

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville  
et transmise au représentant de l'Etat

le 20 février 2013.

## **CONSEIL DE PARIS**

**Conseil Général**

**Extrait du registre des délibérations**

-----

**Séance du 11 février 2013**

**2013 SG 7G -** Projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

**M. Pierre MANSAT et Mme Anne HIDALGO, rapporteurs.**

-----

**Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général,**

Vu le Code de l'urbanisme ;

Vu la délibération du Conseil régional en date du 25 octobre 2012 adoptant une nouvelle version du SDRIF dénommée *Objectif : Ile-de-France 2030* ;

Vu la lettre du Président du Conseil régional d'Ile-de-France du 17 décembre 2012 saisissant le Département de Paris pour avis avant enquête publique ;

Considérant que le Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) est un document stratégique pour l'aménagement du territoire francilien à l'horizon 2030 et qu'il offre un cadre de cohérence aux politiques d'aménagement de l'ensemble des acteurs territoriaux et locaux dont le Département de Paris ;

Considérant que le SDRIF prend en compte les grands défis à relever pour l'Ile-de-France au premier rang desquels les mutations écologiques, la transition énergétique et la nécessaire attractivité économique du territoire ;

Considérant que le SDRIF s'est élaboré en prenant en considération le cadre institutionnel et partenarial nouveau issu de l'essor des intercommunalités, l'apparition du Grand Paris et la programmation de grandes infrastructures de transport ;

Sur le rapport présenté par M. Pierre MANSAT et Mme Anne HIDALGO au nom de la 8<sup>ème</sup> Commission,

Délibère :

Article 1 : Il est émis un avis favorable au projet de Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) dénommé *Objectif : Île-de-France 2030*, assorti des réserves suivantes :

## En matière de logement :

### 1/ Equilibres habitat-emplois.

Le présent projet de SDRIF introduit un tableau (fascicule *Propositions pour la mise en œuvre*, page 29) présentant des ratios d'équilibre logements/ emploi que devrait atteindre chaque département à l'horizon 2030. Pour Paris, ce ratio est de 3,8 logements à construire pour 1 emploi créé.

Si l'on ne peut que souscrire à l'objectif de contrecarrer l'aggravation des disparités sociales et territoriales en Ile-de-France, l'outil proposé n'apparaît pas approprié pour les raisons suivantes :

- Paris contribue pleinement à la stratégie globale de rééquilibrage Est-Ouest de la métropole parisienne. La dynamique des opérations parisiennes y compris sur le plan économique profite en effet aux territoires voisins (Paris Nord-Est et son prolongement à Plaine Commune, Paris Rive Gauche avec Ivry). Cette politique, combinant habitat et emploi, a contribué à une reprise démographique notable dans la capitale (120 000 habitants supplémentaires depuis 1999). Loin de répondre à ces enjeux de ce rééquilibrage, les ratios proposés brideraient les politiques de développement de l'emploi dans l'Est et le Nord parisiens. Le ratio proposé pour Paris (3,8 logements / 1 emploi créé), calculé en surfaces construites, reviendrait en effet à créer environ 13 m<sup>2</sup> de logement pour seulement 1 m<sup>2</sup> de locaux d'activités ou de bureaux. Pour mémoire, la convention d'équilibre 2006-2010 entre Paris et l'Etat fixait un ratio de 2,7 m<sup>2</sup> de logement pour 1 m<sup>2</sup> de bureaux.

- L'application d'un tel ratio conduirait à fragiliser juridiquement les opérations d'aménagement menées par les collectivités locales, et par conséquent, bloquerait ou retarderait la construction de logements (ce qui est contraire à l'objectif du SDRIF de relance de la construction).

- Enfin, ce ratio met en relation des données par nature différentes, et donc difficiles à associer : la construction brute de logements et la création nette d'emplois, donnée par ailleurs difficilement mesurable et marquée par de fortes inflexions conjoncturelles. De plus, les données « nombre de logements » et « nombre d'emplois » peuvent recouvrir des réalités très disparates : ainsi, par exemple, un logement familial et un studio de résidence étudiante, ou un emploi administratif et un emploi de service à domicile ne peuvent être approchés de la même manière.

- Par conséquent, au lieu de maintenir ces ratios inadaptés, Paris propose que le SDRIF fixe des objectifs chiffrés habitat-emploi, par département, définis de façon partenariale en associant les collectivités concernées. Sur cette base, un suivi pourrait être organisé entre les partenaires permettant de vérifier la réalisation des objectifs, de les actualiser le cas échéant et de réajuster si nécessaire les politiques publiques en fonction de ces résultats.

### 2/ Autorité organisatrice du Logement.

Le projet de schéma directeur évoque (fascicule *Propositions pour la mise en œuvre*, page 32 notamment) la possibilité de mettre en place une autorité organisatrice du logement en Ile-de-France. Face à la crise durable de la production de logements à laquelle est confrontée l'agglomération parisienne, Paris partage pleinement l'objectif recherché par le Conseil Régional d'Ile-de-France de revoir la gouvernance du logement afin de remédier à la grande dispersion des acteurs de ce domaine. Il est, en effet, nécessaire de créer un cadre institutionnel à même : d'organiser une fonction de coordination et de régulation permettant une programmation à portée réglementaire de la production de logements ; de mener une politique de contractualisation en mobilisant notamment les ressources financières ; de conduire des opérations pour des projets d'intérêt métropolitain, y compris en cas de carence au plan local.

- La Ville de Paris souhaite souligner que la nature de l'institution capable de porter ces ambitions est actuellement en débat dans le cadre des travaux sur la gouvernance de la métropole parisienne engagés par Paris Métropole. Elle fait également l'objet de discussions avec l'Etat dans la

perspective d'une nouvelle loi de réforme territoriale et de décentralisation, ce qui sera le cas échéant pris en compte par le SDRIF.

### En matière de développement économique, d'attractivité et d'innovation :

#### 3/ Enseignement supérieur.

Dans la partie du fascicule Défis, projet spatial et objectifs concernant l'enseignement supérieur (pages 138 à 141), il est indiqué qu'une « *recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit être encouragée dans un souci de lisibilité et de cohérence spatiale. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations et un renforcement de certains pôles (Évry, Sénart-Melun, Nanterre, etc.)* ». Mais le maintien de la place de Paris n'est pas évoqué. Or, si la Ville de Paris joue un rôle essentiel dans les mouvements en cours et est partenaire du développement de pôles d'enseignement supérieur à sa périphérie (Paris-Condorcet à Aubervilliers, Paris Diderot qui s'étend à Ivry...), elle veille à conserver sur son territoire universités et grandes écoles et entend valoriser son identité universitaire.

- Afin de mieux tenir compte de la place de Paris, il est demandé que le paragraphe précité soit remplacé par le texte suivant : « *la recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit être encouragée dans un souci de lisibilité et de cohérence spatiale, intégrant une nécessaire approche métropolitaine des implantations universitaires. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations, le renforcement de certains pôles (Évry, Sénart-Melun, Nanterre, etc.) ainsi que le rayonnement du pôle parisien qui contribue à l'attractivité universitaire métropolitaine (Paris-Condorcet avec Aubervilliers, Paris Diderot avec Ivry...).* »

### En matière d'environnement :

#### 4/ Ratio de surface d'espaces verts par habitants.

La Ville de Paris porte une attention particulière aux espaces verts et à leurs liaisons. Avec son plan biodiversité voté en novembre 2011, elle montre combien elle est sensible à l'importance de la nature en ville et à ses apports dans tous les domaines. Depuis 2001, Paris a ouvert en moyenne 5 ha/an de nouveaux espaces verts de proximité. On compte en moyenne près de 11 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant sur le territoire parisien (comprenant les deux bois) auxquels doivent s'ajouter les espaces verts publics gérés par d'autres acteurs que la Ville de Paris. Sur les 650 jardins existants, seuls 70 ont une superficie supérieure à 1 ha. Près de 550 couvrent moins d'1 ha. Le territoire de Paris est en effet irrigué par des parcs, jardins et espaces verts de proximité, accessibles à moins de 5 minutes à pied (soit dans un rayon de 300 m), et de surfaces variées dont la plupart est comprise entre 1000 m<sup>2</sup> et 1 hectare.

L'objectif de tendre vers 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant dans les secteurs déficitaires en espaces verts inscrit, postérieurement à la concertation, dans les Orientations réglementaires du SDRIF, peut s'avérer difficilement applicable, en l'état de sa définition, et non pertinent dans des tissus constitués de la zone dense. Ce ratio, qui a été introduit sans débat préalable, mériterait *a minima* une poursuite de la réflexion pour en apprécier la pertinence en particulier en termes de territoire de référence. Dans les secteurs denses, cet objectif de surface minimum pourrait être remplacé par un objectif « de proximité » visant par exemple à ce qu'aucun secteur d'habitation ne soit à plus de 300 m d'un espace vert ouvert au public de 500 m<sup>2</sup> minimum, qu'il soit de pleine terre ou en terrasse.

- Paris propose que, dans la zone dense, le SDRIF calcule les déficits en espaces verts publics en prenant en compte tous les espaces ouverts au public d'une surface supérieure à 1000 m<sup>2</sup>. La carte de la Trame verte d'agglomération présentant ces secteurs de déficit doit être modifiée en conséquence.

## 5/ Trames vertes – Espaces verts.

Les cartes du SDRIF doivent être modifiées afin de tenir compte des observations suivantes :

- La carte Trame verte d'agglomération (page 96 du fascicule *Défis, projet spatial et objectifs*), ainsi que la carte Cœur de métropole (page 69 du même fascicule), font apparaître des liaisons vertes à créer sur certains axes parisiens qui n'ont pas été évoquées jusqu'à présent et qui ne figurent pas dans le SRCE ni dans l'avis et les cartes transmises par la Ville au SDRIF ou au SRCE (Exemple : axe entre le Jardin des Tuileries et Clichy-Batignolles, bd du Montparnasse, Grands Boulevards et certains tronçons de la Petite Ceinture). A l'exception des segments de la Petite ceinture à l'air libre, les liaisons vertes à créer inscrites dans Paris sont donc à retirer de ce projet de SDRIF.
- Sur la carte de destination générale et sur la carte du Cœur de métropole (page 65 du fascicule *Défis, projet spatial et objectifs*), il subsiste un figuré signalant un espace vert important à créer au niveau du secteur Paris Nord-Est et/ou de la Gare d'Austerlitz. Ces figurés sont à retirer.
- Sur les cartes des pages 69 (Cœur de métropole) et 96 (Trame verte d'agglomération) du fascicule *Défis, projet spatial régional et objectifs*, manquent les jardins des Tuileries, du bas des Champs Elysées, d'Eole, de Clichy Batignolles, le parc de Bercy et les cimetières des Batignolles, du Montparnasse, du Père Lachaise et de Montmartre. Ces espaces doivent être ajoutés.
- Enfin, dans la carte de la page 96, la petite Ceinture doit apparaître sous la légende « Préserver les liaisons vertes existantes » et la Ceinture verte sous la légende « Créer de nouvelles liaisons vertes ».

- Concernant les trames vertes et espaces verts à créer, les cartes du SDRIF doivent être modifiées afin de tenir compte de ces observations et des deux cartes situées en annexe.

## 6/ Pépinières de la Ville de Paris sur la Plaine de Montjean.

La Plaine de Montjean constitue un espace de respiration important entre le Val de Marne et l'Essonne. En décembre 2012, le Syndicat intercommunal pour la valorisation de la Plaine de Montjean a adopté un schéma de principe limitant la construction de logements aux seules communes de Rungis et de Wissous, excluant une éventuelle urbanisation des terrains occupés par les pépinières de la Ville de Paris et situés sur la commune de Fresnes.

- Ainsi, afin de conforter et acter cette évolution, Paris demande-t-il la suppression de la pastille d'urbanisation préférentielle positionnée sur la commune de Fresnes, au nord du figuré marquant un espace vert ou de loisir d'intérêt régional à créer, en bordure de l'autoroute A6.

## En matière de déplacements :

### 7/ Projets de transports collectifs.

La Ville de Paris demande que les projets de transports collectifs suivants soient inscrits dans les tableaux de programmation du fascicule *Propositions pour la mise en œuvre* (pages 19 et 20) aux échéances mentionnées ci-dessous :

#### *Horizon « avant 2020 » :*

- le prolongement de la ligne 10 du métro de la gare d'Austerlitz à Ivry Confluences pour accompagner l'urbanisation des secteurs de Paris Rive Gauche (2,5 millions de m<sup>2</sup> de SHON, 60 000 emplois) et Ivry Confluences (1,3 million de m<sup>2</sup> de SHON, 18 000 emplois). La livraison des programmes interviendra dans sa totalité à l'horizon 2025, mais pour la majorité d'entre eux d'ici 2020, d'où la nécessité d'une réalisation du prolongement de la ligne 10 avant 2020 ;
- le prolongement du T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Maillot et entre le pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil. En effet, le succès du T3 sud montre à quel point cette ligne de rocade est utile aux déplacements dans le cœur de la métropole (61 % des voyageurs ont pour origine ou destination la banlieue) ;

Horizon « avant 2030 » :

- la création d'une desserte en transports lourds ou structurants pour les secteurs Chapelle International / Porte de la Chapelle (1,3 millions de m<sup>2</sup> de SHON et 25 000 emplois créés pour l'ensemble de l'opération Paris Nord-Est) et Bercy Charenton (710 000 m<sup>2</sup> de SHON et 20 000 emplois) ;
- le prolongement de la ligne 5 du métro entre la place d'Italie et la place de Rungis (Paris 13<sup>ème</sup>), dans l'hypothèse où le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly ne créerait pas une station de métro place de Rungis ;
- le lancement d'autres projets de tramway ou de bus à haut niveau de service (tramway à Nation, rocade des gares, bouclage du T3...).

- Paris demande que les projets de transports collectifs évoqués ci-dessus soient inscrits dans les tableaux de programmation aux échéances mentionnées (fascicule *Propositions pour la mise en œuvre*, pages 19 et 20). Ces projets devront également figurer sur les cartes du fascicule *Défis, Projet Spatial régional et objectifs*, notamment la carte des transports collectifs en zone dense (page 101) et la carte relative à la desserte structurante des bassins de vie (page 107).

## 8/ Emprises logistiques.

Dans le fascicule *orientations réglementaires* (page 20), il a été précisé suite à un amendement de l'exécutif que les « *terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages, sauf si une relocalisation s'avère absolument nécessaire ou plus efficace en regard du service rendu, du bilan écologique et de la protection des populations* ».

Cette mesure a une portée générale sur l'ensemble du territoire régional et sa rédaction très rigide pourrait conduire à un gel des emprises logistiques alors que l'évolution des emprises foncières correspondantes est un levier essentiel pour permettre aux collectivités de mener à bien leurs projets d'aménagement, notamment la construction de logements. Cette évolution doit bien entendu, pour préserver et développer les fonctions de logistique urbaine, être encadrée par les règlements d'urbanisme.

Paris a par exemple traité le développement de la logistique urbaine dans son PLU en articulant des orientations générales dans son PADD, une zone de grands services urbains dévolue aux fonctions de logistique urbaine, et des orientations d'aménagement pour les territoires de projets qui incluent des objectifs en matière de logistique (cf. les secteurs d'aménagement de Paris Rive Gauche, Bercy Charenton ou Paris Nord-Est).

- Paris propose de remplacer le texte précité par la phrase suivante : « *Les évolutions des terrains d'emprises affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) devront être compatibles avec une confortation de ces activités, le cas échéant en rationalisant leur implantation ou en les déplaçant afin d'en assurer un fonctionnement optimal permettant par ailleurs la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain* ».

## 9 / Cartographie des sites logistiques.

La représentation cartographique des sites multimodaux logistiques doit être révisée, notamment dans la *Carte de destination générale des différentes parties du territoire* et la *carte logistique dans le cœur de métropole* (page 141 du fascicule *Défis, projet spatial et objectifs*).

S'agissant des implantations portuaires, les cartes du SDRIF présentent près d'une vingtaine de sites le long de la Seine, agréant deux types de sites : d'une part, quinze emplacements inscrits au PLU légendés par une ancre et qui ont pour objet de permettre la réalisation de plateformes de transit en temps partagé en zone urbaine verte ; d'autre part, quatre sites portuaires classés en zone urbaine de grands services urbains (UGSU). C'est pourquoi nous proposons de ne retenir dans les cartes du SDRIF que les quatre sites de logistique portuaire, à savoir 1/ le secteur de part et d'autre de la Seine entre le pont National et le pont de

Tolbiac 2/ le port de la Bourdonnais 3/ le port de Javel 4/ le secteur de part et d'autre de la Seine entre le périphérique et le pont du Garigliano.

Par ailleurs, il convient de substituer aux figurés ponctuels représentant des sites logistiques ferroviaires quatre secteurs comportant des fonctionnalités logistiques au niveau des faisceaux ferroviaires suivants ; Nord, Est, Lyon et Austerlitz. En outre, il paraît impératif de citer dans le SDRIF le faisceau St Lazare qui accueillera la base fret de Batignolles.

La représentation cartographique des sites multimodaux logistiques sera déclinée plus finement sur le territoire parisien dans le cadre du schéma d'orientation logistique de Paris en projet, en cohérence avec la Charte de bonnes pratiques des transports et livraisons de marchandises.

- Concernant la cartographie des sites logistiques, les cartes du SDRIF doivent être modifiées afin de tenir compte de ces observations.

10 / Petite ceinture.

Concernant la petite ceinture ferroviaire, le projet de schéma directeur précise à la page 140 du fascicule *Défis, projet spatial régional, objectifs*, « *La petite ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, tout autre aménagement devra être réversible et précaire.* ».

La transformation de la petite ceinture fait actuellement l'objet d'une réflexion de la Ville de Paris, en partenariat avec RFF, et un travail de concertation avec les habitants sera mené courant 2013 pour en définir l'avenir. Cette réflexion porte sur les usages de l'ancien réseau sans remettre en cause sa fonction de continuité écologique.

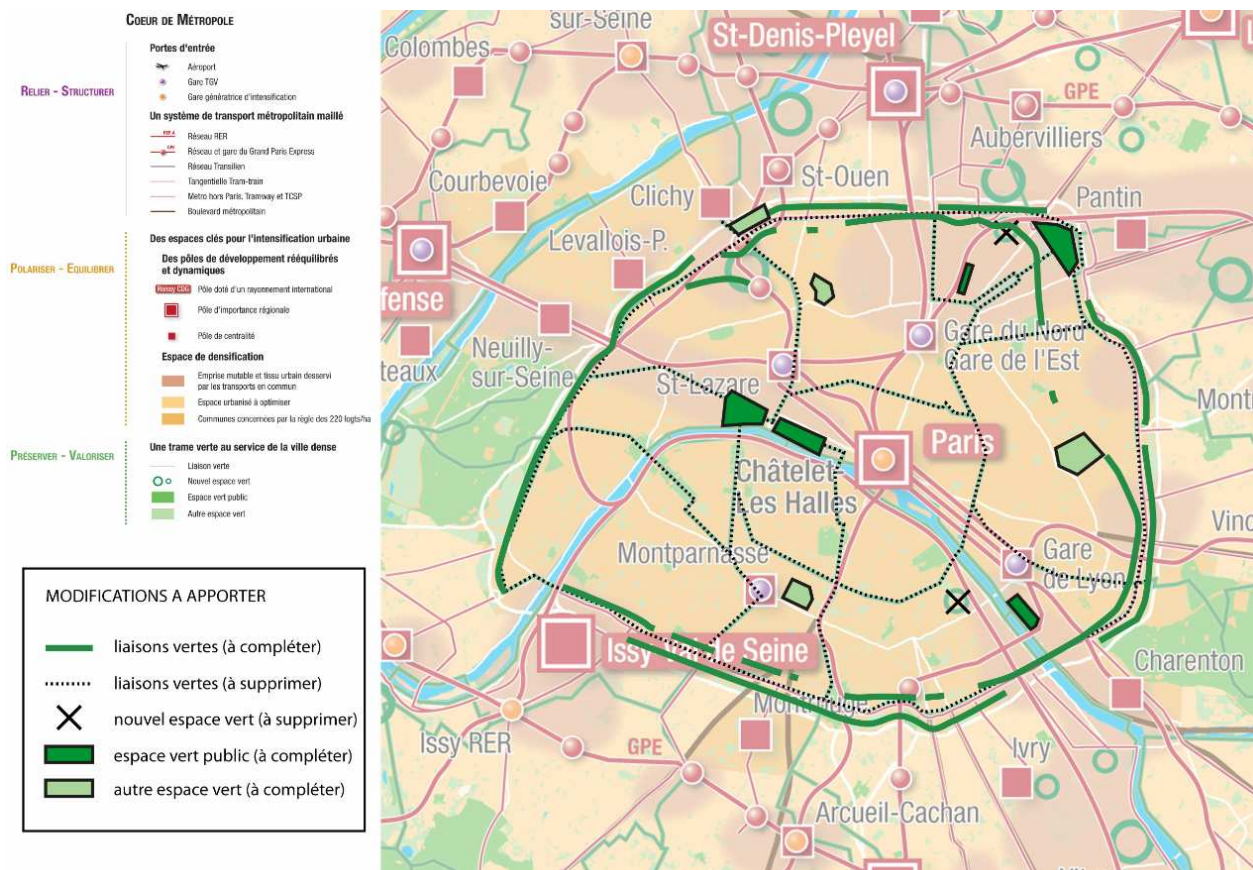
- Ainsi, Paris propose-t-il de remplacer cette phrase par la formule suivante : « *La petite ceinture verra son linéaire maintenu et son rôle écologique conforté, sa vocation et ses usages faisant actuellement l'objet d'un processus de concertation* ». Cette mention trouverait plus logiquement sa place dans le texte relatif au TIM parisien (page 174 du même fascicule).

Article 2 : M. le Président du Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général, est chargé de transmettre au Président du Conseil Régional le présent avis du Département de Paris sur le projet de schéma directeur d'Ile de France dénommé *Objectif : Île-de-France 2030*.

## ANNEXE

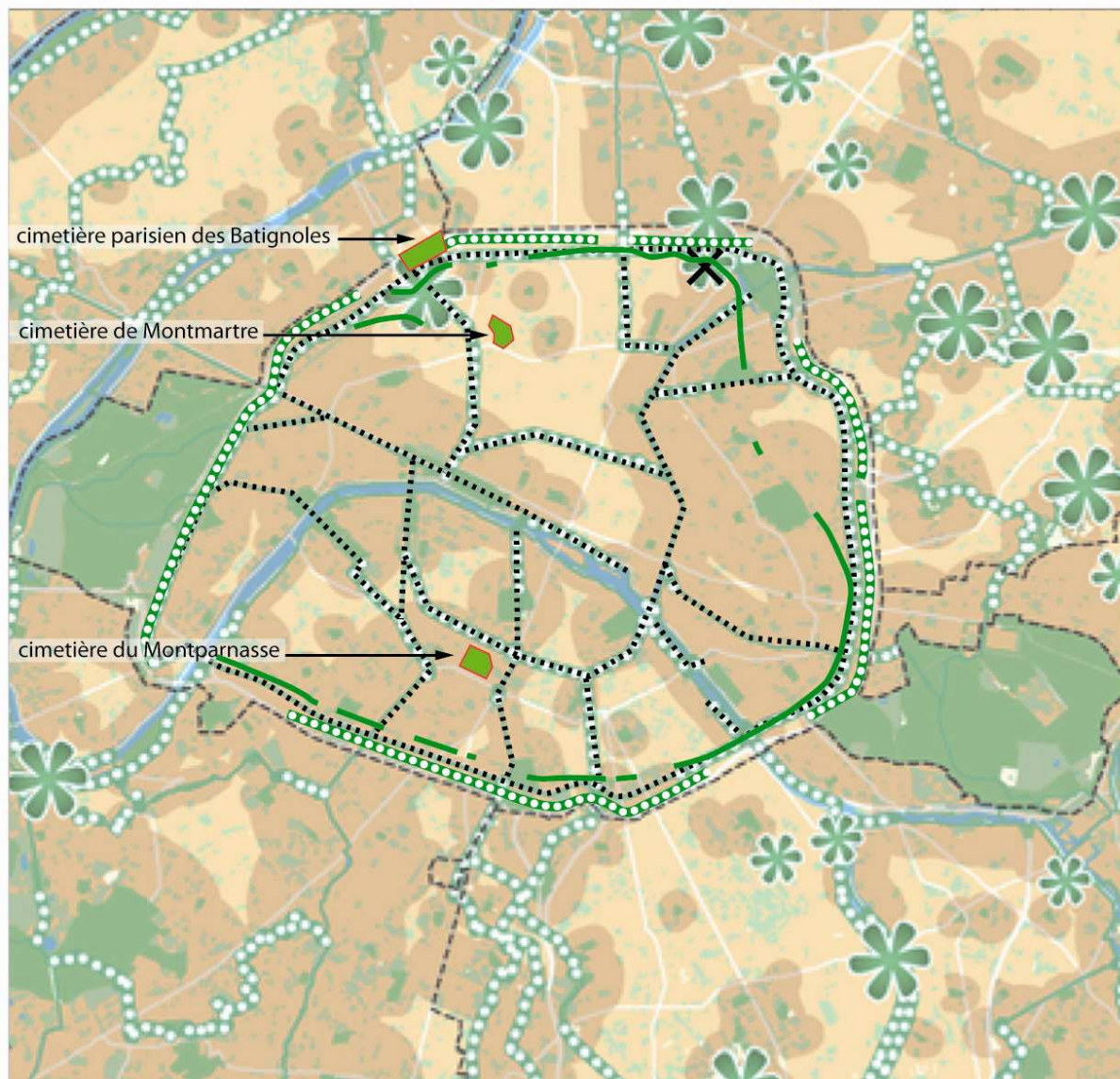
### Trames vertes – espaces verts

#### Modifications demandées concernant la carte « Coeur de métropole »











Modifications demandées concernant la carte « La composante publique de la Trame verte d'agglomération »






**Péréniser et développer l'offre en espaces verts et boisés publics**

Créer de nouveaux espaces en zones carencées :






-  2 à 5 ha
-  supérieur à 5 ha

-  Tendre vers les 10 m<sup>2</sup> par habitant en zones carencées
-  Zone proche d'un espace vert ou boisé public
-  Préserver les espaces verts et boisés public
-  Préserver les espaces ouverts urbains

**Mailler les espaces verts et boisés publics par un réseau de liaisons vertes**

-  Créer de nouvelle liaison verte
-  Préserver les liaisons vertes existantes
-  Limite de la Trame verte d'agglomération

**MODIFICATIONS A APPORTER**

-  Continuités et liaisons vertes (à supprimer)
-  Créer de nouvelles liaisons vertes (à compléter)
-  Préserver les liaisons vertes existantes (à compléter)
-  Créer de nouveaux espaces en zone carencées (à supprimer)
-  Préserver les espaces verts et boisés publics (à compléter)