue et continuera d'évoluer dans les prochaines décennies, au travers, notamment, de connaissances nouvelles, voire d'évènements révélateurs.

Les méthodes, matériaux de construction évolueront également. Il sera probablement nécessaire d'examiner et de tenir compte de nouvelles découvertes pour en tirer profit dans l'organisation des villes et de ses méthodes de construction ;

Sur les choix de l'Etat relatifs aux lieux d'implantation des prisons (Cf. également les thèmes sur l'agriculture et sur les autres problématique » :

La commission d'enquête a bien pris note que l'implantation des prisons n'est pas de son ressort mais de celui de l'Etat.

Au regard du positionnement général de ces prisons sur les terres agricoles, qui, comme soulevé précédemment est dommageable pour l'agriculture, c'est également une perte de chance quant au défi du réchauffement climatique qui voit ainsi de nouvelles terres artificialisées.

4.5.1.8. S'agissant de l'activité économique

Ce thème qui interfère activement avec l'aspect environnemental de ce nouveau projet de SDRIF-E par rapport au SDRIF de 2013 a été relativement peu évoqué dans l'ensemble des courriels, courriers et observations recueillis lors de l'enquête.

Il a été abordé essentiellement par les communes et communautés de communes et les personnes qui ont abordé ce thème rejettent les agrandissements ou les nouveaux sites.

Par ailleurs certaines sociétés s'inquiètent du devenir des sites existants, déjà programmés ou en prévision.

Sur l'implantation des sites économiques :

La commission d'enquête prend acte que le SDRIF-E n'a pas à se prononcer directement sur les projets d'aménagement des collectivités.

Toutefois elle apprécie que les différentes OR concernées soient définies en fonction des objectifs de densification du SDRIF-E, notamment l'implantation des sites économiques en renouvellement urbain répondant ainsi aux ambitions du ZAN.

En ce qui concerne la sanctuarisation des zones d'activités économiques la commission d'enquête adhère aux dispositifs tels qu'ils sont énumérés dans ce projet de SDRIF-E.

Et la commission d'enquête adhère au modèle polycentrique dans la mesure où il est de nature à rééquilibrer les développements économiques ; en effet, en plus des 837 ha de zones commerciales identifiés au SDRIF-E, les possibilités laissées aux acteurs locaux de définir les compléments d'aménagement favorisent les capacités d'extension.

Sur le déséquilibre économique existant entre l'est et l'ouest de l'Île de France :

Le déséquilibre constaté en 2013 entre l'est et l'ouest est moins prégnant en 2024. Il s'apprécie désormais davantage entre le centre et la périphérie et la commission d'enquête adhère aux orientations prises par le SDRIF-E pour remédier à cette situation en accentuant la densification dans les zones de la grande couronne francilienne.

Sur le développement du fret fluvial :

La Commission d'enquête adhère aux projets de développement du fret fluvial qui devrait notablement s'accroître d'ici 2040 avec la mise en service avant cette date du canal à grand gabarit Seine Nord Europe (CSNE). Elle prend note également des contraintes qui s'imposeraient à l'aménagement de zones commerciales près des berges, ceci dans le respect de la biodiversité.

HAROPA porte plusieurs projets de développement portuaire pour permettre le développement du fret fluvial. Toutefois, certains d'entre eux ont fait l'objet d'observations soulignant les impacts environnementaux qu'ils pourraient générer en portant notamment atteinte à l'armature verte. La commission d'enquête engage la Région à concilier développement économique et protection de l'environnement.

Enfin la commission d'enquête prend note de l'aide que le SDRIF-E peut apporter aux entreprises au travers du guichet unique d'accès aux aides régionales.

4.5.1.9. S'agissant des énergies renouvelables

Contre toute attente ce thème qui participe activement à l'aspect environnemental de ce nouveau projet de SDRIF qui se veut environnemental par rapport au SDRIF de 2013 a été relativement peu abordé dans l'ensemble des courriels, courriers et observations recueillis dans les 158 cantons d'Ile de France.

C'est en effet moins de 1% de l'ensemble des contributions recueillies qui ont évoqué les énergies renouvelables.

Par ailleurs aucune question concernant ce thème n'a été posée lors de la réunion publique du 29 février 2024.

La commission d'enquête est bien consciente qu'il n'appartient pas au SDRIF de déterminer le choix du type d'ENR à implanter sur le territoire d'Ile de France.

Elle prend acte des réponses apportées par la Région et note avec intérêt les efforts financiers accomplis par la région en matière de soutien aux projets d'énergies renouvelables mais pense qu'une plus grande place donnée dans ce SDRIF-E aux énergies renouvelables n'aurait pas fait double emploi avec le SRCAE.

Par ailleurs elle souscrit à l'ensemble des recommandations conditionnant l'implantation de productions d'énergie renouvelable permettant de privilégier les espaces déjà artificialisés tant s'agissant des zones à protéger que s'agissant de leur bonne intégration paysagère.

Sur l'éolien :

La commission d'enquête pense qu'il aurait été bien utile pour orienter le choix des collectivités territoriales qu'une carte des zones favorables aux implantations des éoliennes en Ile de France figure dans le dossier du SDRIF-E mis à l'enquête

Il est, en effet, indispensable que toutes les conditions d'implantation notamment d'un projet éolien aient bien été étudiées en amont et en large concertation avec les habitants du secteur pour éviter son rejet majoritaire lors de l'enquête publique ultérieure.

Sur le photovoltaïque :

La commission d'enquête souscrit à l'ensemble des conditions d'implantation d'installations photovoltaïques posées par la Région, mais aurait souhaité que le décret du 29 décembre 2023 ait été expliqué par des exemples concrets et/ou des schémas.

Elle apprécie par ailleurs la réponse de la Région offrant la possibilité d'utiliser utilement la bande de 50 m à partir de la lisière des massifs boisés de plus de 100 hectares répertoriés dans le SDRIF qui pourrait permettre, sous réserve de respecter strictement les conditions requises pour leur implantation, de développer les installations photovoltaïques dans une zone où toute urbanisation est interdite.

Elle regrette cependant que la Région n'ait pas rappelé l'un des objectifs de la Loi N°2023-175 du 10 mars 2023 dite « APER » relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dont l'article 40-I dispose que : « *Les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés sont équipés, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage* » et ce suivant le cas où le parc de stationnement extérieur est géré ou pas en concession ou en délégation de service public pour le 1^{er} juillet 2026 pour les parcs dont la superficie est égale ou supérieure à 10 000 mètres carrés, et le 1^{er} juillet 2028 pour ceux dont la superficie est inférieure à 10 000 mètres carrés et supérieure à 1 500 mètres carrés.

Dans le même ordre d'idée, qui rejoint le thème relatif à l'activité économique, la commission d'enquête souhaite que la Région favorise en Ile de France l'installation d'ateliers ou

d'usines produisant équipements ou panneaux photovoltaïques.

Sur la méthanisation :

La commission d'enquête regrette que les avantages apportés par la méthanisation dont les possibilités de développement en Ile de France ne sont pas négligeables n'aient pas été plus largement développés.

Sur la géothermie :

Pour les mêmes raisons, compte tenu du fait que ce nouveau SDRIF se veut davantage « *environnemental* », la commission d'enquête pense que l'exploitation de la géothermie bien présente en Ile de France et sans entrer dans le détail de son fonctionnement aurait mérité un plus large développement notamment sur les avantages qu'elle présente en matière de décarbonation.

Sur ce dernier point, la Région pourrait dans ce SDRIF faire état des résultats du projet Géoscan Ile de France dont la mission est de permettre d'identifier les zones où le potentiel de la géothermie profonde est le plus favorable dans l'Ouest et le Sud de l'Île-de-France et dont les camions viennent de terminer le 4 avril 2024 les acquisitions géophysiques sur les 280 km de tracés prédéfinis en Ile de France.

Enfin, la commission d'enquête prend bonne note de l'existence d'un réseau de conseillers en énergies renouvelables répartis sur 5 structures pouvant accompagner les collectivités dans le développement de leurs projets.

4.5.1.10. S'agissant de l'agriculture

Ce thème a été abordé par le public en liaison avec le ZAN, les espaces naturels et la biodiversité ainsi qu'avec l'urbanisation qui est ressentie comme le risque majeur de disparition des terres agricoles sur le territoire de l'Ile-de-France. De nombreuses personnes ont donc déposé des contributions mêlant ces différents thèmes.

Sur certaines problématiques spécifiques, la protection des terres agricoles a servi de support de contestation envers :

- Les projets des centres pénitentiaires de Crisenoy, Noisieu et Magnanville ;
- L'extension urbaine de la commune d'Ozoir-la-Ferrière ;
- L'artificialisation des terres agricoles du « Triangle de Gonesse » pour l'établissement d'une gare et du plateau de Saclay pour la ligne 18.

Sont également souvent cités dans les contributions du public la sauvegarde de la Ferme de Servigny en Seine-et-Marne et les vergers de Groslay.

Il ressort des observations déposées que l'agriculture est considérée comme ayant un rôle prépondérant pour participer à maintenir un cadre de vie agréable, à lutter contre le réchauffement climatique et pour nourrir les populations locales avec une préférence pour les circuits courts. La grande culture céréalière n'est pratiquement pas abordée et il n'est fait que très peu référence à l'élevage.

Sur les objectifs concernant l'agriculture :

La commission d'enquête a conscience de l'évolution favorable de ce SDRIF-E par rapport à celui de 2013 en matière de préservation des espaces agricoles. Cependant de nombreuses PPA ayant exprimé des souhaits d'obtention de plus de surfaces urbanisables, la Région devra particulièrement veiller à ce que les objectifs qu'elle a mis en place soient respectés et ne pas se laisser déborder par des demandes qui peuvent être, par ailleurs, légitimes. L'équilibre du SDRIF-E devra être préservé.

Le SDRIF-E indique avoir identifié 88 liaisons représentant des itinéraires stratégiques à maintenir dans les espaces urbains pour les circulations des engins agricoles. Lors de l'établissement des PLU, les communes sont sollicitées pour fournir un plan de circulation des engins agricoles et la connaissance de ces liaisons serait donc utile pour l'établissement de ce plan de circulation.

La commission d'enquête regrette que les thèmes associés aux espaces agricoles n'aient pas été davantage développés dans les OR et prend note de l'incitation inscrite dans l'OR 16 pour la confortation et le développement des espaces dédiés à l'agriculture urbaine. Celle-ci peut prendre diverses formes dont certaines encore expérimentales demandent à être explorées comme les potagers sur toits-terrasses. Le PAR apporte quelques compléments d'information sur le sujet en définissant plus précisément l'agriculture urbaine et ses nombreuses déclinaisons.

Sur l'implantation de centres pénitentiaires dans des zones agricoles :

La commission d'enquête manque d'éléments justificatifs sur ce qui a prédominé dans la décision de l'Etat de prévoir les nouvelles structures pénitentiaires dans des zones agricoles balayant ainsi le principe du ZAN en lieu et place de positionnement dans des friches industrielles ou de l'Etat (casernes désaffectées par exemple) ou localisés dans des sites urbains desservis par des transports en commun. En ce qui concerne l'implantation de prisons à Noiseau et Magnanville, les infrastructures routières saturées ne semblent pas participer efficacement à une accessibilité fluide aux futurs centres pénitentiaires nécessaire tant pour les véhicules de l'administration pénitentiaire que pour les extérieurs.

Sur l'élargissement de voies de navigation dans des zones agricoles :

La commission d'enquête comprend que les voies de navigation soient de même nature que les espaces agricoles et qu'à ce titre lors de ces échanges, le SDRIF-E ne comptabilise pas les échanges au sein des espaces naturels agricoles et forestiers ou des surfaces non artificialisées. Compte tenu de la modification de la nature de ces espaces, la biodiversité pourrait en être affectée ou tout du moins modifiée et il aurait été judicieux de porter l'attention sur ce sujet.

Sur certains points particuliers :

La commission d'enquête adhère à la position initiale de la Région ayant indiqué une absence de capacités d'urbanisation au sud de la RN4 à Ozoir-la-Ferrière. Le secteur présente des terres agricoles cultivées ainsi qu'une infrastructure routière saturée très insuffisante pour absorber de nouveaux flux. Le maintien des liaisons agricole et/ou forestière paraît indispensable à l'écosystème existant et il apparaît étonnant à la commission d'enquête que la Région envisage un possible réexamen de sa position.

En ce qui concerne le Triangle de Gonesse, le projet de ZAC validé par la justice administrative a été pris en compte par la Région qui a, par ailleurs, sanctuarisé les terres agricoles du Sud du Triangle. La commission d'enquête approuve donc cet effort de protection.

S'agissant de la construction de la ligne 18 du Grand Paris Express, la commission d'enquête souscrit aux préservations de la ZPNAF et des terres agricoles du plateau de Saclay et demande que des solutions soient trouvées pour faciliter l'exploitation des terres agricoles qui seraient morcelées par la ligne 18.

Sur les incitations financières de la Région au profit des agriculteurs franciliens :

La commission d'enquête note que la Région étudie actuellement un dispositif de soutien au développement des circuits courts à destination des collectivités, qui souhaitent implanter des casiers, des magasins de producteurs, etc...

En parallèle, et dans le cadre de l'accompagnement au changement des exploitations agricoles franciliennes, la Région soutient également les agriculteurs par un cofinancement des investissements nécessaires au changement de pratiques ou à l'adaptation au changement climatique.

La commission d'enquête accueille très favorablement la réponse de la Région et souhaite que ces accompagnements perdurent tout au long de l'application du SDRIF-E si nécessaire.

Sur la qualité des terres :

La commission d'enquête pense qu'il serait également utile de pouvoir apprécier la qualité des terres ce qui permettrait de « discriminer » l'artificialisation éventuelle des sols et ce avant le ZAN.

4.5.1.11. S'agissant de la publicité de l'enquête et de l'accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête

De nombreux contributeurs ont exprimé leurs positions, généralement négatives, sur le projet de SDRIF-E pour 2040, s'agissant notamment de l'accessibilité et de la lisibilité du dossier soumis à l'Enquête publique.

Les contributeurs qui s'expriment sur ce thème estiment être peu ou non informés (tenue enquête publique, permanences, réunions publiques), confrontés à des difficultés d'accès au dossier en ligne et au registre électronique. Ils estiment également que le dossier soumis à l'enquête est touffu (« usine à gaz ») et incompréhensible, et fustigent des cartes graphiques difficilement exploitables.

Sur la publicité de l'enquête :

La commission d'enquête note les efforts de communication et de concertation entrepris par le Conseil régional sur un projet d'envergure et dans un espace élargi, avec une publicité réglementaire, voire extra-réglementaire à déployer et faire distribuer sur 1268 communes d'Ile-de-France, un déploiement et une distribution peut-être peu ou mal suivis aux échelons les plus bas.

La commission d'enquête remarque que le nombre important de contributions sur le registre électronique montre que la consultation dématérialisée (8053) a bien fonctionné, notamment par rapport aux révisions du SDRIF de 2007 et de 2013 où la participation du public par voie électronique n'existait pas ou n'était pas devenue obligatoire.

Le relais dématérialisé n'a pas toujours été utilisé de façon pratique, ciblée, voire complémentaire par les chefs-lieux de cantons sur leurs sites propres qui se sont souvent contentés d'informer très brièvement sans adaptation locale.

Par ailleurs, dans de nombreux lieux d'enquête, à l'arrivée du commissaire enquêteur pour tenir sa permanence, la boîte contenant le dossier n'était pas ouverte, le kakémono n'était pas déployé et les cartes non affichées dans la salle prévue pour la permanence et cette salle n'était pas toujours adaptée à une telle enquête sans réelle possibilité de recevoir plusieurs personnes et/ou d'afficher les 3 cartes du SDRIF-E.

Le bilan des déplacements aux chefs-lieux de canton lieux d'enquête et des observations annotées sur le registre d'enquête est au final plutôt décevant ; il pourrait être attribué à ce relais local minimum de publicité et à l'accessibilité difficile du lieu d'enquête souvent en centre administratif éloigné de la mairie où était affiché l'avis officiel de l'enquête.

De manière générale la commission d'enquête a pu constater que la Région Ile de France avait fait un réel effort pour assurer la publicité de cette enquête et fournir tous moyens adéquats allant au-delà des obligations réglementaires en la matière mais que la plupart des cantons lieux d'enquête ne se sont pas ou peu investis pour relayer cette publicité.

Un cas particulier à noter : le fait qu'à Paris se tenait concomitamment l'enquête sur la révision de son PLU a quelque peu occulté cette enquête sur la révision du SDRIF-E, le kakémono l'annonçant étant parfois placé derrière les kakémonos relatifs au PLU de Paris de façon peu visible.

La Commission d'enquête avait noté que lors de la phase de concertation une réunion publique s'était tenue dans chacun des huit départements franciliens, réunion qui avait rassemblé un très faible public allant de 10 personnes à 50 personnes maximum par département.

Elle n'avait pas souhaité renouveler cette expérience coûteuse et peu productive et avait opté pour une seule réunion publique au Forum des images des Halles accessible par les RER A, B et D qui a rassemblé 200 à 300 personnes.

Elle observe cependant que la communication (par affichette) de la tenue de cette réunion publique du 29 février n'a pas toujours été bien exploitée localement.

Sur la lisibilité des documents :

Le « Résumé non technique » ne semble pas avoir été bien exploité et mis en avant, en introduction (dans ses pages 13 et 8) des documents majeurs « Projet d'aménagement régional » et « 148 Orientations réglementaires » - les cartes graphiques thématiques étant généralement proposées enroulées ou absentes (voire affichées ailleurs).

La commission d'enquête est consciente qu'à ce niveau régional d'aménagement et de planification les documents graphiques ne peuvent avoir l'échelle et la lisibilité (voire la précision) des documents infras (SCoT, PLUi, PLU), et les documents graphiques du projet d'aménagement et d'urbanisme régional doivent être considérés comme des schémas d'orientations thématiques (et non des prescriptions strictes « à la parcelle ») à interpréter et adapter sur les secteurs concernés.

Mais compte tenu de l'échelle proposée, le public a eu du mal à interpréter les Orientations les concernant, et à se repérer dans les documents graphiques. D'autres publications à paraître pourraient faciliter l'interprétation et l'application locale de ces objectifs stratégiques et orientations réglementaires.

La commission d'enquête prend acte également que face aux difficultés de lecture et surtout d'interprétation des 3 cartes du SDRIF-E mises à l'enquête, la région entend développer un outil numérique opposable d'aide à la mise en œuvre de ce SDRIF.

Face aux nombreuses interrogations constatées en cours d'enquête, il lui semble en effet indispensable qu'un tel outil soit mis en œuvre pour aider notamment les collectivités territoriales à mieux appréhender les pastillages ou autres symboles mis en place.

4.5.1.12. S'agissant des autres thématiques abordées au cours de l'enquête

Ce thème regroupe essentiellement les autres interrogations ou problématiques qui n'ont pu être traitées dans les différents thèmes analysés par la commission d'enquête.

Sur le SDRIF-E et les autres schémas régionaux :

La commission d'enquête a bien noté que le SDRIF-E est compatible avec le PGRI, prend en compte le SRCE et est cohérent avec le SRCAE actuellement en vigueur. En outre, il tient compte de l'avancée des travaux de révision en cours du SRCE et du SRCAE et que les travaux préliminaires à la révision du SRCE ont été intégrés dans le SDRIF-E, notamment s'agissant de l'actualisation des réservoirs de biodiversité.

Elle a également noté que le SDRIF s'impose au SRHH et non l'inverse.

Par ailleurs s'agissant des documents de niveau inférieur (SCoT, PLU et PLUi notamment ils devront être mis en compatibilité après l'adoption du SDRIF avant février 2027 (SCoT) et février 2028 (PLU et PLUi).

Sur cette dernière contrainte, la commission d'enquête s'est interrogée sur le risque de voir ces niveaux inférieurs accorder des autorisations entre la promulgation du SDRIF-E (envisagée début 2025) et la révision de leurs PLU ou PLUi pour leur mise en compatibilité avant février 2028 !

Sur l'implantation de nouvelles prisons en Ile de France

La commission d'enquête constate que de manière générale la demande de construction de nouvelles prisons en France est directement liée à l'importante montée de l'insécurité constatée depuis plusieurs années en France.

Elle a bien noté ainsi qu'en décembre 2023 il y avait dans les prisons françaises 61539 places pour 75677 détenus soit un taux d'occupation, toutes prisons confondues, de 123,3% et la situation ne cesse de se dégrader depuis de nombreuses années.

Il est donc patent qu'il existe un besoin impérieux de construire de nouvelles prisons en France.

Et donc même si dans ce domaine les choix de l'Etat s'imposent à la région, on peut s'interroger sur la manière dont ils sont opérés, notamment s'ils entrent en conflit avec d'autres normes imposées par l'Etat, portant sur le ZAN et la préservation des zones agricoles.

Sur les datacenters (ou centres de données)

Même si le SDRIF-E ne saurait conditionner une installation de data centers à une installation concomitante d'unités de productions d'ENR, la région pourrait recommander une telle installation et la favoriser par une aide appropriée.

Par ailleurs la commission d'enquête fait observer à la Région ce que rappelle l'article 28 de la loi N°2021-1485 du 15 novembre 2021 relative aux datacenters ainsi que l'article 12 de la directive européenne 2023/1791 qui prescrit « *la mise à disposition du public d'informations pour les installations de datacenters d'au moins 500 KW* » ainsi qu'une « *évaluation de la faisabilité de la transition vers la neutralité carbone du secteur des centres de données* »

4.5.2. Sur le déroulement de l'enquête publique elle-même

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 45 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage mentionnant les permanences tenues dans le département et renvoyant par un Q/R code aux permanences effectuées dans les autres départements a été faite par PubliLégal, le prestataire de service, dans les mairies des chefs-lieux de cantons franciliens, au siège des mairies des arrondissements parisiens et au Conseil Régional siège de l'enquête dans les délais de 15 jours précédant l'enquête et maintenue pendant toute la durée de celle-ci ;
- Que les publications légales dans les journaux des 8 départements d'Ile de France ont été faites dans les journaux paraissant dans ces départements plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que par ailleurs une publication nationale a été faite dans le journal « Le Figaro » plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétée dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Qu'en outre d'autres moyens de publicité (Mails, réseaux sociaux, kakémonos, brochures, affichettes, etc...) ont été utilisés par la Région pour mieux faire connaître l'enquête publique ;
- Qu'un dossier papier portant sur ce projet de révision du SDRIF-E a été mis en place dans les mairies des 158 cantons et arrondissements des 8 départements d'Ile de France ainsi qu'au siège de la Région à Saint Ouen ;
- Que ce même dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le site de la Région Ile de France : [Le SDRIF-E : Île-de-France objectif 2040 | Région Île-de-France \(iledefrance.fr\)](#), ainsi que sur le site du prestataire de service PubliLégal :

Registre Numérique Enquête publique relative au projet de Schéma directeur de la région Île-de-France – Environnemental (SDRIF-E) (registre-numerique.fr)

- Qu'un registre d'enquête papier a été également mis à la disposition du public dans les mairies des 158 cantons et arrondissements des 8 départements d'Ile de France ainsi qu'au siège de la Région à Saint Ouen ;
- Que les observations pouvaient être envoyées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant : [Registre Numérique Enquête publique relative au projet de Schéma directeur de la région Île-de-France – Environnemental \(SDRIF-E\) \(registre-numerique.fr\)](https://registre-numerique.fr)
- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique à la Région Ile de France à Saint-Ouen ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ont tenu au total 241 permanences dont les 240 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que la commission d'enquête a bien organisé le 29 février 2024, sans incident la réunion publique prévue dans l'arrêté d'organisation d'enquête, au Forum des Images à Paris (75001) ;
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident ayant pu perturber le bon déroulement de cette enquête, malgré une affluence très variable selon les lieux d'enquête aux permanences organisées ;
- Que 575 observations ont été recueillies dans les registres papier mis en place pour cette enquête, 8053 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé ou à l'adresse courriel mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête et 107 courriers ont été reçus au Conseil Régional d'Ile de France siège de l'enquête avant la clôture de l'enquête.

4.5.3. Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir examiné l'ensemble des 8735 observations reçues au cours de cette enquête, interrogé la Région sur ces observations ainsi que sur les thèmes retenus par la commission d'enquête puis étudié les réponses de la Région Ile de France à l'ensemble de ces contributions ;

La commission d'enquête considère que pour ce projet :

- La Région a non seulement strictement respecté la réglementation concernant la publicité de cette enquête mais a également utilisé tous autres moyens adéquats à sa disposition pour mieux faire connaître ce projet de révision du SDRIF-E et les modalités de l'enquête publique le concernant ;
- La Région a longuement répondu aux contributions reçues au cours de l'enquête et aux 12 thèmes retenus par la commission d'enquête ainsi qu'aux questions complémentaires posées par la commission d'enquête ;

- La Région a également répondu dans une annexe IX (jointe en fichier électronique à ce rapport) aux 938 questions relatives aux avis des PPA exprimés à l'occasion de cette enquête relative au projet de révision du SDRIF-E ;

La commission d'enquête regrette cependant :

- Que l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) soit parvenu à la Région après le délai de 3 mois fixé par la réglementation en vigueur, même si la commission d'enquête l'a cependant inclus à l'enquête ;
- Qu'en matière de publicité une importante partie des collectivités territoriales ne se soit pas totalement impliquée pour faire localement connaître l'existence de cette enquête ;

Et la commission d'enquête recommande :

Recommandation 1 :

Ainsi que la Région l'a envisagé dans son mémoire en réponse, soit développé et mis à la disposition des communes un outil numérique fournissant des explications et points de repères géographiques et quantitatifs permettant de mieux appréhender les pastillages et autres symboles figurant sur les 3 cartes du dossier mis à l'enquête.

Recommandation 2 :

De préciser la limite qui s'imposera aux acteurs locaux, quant à la souplesse qui leur est laissée pour les aménagements sur leur territoire, en listant les critères de densification auxquels il ne sera pas possible de déroger.

Recommandation 3 :

Qu'une projection à dix ans du projet d'aménagement régional des mobilités avec les priorités retenues soit définie avant l'approbation du SDRIF E.

Recommandation 4 :

Que la Région complète en pointillé la carte 1 « Maîtriser le développement urbain » par le projet de mobilité d'intérêt national Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Recommandation 5 :

Que la Région soit attentive avec les instances concernées à l'évaluation de la procédure des approches de descente continue en virage sur la plateforme de Roissy et que cette sollicitation soit rendue publique de manière à répondre aussi à l'attente forte des franciliens.

Recommandation 6 :

De revoir le positionnement des pastilles d'urbanisation prévues sur la commune du Mesnil-Amelot située dans une zone d'exposition au bruit.

Recommandation 7 :

Qu'une étude de recherche des sites éligibles au déploiement de transports par câble (lignes de crêtes, franchissement de collines boisées en zone urbaine, de fleuves, de zones d'activité...) soit menée par la Région en liaison avec les départements, par analogie à l'identification des sites éligibles pour le solaire et l'éolien.

Recommandation 8 :

Qu'en prenant en compte le fait que les services locaux d'urbanisme auront besoin de recommandations simples et pratiques pour la mise en compatibilité des documents locaux avec le SDRIF-E, de reformuler l'OR 91, pour faire apparaître encore plus clairement que les périmètres des gares sont des secteurs à privilégier en termes d'urbanisation et tout

particulièrement en termes de construction et livraison de nouveaux logements, et que cette opération doit se faire en respectant deux critères :

- Se situer dans un rayon de 2 km;
- Et dans la limite de 1% de la superficie de l'espace urbanisé communal, ou de 2% lorsqu'il s'agit d'une commune appartenant à une polarité.

Recommandation 9 :

De clarifier l'orientation OR 85, pour en exclure les périmètres des gares qui sont déjà insérées dans un tissu urbain constitué.

Recommandation 10 :

Que la liste des coups partis soit publiée en annexe des Orientations Réglementaires et qu'une mise à jour régulière des consommations foncières face à l'objectif soit publiée annuellement.

Recommandation 11 :

Qu'en page 41 du document des Orientations Réglementaires, remplacer le mot « buffer » par l'expression « zone tampon » ou tout autre désignation colorée appropriée.

Recommandation 12 :

Que s'agissant de la politique à suivre en matière de renouvellement et d'extension le SDRIF-E soit en cohérence avec le nouveau SRHH qui devrait être adopté fin mai 2024.

Recommandation 13 :

Qu'afin de faciliter une meilleure approche de la notion d'armature verte régionale, à distinguer de celles de ceinture verte et d'armature paysagère, de compléter les définitions données dans le glossaire du Projet d'aménagement régional (PAR pièce 2.1).

Recommandation 14 :

Que la liste des 145 espaces verts et de loisirs d'intérêt général soit publiée en annexe de ce SDRIF-E au même titre que la liste des continuités écologiques d'intérêt régional qui figure en annexe 1 des Orientations Réglementaires (pièce 2.2), et qu'une mise à jour régulière des créations d'Espaces verts et de loisirs d'intérêt régional soit publiée annuellement.

Recommandation 15 :

De compléter et de publier dans la Note sur les enjeux environnementaux (pièce 5-1) des précisions sur la prise en compte des impacts de projets sur l'ensemble des sites du réseau européen Natura 2000.

Recommandation 16 :

De compléter le glossaire du SDRIF-E par la définition de la biodiversité donnée par la loi, et de lister les dispositifs dédiés à sa préservation auxquels la Région fait référence.

Recommandation 17 :

Comme le propose la Région, de compléter et de publier dans le PAR (pièce 2.1 : Projet d'Aménagement Régional) et dans l'EES (pièce 2.3 : Evaluation Environnementale Stratégique) une carte particulière représentant les PNR (Parcs Naturels Régionaux).

Recommandation 18 :

Face à une destruction inéluctable de l'environnement et aux difficultés de compensations, que les arbitrages concernant le projet HAROPA-Vigneux, annoncés par la Région soient arrêtés avant l'adoption du SDRIF-E.

Recommandation 19 :

Que le SDRIF-E élabore des indicateurs qui permettent la mesure régulière des populations soumises aux pollutions de l'air et leur évolution.

Recommandation 20 :

Que la Région propose aux instances traitant du fret ferroviaire, la mise en place d'une étude d'aménagements qui permettrait l'accélération de son développement (lignes dédiées, contournements des zones urbanisées, etc.).

Recommandation 21 :

A l'instar de ce que propose l'Autorité environnementale, et afin de pallier le caractère imprécis et peu prescriptif des orientations destinées à préserver la santé humaine, la Région devra intégrer aux OR (notamment l'OR 70) des dispositions prescriptives pour les documents d'urbanisme locaux et pour les projets d'aménagement pour permettre de réduire effectivement l'exposition des populations à une qualité de l'air dégradée et au bruit.

Recommandation 22 :

De modifier les dispositions d'application de l'OR 81 et ce dès 2021 (au lieu de 2031), pour tenir compte des dispositions de la loi ZAN du 20 juillet 2023 permettant la déduction des renaturations de la consommation de ces mêmes espaces.

Recommandation 23 :

En liaison avec les instances de suivi-évaluation du SDRIF-E (comité de pilotage et commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols) de revoir le dispositif de ce suivi, afin qu'il soit assorti d'un nombre plus restreint d'indicateurs pertinents, dotés d'une valeur initiale, d'une cible et d'un calendrier de réalisation et également d'intégrer dans ces indicateurs, de manière plus directe, des mesures de qualité des sols, issues du terrain, dans le dispositif de suivi de l'artificialisation des sols.

Recommandation 24 :

D'actualiser dans les documents constituant le SDRIF-E (PAR et OR) le chiffre initial de 2755 ha des projets portés par des opérateurs d'Etat par le décompte définitivement arrêté entre l'Etat et la Région.

Recommandation 25 :

De faire figurer dans l'annexe 2 aux Orientations règlementaires les projets portés par l'Etat, précisant leur intitulé, leur localisation, le maître d'ouvrage et la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) estimée en hectares, afin de permettre une parfaite connaissance de ces projets par les collectivités locales concernées

Recommandation 26 :

De modifier l'OR 87 pour élargir à l'ensemble des collectivités d'un EPCI, la possibilité de mutualisation des capacités d'extension non cartographiées régies par les OR 92 à 96, conformément aux dispositions arrêtées par l'article 4 de la loi ZAN du 20 juillet 2023.

Recommandation 27 :

D'assurer un suivi attentif pendant la période transitoire jusqu'à février 2028, pouvant entraîner l'autorisation de projets qui porteraient préjudice aux objectifs fixés par le SDRIF-E en matière de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, en mobilisant le comité de pilotage et la commission régionale de conciliation d'artificialisation des sols, comme personne publique associée aux demandes d'autorisations.

Et de rappeler aux collectivités la possibilité de mettre en œuvre un sursis à statuer de droit commun, ou le « *sursis à statuer ZAN* » créé par la loi du 20 juillet 2023, voire le droit de préemption ZAN.

Recommandation 28 :

De réfléchir à des axes de simplification et d'opérationnalité des dispositions envisagées pour le suivi et l'évaluation (projet d'aménagement régional PAR dans les pages 154 à 169), pour permettre aux différents acteurs mobilisés de disposer d'outils simples et efficaces à mettre en œuvre rapidement.

Recommandation 29 :

D'élargir la composition de la conférence régionale de gouvernance à des instances à titre consultatif, comme la loi le permet : acteurs de la protection de la nature (agences régionales de biodiversité, agences de l'Eau, associations environnementales), de l'habitat, du monde agricole, citoyens, afin de croiser les regards et enrichir les débats sur la lutte contre l'artificialisation des sols au niveau régional

Recommandation 30 :

Que dans le dossier du SDRIF-E soit ajoutée une carte des zones favorables à l'implantation d'éoliennes en Ile de France.

Recommandation 31 :

Que la liste des 88 liaisons représentant des itinéraires stratégiques à maintenir dans les espaces urbains pour les circulations des engins agricoles soit publiée en annexe des Orientations Réglementaires, afin que les communes concernées en soient informées lors de l'adoption définitive du SDRIF-E.

Recommandation 32 :

Qu'un outil de mesure qualitative des terres agricoles, dont les critères seront à définir, en liaison avec les chambres d'agriculture, soit mis en place au niveau Ile-de-France afin de classer les terres agricoles pour protéger en priorité celles de grande qualité.

Recommandation 33 :

Qu'au regard de l'apport qualitatif qui permettrait de privilégier le choix d'une friche à un espace naturel ou agricole, pour l'implantation d'un projet, la commission d'enquête recommande à la Région d'en examiner la faisabilité avec l'Institut Paris Région ou tout autre organisme (CEREMA par exemple).

Recommandation 34 :

Que l'OR 123 précise que « la chaleur fatale émise par les datacenters soit valorisée » ainsi que soit « évaluée la faisabilité de la transition vers la neutralité carbone des centres de données » ainsi que le précise la loi 2021-1485 du 15 novembre 2021 visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique en France.

Recommandation 35 :

Que soient corrigées toutes les erreurs matérielles signalées par les PPA (Personnes Publiques Associées) ou relevées en cours d'enquête.

Et surtout elle recommande :Recommandation 36 :

Compte tenu de l'importance que revêt la notion de pleine terre au regard de la qualité des sols et afin de garantir que les espaces de pleine terre contribuent plus efficacement à la lutte contre les îlots de chaleur urbains et à la promotion d'une biodiversité durable, que la Région complète et publie dans le glossaire du Projet d'Aménagement Régional (PAR pièce 2.1) et dans les Orientations Réglementaires (pièce 2.1), la définition des espaces de pleine terre suivante qui annule et remplace la définition publiée dans ce projet de SDRIF-E :

“Les espaces de pleine terre sont des espaces libres de constructions, y compris en sous-sol (à l'exception des ouvrages d'infrastructure essentiels : métro, RER, réseaux et

canalisations), caractérisés par un sol de qualité, non compacté, et riche en matières organiques, permettant la libre et entière infiltration des eaux pluviales et le développement sain et vigoureux d'un couvert végétal dense, notamment des arbres matures. Ces espaces doivent être suffisamment profonds et fertiles pour supporter la croissance des systèmes racinaires des arbres, contribuant ainsi de manière significative à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, à la réduction des risques d'inondation par ruissellement, au maintien des continuités écologiques, et à la constitution d'une trame brune ».

En conclusion, la commission d'enquête donne un **avis favorable** à ce projet de révision du SDRIF-E demandé par la Région Ile de France.

Nogent sur Marne, le 3 mai 2024

La commission d'enquête
Jean Pierre CHAULET, : Président

Nicole SOILLY Membre 	Marie-Claire EUSTACHE Membre 	Catherine MARETTE Membre 	Yves MAËNHAUT Membre 
Jean-Yves COTTY Membre 	Jean-Jacques BALLAND Membre 	Philippe ZELLER Membre 	Jordan BONATY Membre 
Annie LEFEUVRE Membre 	Reinhard FELGENTREFF Membre 	Laurent DANE Membre 	Monique DELAFOSSE Membre 
André GOUTAL Membre 	Jean-Luc BOIGONTIER Membre 	Jean-Charles BAUVE Membre 	Bertrand MAUPOUME Membre 
		* * *	

