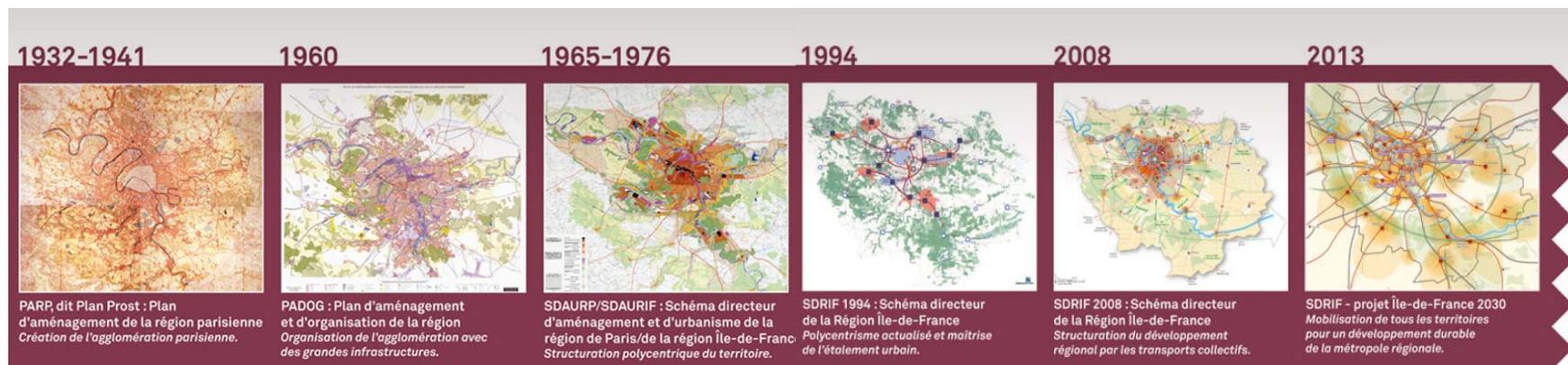


Plan

- I. La planification, un levier des acteurs publics pour agir sur les projets.
- II. La planification en pratique : de la stratégie d'aménagement au projet.
- III. Planification et infrastructures de transport.
- IV. Les infrastructures de transport comme vecteur d'aménagement.
- V. Le défi du « zéro artificialisation nette »



I. La planification, un levier des acteurs publics pour agir sur les projets

L'acte d'aménager comme émanation du pouvoir politique

- **L'acte d'aménager le territoire relève des pouvoirs publics.**

*Art. L.110, Code de l'Urbanisme, France : « Le territoire français est le **patrimoine commun de la nation**. **Chaque collectivité publique** en est le gestionnaire et la garant dans le cadre de ses compétences » : l'aménagement du territoire touche à un **bien public**.*

*J-P Lacaze, in Les Méthodes de l'Urbanisme : « la seule chose qui permette de distinguer le domaine de l'urbanisme de celui de la géographie urbaine, c'est [...] l'existence d'une **volonté d'action** et donc la perspective d'**exercer un pouvoir** en modifiant l'espace de la ville » (p.7) : cette assertion peut être entendue pour le domaine plus général de l'aménagement du territoire.*

- **Pourquoi cette dimension politique est-elle importante?**

- Une grande diversité d'acteurs, aux objectifs parfois inconciliables → *A qui donner raison ? A qui donner tort ?*
- Face à un sujet d'aménagement, il n'y a pas une solution, mais des solutions.
- Les pouvoirs publics sont les seuls légitimes pour arbitrer.

La planification comme expression de la décision politique dans le champ de l'aménagement

- **Quatre postures** pour les autorités publiques :
 - **La maîtrise d'ouvrage** : la collectivité pilote elle-même ou fait faire (délégation de service public) le projet ;
 - **La planification territoriale** : la collectivité **définit le cadre** pour les projets ;
 - **Les autorisations d'urbanisme** : la collectivité vérifie l'acceptabilité des projets, au regard des règles contenues dans la **planification territoriale** ;
 - **La régulation des marchés immobiliers et fonciers** : la collectivité peut orienter le contenu des projets par les outils d'urbanisme dont elle dispose (préemption, expropriation, chartes promoteurs etc.)

La planification comme expression de la décision politique dans le champ de l'aménagement

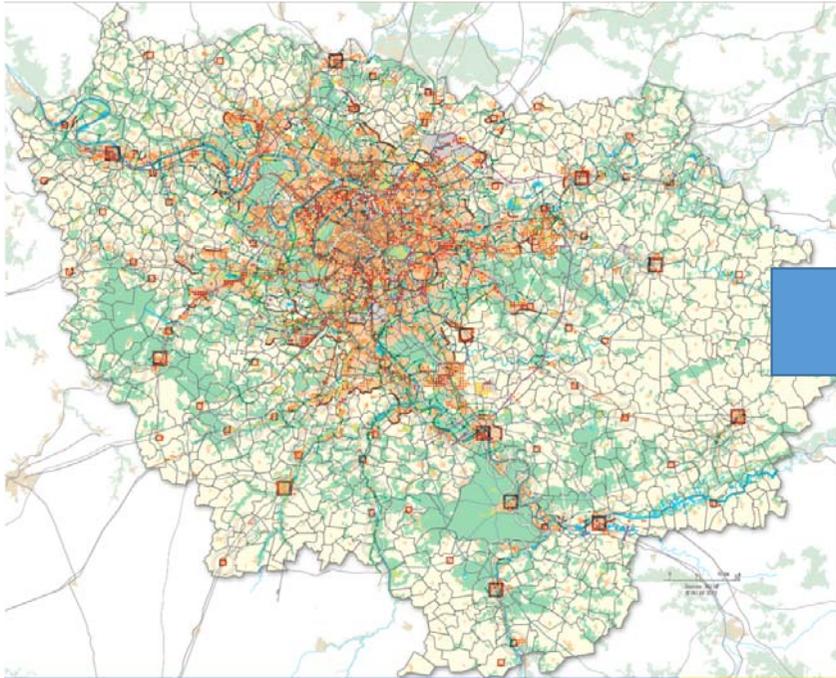
- **La planification territoriale, de quoi parle-t-on ?**
 - Elle se traduit par un document... : *on parle de document d'urbanisme (DU), de schéma directeur, de carte communale etc. ;*
 - ... s'appuyant sur un socle d'études objectives... : *les éléments de diagnostic et de modélisation ;*
 - ... et sur des analyses prospectives... : *les hypothèses d'évolution future du territoire, pouvant donner lieu à la formulation de différents scénarii ;*
 - ... qui retient un futur jugé souhaitable ou préférable... : *le document porte une stratégie qui orientera le devenir du territoire - potentiellement- à long terme (10-15 ans) ;*
 - ... et le traduit dans une « règle du jeu », à laquelle les projets doivent se conformer : *le document a une portée juridique et organise le droit des sols.*

Quelques principes de la planification utiles à la conduite des projets

- **Elle traduit des arbitrages et une volonté politiques** : aménager le territoire est un acte politique, donc penser cet aménagement l'est aussi.
- **Elle a une portée juridique** : tout le monde doit respecter la même règle du jeu (notions de « compatibilité » et de « conformité »).
- **Elle porte une ambition sur le moyen et le long termes** : de l'ordre de 10 – 15 ans, même si, en pratique, ils évoluent régulièrement (ex : changement d'exécutif politique).
- **Elle est, au préalable, concertée voire négociée** :
 - la procédure d'élaboration doit permettre l'expression des parties potentiellement concernées ou impactées (pas une simple information).
 - Utile pour identifier des opposants potentiels au projet.
- **Elle a une vertu programmatique pour les collectivités** :
 - Elle permet de contrôler l'urbanisation du territoire...
 - donc son évolution démographique...
 - et ainsi d'adapter l'offre en services et équipements publics (écoles, équipements sportifs, centres culturels, maisons des services publics etc.)

- **La théorie :**
 - La planification anticipe les besoins actuels et futurs des populations ;
 - Les projets d'aménagement répondent à ces besoins ;
 - Donc, dans l'absolu, **la « bonne » planification prévoit tous les projets.**

- **En pratique, ce n'est souvent pas aussi simple :**
 - **Le futur, cet incertain** : en 10 – 15 ans, les aspirations sociétales peuvent évoluer assez fortement et impacter notre manière de concevoir l'aménagement :
 - ex :
 - *L'arrivée du numérique dans la ville, la « **Smart City** » : Uber, le véhicule autonome, la concertation et l'association du public par voie dématérialisée, etc.*
 - *Le développement du e-commerce : comment penser les centres commerciaux de demain?*
 - *Les conséquences du COVID-19 sur le télétravail et les besoins de bureaux.*
 - **Un arbitrage en information incomplète** : un équilibre délicat entre
 - *volonté d'exhaustivité → très long et très coûteux, mais peut amener à de vraies ruptures dans les pratiques de l'aménagement ;*
 - *réalités pratiques : limite des moyens financiers et en ingénierie, difficultés à mobiliser les acteurs, impératifs d'ordre politique voire (dés)intérêt des élus pour le sujet → le risque est de ne pas pouvoir pousser suffisamment loin l'exercice.*
 - **Le secret des affaires** : obstacle légitime à la transparence nécessaire à la planification.
 - **La compétition entre visions politiques différentes entre collectivités** : les planifications des collectivités ne sont pas toujours en phase.



II. La planification en pratique : de la stratégie d'aménagement au projet

Différents niveaux de planification

- En général, deux grands types de planification cohabitent :

- **La planification dite « stratégique » :**

J-P Lacaze, in *Les Méthodes de l'Urbanisme* « La planification stratégique a [] comme objectif principal de rechercher l'optimisation des décisions publiques susceptibles de modifier les structures principales d'une agglomération (ou d'une région). Elle analyse le système urbain comme le support des localisations des activités économiques et retient, comme critères principaux de sélection des solutions, des valeurs d'efficacité et de rendement permettant la recherche d'un optimum socio- économique ».

- **La planification dite « locale » ou « opérationnelle » :**

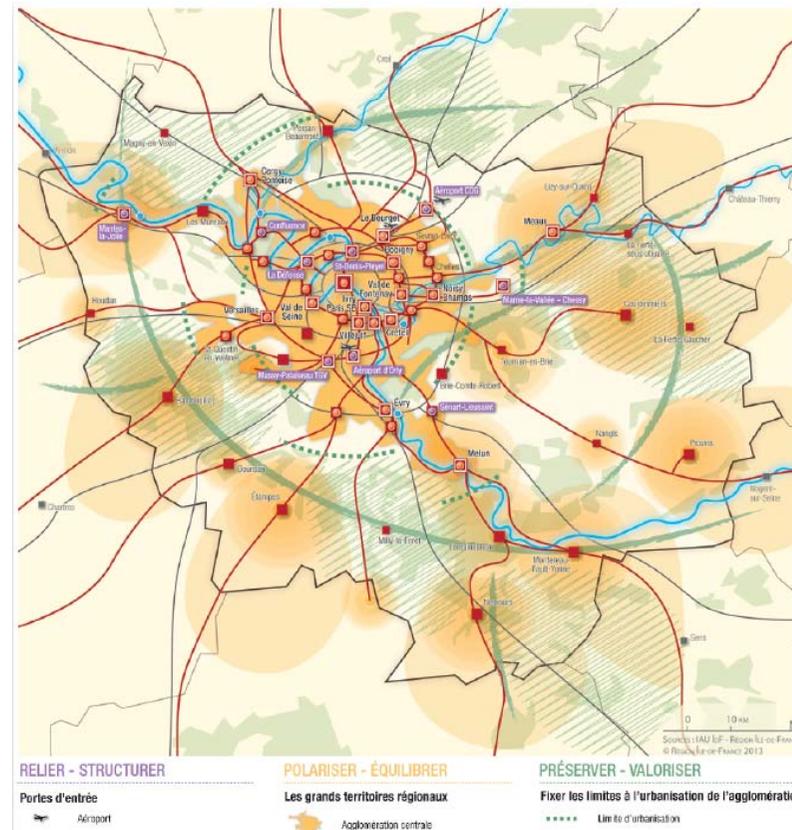
le document qui « détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols. [...] **Ses prescriptions s'imposent aux travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols** » CEREMA, définition du PLU, <http://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-local-d-urbanisme-plu-plui-r37.html>

	Planification stratégique	Planification opérationnelle
Horizon temporel	> 10 ans, souvent > 15 ans	5 à 10 ans
Rythme de modification	rare	souvent
Collectivité(s) porteuse(s)	Etat Autorité régionale Autorité supra-locale	Autorité locale
Durée d'élaboration	Peut être très longue	Rapide : 2 – 3 ans
Echelle	Vaste : doit permettre d'apprécier les dynamiques territoriales, notamment les flux, qui dépassent les limites administratives	Locale : souvent calqué sur les limites administratives de l'échelon local (ex : la commune)
Degré de précision	Définit des principes Donne un cadre	Régit finement l'occupation des sols. Sert de référence pour la délivrance des autorisations d'urbanisme
Degré d'organisation de l'espace	Macro : définit les grands équilibres territoriaux, et les principales fonctionnalités à développer.	Micro : régit finement le droit des sols, parfois jusqu'à la parcelle.
Niveau de consultation	Large Complexe à organiser	Local
Degré de travail prospectif	Fort	Faible

Différents niveaux de planification

- La planification dite « stratégique » :

ex: le Schéma directeur de la Région Ile-de-France

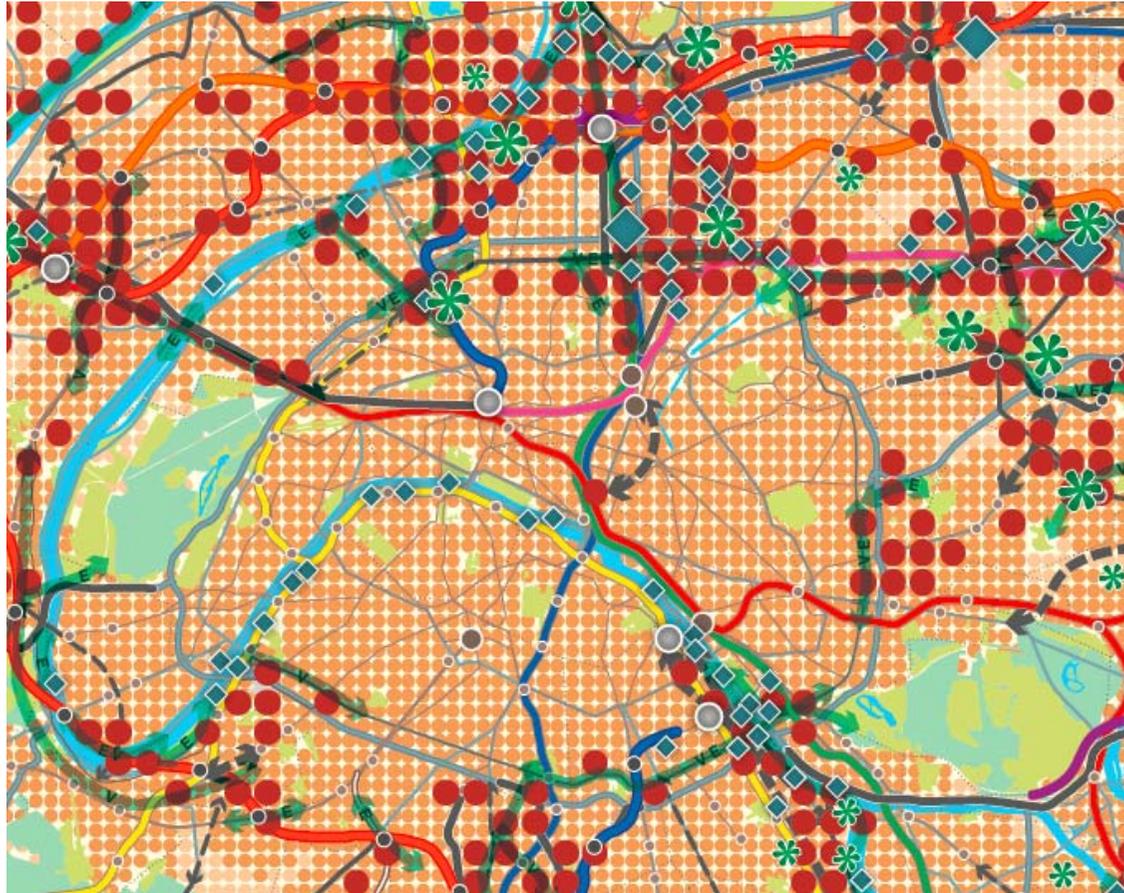


Lien pour le téléchargement : <https://www.iledefrance.fr/action-quotidienne/construire-ile-france-2030-0>

Différents niveaux de planification

- La planification dite « stratégique » :

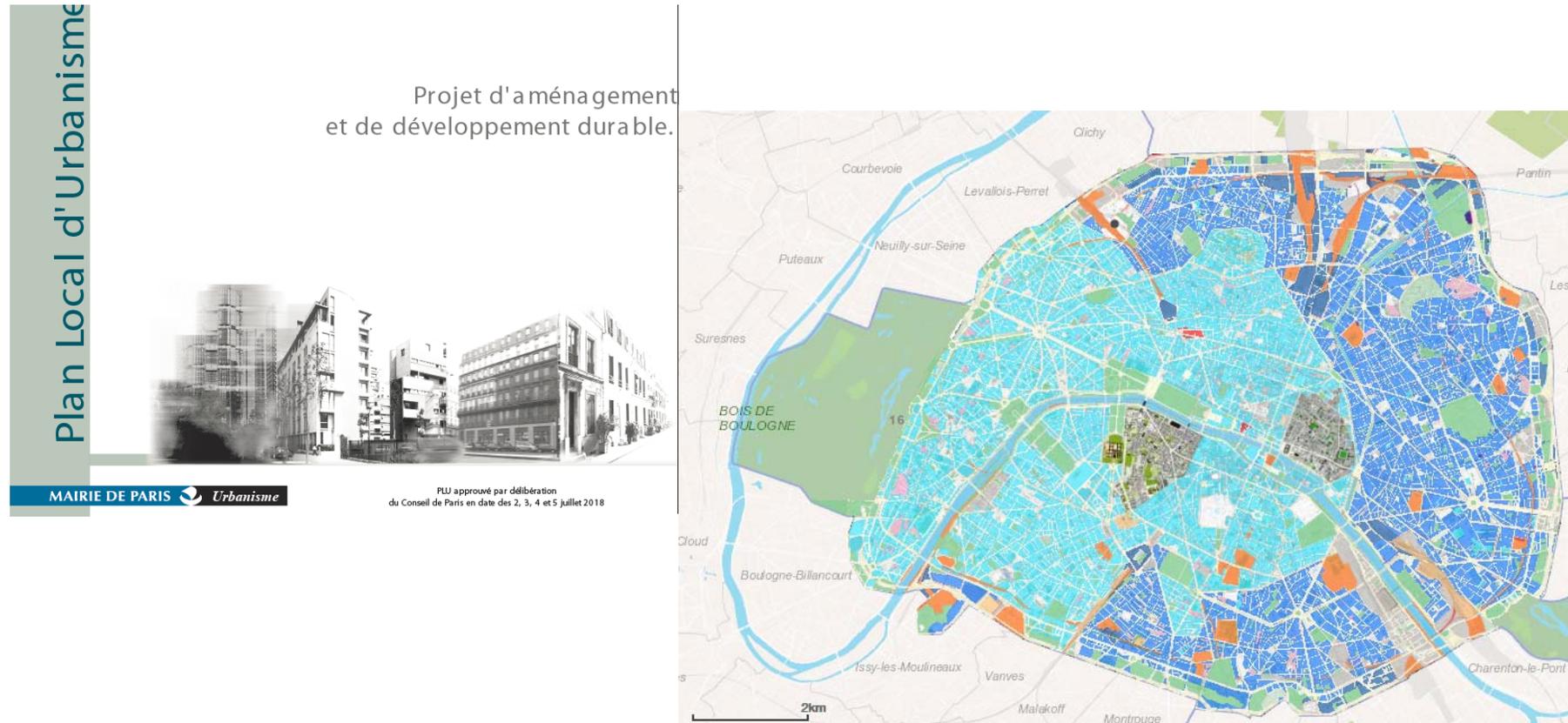
ex: le Schéma directeur de la Région Ile-de-France



Lien pour le téléchargement : <https://www.iledefrance.fr/action-quotidienne/construire-ile-france-2030-0>

Différents niveaux de planification

- La planification dite « locale » ou « opérationnelle » :



Lien pour le téléchargement : http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_46/index_plu.html

Différents niveaux de planification

- La planification dite « locale » ou « opérationnelle » :



Deux grandes filières d'opérateurs pour transformer les sols

- Deux grands types d'opérateurs :

- **L'aménageur :**

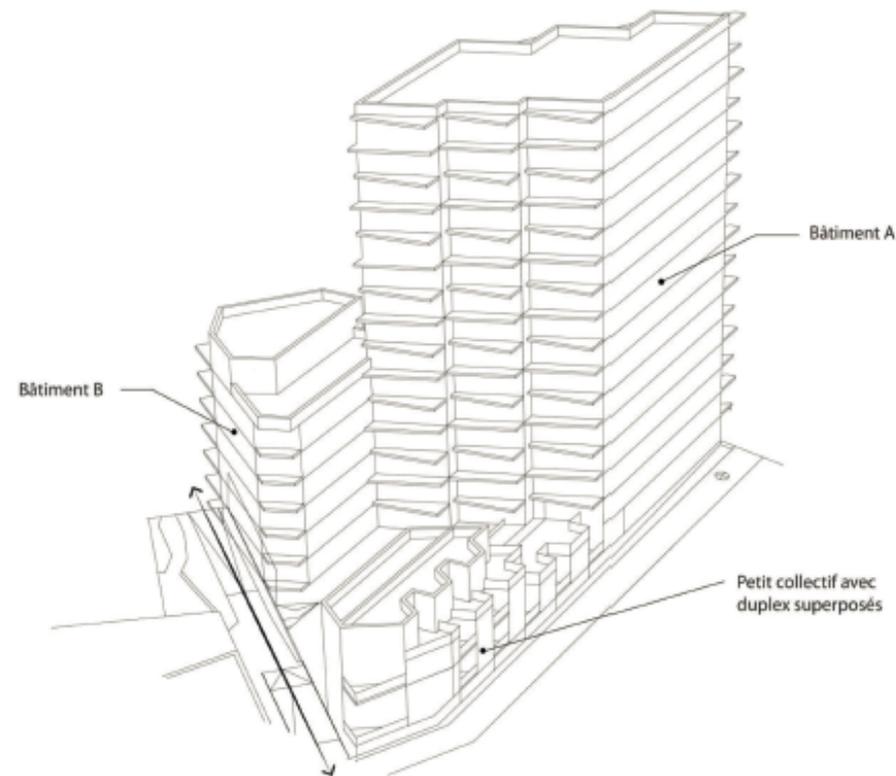
- Organise le plan futur du morceau de ville
- **Négocie avec la collectivité l'évolution de la planification** permettant de construire le morceau de ville
- Achète et restructure le foncier, notamment par voie d'expropriation : **le coût des terrains est un entrant.**
- Équipe les terrains
- Vend des droits à construire visant à équilibrer les dépenses réalisées : **ajuste la constructibilité donc le droit des sols pour tendre vers cet équilibre**
- Travaille sur le temps long

- **Le promoteur :**

- **Travaille sur la base de la planification en place**
- Conçoit un projet qui maximise la constructibilité
- Connaît le prix de vente sur les marchés immobiliers
- Connaît les coûts de construction
- En déduit **le prix** auquel il peut acheter les terrains, **qui est une résultante** : mécanisme dit « du compte à rebours ».
- Travaille sur le temps court

La planification dans les projets : l'instruction des actes d'urbanisme

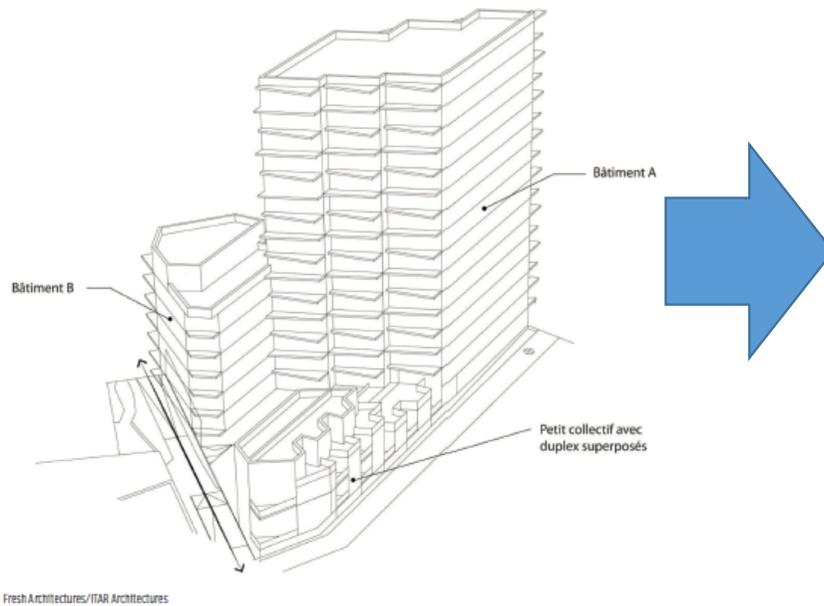
Nom du programme : ALLURE
Adresse du programme : 62 à 72 Rue Mstislav Rostropovitch 75017 Paris
Nom du maître d'ouvrage : OGIC - Demathieu Bard Immobilier (lot 06B)
Nom de l'architecte : Fresh Architectures / IJAR Architectures
Entreprise générale : Demathieu Bard Bâtiment IDF
Date de livraison : 1er trimestre 2018



Fresh Architectures/IJAR Architectures

La planification dans les projets : l'instruction des actes d'urbanisme

Nom du programme : ALLURE
Adresse du programme : 62 à 72 Rue Mstislav Rostropovitch 75017 Paris
Nom du maître d'ouvrage : OGIC - Demathieu Bard Immobilier (lot 06B)
Nom de l'architecte : Fresh Architectures / ITR Architectures
Entreprise générale : Demathieu Bard Bâtiment IDF
Date de livraison : 1er trimestre 2018



Fresh Architectures/ITAR Architectures

1/17



Demande de

Permis d'aménager
comprenant ou non des constructions et/ou des démolitions

Permis de construire
comprenant ou non des démolitions



N° 13409*08

Pour les demandes de permis de construire de maisons individuelles et de leurs annexes, vous pouvez utiliser le formulaire spécifique cerfa n° 13406

Vous pouvez utiliser ce formulaire si :

- Vous réalisez un aménagement (lotissement, camping, aire de stationnement, parc d'attractions, terrain de sports ou loisirs...)
- Vous réalisez une nouvelle construction.
- Vous effectuez des travaux sur une construction existante.
- Votre projet comprend des démolitions.
- Votre projet nécessite une autorisation d'exploitation commerciale.

Pour savoir précisément à quelle(s) formalité(s) est soumis votre projet, vous pouvez vous reporter à la notice explicative ou vous renseigner auprès de la mairie du lieu de votre projet.

Cet état réservé à la mairie du lieu du projet.

PC ou PA Dof Commune Arrondissement N° de dossier

La présente demande a été reçue à la mairie

le _____ à _____ (nom de la mairie et signature du receveur)

Dossier transmis : à l'Architecte des Bâtiments de France
 au Directeur du Parc National
 au Secrétaire de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial

1 - Identité du demandeur

Le demandeur indiqué dans le cadre ci-dessous sera le titulaire de la future autorisation et le redevable des taxes d'urbanisme. Dans le cas de demandeurs multiples, chacun des demandeurs, à partir du 2^{ème}, doit remplir la fiche complémentaire «Autres demandeurs». Les décisions prises par l'administration seront notifiées au demandeur indiqué ci-dessous. Une copie sera adressée aux autres demandeurs, qui seront co-titulaires de l'autorisation et solidairement responsables du paiement des taxes.

Vous êtes un particulier Madame Monsieur

Nom : _____ Prénom : _____

Date et lieu de naissance : _____ Commune : _____

Département : _____ Pays : _____

Vous êtes une personne morale

Dénomination : _____ Raison sociale : _____

N° SIRET : _____ Type de société (SA, SCI, ...): _____

Représentant de la personne morale : Madame Monsieur

Nom : _____ Prénom : _____

2 - Coordonnées du demandeur

Adresse : Numéro : _____ Voie : _____

Lieu-dit : _____ Localité : _____

Code postal : _____ BP : _____ Cedex : _____

Téléphone : _____ Indiquez l'indicatif pour le pays étranger : _____

Si le demandeur habite à l'étranger : Pays : _____ Division territoriale : _____

Si vous souhaitez que les courriers de l'administration (autres que les décisions) soient adressés à une autre personne, veuillez préciser son nom et ses coordonnées : Madame Monsieur Personne morale

Nom : _____ Prénom : _____

OU raison sociale :

Adresse : Numéro : _____ Voie : _____

Lieu-dit : _____ Localité : _____

Code postal : _____ BP : _____ Cedex : _____

Si le demandeur habite à l'étranger : Pays : _____ Division territoriale : _____

Téléphone : _____ Indiquez l'indicatif pour le pays étranger : _____

J'accepte de recevoir par courrier électronique les documents transmis en cours d'instruction par l'administration à l'adresse suivante : _____

J'ai pris bonne note que, dans un tel cas, la date de notification sera celle de la consultation du courrier électronique ou, au plus tard, celle de l'envoi de ce courrier électronique augmentée de huit jours.

La planification dans les projets : l'instruction des actes d'urbanisme

1/17



REPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE CHARGÉ
DE L'URBANISME

Demande de
 Permis d'aménager
 comprenant ou non des constructions et/ou des démolitions
 Permis de construire
 comprenant ou non des démolitions



N° 13409*08

Pour les demandes de permis de construire de maisons individuelles et de leurs annexes, vous pouvez utiliser le formulaire spécifique cerfa n° 13409

Vous pouvez utiliser ce formulaire si :

- Vous réalisez un aménagement (stationnement, camping, aire de stationnement, parc d'attractions, terrain de sports ou loisirs...)
- Vous réalisez une nouvelle construction.
- Vous effectuez des travaux sur une construction existante.
- Votre projet comprend des démolitions.
- Votre projet nécessite une autorisation d'exploitation commerciale.

Pour savoir précisément à quelle(s) formalité(s) est soumise votre projet, vous pouvez vous reporter à la notice explicative ou vous renseigner auprès de la mairie du lieu de votre projet.

Cadre réservé à la mairie du lieu du projet

PC ou PA	DPE	Commune	Arrêté	N° de dossier
----------	-----	---------	--------	---------------

La présente demande a été reçue à la mairie

le _____ (Cache de la mairie et signature du receveur)

Dossier transmis : à l'Architecte des Bâtiments de France
 au Directeur du Parc National
 au Secrétaire de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial

1 - Identité du demandeur

Le demandeur indiqué dans le cadre ci-dessous sera le titulaire de la future autorisation et le redevable des taxes d'urbanisme. Dans le cas de demandeurs multiples, chacun des demandeurs, à partir du 2^{ème}, doit remplir la fiche complémentaire «Autres demandeurs». Les décisions prises par l'administration seront notifiées au demandeur indiqué ci-dessous. Une copie sera adressée aux autres demandeurs, qui seront co-titulaires de l'autorisation et solidairement responsables du paiement des taxes.

Vous êtes un particulier Madame Monsieur

Nom : _____ Prénom : _____

Date et lieu de naissance

Date : _____ Commune : _____

Département : _____ Pays : _____

Vous êtes une personne morale

Dénomination : _____ Raison sociale : _____

N° SIRET : _____ Type de société (SA, SCI...): _____

Représentant de la personne morale : Madame Monsieur

Nom : _____ Prénom : _____

2 - Coordonnées du demandeur

Adresse : Numéro : _____ Voie : _____

Lieu-dit : _____ Localité : _____

Code postal : _____ BP : _____ Cedex : _____

Téléphone : _____ Indiquez l'indicatif pour le pays étranger : _____

Si le demandeur habite à l'étranger : Pays : _____ Division territoriale : _____

Si vous souhaitez que les courriers de l'administration (autres que les décisions) soient adressés à une autre personne, veuillez préciser son nom et ses coordonnées : Madame Monsieur Personne morale

Nom : _____ Prénom : _____

OU raison sociale : _____

Adresse : Numéro : _____ Voie : _____

Lieu-dit : _____ Localité : _____

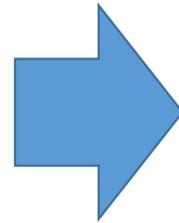
Code postal : _____ BP : _____ Cedex : _____

Si le demandeur habite à l'étranger : Pays : _____ Division territoriale : _____

Téléphone : _____ Indiquez l'indicatif pour le pays étranger : _____

J'accepte de recevoir par courrier électronique les documents transmis en cours d'instruction par l'administration à l'adresse suivante : _____

J'ai pris bonne note que, dans un tel cas, la date de notification sera celle de la consultation du courrier électronique ou, au plus tard, celle de l'envoi de ce courrier électronique augmentée de huit jours.



MAIRIE DE PARIS

La planification dans les projets : l'instruction des actes d'urbanisme



David Foessel

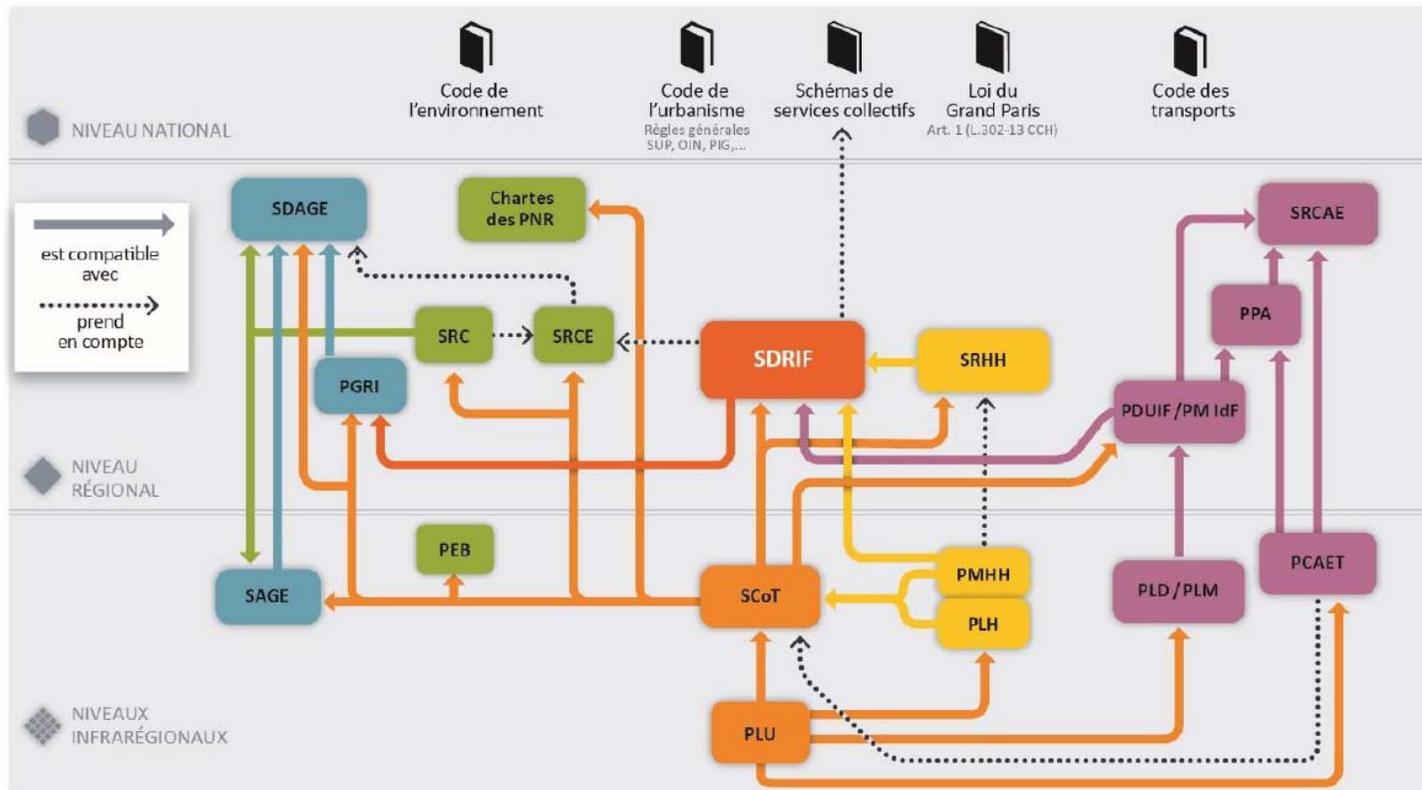


Fresh Architectures/ITAR Architectures

Pourquoi la planification doit intéresser les porteurs de projets

- Au niveau « étude de marché » et opportunité :
 - La planification **facilite la phase de prospection** ;
 - Elle donne une idée de l'**acceptabilité locale du projet**.
- Au niveau de la conception technique du projet :
 - Les documents de planification portent en leur sein **un ensemble de règles juridiques** qui contraignent le projet.
 - Un enjeu pour les projets : **concilier au mieux ces contraintes avec les impératifs de rentabilité économique** ;
- Au niveau de la conduite du projet :
 - La planification donne une idée du **chemin de procédures** à conduire : **elle a un impact direct sur le calendrier prévisionnel de l'opération**.
 - L'inadéquation avec la planification est une **source facile de contentieux** : **il en va de la sécurité juridique du projet**.

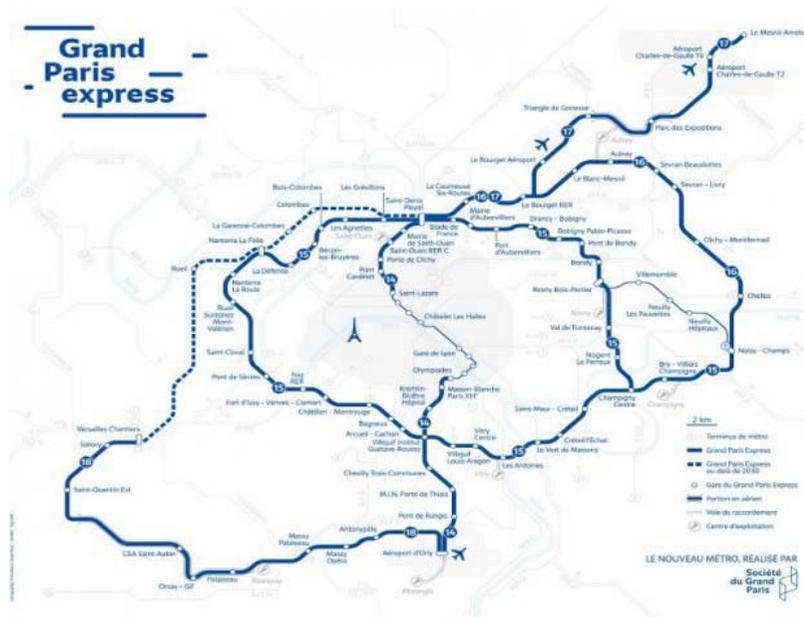
Articulation des compétences entre niveaux de collectivités



PCAET : Plan climat-air-énergie territorial / PDUIF : Plan de déplacements urbains d'Île-de-France / PEB : Plan d'exposition au bruit / PGRI : Programme de gestion du risque d'inondation / PLD : Plan local de déplacements / PMHH : Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement / PMIdF : Plan de mobilité Île-de-France / PLH : Programme local de l'habitat / PLM : Plan local de mobilité / PLU : Plan local d'urbanisme / PNR : Parc naturel régional / PPA : Plan de protection de l'Atmosphère / SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux / SCoT : Schéma de cohérence territoriale / SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux / SDRIF : Schéma directeur de la Région Île-de-France / SRC : Schéma régional des carrières / SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie / SRCE : Schéma régional de cohérence écologique / SRHH : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

© Région Île-de-France 2022

Source : L'Institut Paris Region, mars 2022 - Conception Wedodata, L'Institut Paris Region



**RELIER – STRUCTURER :
UNE RÉGION PLUS CONNECTÉE
ET PLUS DURABLE**

Un système de transport métropolitain maillé

Le réseau

- Réseau ferré radial renforcé et fiabilisé, ou optimisé
- Réseau Grand Paris Express
- Tangentielle tram-train
- Réseau routier principal des grandes voies radiales
- Le fleuve, armature du transport fluvial

Les connexions

- Porte métropolitaine, plaque tournante des échanges de niveau national, européen et mondial
- Globales
 - Aéroport
 - Gare TGV existante et en projet
 - Port
- De proximité
 - Pôle d'échange du réseau métropolitain

Des bassins de déplacement organisés et optimisés

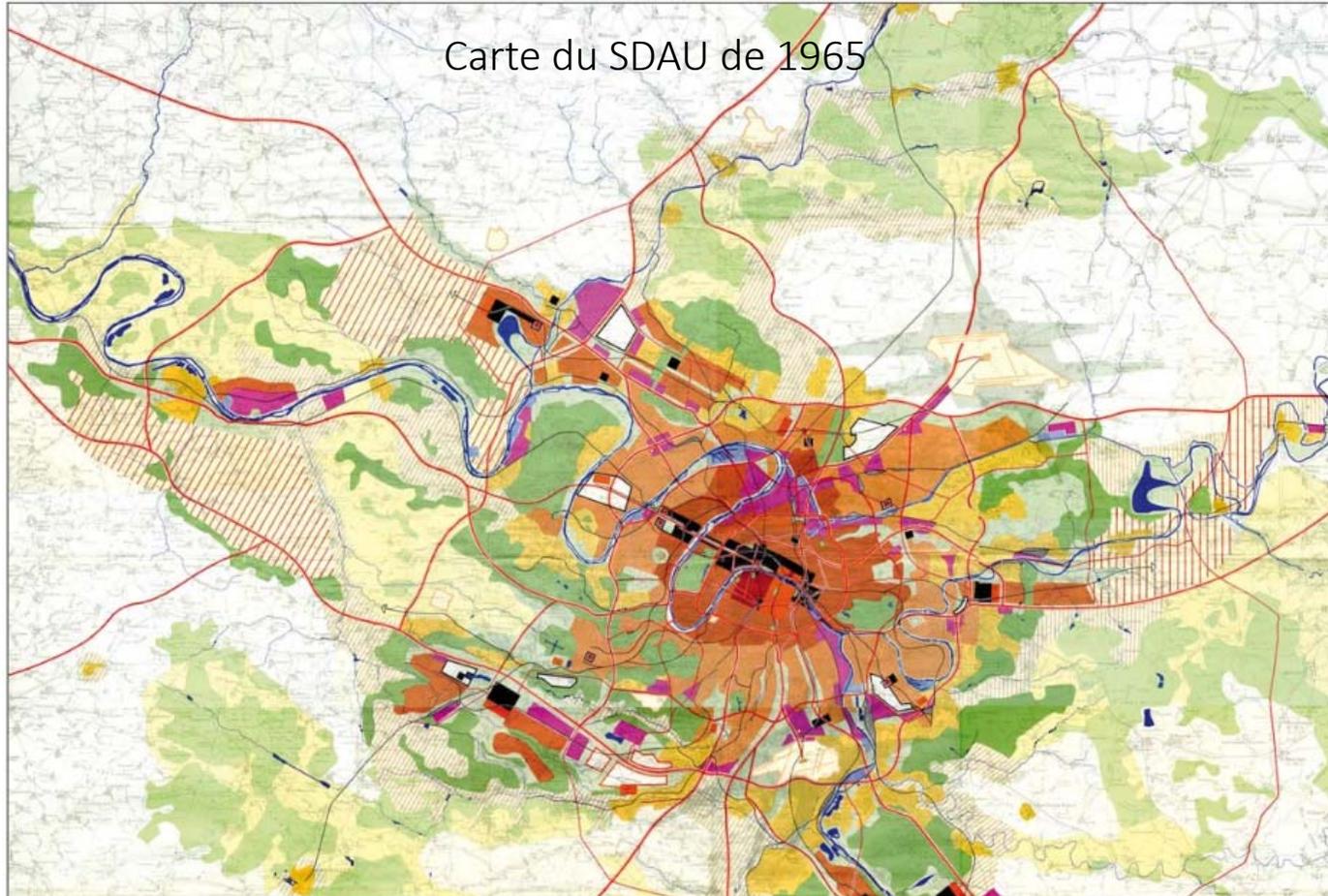
- Agglomération centrale
- Bassin de déplacement structuré



III. Planification et infrastructures de transport

- **Les projets d'infrastructures ont toujours tenu une place de choix dans la planification :**
 - le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) ou Plan « Delouvrier », 1960-1965 :
 - anticipe le développement de la Région avec comme horizon l'an 2000 (14 millions d'habitants projetés contre 11 millions comptabilisés par l'INSEE) ;
 - prévoit la création de 8 Villes Nouvelles de 300 000 à 1 millions d'habitants ;
 - pense le réseau RER et les grandes autoroutes interurbaines pour relier efficacement ces villes à Paris ;
 - est doté d'une portée juridique en 1976, mais avec une réduction du nombre de Villes Nouvelles à 5, dimensionnées pour une population de 200 000 habitants.

Carte du SDAU de 1965



PREMIER MINISTRE
DÉLÉGATION GÉNÉRALE AU DISTRICT
DE LA RÉGION DE PARIS

**Schéma directeur
d'aménagement et
d'urbanisme de
la région de Paris**

centre urbain	
centre administratif (Paris et prefectures)	
centre universitaire ou culturel important grande école - centre de recherche	
forte densité	
zone à dominante d'habitat	
moyenne densité	
faible densité	
zone d'urbanisation nouvelle (représentation schématisée d'une localisation déterminée)	
zone d'urbanisation nouvelle (localisation à déterminer)	
zone de transition à organiser	
zone réservée pour grands équipements	
zone principale d'activités	
zone portuaire principale	

ÉCHELLE: 1/100.000

LAURUP
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
DE LA RÉGION PARISIENNE

1965

aérodrome important avec zone d'inter- diction ou de restriction	
espace bâti urbain	
en secteur urbain	
en secteur rural	
zone d'espace vert	
forêt	
autoroute principale	
autre voie importante	
voies routières	
gare routière	
voies ferrées	
principale ligne voyageurs	
emprise ferroviaire	
gare de grande ligne	

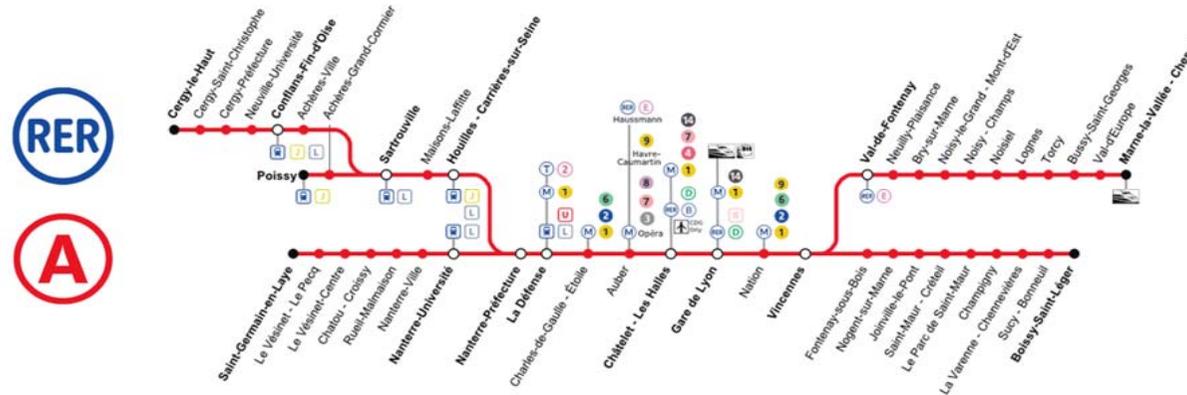


Planification et projets de transports : l'art de gérer le temps

- **La planification des infrastructures engage les acteurs publics sur le – très- long terme**

- **Mise en service progressive du RER A (source : RATP) :**

- *Début des travaux : 1962 ;*
- *Section Nation – Boissy Saint Léger : 1969 ;*
- *Section Auber – La Défense – Saint Germain : 1972 ;*
- *Sections Auber- Nation et Vincennes- Noisy le Grand Mont d'Est : 1977 ;*
- *Section Noisy le Grand – Torcy : 1980 ;*
- *Intégration section Nanterre – Cergy (SNCF) : 1988;*
- *Intégration section jusqu'à Poissy : 1989;*
- *Section Torcy – MLV Chessy : 1992 ;*
- *Extension à Cergy le Haut : 1994 ;*
- *Section MLV Chessy - Val d'Europe : 2001.*



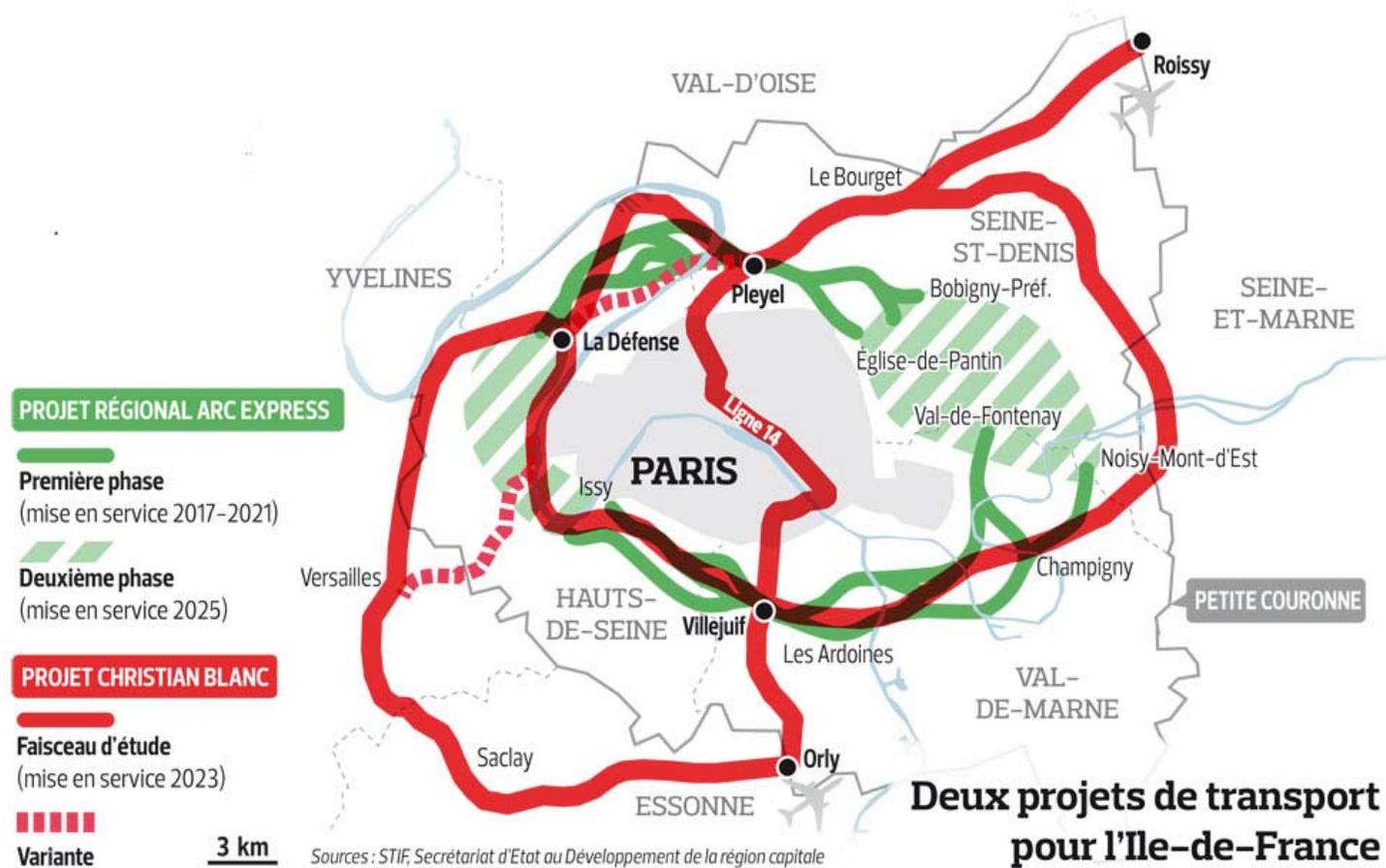
- **Le Grand Paris Express :**

• **Les origines du « Grand Paris Express » (2007-2010) :**

- 17 septembre 2007, inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine : le Président de la République souhaite impulser un « **nouveau projet d'aménagement global du " Grand Paris "** ».
- le Ministère de la Culture lance une consultation internationale d'architectes « pour l'avenir du Paris Métropolitain ».
- 18 mars 2008 : Christian Blanc est nommé secrétaire d'Etat en charge du développement de la région capitale : « permettre à la France de tenir son rang dans la compétition des territoires, en faisant de la capitale une « ville-monde » ouverte, dynamique, attractive, créatrice de richesses et d'emplois, qui constitue pour la nation un atout décisif dans la compétition économique du XXIe siècle. »
- 29 avril 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine : le Président de la République précise les objectifs stratégiques qu'il fixe au « Grand Paris », et **annonce la création d'une nouvelle rocade qui reliera les grands pôles d'excellence autour de la capitale.**
- **Le projet de loi sur le Grand Paris** est examiné en conseil des ministres du 7 octobre 2009, et sera adopté définitivement par le parlement le 27 mai 2010. **La loi sur le Grand Paris est promulguée le 3 juin 2010**

Planification et projets de transports : les enjeux de gouvernance

- **Le Grand Paris Express :**
 - **Deux visions qui s'opposent (2010 – 2011):**



Planification et projets de transports : les enjeux de gouvernance

- **Le Grand Paris Express :**

• **Deux visions qui s'opposent (2010 – 2011):**

- 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 : organisation simultanée de **deux débats publics** sur chacun des deux projets, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP).

	Réseau de transport public du Grand Paris	Arc Express
Linéaire	155 km	60 km
Stations	40	40
Nbre de voyages	2 à 3 millions	1 million
Vitesse commerciale	65 km/h	40 km/h
Coût	21,4 et 23,5 milliards d'euros	Arc Nord: 2 à 2,3 milliards d'euros (c.e. déc 2008) Arc Sud : 2,8 à 3,1 milliards d'euros (c.e. déc 2008)
Maître d'ouvrage	Société du Grand Paris	STIF

- Communiqué de la CNDP du 1er décembre 2010 : les deux débats ont permis de mettre en exergue « **le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Île-de-France** »
- Protocole d'accord du 26 janvier 2011 : l'Etat et la Région s'accordent sur un projet :

Planification et projets de transports : les enjeux de gouvernance

– **Le Grand Paris Express :**

• **Deux visions qui s'opposent (2010 – 2011):**

- 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 : organisation simultanée de **deux débats publics** sur chacun des deux projets, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP).

	Réseau de transport public du Grand Paris	Arc Express
Linéaire	155 km	60 km
Stations	40	40
Nbre de voyages	2 à 3 millions	1 million
Vitesse commerciale	65 km/h	40 km/h
Coût	21,4 et 23,5 milliards d'euros	Arc Nord: 2 à 2,3 milliards d'euros (c.e. déc 2008) Arc Sud : 2,8 à 3,1 milliards d'euros (c.e. déc 2008)
Maître d'ouvrage	Société du Grand Paris	STIF

- Communiqué de la CNDP du 1er décembre 2010 : les deux débats ont permis de mettre en exergue « **le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Île-de-France** »
- Protocole d'accord du 26 janvier 2011 : l'Etat et la Région s'accordent sur un projet :

Le « Grand Paris Express » est né!

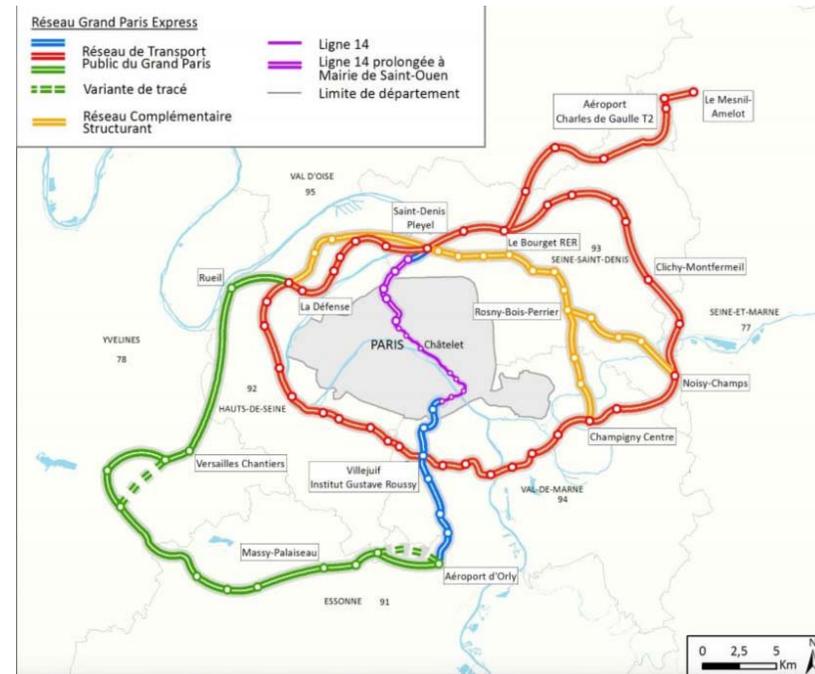
Planification et projets de transports : les enjeux de gouvernance

– Le Grand Paris Express :

• Le réseau du Grand Paris Express (2011) :

Les chiffres du GPE :

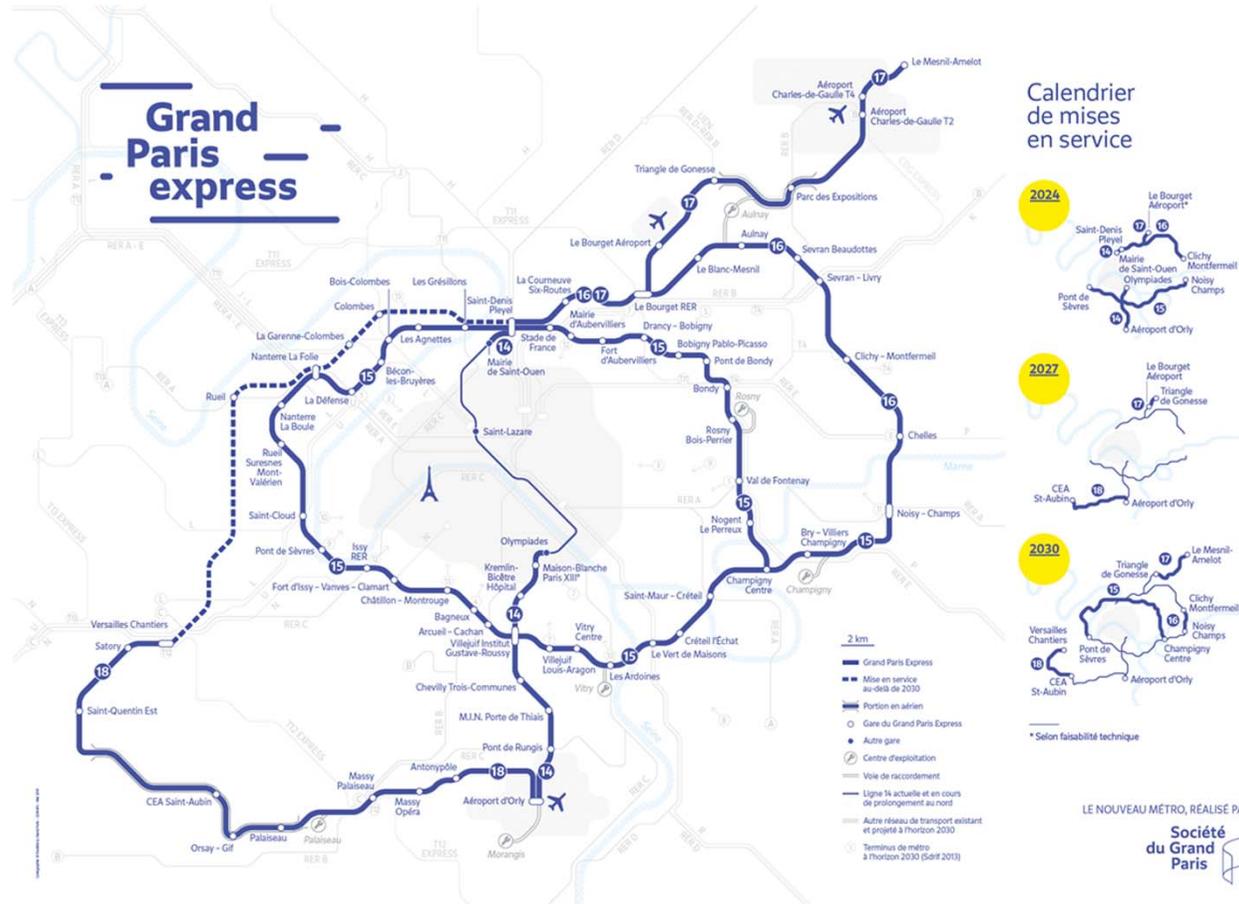
- 200 km de tracé ;
- 68 gares ;
- 2 millions de voyageurs par jour ;
- « coût prévisionnel de l'ordre de 22,7 Md€ » (protocole de 2011) ;
- « réalisation comprise entre 2010 et 2025 » (protocole de 2011).



Planification et projets de transports : les enjeux de gouvernance

- Le Grand Paris Express :

• Le réseau du Grand Paris Express (aujourd'hui) :





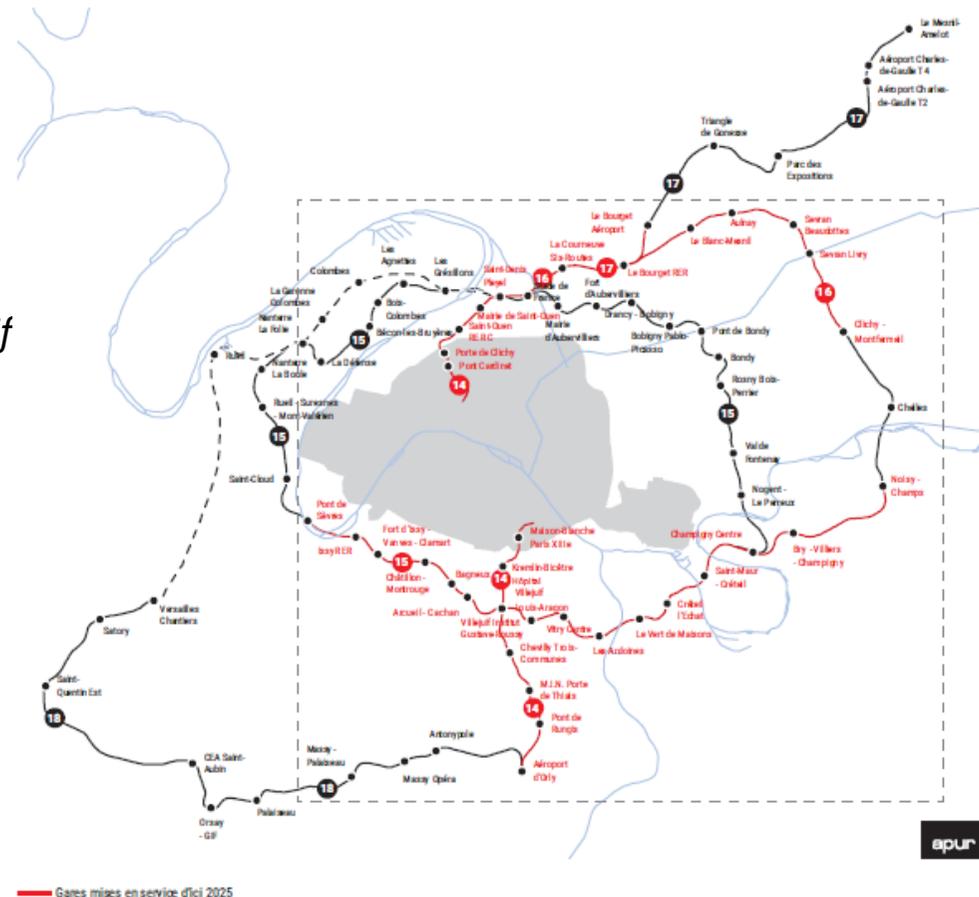
IV. Les infrastructures de transport comme vecteur de transformations urbaines

Les infrastructures de transport comme vecteur de transformations urbaines

- **Les projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris Express :**
 - **Les mutations des quartiers des 35 gares livrées à horizon 2025 :**

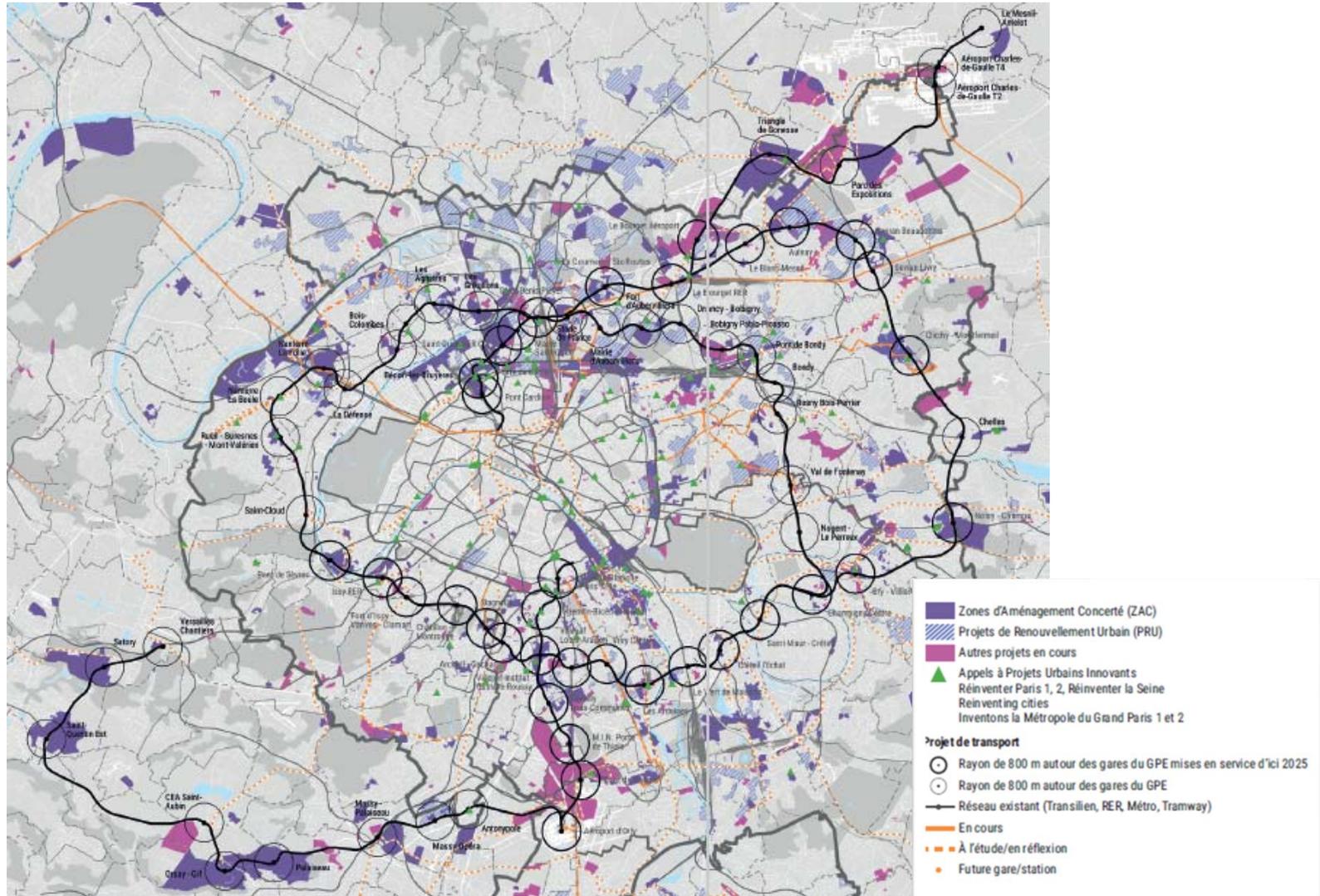
Ordres de grandeur :

- **186 projets** représentant...
- **> 3 000 ha** (vs. moins de 5% de la surface de la Petite Couronne) ;
- **> 100 000 logements** (vs. objectif de création de 70 000 logements par an au SDRIF pour toute IDF) ;
- **> 3 millions m2 de bureaux** (vs. parc de bureaux IDF 54 millions m2 en 2018 source : ORIE) ;
- dont **70 %** de la programmation reste à réaliser.



Les infrastructures de transport comme vecteur de transformations urbaines

- **Les projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris Express (2030) :**



Lien pour le téléchargement : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mutations-quartiers-gare-grand-paris-express-35-gares-mises-service-2025>

Les infrastructures de transport comme vecteur de transformations urbaines

- **Les projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris Express :**
 - **Une opportunité pour transformer la ville :**
 - Le GPE a permis « la relance, l'accélération ou l'évolution de projets » d'aménagement : *une meilleure accessibilité génère le gain d'attractivité rendant les projets viables ;*
 - Il a également impulsé de **nouveaux projets urbains** : *par exemple, l'aménagement d'un nouveau quartier autour de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif ;*
 - Le GPE favorise la construction de la ville sur la ville : en moyenne, les projets d'aménagement vont entraîner une **densification de 20%** des quartiers de gare.
 - **Un rééquilibrage à venir entre habitat et activités** pour réduire l'éloignement entre lieux de vie et lieux de travail : « *L'ensemble des surfaces programmées et existantes pourraient conduire à un équilibre de 51 % logements, 49 % d'activités à terme dans ces 35 quartiers contre 60 % — 40 % aujourd'hui. »*

Les infrastructures de transport comme vecteur de transformations urbaines

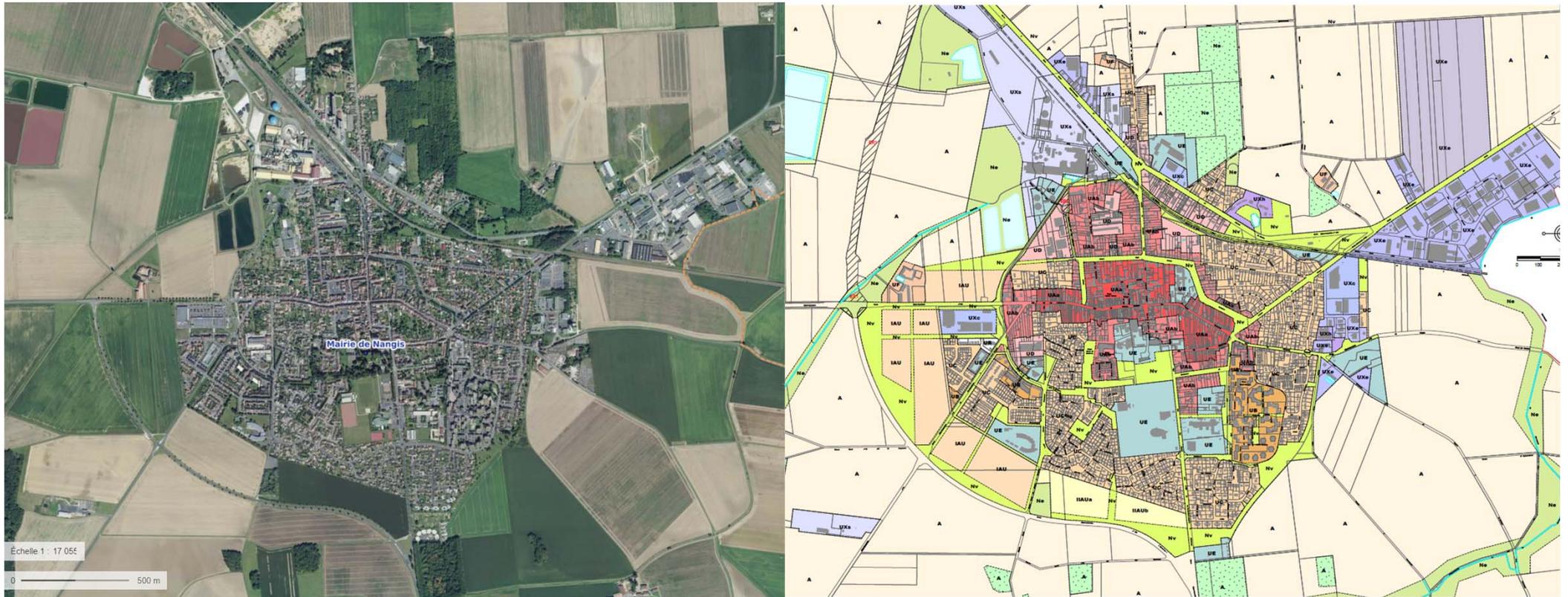
- **Les projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris Express :**
 - **Une opportunité pour lutter contre les fractures territoriales :**
 - Un métro qui dessert de **nombreux quartiers en difficulté** : 28 quartiers concernés par des opérations de rénovation urbaine avec l'ANRU ;
 - **L'objectif de réduction des inégalités spatiales par une meilleure accessibilité aux zones d'emploi et aux grands équipements** :
« Dans 19 des 68 gares du GPE le nombre d'emplois accessibles par un trajet de 45 minutes en transports en commun augmentera de plus de 150%. Et pour 21 gares les gains le nombre d'emplois accessibles augmente de plus de 50%. » ;
 - Un vecteur pour **intensifier la lutte contre l'habitat indigne** :
l'opération de requalification de la copropriété privée dégradée de Clichy-sous-Bois ou « ORCOD-IN ».
 - Un rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest qui reste à concrétiser.

Les infrastructures de transport comme vecteur de transformations urbaines

- **Les projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris Express :**
 - **Une opportunité pour innover :**
 - L'innovation dans les techniques constructives, pour l'effet démonstrateur : « *Treed It* », tour de 11 étages en ossature bois portée par EPA MARNE et Vinci Construction à Champs-sur-Marne ;
 - L'innovation dans la programmation des opérations d'aménagement : *Les Ecoquartiers et les « Quartiers innovants et écologiques »* ;
 - L'innovation dans le montage des projets : « *Inventons la Métropole du Grand Paris* » ou *l'urbanisme par projet*, 13 lauréats des deux appels à projets dans les 35 quartiers ;
 - L'innovation dans la maîtrise d'ouvrage : la « *Société publique locale d'aménagement d'intérêt national* » partagée entre l'EPA MARNE et Noisy-le-Grand pour l'aménagement du pôle-gare de Noisy-Champs.

Les infrastructures de transport comme vecteur de transformations urbaines

- **Les projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris Express :**
 - **Les défis à relever pour réussir l'aménagement autour des gares :**
 - **Débloquer le foncier et lutter contre la spéculation foncière pour préserver la mixité sociale dans les quartiers :**
 - *Intervention foncière de l'Etablissement Public Foncier Ile-de-France dans 8 communes sur 10 accueillant une gare du GPE ;*
 - *Création d'une filiale entre l'EPF-IdF et la Caisse des Dépôts pour faire du portage de foncier à long terme dans les quartiers de gare.*
 - **Assurer la constance dans le temps** des projets d'aménagement :
 - *Impact des élections municipales sur les projets : travail de pédagogie à mener envers les nouvelles équipes ;*
 - **Coordonner les maîtrises d'ouvrage publiques et privées :** *concentration de beaucoup de projets... et de leurs nuisances (bruit, circulation des engins de chantiers etc.).*
 - **Préparer les conséquences encore incertaines des crises en cours :**
 - *Impacts sur les coûts et les délais de livraison ;*
 - *Prudence des investisseurs : généralisation télétravail vs. projets de bureaux ;*
 - *Vers une remise en cause de la ville dense?*



V. Le défi du « zéro artificialisation nette »

Le défi du « zéro artificialisation nette »

- Artificialisation des sols, de quoi parle-t-on ?

• Un enjeu d'actualité rentré récemment dans le débat public :

- Une notion au cœur des politiques publiques de longue date :

• Préserver les espaces productifs agricoles :

- Soutien à une filière économique traditionnelle : maintenir des unités foncières suffisantes et cohérentes pour assurer la productivité des exploitations. *Ex : remembrement agricole*
- Aménagement du territoire : les exploitations agricoles font (aussi) vivre les territoires ruraux.

• Préserver les espaces naturels et les habitats remarquables : *ex : Parcs Naturels Régionaux et leurs chartes, Espaces naturels sensibles, zones Natura 2000 etc.*

- Une dimension plus nouvelle : **la préservation de la biodiversité ordinaire.**

• Le signal d'alarme de l'IPBES (Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services) de 2019 : *1 million d'espèces en voie d'extinction.*

• Le Plan Biodiversité de juillet 2018 :

- Objectif: réduire à zéro la perte nette de biodiversité.
- Un levier : limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de **zéro artificialisation nette.**

Le défi du « zéro artificialisation nette »

– Artificialisation des sols, de quoi parle-t-on ?

• Une définition plus complexe qu'il n'y paraît :

- Observatoire des espaces naturels, agricoles et forestiers (OENAF) : l'artificialisation désigne un « **changement d'état effectif d'une surface agricole, forestière ou naturelle vers des surfaces artificialisées.** » [tissus urbains, zones industrielles et commerciales, infrastructures de transport, équipements sportifs et de loisirs, chantiers mais aussi espaces verts urbains] « *Les espaces qui subissent une artificialisation ne sont plus disponibles pour des usages tels que l'agriculture, la foresterie ou comme habitats naturels* ».
 - Les avantages de cette définition : facile à mettre en place et à suivre, notamment grâce aux zonages des documents d'urbanisme.
 - Les limites de cette définition : ne permet pas d'apprécier l'impact réel sur les fonctions écologiques des sols. *Ex : parc urbain*
- Loi Climat et Résilience : « **est considéré comme artificialisé un sol dont l'occupation ou l'usage affecte durablement tout ou partie de ses fonctions.** Les surfaces de pleine terre ne sont pas considérées comme artificialisées. »
 - Les avantages de cette définition : moins binaire, prend en compte les fonctionnalités des sols.
 - Les limites de cette définition : complexe à suivre, nécessite de systématiser les études de sol.

Le défi du « zéro artificialisation nette »

- **Artificialisation des sols, de quoi parle-t-on ?**
 - **Nouveautés : [décret n° 2022-763 du 29 avril 2022](#)**
 - Arrête une nomenclature sur l'artificialisation des sols

Catégories de surfaces	
Surfaces artificialisées	1° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison du bâti (constructions, aménagements, ouvrages ou installations).
	2° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison d'un revêtement (artificiel, asphalté, bétonné, couvert de pavés ou de dalles).
	3° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont stabilisés et compactés ou recouverts de matériaux minéraux.
	4° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont constitués de matériaux composites (couverture hétérogène et artificielle avec un mélange de matériaux non minéraux).
	5° Surfaces à usage résidentiel, de production secondaire ou tertiaire, ou d'infrastructures notamment de transport ou de logistique, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée, y compris si ces surfaces sont en chantier ou sont en état d'abandon.
Surfaces non artificialisées	6° Surfaces naturelles qui sont soit nues (sable, galets, rochers, pierres ou tout autre matériau minéral, y compris les surfaces d'activités extractives de matériaux en exploitation) soit couvertes en permanence d'eau, de neige ou de glace.
	7° Surfaces à usage de cultures, qui sont végétalisées (agriculture, sylviculture) ou en eau (pêche, aquaculture, saliculture).
	8° Surfaces naturelles ou végétalisées constituant un habitat naturel, qui n'entrent pas dans les catégories 5°, 6° et 7°.

Le défi du « zéro artificialisation nette »

- Artificialisation des sols, de quoi parle-t-on ?

- **Différentes sources de mesure** : interprétation d'orthophotographies pour CORINE Land Cover, analyse par échantillonnage pour l'enquête Teruti-Lucas, déclarations des propriétaires en vue d'une exploitation fiscale pour les fichiers fonciers.
- **Quelques ordres de grandeur sur l'artificialisation des sols aujourd'hui** :

	CORINE Land Cover	Teruti-Lucas	Fichiers fonciers
Surface totale artificialisée	3 millions ha en 2012, soit 5,5 % du territoire métropolitain	5,1 millions ha en 2014, soit 9,3 % du territoire métropolitain	3,5 millions ha en 2016, soit 7,1 % du territoire couvert par le cadastre et 6,3 % du territoire métropolitain
Augmentation des surfaces artificialisées	12 200 ha / an de 1990 à 2000 33 000 ha / an pour la période 2000 -2006 16 000 ha / an pour 2006-2012	61 200 ha / an entre 2006 et 2014	23 000 ha / an entre 2006 et 2016

Source : France Stratégie

- Ramenée à sa population, la France est 15% plus artificialisée que l'Allemagne et 57% plus artificialisée que le Royaume-Uni ou l'Espagne.
- **Entre 20 000 et 30 000 ha de surfaces naturelles ont été consommés chaque année.** L'artificialisation augmente presque 4 fois plus vite que la population (+70% depuis 1981 contre +19% sur la même période pour la population).

Le défi du « zéro artificialisation nette »

– Artificialisation des sols, de quoi parle-t-on ?

• L'artificialisation par type d'usages:

- L'habitat contribue à près de 50% du rythme d'artificialisation, les infrastructures pour 16%, les commerces et services marchands pour 5%.
- Une dynamique inégalement répartie sur le territoire : 20% des communes françaises sont responsables de plus de 80% de la consommation d'espaces.

Figure 7 : Consommation totale d'ENAF en ha entre 2009 et 2017
(source : Cerema Hauts-de-France, 2019)

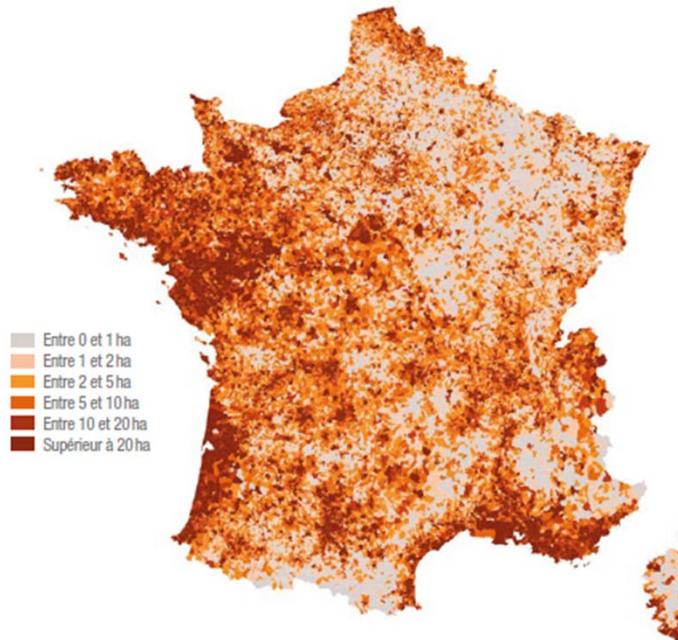
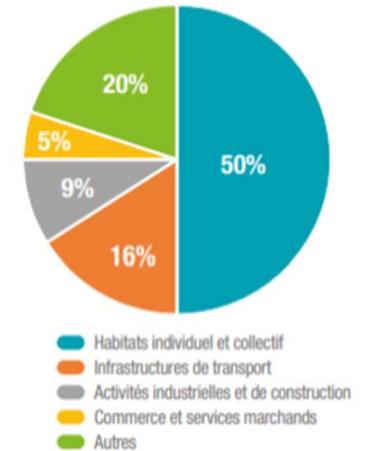


FIGURE 3 : RÉPARTITION PAR USAGE DES ENAF NOUVELLEMENT ARTIFICIALISÉS ET IMPERMÉABILISÉS (2006-2014)

(source : Comité d'économie verte, 2019 ; données Agreste Primeur, 2015)



Le défi du « zéro artificialisation nette »

- Artificialisation des sols, de quoi parle-t-on ?

• L'étalement urbain, fruit de l'urbanisation et de la métropolisation :

- Urbanisation : 50% de la population vit en milieu urbain en 1946 contre près de 80% aujourd'hui.
- Métropolisation : certes concentration autour de grands pôles urbains mais étalement à cause de l'augmentation du coût du foncier généré par cette concentration.

• Les déterminants actuels de l'extension urbaine :

- Le comportement des ménages :
 - **Le desserrement des ménages** crée de nouveaux besoins de logements ;
 - Le désir dominant de **pavillon individuel avec jardin**, par des lotissements très consommateurs de foncier : recherche de plus de proximité avec la nature.
- Les prix de l'aménagement :
 - **Un coût du foncier plus faible en périphérie**, permettant un coût d'acquisition réduit ;
 - Des dépenses de transport qui restent suffisamment faibles ;
 - Un **choix par défaut** pour tous les ménages exclus du cœur des métropoles pour des raisons économiques : la crise du logement en zone dense ;
 - **Une reconstruction de la ville sur la ville plus complexe donc plus coûteuse que de recourir à l'extension** : foncier plus rare et plus cher, insertion urbaine parfois difficile, nuisances pour les riverains et risques de contentieux etc.
- Les stratégies de certaines collectivités :
 - Ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation pour accueillir de nouveaux habitants et activités économiques et espérer **redynamiser un territoire**;
 - Répondre aux politiques publiques de création de logement : obligations liées à la **loi SRU**.

Le défi du « zéro artificialisation nette »

– L'expérience francilienne :

• Des leviers génériques pour lutter contre la consommation des ENAF :

- Les documents de planification :
 - Les protections juridiques apportées par le zonage (zones « N » / « A », EBC etc.) ;
 - Les obligations à remplir dans les documents d'urbanisme. *Ex* : depuis loi ALUR 2014, étude des dents creuses ;
 - Le contrôle de légalité exercé par l'Etat.
- Le Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPENAP).
- Les Commissions départementales de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

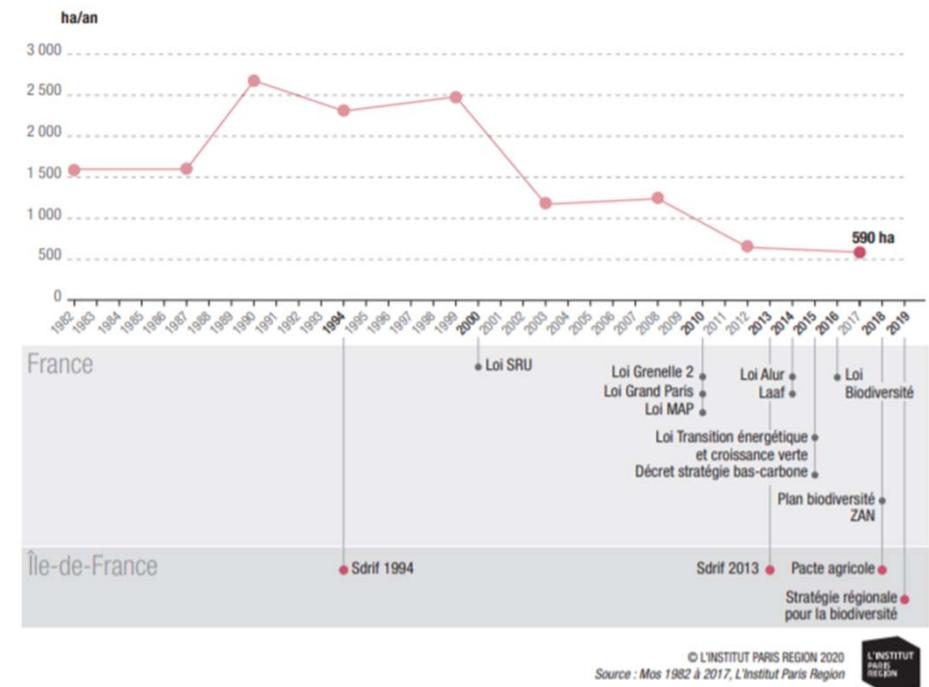
• Des leviers spécifiques à l'Ile-de-France :

- Le SDRIF :
 - SDRIF de 1994 : un objectif prescriptif de consommation d'espace de 1 750 ha/an ; vs.
 - SDRIF de 2013 : les capacités d'extension définies ne représentent pas un volume à atteindre, mais **une limite à ne pas dépasser à l'horizon 2030** (un potentiel total de 29 000 ha, soit en moyenne 1 315 ha/an).
 - **Futur « SDRIF-Environnement » de 2024 : actualisation lancée en fin d'année 2021 pour préparer l'horizon 2040.**
- Des politiques publiques spécifiques à l'Ile-de-France : *Ex* : la procédure d'agrément, la « taxe sur les bureaux et les entrepôts ».
- La Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPENAF) de Paris-Saclay : 4 115 ha protégés instaurés par la loi et garantis par décret en Conseil d'Etat.

Le défi du « zéro artificialisation nette »

- **L'expérience francilienne :**
 - **Des résultats encourageants :**
 - **Un rythme d'artificialisation nette des sol divisé par 4 en 30 ans :**
 - entre 2012 et 2017, 590 ha d'espaces NAF ont disparu en moyenne chaque année, contre 655 ha/an entre 2008 et 2012.
 - **Pour la première fois, une production d'habitat majoritairement en renouvellement urbain :**
 - Sur les dix dernières années, près de 87 % de constructions en renouvellement urbain.
 - **La production francilienne d'habitat collectif poursuit sa hausse :** 794 ha supplémentaires entre 2012 et 2017, soit 60 % de plus qu'entre 2008 et 2012.
 - Entre 2012 et 2017, plus de 480 hectares dédiés aux parcs et jardins sont créés en Île-de-France.

Rythme annuel moyen de consommation nette des espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) en Île-de-France



Le défi du « zéro artificialisation nette »

– Tendre vers le « zéro artificialisation nette ».

• Les leviers à actionner :

- **Améliorer les outils d'observation**, autour d'une définition commune et partagée.
- Réduire l'artificialisation brute dans les documents de planification : « **éviter et réduire** »
 - Conditionner toute nouvelle urbanisation en extension à la mobilisation préalable des fonciers du tissu urbanisé : dents creuses, friches etc.
 - Encadrer plus strictement les possibilités d'urbanisation nouvelle : depuis les SRADDET jusqu'à la réduction des zones « AU » dans les PLU(i).
 - Encourager le renouvellement urbain : notamment autour des nœuds de transports.
- **Faire évoluer les pratiques** : mesures fiscales ou subventions incitatives, concours de démonstrateurs de la Ville durable etc.
- **Compenser** l'artificialisation : encourager les projets visant la réhabilitation, la renaturation ou la désartificialisation de zones anthropisées.

Des évolutions profondes à mener pour concilier les inconciliables

– **La trajectoire du « ZAN » à l’heure des crises.**

• **La crise du logement :**

- **Réduction forte de la production neuve de logements** : en-dessous de 400 000 logements par an, moins de 100 000 agréments de logements sociaux en 2022.
 - **Crise de l’offre** : réduction des permis de construire délivrés, augmentation des coûts de construction, coût du foncier en zones tendues.
 - **Crise de la demande** : augmentation des taux d’intérêt, inflation et crise du pouvoir d’achat.
- **Les effet de bord de la politique en faveur de la rénovation énergétique du bâti existant** : 5,2 millions de logements (17 % du parc de résidences principales) seraient des « passoires énergétiques » (étiquettes F et G du DPE).
- **Le mal-logement progresse : 4,1 millions de mal-logés.** 100 000 nouvelles demandes ont été déposées en un an, portant à 2,3 millions le nombre total de ménages en attente d’une HLM, un record.
- **Des solutions pour essayer de retrouver des équilibres économiques...** : « fonds vert » de l’Etat.
- **... avec la volonté d’en trouver d’autres** : rendre PLU opposables? Encadrer les prix du foncier?

Des évolutions profondes à mener pour concilier les inconciliables

– **La trajectoire du « ZAN » à l’heure des crises.**

• **Le développement économique et la réindustrialisation verte :**

- **« Relance économique »** : en 2020, l’Île-de-France a vu son activité reculer de près de 35 %. Elle a perdu plus de 100 000 emplois.
- **Le modèle historique, l’extension urbaine des zones d’activités économiques (ZAE) ou industrielles (ZI)** : un foncier agricole le moins cher, le plus facile à mobiliser rapidement (pas de démolition ou de dépollution), et disponible où l’entreprise le souhaite.
- **Des craintes sur l’impact du « ZAN »** :
 - Une compétition entre activités pour les terrains restant en extension urbaine.
 - Des terrains en recyclage plus chers, plus difficiles à mobiliser et pas toujours adaptés.
 - Le risque de ne pas pouvoir répondre aux besoins de grands tènements industriels.
- **Le besoin de foncier pour la réindustrialisation verte et les green-tech** : *Ex: gigafactory Prologium à Dunkerque, 180 hectares, 3 000 emplois, 4 Md€ d’investissement.*
- **L’enjeu de constituer des réserves foncières stratégiques pour l’industrie** : Installer 50 sites « France 2030 » et dépolluer les friches industrielles.

Des collectivités territoriales rétives au zéro artificialisation nette

Les sénateurs discutent d'une proposition de loi visant à assouplir la mise en œuvre de cet objectif de préservation des espaces naturels

Après la réforme des retraites, un autre débat qui risque de susciter des remous attend les parlementaires, le zéro artificialisation nette, dit ZAN. Cet objectif existe depuis la loi Climat et résilience du 22 août 2021 : soit zéro artificialisation nette des sols à l'horizon 2050 et, d'ici à 2030, une réduction d'au moins 50 % de la consommation totale d'espace observée sur les dix dernières années (avant la loi).

Mais si l'objectif est largement partagé, l'application du ZAN se révèle bien complexe. Pour preuve, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Christophe Béchu, a annoncé en septembre 2022, devant la commission des lois de l'Assemblée nationale,

sa volonté de revoir certains décrets, reconnaissant alors « qu'il y avait un certain nombre d'angles morts à clarifier ».

Le même mois, les sénateurs installent une « mission conjointe de contrôle "zéro artificialisation nette" », qui a débouché sur une proposition de loi à la mi-décembre, déposée par Jean-Baptiste Blanc, sénateur (Les Républicains) du Vaucluse, et Valérie Létard, sénatrice (Union centriste) du Nord, qui sera étudiée par le Sénat en séance publique le 14 mars.

« Trouver un équilibre »

L'objectif principal de ce texte est de « renforcer la gouvernance des collectivités », afin que l'objectif de zéro artificialisation soit piloté « au niveau de chaque commune ou de chaque EPCI [établisse-

ment public de coopération intercommunale] », selon l'exposé des motifs. L'enjeu pour les sénateurs, élus en grande majorité par des élus locaux, régionaux, municipaux... est d'assouplir les contraintes que fait peser sur les communes la perspective de ne pas pouvoir réaliser des programmes urbains ou d'activité économique consommateurs de terres.

Entre-temps, pour ne pas laisser totalement l'initiative au Sénat, « où la majorité présidentielle est peu présente », analyse le ministre, et pour défendre les positions du gouvernement, des députés Renaissance ont travaillé sur une autre proposition de loi, déposée à l'Assemblée le 14 février. « L'enjeu n'est pas de désespérer les territoires, mais de trouver un équilibre

entre les projets à soutenir et l'objectif maintenu de zéro artificialisation nette en 2050 », a expliqué le ministre au Monde.

Le cas des projets nationaux

Sénateurs et députés réclament que les grands projets soient sortis de l'enveloppe foncière régionale. « Les élus refusent la méthode descendante où l'État leur impose ce qu'ils peuvent faire », insiste le rapporteur de la proposition de loi sénatoriale, Jean-Baptiste Blanc, qui défend « une gouvernance décentralisée du ZAN ». Valérie Létard propose que les projets industriels d'« enjeu national pour la transition écologique », comme les « gigafactories » destinées à produire des batteries pour les véhicules électriques, soient ôtés du quota régional.

De fait, nombre de projets risquent d'impacter les capacités à artificialiser de nombreux territoires. Lors de son discours de clôture du 104^e congrès des maires et présidents d'intercommunalités de France, le 24 novembre 2022, Elisabeth Borne avait pris soin de préciser « que les projets d'envergure nationale, comme les lignes à grande vitesse ou les grands projets d'infrastructure, ne seront pas décomptés à l'échelle de chaque région mais bien à l'échelle nationale ». Reste à définir quels seront ces grands projets « d'intérêt national ». Une liste devrait être présentée par le ministère de la transition écologique au premier semestre 2023.

Ce dossier tient d'autant plus à cœur au ministre, ancien maire d'Angers, que celui-ci s'est vu

adjoindre la « cohésion des territoires » au titre de son ministère. « Il faut absolument tenir la trajectoire prévue dans la loi. Nous avons plus artificialisé en cinq décennies qu'en cinq siècles, le pic de cette artificialisation ayant été atteint dans les années 2000, avec l'équivalent d'un département agricole disparaissant tous les sept ans », martèle-t-il, tout en reconnaissant que cette artificialisation a régressé : « Au début de la décennie, on était à 30 000 hectares annuels pour finir à 20 000 en 2020 ».

Le ministre espère que la double proposition des sénateurs et des députés aboutira à « une CMP virtuelle [commission mixte paritaire] et que des accords pourront déboucher sur un seul texte ». ■

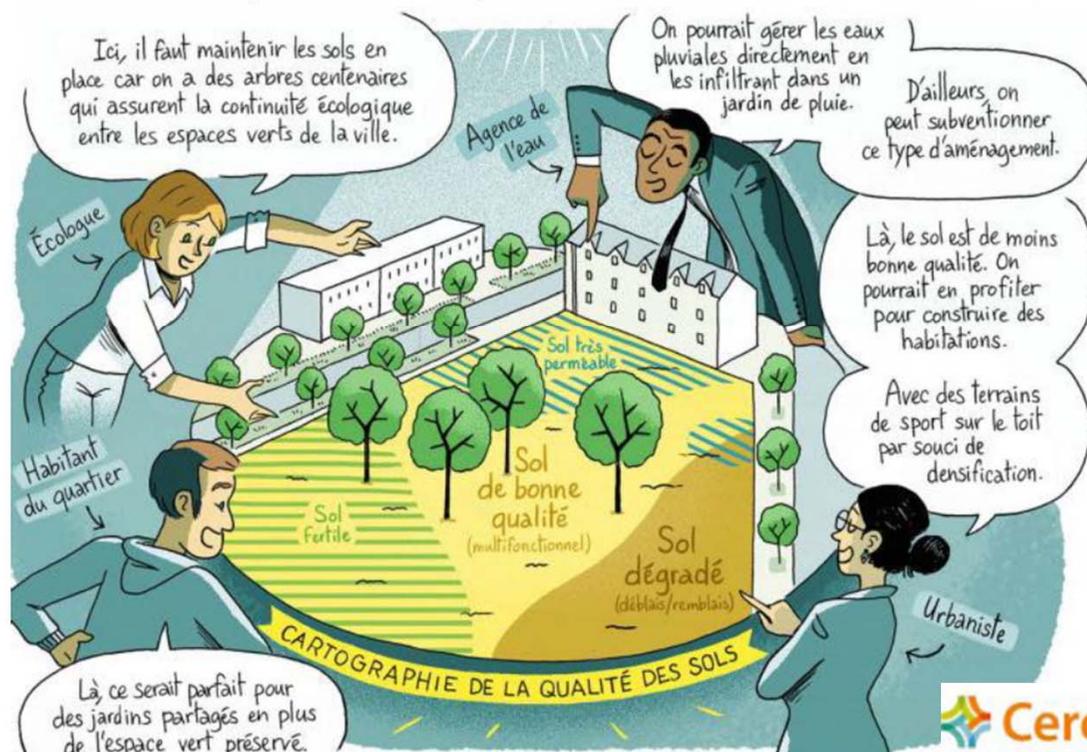
RÉMI BARROUX

MARIE LAURE 2022
100 ANS DE L'ÉCRITURE
LE MONDE
100 ANS DE L'ÉCRITURE
100 ANS DE L'ÉCRITURE
100 ANS DE L'ÉCRITURE
100 ANS DE L'ÉCRITURE

Le Monde

Vers une nouvelle culture de l'aménagement durable

Cela permet de concevoir l'aménagement en fonction de la qualité des sols en place.
Et c'est l'occasion pour la collectivité d'y associer l'ensemble des acteurs...



Merci pour votre attention!