

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N° 695



Tuncay/Flickr-CC

PLANIFICATION
ÎLE-DE-FRANCE 2030

Septembre 2015 • www.lau-idf.fr

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR ÎDF 2030. BILAN 2014: PREMIERS RÉSULTATS

LES 10 OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU SUIVI DU SDRIF 2030

ENJEUX FRANCILIENS

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

PRINCIPES FONDAMENTAUX

- Encourager la densification et l'intensification
- Préserver les espaces ouverts et les paysages
- Garantir un système de transports porteur d'attractivité
- Gérer durablement les ressources naturelles

APPROCHES ÉMERGENTES

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

LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR ÎLE-DE-FRANCE 2030, PRÉALABLE INDISPENSABLE À SON ÉVALUATION, EST D'ORES ET DÉJÀ ENGAGÉ. SON DISPOSITIF DOIT ENCORE S'ENRICHIR. UN AN ET DEMI APRÈS L'APPROBATION DU SCHÉMA, LE PREMIER BILAN DE SON APPLICATION S'APPUIE SUR L'ACTUALITÉ RÉGIONALE POUR DRESSER L'ÉTAT INITIAL ET RESTITUER LES RÉSULTATS QUI ONT PU ÊTRE OBSERVÉS.

L'approbation du schéma directeur Île-de-France 2030 (Sdrif 2030), fin décembre 2013, sécurisant le cadre régional de l'aménagement, est un des facteurs de renouvellement des projets territoriaux. Un des constats pour cette première année d'application du schéma directeur est une mise en mouvement inédite des documents d'urbanisme locaux (DUL). Deux cent vingt procédures d'élaboration et de révision des plans locaux d'urbanisme (PLU) ont été prescrites en 2014, notamment pour les mettre en compatibilité avec le schéma directeur. Cette dynamique s'observe sur l'ensemble du territoire, même si elle est un peu plus marquée dans l'espace rural, la disparition des plans d'occupation des sols (POS) ayant été programmée par la loi Alur le 27 mars 2017¹. Par ailleurs, le territoire régional reste faiblement couvert par des schémas de cohérence territoriale (Scot), et on ne comptabilise à ce jour que deux plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) en élaboration.

LES QUATRE OBJECTIFS STRATÉGIQUES TRAITÉS DANS LA PREMIÈRE ÉDITION DU BILAN

Pour ce premier bilan, quatre objectifs du schéma directeur, en lien avec les sujets d'actualité de l'année 2015, ont été retenus : résoudre la crise du logement, objectif partagé avec le comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH), qui est en train d'élaborer un schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) ; garantir un système de transports porteur d'attractivité et organiser le fonctionnement logistique métropolitain, en cohérence avec le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF), dont le vecteur de mise en œuvre principal, le contrat de Plan État-région 2015-2020 (CPER), vient d'être cosigné ; réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

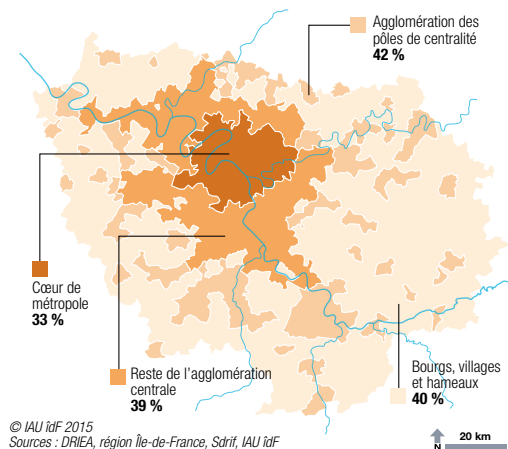
L'atteinte de ces trois derniers objectifs, en cohérence avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), participera à l'atténuation du changement climatique. Cette problématique sera traitée à l'occasion de la conférence internationale sur le climat (COP21), qui aura lieu à Paris en décembre 2015.



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île de France

Part des PLU/PLUi en révision par entité géographique



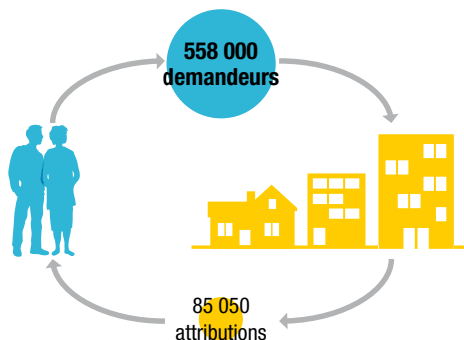
RÉSOLURE LA CRISE DU LOGEMENT

Depuis la fin des années 1990, l'insuffisance de la construction, d'une part, et le net décrochage entre l'évolution du coût des logements et les revenus des ménages, d'autre part, ont réduit sensiblement la capacité des Franciliens à adapter leur logement à leurs besoins et aspirations. En outre, les hypothèses du Sdrif 2030 reposent sur une volonté de stabilité du poids démographique de l'Île-de-France à 19 % de la population française totale. Cela suppose une croissance de 0,8 à 1,8 million de personnes d'ici à 2030, dont le schéma directeur doit anticiper les conditions d'accueil.

Une relance de la construction insuffisante au regard des 70 000 logements par an attendus

Pour la période 2010-2014, 56 400 logements par an ont été commencés, contre 45 300 entre 2005 et 2009 (estimations en dates réelles, Sit@del2, janvier 2015). Bien qu'en progression, l'objectif de construction de 70 000 logements par an n'est pas atteint sur la période 2010-2014 et l'offre globale augmente peu. En effet, la construction de logements neufs s'accompagne d'une disparition dans l'ancien. Un effort est attendu à partir de l'année 2015 afin d'accroître le parc et de remplir l'objectif de construction de 1,5 million de logements à l'horizon 2030. Le SRHH, en cours d'élaboration, permettra de le décliner à une échelle

Demandeurs et attributions de logements sociaux en 2013



© IAU îdF 2015
Sources : Drifil - fichier du numéro unique régional au 31 décembre 2013, DRIEA - RPLS au 1^{er} janvier 2014

infrarégionale, et de le traduire dans les programmes locaux de l'habitat (PLH). L'accompagnement des territoires bâtisseurs, ainsi que la fusion engagée des établissements publics fonciers et la création de Grand Paris Aménagement stimuleront les opérations de construction.

Une part importante de logements sociaux dans la construction des dix dernières années

Les logements sociaux ont représenté environ 25 % de la construction totale de logements entre 2000 et 2012 (répertoire sur le parc locatif social/RPLS au 1^{er} janvier 2013, dates réelles, Sit@del2). Cela demeure néanmoins insuffisant au regard des besoins. Le taux de logements sociaux est de 23,4 % au 1^{er} janvier 2012 et l'on vise 30 % à l'horizon 2030 (RPLS). L'offre existante est marquée par une répartition déséquilibrée au sein de l'espace régional. L'élaboration des PLH et des PLU permet aux communes de fixer des objectifs en matière de diversification de l'offre et de définir des réserves foncières au profit du logement social. 17 750 logements sociaux sont prévus dans les PLH au 1^{er} janvier 2015 (IAU îdF).

De nombreux dispositifs mobilisés pour améliorer le parc de logements existant

En 2013, 4,4 % des logements du parc privé sont potentiellement indignes (Filocom, Medde, d'après DGFiP, traitement CD-Rom PPPI Anah). Un grand nombre de dispositifs a pu être enclenché en faveur de la rénovation de certaines poches d'habitat dégradé, mais il reste des territoires à forts enjeux où les politiques doivent être renforcées. Entre 2010 et 2014, l'Agence nationale de l'habitat (Anah) a subventionné 105 200 logements, dont 18 900 au titre de la lutte contre l'habitat indigne ; 29 copropriétés ont été subventionnées par la région en 2014 pour être réhabilitées.

GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

L'enjeu principal est de diminuer la dépendance à l'automobile en développant l'offre et en améliorant le maillage du réseau et les conditions d'intermodalité. En 2010, les transports collectifs ont représenté 20 % des déplacements tous modes confondus (Enquête globale de transport/EGT). Le système de transports doit être plus vertueux du point de vue environnemental, en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés.

Un niveau de desserte métropolitain renforcé

Le réseau structurant de transports collectifs assure essentiellement les déplacements de moyenne et longue distance, et supporte des flux massifiés. En 2010, les déplacements en transports en commun s'établissent en moyenne à 9 km pour une durée de 48 min. Ce réseau atteint ses limites de capacité du fait de l'augmentation de sa part dans les déplacements quotidiens : +21 % entre

2001 et 2010 (EGT). La quasi-totalité des projets de transports collectifs de niveau de desserte métropolitain inscrits au schéma IdF 2030 fait l'objet de financements, notamment dans le cadre du CPER 2015-2020. Parmi ces projets, 12 % sont en travaux et 15 % en phase d'avant-projet.

Une desserte territoriale privilégiée ces dernières années

En 2010, 66 % des déplacements font moins de 3 km (EGT). Pour répondre à ces besoins, la desserte territoriale en transports en commun a été renforcée ; elle représente 94 % de l'offre supplémentaire en transports collectifs en 2014 (Stif-Omnif). Plusieurs lignes de tramway ont été mises en service et un plan de déplacements de l'offre de bus a été mis en œuvre. Le réseau cyclable a quant à lui augmenté de 9,8 % entre 2011 et 2013 (IAU IdF).

Une optimisation du trafic aéroportuaire et un déploiement du réseau ferroviaire à grande vitesse

L'optimisation du trafic aéroportuaire depuis 2011 provient de l'augmentation du nombre de passagers, corrélée à la baisse des mouvements aériens grâce à un taux croissant de remplissage des avions. L'accessibilité aux aéroports est un enjeu fort ; en 2009, 46 % des passagers au départ de Roissy/Charles-de-Gaulle et 36 % au départ d'Orly accèdent à l'aéroport en transports collectifs (Aéroports de Paris). Concernant le réseau ferroviaire, 199 000 départs France-Europe ont lieu en 2015 depuis les grandes gares franciliennes (SNCF Gares & Connexions). Les projets liaison Roissy-Picardie, ligne nouvelle Paris-Normandie et l'étude du Paris-Orléans-Clermont-Lyon sont inscrits au CPER 2015-2020.

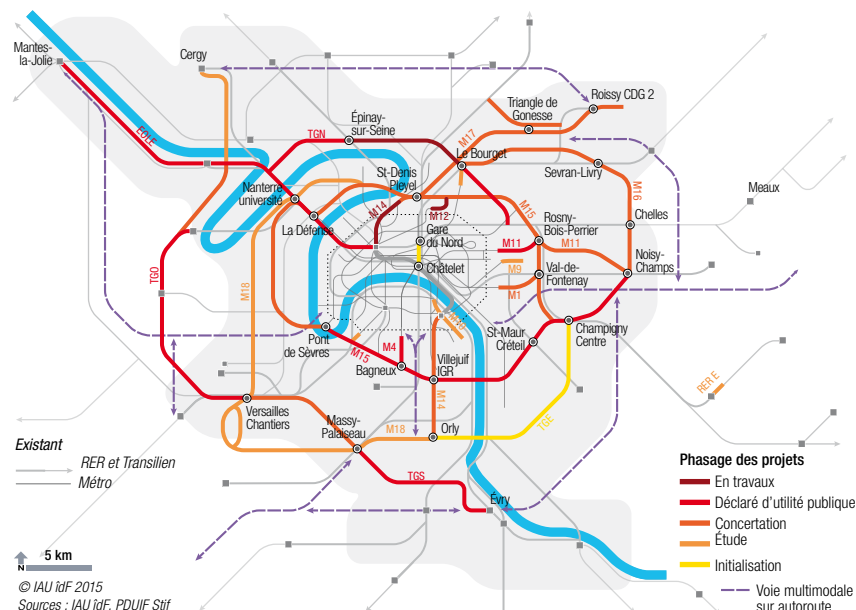
OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

La logistique d'Île-de-France occupe une place importante à l'échelle nationale : elle concentre 20 % des surfaces d'entrepôts en France, et 10 % des tonnes de marchandises nationales y sont générés. Dans le respect de l'environnement et du cadre de vie, un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré est attendu.

Un développement du trafic portuaire

Après une diminution sensible dans les années 1970-1980, le trafic portuaire en Île-de-France a dépassé la barre des 20 millions de tonnes en 2002. En 2014, 20,1 millions de tonnes ont été manutentionnés sur les ports franciliens, en légère baisse par rapport à 2010 (-2 %). La filière BTP représente 70 % du trafic, qui enregistre une baisse de 6 % par rapport à 2010 (Haropa Ports de Paris, Seine, Normandie). Pour développer le trafic portuaire, de nouveaux terminaux à conteneurs ont complété le maillage. Cinq sont désormais en service : Gennevilliers (le terminal historique), Bonneuil-sur-Marne, Limay, Évry et Bruyères-sur-Oise. Deux autres projets sont en cours : Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) et Triel-sur-Seine.

Programmation des projets de transports de niveau métropolitain (fer, RER, métro)



Une place prépondérante du mode routier dans la logistique urbaine

En 2013, le transport par des véhicules de plus de 3,5 tonnes à l'intérieur de l'A86 atteint 100 millions de tonnes, tandis que le trafic portuaire est de 10 millions de tonnes manutentionnées (SitraM SOeS Sitranet ; Haropa Ports de Paris, Seine, Normandie).

Une des problématiques de la filière est le coût du foncier, qui engendre l'éloignement progressif des sites logistiques de Paris vers les zones régionales limitrophes. Entre 2010 et 2013, la construction d'entrepôts s'est réalisée à 66 % au-delà de la Francilienne (dates réelles, surfaces d'entrepôts autorisées, Sit@del2). Pour maintenir la logistique urbaine, 60 sites portuaires et 26 sites ferroviaires d'enjeux territoriaux ont été identifiés. En 2013, 66 % des sites portuaires et 76 % des sites ferroviaires sont actifs (IAU IdF).

Un effort de structuration à l'échelle du Bassin parisien

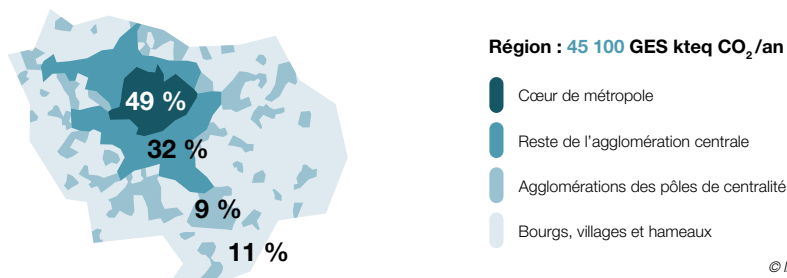
70 % du trafic routier et 57 % du trafic portuaire franciliens s'effectuent avec le reste du Bassin parisien (SitraM SOeS Sitranet ; Haropa Ports de Paris, Seine, Normandie).

Le trafic ferroviaire des grandes plates-formes multimodales d'échelle européenne (ports de Gennevilliers, Limay, Bonneuil-sur-Marne et Bruyères-sur-Oise depuis 2014) a progressé de 70 % entre 2010 et 2013, grâce aux travaux engagés et à la prise de gestion du domaine ferroviaire par Haropa Ports de Paris, Seine, Normandie en 2012.

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

L'Île-de-France présente des caractéristiques paradoxales propres aux métropoles denses. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) par hectare y sont quatre fois plus importantes qu'en France métropolitaine.

Émissions de gaz à effet de serre (GES)



En revanche, les émissions par habitant sont deux fois plus faibles (Airparif 2012, Insee 2012). Le transport routier et les secteurs résidentiel et tertiaire produisent 80 % des émissions franciliennes de GES (Airparif 2012, Scopes 1 et 2).

Les émissions de GES du trafic routier à réduire

Entre 2000 et 2012, alors que le trafic routier a été relativement stable, les émissions de GES ont diminué de 15 % du fait de la réduction des cylindrées moyennes et de l'amélioration technologique des véhicules. En 2012, elles représentent 28 % des émissions totales : 51 % proviennent des véhicules particuliers (Airparif 2012, Scopes 1 et 2), qui constituent 38 % des déplacements franciliens quotidiens (EGT 2010). Afin de réduire la part modale de la voiture, le CPER 2015-2020 consacre plus de 70 % de ses financements au développement des transports collectifs.

L'efficacité énergétique des bâtiments à améliorer

Les émissions de GES des secteurs résidentiel et tertiaire représentent plus de la moitié des émissions totales, dont environ 60 % proviennent du bâti résidentiel (Airparif 2012, Scopes 1 et 2). En 2014, 20 000 logements sociaux franciliens ont bénéficié d'un écoprêt logement social pour leur rénovation énergétique, trois fois plus qu'en 2013. Concernant la rénovation énergétique du parc privé, les financements conjoints de l'Anah, de l'État et de la région Île-de-France ont contribué à la rénovation énergétique de 4 500 logements en 2014.

Le chauffage urbain et les énergies renouvelables à développer

La région est dépendante de l'extérieur à 89 % pour son approvisionnement énergétique. Elle se caractérise également par une production d'énergies renouvelables faible et une très grande dépendance aux énergies fossiles, plus de 70 % de l'énergie finale consommée. La production francilienne d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) se décompose en 93 % de chaleur et 7 % d'électricité. L'Île-de-France est la première région française pour la valorisation de la géothermie profonde (basse énergie pour du chauffage urbain par réseau de chaleur). En 2013, 1,2 million équivalent logements est alimenté par le chauffage urbain, avec une chaleur produite à 34 % par des EnR&R (Syndicat national du chauffage urbain et de la climatisation urbaine/SNCU).

Dans la poursuite de ce premier bilan, le dispositif de suivi sera étendu à l'ensemble des objectifs stratégiques du Sdrif 2030. Il intégrera notamment le suivi de la consommation des espaces agricoles, boisés et naturels et de la densification, éléments qui font partie des principes fondateurs du schéma directeur. Il veillera à associer systématiquement observations quantitatives et analyses qualitatives, traduction réglementaire et outils partenariaux de mise en œuvre, afin d'évaluer l'appropriation du projet de société porté par le schéma directeur à l'échelle régionale et à l'échelle des territoires. ■

Édouard Massonneau

chargé d'études suivi-évaluation du schéma directeur ÎdF 2030

1. En cas d'élaboration de PLUi engagée avant le 31/12/2015, cette échéance est suspendue, le PLUi devant être approuvé avant fin 2019.

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION
Valérie Mancret-Taylor
RÉDACTION EN CHEF
Isabelle Barazza
MAQUETTE
François Pineau
INFOGRAPHIE - CARTOGRAPHIE
Dorothee Palayan
Jean-Eudes Tilloy

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE
Claire Galopin, Julie Sarris
FABRICATION
Sylvie Coulomb
RELATIONS PRESSE
Sandrine Kocki,
sandrine.kocki@iau-idf.fr

IAU île-de-France
15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144
ISSN ressource en ligne
2267-4071



RESSOURCES

- Bahoken Françoise, Raimbault Nicolas (Ifsttar), « Les nouveaux territoires logistiques franciliens : éloignement et spécialisation », *Note rapide*, n° 665, IAU îdF, novembre 2014.
- Barreiro Sandrine, « Le Sdrif : un modèle territorial pour anticiper le changement climatique », *Note rapide*, n° 660, IAU îdF, septembre 2014.
- Cocquière Alexandra, « Le PLU intercommunal toujours en question après la loi Alur », *Note rapide*, n° 679, IAU îdF, mars 2015.
- Labrador Jessica (Insee Île-de-France), « Les conditions de logement en Île-de-France en 2013 », *Note rapide*, n° 681, IAU îdF, avril 2015.
- Massonneau Édouard, « Mise en œuvre du schéma directeur ÎdF 2030. Bilan 2014 : méthodologie du suivi », *Note rapide*, n° 694, IAU îdF, septembre 2015.
- Raes Caroline, *Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain*, IAU îdF, février 2015.
- Île-de-France 2030. *Mise en œuvre du Sdrif. Bilan 2014*, juin 2015.
- Référentiel territorial du Sdrif : <http://refter.iau-idf.fr>
- Schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif 2030) : <http://bit.ly/1f28Vgd>

