

**CONTRIBUTION DU SBDEC/DQDD
au porter à connaissance du PLUI
de la communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise**

Problématique bâtiment et PLUI

1) La contribution du bâti à la transition énergétique et ses enjeux sur le territoire de Grand Paris Seine et Oise

1.1) Le schéma régional climat air énergie Ile de France approuvé par l'État et le CRIF fin 2012 met en évidence l'impact important du parc bâti dans la problématique énergétique, puisque ce dernier émettait en 2015 50 % des émissions totales de gaz à effet de serre, et consommait 59 % des consommations énergétiques totales. Ces chiffres concernent à la fois le secteur tertiaire et le logement.

Le cœur de cible de cette politique est le parc **bâti existant**, et plus précisément

- le parc bâti antérieur à 1990, qui n'a pas bénéficié des réglementations constructives récentes favorables aux économies d'énergie
- au sein de ce parc bâti antérieur à 1990, le parc bâti **à usage de logements** : en grande couronne francilienne, ce dernier représente 71 % du parc de logements bâti. Le parc de logements construit par exemple dans la période 1954-1974 (période des « trente glorieuses ») avec des matériaux de construction légers, est très concerné, mais ce n'est pas le seul.

1.2) le Schéma directeur régional Ile de France, dans son document « défis, projet spatial régional et objectifs » Ile de France 2030, affiche la nécessité de traiter le bâti dégradé et les poches d'insalubrité et de pauvreté constatées dans certains quartiers et certaines copropriétés dégradées ; et rappelle qu'il s'agit d'un enjeu sanitaire, social et environnemental (page 88).

Cet enjeu s'articule avec celui du SRCAE puisqu'en traitant le bâti dégradé, généralement antérieur à 1990, on intervient **aussi** sur l'efficacité environnementale du parc de logements.

1.3) Enjeux pour le territoire de la communauté urbaine de GPSO dans le cadre de l'élaboration du PLUI :

Ce territoire est très étendu (73 communes) et constitué d'une alternance de pôles urbains (le Mantois, l'agglomération des Mureaux, Conflans Ste Honorine, Achères) et de communes rurales. Les tissus bâtis qui le composent sont donc variés et relèvent de stratégies différentes en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique dans le bâtiment.

Zoom sur le parc de logements :

Le parc de logements antérieur à 1990 compte près de 128 000 sur un total de 175 000 logements,

sur ces 128 000

- 58 600 logements ont été construits dans la période 1954-1974 (33,4%)
- tous les segments de parc sont concernés car tous sont représentés (individuel privé:51 %, HLM 26,7 %, logements collectifs privés 22,3%)

(source DRIEA BATISTATO, voir en données d'analyses territoriales jointes)

L'enjeu sur le parc de logements ancien, sur le territoire de la communauté urbaine de GPSO est donc significatif.

Le PLUI de la communauté d'agglomération de Grand Paris Seine et Oise devra donc comporter une analyse différenciée des territoires au regard du bâtiment :

- au travers du diagnostic qui donnera lieu au rapport de présentation du PLUI, et qui pourra mettre en évidence la diversité du bâti selon les territoires (implantations, caractéristiques architecturales, matériaux, qualité thermique et phonique du bâti) ; ainsi que les principales servitudes et contraintes affectant le bâti et les rénovations et réhabilitations importantes déjà mises en œuvre.
- Par déclinaison du rapport de présentation, le PADD pourra exprimer les dispositions favorables à l'isolation du bâti ; et les déclinaisons stratégiques qui pourraient, s'il y a lieu, donner lieu à des interventions opérationnelles (OPAH, opérations de rénovation urbaine, écoquartier...), et s'il y a lieu désigner les quartiers dans lesquels des opérations exemplaires du point de vue de la transition énergétique peuvent être mises en œuvre.
- Le règlement exprimera les dispositions d'urbanisme réglementaire permettant la mise en œuvre de ces politiques

Ainsi, il pourra notamment veiller aux points suivants :

- pour le parc bâti existant, principal gisement en matière de diminution des gaz à effet de serre et de consommation énergétique: autoriser les isolations thermiques (façades, toitures), l'utilisation de matériaux bio sourcés pour toitures ou parements (ayant une faible empreinte carbone) et permettre dispositions couplées le cas échéant avec de la densification sur une parcelle.
- pour le parc bâti neuf, la réglementation thermique en vigueur (RT 2012) est contraignante et permet la construction de bâtiments dores et déjà efficaces du point de vue énergétique.

Au delà et en ce qui concerne le neuf, les exigences de la collectivité en matière réglementaire (par ex. RT 2012 -10 à -20%) doivent être justifiées et utilisées à bon escient, afin de ne pas obérer la constructibilité sur le territoire.

Deux cas de figures peuvent se présenter :

- 1) mise en œuvre de politiques publiques ciblées en matière de transition énergétique, telles qu'un écoquartier réalisé dans le cadre d'une ZAC,
- 2) exigence de performance énergétique renforcée du bâti couplée avec une majoration possible des règles de gabarit dans la limite de 30 % (art. R 151-28 3° du CU et R111-21 du CCH, introduits par le loi de transition énergétique de 2015). Cette disposition récente vise à encourager les pratiques vertueuses, mais ne présentent pas de caractère obligatoire

si le pétitionnaire n'entend pas bénéficier de cette majoration des droits à bâtir.

2) Intégrer la lutte contre les inondations pour le bâtiment dans le PLUI

Sur les 73 communes de la communauté d'agglomération de GPSO, 41 communes sont touchées par le risque d'inondation au titre des cours d'eau (Seine, Oise ou Mauldre), 12 d'entre elles ont plus de 10 000 habitants dont 3 ont fait l'objet d'un arrêté de catastrophe naturelle au titre des inondations de juin 2016.

Cette problématique, significative sur ce territoire, impacte les secteurs bâtis.

La mise en œuvre du PLUI doit être l'occasion d'identifier les principaux secteurs bâtis concernés, ainsi que les leviers à mobiliser pour protéger les constructions en cas de crue, réorganiser l'occupation humaine à l'intérieur des bâtiments (tertiaire et habitat) les plus impactés, limiter ou réduire les imperméabilisations nouvelles.

3) boîte à outils

- BATISIG et BATISTATO, SIG et base de données statistiques sur l'âge, la typologie du logement et les consommations énergétiques dans toutes les communes d'Ile de France
<http://intra.driea-idf.i2/batisig-et-batistato-r7133.html>
- PLU de Paris modifié en mai 2016, extrait du rapport de présentation (II : la protection de l'environnement, II-2 : la capacité d'adaptation du cadre bâti à la transition énergétique) disponible sur le site internet de la ville de Paris
- PLU de Sceaux (92), guide méthodologique « l'essentiel du PLU, l'habitat collectif »

PLU intercommunal de GPS&O

Éléments transmis par le SPOT pour le Porter à Connaissance de l'Etat

Par délibération du 14 avril 2016, la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) a prescrit l'élaboration d'un PLU intercommunal sur la totalité de son territoire.

Vous trouverez ci-dessous la contribution du SPOT pour le Porter à Connaissance de l'Etat

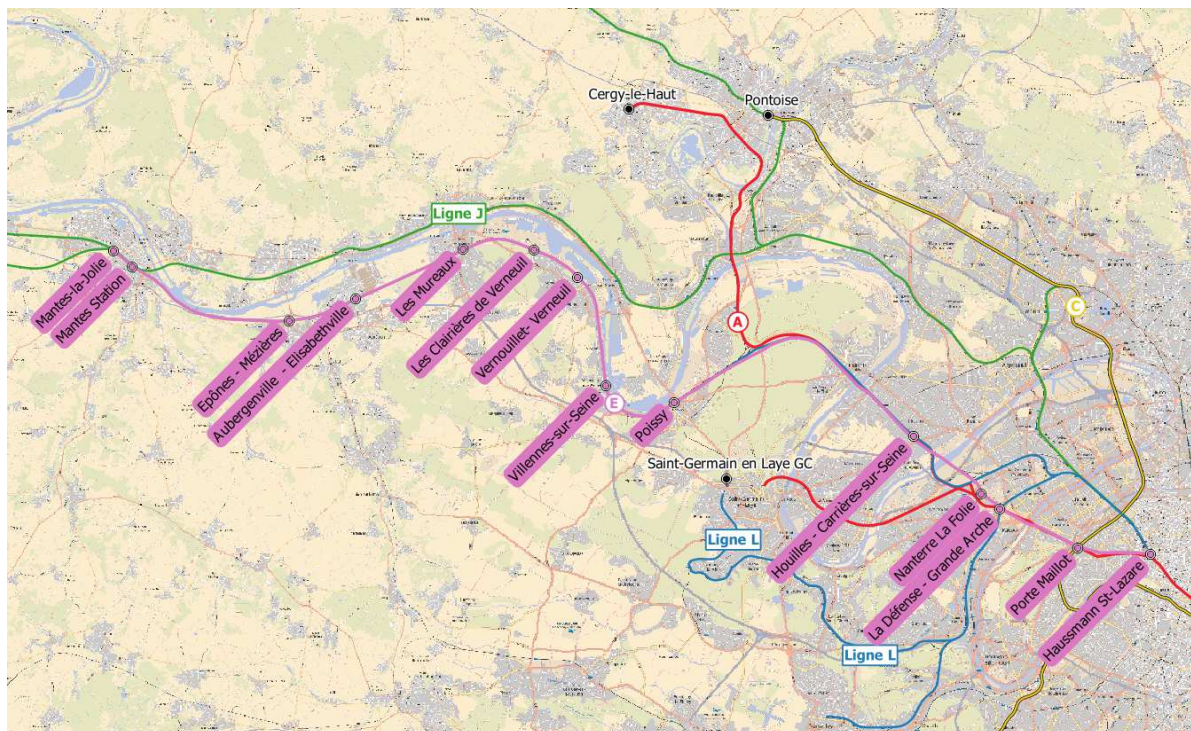
A- Réseaux de transport en commun : *Le Nouveau Grand Paris des Transports*

Le Nouveau Grand Paris, présenté le 6 mars 2013 par le Premier Ministre, porte à la fois sur la réalisation du réseau de métro automatique du Grand Paris Express et l'amélioration, la modernisation et le développement du réseau existant de transports du quotidien (selon le plan de mobilisation pour les transports cofinancés par l'État, la Région, les collectivités territoriales, les opérateurs de transports, le STIF et la SGP via une contribution exceptionnelle).

Le territoire de GPS&O est directement concerné par plusieurs projets inscrits au Nouveau Grand Paris des Transports :

1. Le prolongement du RER E EOLE à l'Ouest

Le projet consiste à prolonger le RER E (Eole), mis en service en 1998 en terminus à Haussmann-Saint-Lazare, au-delà vers l'ouest de l'Île-de-France. Le prolongement ira jusqu'à Mantes-la-Jolie en passant par la Défense et en se raccordant à Nanterre à la ligne existante Paris-Mantes par Poissy. Le projet comprend la modernisation de la ligne existante sur 47 km et de la création de 8 km de souterrain.



Ce projet répond aux objectifs suivants : améliorer la desserte de la Seine Aval, accompagner le développement des pôles d'emplois parisiens, désaturer le RER A, améliorer l'accès au pôle TGV des gares de Paris-Nord, Paris-Est et Roissy à partir de la banlieue Ouest.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013. L'AVP modificatif du projet a été validé au Conseil du STIF du 8 juillet 2015. Les études de PROJET sont en cours ainsi que les travaux de déviation de réseaux et les acquisitions foncières.

Un protocole de financement portant sur l'ensemble de l'opération a été finalisé à la fin du printemps 2016 par les acteurs concernés (Etat, Région Ile-de-France, Société du Grand Paris, SNCF Réseau et Mobilités, Conseils Départementaux des Hauts-de-Seine, et des Yvelines, Ville de Paris), avec une validation de l'ensemble des instances correspondantes prévue à l'été 2016.

La mise en service du prolongement jusqu'à Mantes-la-Jolie est prévue en 2024 (avec une mise en service partielle jusqu'à Nanterre en 2022).

2. La phase 2 de la Tangentielle Ouest (prolongement jusqu'à Achères)

Le projet de Tangentielle Ouest consiste à réaliser un tram-train réutilisant la ligne de la grande ceinture à l'ouest anciennement dédiée au fret. Elle reliera à l'issue de la 2^e phase Achères, Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole sous la forme d'extensions du réseau ferré de la « Grande Ceinture Ouest » (GCO) (mode train), au nord comme au sud, et d'extensions urbaines (mode tramway) à Saint-Germain-en Laye, Poissy et Achères.

La TGO est découpée en deux phases, qui représentent un tracé total d'environ 29 km :

- 1^{ère} phase : prolongement de la GCO au nord jusqu'à Saint-Germain-en-Laye RER A, et au sud jusqu'à Saint-Cyr RER C. Cette 1^{ère} phase a été déclarée d'utilité publique en février 2014, avec mise en service prévue en 2020
- 2^{ème} phase : prolongement de la TGO au nord de Saint-Germain-Grande-Ceinture jusqu'à Achères-Ville. Deux tracés sont actuellement en cours d'études et de comparaison :
 - le tracé initial de la phase 2 passant à la lisière entre Poissy et la forêt de St-Germain, tracé dit « ferroviaire » qui réutilise principalement la ligne de la GC
 - un nouveau tracé passant par le centre de Poissy, via une ligne de type tramway entièrement nouvelle- tracé dit « urbain ».

Un prolongement à un horizon plus lointain au nord vers Cergy (phase 3) est inscrit au SDRIF approuvé en 2013.

3. Amélioration et modernisation de la ligne de RER A

La ligne de RER A fait l'objet d'un schéma directeur qui a pour objectifs d'améliorer significativement la qualité de service pour les usagers, en proposant une desserte adaptée aux besoins, en renforçant la robustesse et la régularité du réseau pour fiabiliser les temps de parcours et mieux gérer les situations perturbées et en améliorant le confort des usagers et l'accessibilité au réseau.

Le Schéma directeur comprend plusieurs opérations sur la branche dite Cergy-Poissy qui devrait permettre une amélioration de la robustesse et de la qualité de service sur cette branche. Le réaménagement des gares de Conflans-fin-d'Oise et Achères-Ville est également prévu dans ce cadre.

4. Amélioration et Modernisation de la Ligne J du Transilien

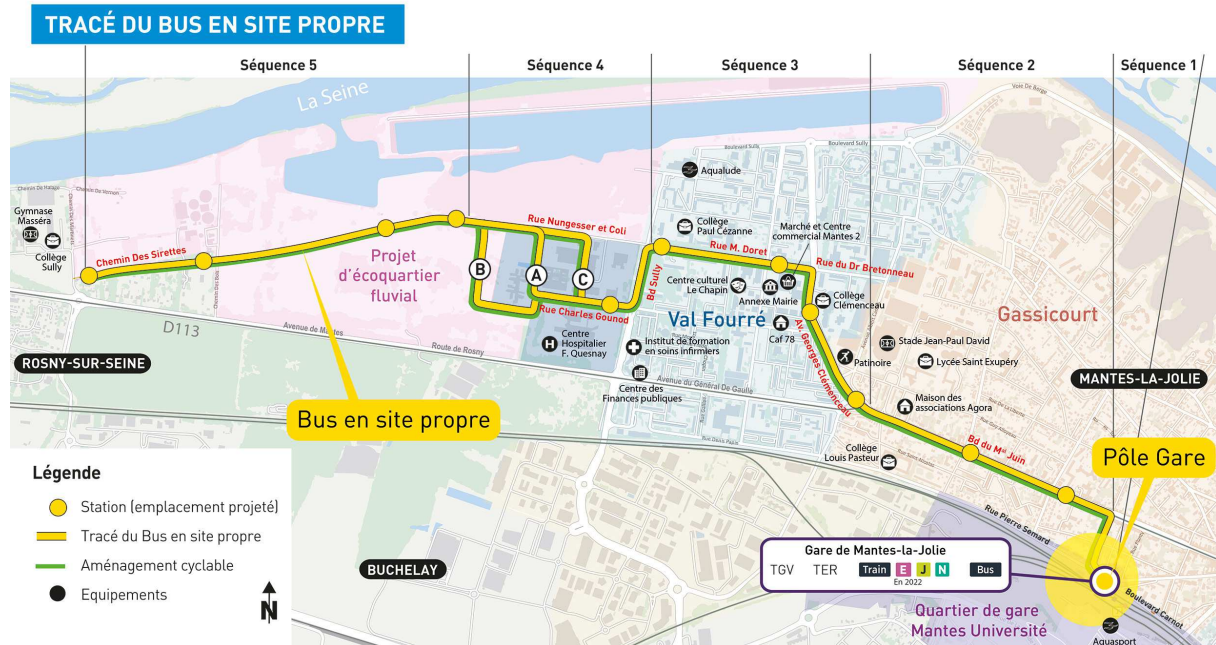
La ligne J du Transilien comporte 2 branches : une branche Nord, qui dessert le nord du territoire de GPS&O et une Branche sud, qui en dessert le sud.

La branche Nord fait l'objet d'un schéma de secteur, validé le 9 octobre 2013 par le STIF. Ce schéma est la première étape pour permettre l'élaboration d'un schéma directeur définissant un programme d'aménagement à court/moyen/long terme pour la ligne. Un financement d'un million d'euros pour les études de schéma directeur a été validé par l'Etat et la Région Ile-de-France et le rendu des études est prévu pour la fin 2016. Parallèlement à cette démarche, le STIF conduit une étude sur une refonte de la desserte à infrastructure constante à mettre en œuvre à très court terme.

La branche Sud, qui relie Mantes la Jolie à Paris, via Poissy, sera remplacée par le RER E lors de la mise en service complète du prolongement à l'Ouest jusqu'à Mantes.

5. Tzen du Mantois

Pour répondre aux besoins existants en matière de desserte en transports en commun et pour accompagner l'arrivée du prolongement du RER E et des différents projets de développement urbains prévus sur le territoire du Mantois, il est envisagé de créer un bus en site propre entre la gare de Mantes-la-Jolie et le futur écoquartier fluvial Mantes-Rosny, en passant par le quartier du Val Fourré, et de réaménager le pôle gare de Mantes-la-Jolie. Ce projet est apparu prioritaire dans l'étude de la desserte en transports collectifs de Seine Aval, menée par le STIF entre 2008 et 2010.



6. Intermodalité des gares

La gestion de l'intermodalité et de l'espace public autour des gares est essentielle afin de permettre les correspondances facilitées avec les réseaux de surface (bus, vélo, marche à pied, parking-relais, etc.). Il est ainsi nécessaire de disposer autour des principales gares de l'espace nécessaire à l'intégration des équipements intermodaux, gares routières ou pôle bus, consigne sécurisées pour les vélos, parcs de stationnement le cas échéant, accueil des nouvelles mobilités, etc.

Une attention particulière est en particulier à prévoir au niveau des gares de mantes-La-Jolie et Poissy, identifiées comme grands pôles de correspondance dans le Plan de Déplacement Urbain d'Ile- de- France (PDUIF).

B- Projet ferroviaire : Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

La Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) a pour objectif de réduire les temps de trajet et d'améliorer la régularité des trains reliant Paris, Mantes, Evreux, Rouen, Caen et Le Havre. La LNPN, inscrite au CPIER Vallée de la Seine, est l'un des projets structurants de la démarche en faveur du développement de la Vallée de la Seine. Le projet bénéficie d'une part aux déplacements inter-régionaux, et d'autre part aux déplacements internes à l'Île-de-France et au fret en libérant de la capacité sur les axes existants. Cette libération permet ainsi la consolidation et le développement des services régionaux existants (RER A, Transilien ligne J, Transilien ligne L, etc..) et programmé (Prolongement RER E vers l'ouest).

Le travail d'étude et de dialogue mené avec les collectivités pendant les phases préalables a identifié la pertinence d'envisager l'implantation d'une gare au droit de Cergy- Pontoise et de

Saint germain en Laye : la Gare dite « Confluence ». Les études ont identifié 2 sites de localisation privilégiée, tous les situés sur le territoire de GPS&O :

- Achères Ville ;
- Achères Grand Cornier

Suite aux conclusions de la commission Mobilité 21, il a été décidé en 2013 de concevoir et réaliser le projet en deux phases :

- Avant 2030 : une première phase concernant trois sections (Sections prioritaires) : la section entre Paris et Mantes, hors gares nouvelles ; la section entre Rouen et Yvetot, avec la création d'une gare nouvelle à Rouen et la section entre Mantes et Evreux ;
- Au delà de 2030: une seconde phase concernant la réalisation du projet en totalité ainsi que la réalisation des potentielles gares nouvelles en Île-de-France (Gare de Confluence et Gare de Nanterre La Défense). Il est à noter que les mesures conservatoires devront être prises pour permettre une implantation future de ces gares si l'opportunité en est confirmée.

C- Fret et logistique

1. Préservation et développement des sites à vocation logistique

Le PDUIF préconise de préserver et développer les sites à vocation logistique, notamment les sites multimodaux ferroviaires et fluviaux.

En particulier, le territoire de GPS&O accueille plusieurs sites multimodaux ferroviaires et fluviaux :

- Sites multimodaux d'enjeux nationaux:
 - Port de Limay ;
 - port Seine Métropole (Projet) ;
- Sites multimodaux d'enjeux métropolitains
 - Mode fluvial
 - Port de Triel- sur- seine (projet) ;
 - Port de Conflans- Fin d'Oise
 - Mode ferroviaire
 - Site de Rosny-sur- Seine ;
 - Site de Guerville ;
 - Site de Gargenville ;
 - Site de Verneuil- Vernouillet



Extrait « carte Armature logistique régionale » du PDUIF

2. Projet d'extension du port de Limay

Le projet d'extension de la ZAC du port de Limay (Ports de Paris) vise à répondre aux besoins des acteurs économiques, l'intérêt est partagé par les acteurs du territoire (26 entreprises sont déjà présentes sur le port dont certaines souhaitent élargir leur offre).

Ce projet est l'occasion de développer de nouvelles implantations tout en améliorant la part des modes de transport alternatifs à la route et les conditions d'intégration urbaine du port. Cette extension offrirait par ailleurs l'opportunité d'une amélioration de la desserte ferrée de la plateforme. L'opportunité de l'extension se justifie par le potentiel de développement économique d'activités multimodales de la zone, mais non réalisable dans les conditions foncières et de trafics actuels.

La concertation réglementaire est envisagée à l'automne 2016 (réunions publiques, réunions avec les acteurs économiques, atelier thématique et visite du site), avec comme calendrier la création du dossier de ZAC attendu en 2018-2019.

3. Projet de Port Seine Métropole Ouest

Le projet de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) est situé à la confluence de la Seine et de l'Oise. Dès les années 2000, des études de faisabilité ont été menées par Ports de Paris sur la plaine d'Achères, dans le but de développer le réseau portuaire d'Île-de-France et d'y implanter une plate-forme portuaire de 100 ha à l'Ouest de la RN184. Le débat public a eu lieu du 15 septembre 2014 au 15 décembre 2014.

Le projet PSMO accompagnera le développement des secteurs de la construction et des travaux publics, dans le cadre des travaux du Nouveau Grand Paris. Le projet consiste en la création d'une darse et sera connecté au réseau ferroviaire. Un second développement (Port Seine Métropole Est), à plus long terme, de 300 ha environ à l'est de la RN184 serait plutôt dédié à la logistique de longue distance et aux conteneurs, en lien avec le Port du Havre. Cette éventuelle extension de Port Seine Métropole reste cependant conditionnée à la réalisation du prolongement de l'A104, qui n'est pas d'actualité avant 2030.

4. Projet du Port urbain de Triel

Le projet de port urbain Eco-port des 2 Rives de Seine, sous maîtrise d'ouvrage Ports de Paris, a pour objectif de favoriser le report modal vers la voie d'eau et de générer un trafic additionnel sur la Seine. Ce trafic est estimé à 550 000 tonnes à court terme et jusqu'à 1 million tonne à long terme.

Le périmètre du projet fait l'objet d'un emplacement réservé au bénéfice du Port Autonome de Paris dans le POS de Triel-sur-Seine depuis près de 20 ans, puis dans le PLU de Triel-sur-Seine depuis 2004.

Le projet prévoit de mettre en place comme outils logistiques, 4 à 5 ouvrages de chargement / déchargement : 2 estacades dédiées à des entreprises de la plateforme, un «quai à usage partagé», et un ouvrage dédié à l'entreprise GSM.

D- Plan de déplacement Urbain de la Région Ile de France

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France en juin 2014, est un document stratégique relatif aux modes de déplacements des franciliens et des marchandises, à l'horizon 2020.

Il traite des politiques de mobilité sur l'ensemble du territoire régional, intègre tous les modes de transports (transports collectifs, voitures particulières, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il fixe ainsi les objectifs des politiques de déplacements d'ici à 2020. Il vise un équilibre durable en tenant compte des besoins de mobilité, qui connaissent une croissance évaluée à 7% d'ici 2020.

Afin de répondre aux enjeux de sécurité y compris en matière de qualité de l'air et de diminution des émissions de gaz à effet de serre, les objectifs en matière d'évolution des pratiques de mobilité des personnes sont à l'horizon 2020 :

- un accroissement de 20 % des déplacements en transports collectifs
- un accroissement de 10 % des déplacements en modes actifs (vélo et marche)
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et 2 roues motorisées.

Le PDUIF a identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles dont 4 actions sont prescriptives :

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en oeuvre du PDUIF

Défi 9 : Faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Les prescriptions du PDUIF s'imposent

- aux documents d'urbanisme ;
- aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Ile-de-France ;
- aux actes pris au titre du pouvoir de police pour le stationnement ;
- aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier

Il contient, en outre, quatre prescriptions :

- **Priorité aux transports collectifs.** Les gestionnaires de voirie sont invités à prendre les dispositions nécessaires pour donner la priorité aux transports ferroviaires, aux transports guidés et aux bus. Les communes sont invitées à prendre des arrêtés

municipaux nécessaires pour régler le stationnement le long des axes des transports collectifs.

- **Réserver l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public.** Prévoir des places de vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des plans locaux d'urbanisme et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échange multimodaux. Implanter ces places réservées de préférence aux carrefours et à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements.
- **Prévoir un espace dédié aux vélos dans les constructions nouvelles.** GPS&O devra intégrer dans le PLUI, les normes et recommandations pour garantir un stationnement des vélos dans les nouvelles constructions. Les collectivités pourront s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant, le cas échéant, des normes plus contraignantes.
- **Limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières et aux 2 roues motorisées dans les bâtiments de bureaux et de commerces.** GPS&O devra intégrer dans le PLUI le nombre maximal de places à construire afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière (nombre maximal dépendant de la localisation de la commune)

Par ailleurs, dans la continuité des préconisations du PDUIF, il convient de prendre en compte dans le PLUI de GPS&O les éléments suivants

- Limitation de l'espace de stationnement dédié aux véhicules motorisés pour certaines catégories de constructions destinées à l'habitation (cf articles L 151-30 à 37 du Code de l'Urbanisme)
- Obligation d'installations dédiées à la recharge des véhicules électriques et au stationnement sécurisé des vélos
Le décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 impose de nouvelles normes aux bâtiments neufs à usage principal d'habitation ou tertiaire, en ce qui concerne les installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.