

Saint-Ouen-sur-Seine, le 07 MAI 2025

MICHEL BISSON
Président de la communauté
d'agglomération
Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart
500 place des Champs Elysées
91054 EVRY-COURCOURONNES CEDEX

Réf : CR/POLAT/DADT/D25-CRIDF-002416

Monsieur le Président, *cha Michel*

Par courriel transmis le 3 mars 2025, vous avez saisi la Région pour avis sur le projet de Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart, arrêté par votre conseil communautaire du 4 février 2025.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), approuvé par décret le 27 décembre 2013, est le cadre de cohérence des documents d'urbanisme locaux, notamment en matière d'aménagement. Après une concertation lancée dès 2022 et une enquête publique déployée sur plus de 160 lieux et qui a généré plus de 8 700 contributions, la Région a adopté par la délibération CR 2024-036 du 11 septembre 2024 le nouveau schéma directeur de la région d'Île-de-France, SDRIF-E intitulé « *Île-de-France 2040, un nouvel équilibre* » ; il porte l'ambition d'un territoire sans émissions nettes de gaz à effet de serre, sans artificialisation nette et sans déchets : « *Zen, Zan et circulaire* ». Après son approbation par décret du Conseil d'Etat, les documents d'urbanisme locaux devront se mettre en compatibilité avec ses orientations et prescriptions.

Votre projet de SCoT s'inscrit bien dans les orientations du SDRIF-E.

Il s'engage dans une transition urbaine et écologique ambitieuse, plaçant l'adaptation au changement climatique au cœur de ses orientations, tout en veillant à concilier développement urbain, préservation des espaces ouverts et attractivité économique.

Dans cette dynamique, le SCoT inscrit son action dans la trajectoire du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), avec une neutralité atteinte à l'horizon 2050 en suivant une réduction progressive de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers grâce à la priorité donnée au renouvellement urbain.

Afin de mieux s'inscrire dans les possibilités offertes par le SDRIF-E, le SCoT pourrait approfondir la question des mutualisations de capacités d'urbanisation non cartographiées en précisant davantage la destination et l'origine de ces capacités.

Le projet de SCoT s'inscrit dans une stratégie de développement polycentrique, renforçant son rôle structurant dans la grande couronne francilienne et consolidant son attractivité

métropolitaine. Il ajuste l'effort de densification en fonction du positionnement des communes et de leur rôle au sein de l'armature urbaine du territoire.

Grand Paris Sud est un territoire riche en espaces naturels et agricoles, représentant environ un quart de sa superficie. Il abrite des forêts majeures (Sénart, Rougeau, Bréviande), des terres agricoles productives et un réseau hydrographique dense, avec la Seine et ses affluents. Relevant la fragilité de cet environnement face aux défis climatiques et à la pression urbaine, le SCoT place la préservation des paysages, la biodiversité et l'économie circulaire au cœur de ses orientations stratégiques. Le projet de SCoT gagnerait d'ailleurs à faire valoir la possibilité pour les PLU de mobiliser l'enveloppe régionale dédiée à la transition environnementale pour des projets relatifs à la production d'énergie renouvelable ou à l'économie circulaire.

Grand Paris Sud joue un rôle central dans l'économie francilienne ; le territoire accueille des industries de pointe dans l'aéronautique, la génomique et la logistique. Le SCoT met en avant une stratégie de consolidation des pôles économiques majeurs. L'optimisation foncière est un enjeu clé du document, qui encourage la densification des zones d'activités existantes et le recyclage des friches. Parmi les sites stratégiques pour le développement économique, le site de Villaroche est bien identifié comme un moteur de la réindustrialisation régionale, et le SCoT fixe des objectifs écologiques ambitieux au service d'un aménagement intégré au mieux au territoire agricole environnant.

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de Grand Paris Sud met l'accent sur une mobilité plus durable et inclusive, afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle. Il définit plusieurs axes d'amélioration, notamment le renforcement du réseau de transports en commun, le développement des lignes express et l'amélioration de l'intermodalité aux abords des gares. Le SCoT soutient également une structuration du réseau cyclable, avec l'objectif de tripler la part du vélo d'ici 2030. En parallèle, la marche, qui représente 40 % des déplacements, pourrait faire l'objet de recommandations plus spécifiques pour améliorer son intégration dans les espaces urbains. De même, des objectifs pour développer l'autopartage mériteraient d'être intégrés en lien avec les projets régionaux de pôles d'échanges multimodaux, d'autant plus que les sites identifiés sont cohérents avec la stratégie fixée dans le SCoT sur l'amélioration du réseau routier et les déplacements du quotidien.

Concernant le site de Paris Villaroche et la possibilité d'implantation d'un datacenter, le Sdrife ne l'interdit pas mais fixe certaines conditions : faire la démonstration que le projet ne peut pas être accueilli sur un site déjà artificialisé, limiter la consommation foncière et les impacts environnementaux en visant l'exemplarité énergétique et en maîtrisant la pression exercée sur les capacités de ressource en eau et en valorisant la chaleur fatale.

Vous trouverez, jointes en annexe par grandes thématiques, des observations techniques complémentaires qui, je l'espère, contribueront à inscrire pleinement votre PLU dans le cadre de cohérence du schéma directeur.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir prendre en compte ces remarques et d'adresser aux services de la Région (direction de l'aménagement durable du territoire) à l'adresse suivante : DUL@iledefrance.fr le lien vers le document approuvé une fois la procédure menée à son terme.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de toute ma considération.

Amitis



Jean-Philippe DUGOIN-CLEMENT

ANNEXE TECHNIQUE

Référent territorial : Gwenaële DUVAL, direction de l'aménagement durable du territoire

Observations et analyse des services de la région Ile-de-France sur le projet de schéma de cohérence territorial de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart (91 et 77)

Population (2021) : 357 664 habitants

Emplois (2021) : 148 672 emplois

Superficie : 22 221 hectares (ha)

Le territoire de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart (CA GPSSSES) regroupe 23 communes, 8 en Seine-et-Marne et 15 en Essonne et compte 357 664 habitants (INSEE 2021). Il constitue une porte d'entrée au sud de l'Île-de-France, au cœur de grands axes routiers et ferroviaires (A6, A5, Francilienne, RER D et TZen), et présente de nombreux atouts qui en font un acteur majeur du développement métropolitain : foncier disponible, dynamisme économique s'appuyant notamment sur des filières d'avenir, un cadre de vie préservé grâce à la présence d'entités écologiques majeures d'intérêt régional (forêts de Sénart et de Rougeau, vallée de la Seine) et une population jeune.

Sa position géographique, à l'interface entre la zone dense et les grands espaces agricoles du centre Essonne (Hurepoix) et de la Seine-et-Marne (Brie), est ainsi marqué par d'importantes dichotomies : sur la taille, avec 2 communes au-dessus de 50 000 habitants (Evry-Courcouronnes et Corbeil-Essonnes), 9 communes entre 10 000 et 30 000 habitants et 13 communes sous le seuil des 10 000 habitants dont la plus petite (Morsang-sur-Seine) ne compte que 561 habitants, sur la forme urbaine, sur l'histoire et l'identité (villes nouvelles et villes traditionnelles). Grand Paris Sud reflète la diversité et les spécificités de l'Île-de-France, regroupant en un même territoire une grande variété de situations.

Au regard des entités géographiques du SDRIF-E, toutes les communes sont intégrées à l'unité urbaine de Paris de la « couronne d'agglomération », exceptée la commune de Réau qui fait partie des « communes rurales ».

Le projet de développement soutenu dans le Schéma de Cohérence Territoriale pour les quinze prochaines années compte sortir du modèle de développement des villes nouvelles et s'appuyer sur la diversité urbaine, sociale et paysagère pour engager un nouveau modèle basé sur « l'écopolis » où l'adaptation au changement climatique constitue une priorité absolue. Cette exigence constitue dans le document un fil conducteur de toutes les politiques publiques et de tous les domaines du développement qui seront menés par le territoire. L'aménagement équilibré du territoire repose ainsi, comme précisé dans le Projet d'Aménagement Stratégique sur : l'impératif de sobriété foncière et de préservation des biens communs naturels et agricoles, la nécessité de garantir les conditions d'un développement économique métropolitain durable, l'apport au territoire de toutes les aménités nécessaires aux habitants et usagers. Les prescriptions et recommandations tâchent ainsi de structurer un territoire plus résilient face aux défis du changement climatique tout en garantissant un équilibre entre urbanisation, préservation des ressources naturelles et attractivité économique.

I. Traduire localement la trajectoire de sobriété foncière régionale par un développement urbain maîtrisé (prioriser l'intensification et limiter les extensions urbaines)

Le projet spatial de l'agglomération Grand Paris Sud s'inscrit dans une dynamique de transition sociale et écologique. Celui-ci vise à limiter l'extension urbaine tout en privilégiant un développement résidentiel et économique à proximité des pôles de transport et d'emploi, et le renouvellement urbain des quartiers. Ce développement est envisagé prioritairement sur les espaces déjà urbanisés, bénéficiant d'équipements et de services existants, et en concordance avec le tissu local. À ce titre et au regard de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) sur la dernière décennie (estimée à 609 hectares soit 60 ha / an), le SCoT affirme une ambition forte de sobriété

foncière et prévoit une réduction progressive de la consommation d'ENAF d'environ 40 % par décennie. Selon le modèle établi par dans le DOO, la consommation serait ainsi de 584 hectares maximums à horizon 2041 pour atteindre l'objectif du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) d'ici 2050. La trajectoire ZAN serait ainsi en cohérence avec les objectifs fixés à l'échelle régionale par le SDRIF-E.

Le SCoT indique par ailleurs, dans le tableau de répartition des capacités d'urbanisation maximales par commune, que le territoire ne viserait que 538 hectares de consommation maximale à horizon 2040, auxquels il faut ajouter 286 hectares qui relèvent des Projets d'Envergure Nationale et Européenne (PENE) et qui comprennent les 155 hectares réservés au développement de Villaroche. On relèvera donc une différence dans les chiffres avancés, qui, même si elle ne remet pas en question le respect des consommations d'ENAF pour le territoire de GPS au titre du SDRIF-E, mériterait d'être éclaircie. Dans le détail, les enveloppes communales de consommation maximales telles que présentées dans le DOO (page 14-15) sont en adéquation avec les objectifs fixés dans le SDRIF-E, et respectent ainsi les entités géographiques retenues au schéma directeur. En outre, le document précise bien que 705 hectares relèvent du potentiel d'urbanisation préférentielle, tel que cartographié au schéma régional sous forme de pastilles et semi-pastilles, que 109 hectares relèvent des capacités non cartographiées (CNC), et que certaines communes bénéficient de capacités d'urbanisation au titre de la garantie communale (Morsang-sur-Seine, Saint-Germain-lès-Corbeil et Vert-Saint-Denis). Il pourrait utilement préciser que cette enveloppe pourra être mobilisée jusqu'en 2031 uniquement.

Le DOO fixe plusieurs prescriptions sur les modalités à respecter dans le cadre de ces extensions : en continuité immédiate avec le tissu urbain existant, en respectant le front vert inscrit au SDRIF-E comme limite d'urbanisation et rappelant par ailleurs que les limites de celui-ci devront être actées par un zonage adapté, et les zones de transition devront être aménagées pour créer des interfaces de dialogues et d'échanges entre les espaces urbains et agricoles. La règle d'au moins 45 logements / ha du schéma directeur est bien reprise et les projets urbains devront privilégier des formes compactes avec une bonne insertion paysagère. On peut cependant regretter que le SCoT ne soit pas suffisamment précis sur les règles liées à ces pastilles et semi-pastilles (capacités de 25 ha / 10 ha) et sur leur mobilisation, et qu'il ne précise pas l'effort de construction en extension ni les capacités d'urbanisation dévolues aux projets résidentiels. La corrélation entre les deux cartes « Maitriser le développement urbain résidentiel de GPS » et « Maintenir et renforcer l'attractivité économique et le rayonnement de GPS en Ile-de-France » est peu évidente, d'autant plus que la seconde carte ne fait pas apparaître les fronts verts régionaux ou encore l'armature verte à sanctuariser. De même, pour renforcer la lisibilité de ces deux cartes, les limites communales pourraient être représentées.

Le SCoT s'inscrit dans les objectifs du SDRIF-E concernant la densification résidentielle, en privilégiant, sous forme de prescriptions dans le cadre des PLU, le renouvellement urbain, la mobilisation des dents creuses ou des espaces mutables, le recyclage des friches ou bâtiments obsolètes, la mutation des quartiers de gare, la surélévation des constructions existantes, ou encore la reconversion des immeubles de bureaux vacants en logements. Les objectifs d'accroissement de la densité résidentielle définis au schéma régional, de l'ordre de 20 logements / ha, sont bien rappelés.

Le document intercommunal précise, pour chaque commune, l'effort de production de logements attendu à l'horizon 2040. Le SCoT devrait indiquer plus clairement qu'il s'agit des objectifs de densification, étant précisé qu'ils sont en accord avec ceux du SDRIF-E, voire sont plus ambitieux. Toutefois, pour répondre pleinement aux exigences du schéma régional et garantir leur bonne déclinaison dans les PLU, le SCoT aurait gagné à rappeler que les communes devront, pour ce calcul, se référer au nombre de logements existant à la date d'approbation du schéma régional.

Le SCoT prévoit bien la possibilité de mutualiser les capacités d'urbanisation non cartographiées régies par les orientations règlementaires (OR) 93 à 97 du SDRIF-E et fixe le volume de cette enveloppe (estimée à 71,4 hectares), conformément au schéma régional. Le DOO précise par ailleurs que cette mutualisation permettra la réalisation des travaux d'élargissement de la RD 57 sur la

commune de Réau, à hauteur de 5 hectares. Toutefois, l'origine précise de l'enveloppe communale mise à disposition n'est pas spécifiée, rendant le décompte ultérieur des capacités d'urbanisation non cartographiées par commune impossible. A ce stade, il semblerait utile de poursuivre le recensement des besoins de capacités d'urbanisation mutualisées pour aboutir à une vision plus complète des nécessités. Le DOO pourrait prévoir les modalités d'utilisation ou de répartition de cette part mutualisable, de la prise en compte de ces mutualisations dans les indicateurs de suivi et de la formalisation que pourrait prendre l'actualisation de ces dispositions dans le SCoT. Cela permettrait par ailleurs de garantir la trajectoire ZAN telle que définie à l'échelle intercommunale.

Le document n'aborde pas la possibilité offerte par le SDRIF-E (OR90) d'imputer sur l'enveloppe régionale les projets relevant de la transition environnementale d'intérêt régional. Même si à ce stade, le SCoT n'en a mentionné aucun, il est nécessaire qu'il se réfère à cette orientation du SDRIF-E pour que les PLU puissent ensuite s'y référer. Matériellement, le SCoT pourrait simplement reprendre le texte de cette OR en spécifiant que les PLU peuvent, le cas échéant, y imputer leur projet.

Enfin, sur la déclinaison du front vert régional à l'échelle de schéma intercommunal, quelques ajustements cartographiques pourraient être faits afin de mieux respecter les orientations du SDRIF-E en faveur de la préservation des zones agricoles. Sur la commune du Coudray-Montceaux, la limite devrait suivre le tracé du chemin des Mulets correspondant à la future liaison Val d'Essonne. Sur la commune de Vert-Saint-Denis, le front vert ne doit pas être continu avec celui présent plus au sud sur la commune de Melun ; il viendrait sinon compromettre une connexion écologique d'intérêt régional. Sur la commune de Combs-la-Ville, il doit se caler davantage au projet d'extension à vocation économique sous le secteur d'urbanisation préférentielle, et ainsi ne pas fragiliser la vocation agricole des terrains autour de la ferme d'Egrenay (l'orientation nord/sud doit être davantage accentuée).

II. Renforcer les centralités urbaines dans le cadre d'une région polycentrique

Le SCoT compte répondre à l'objectif régional visant à établir une région polycentrique d'ici 2040.

A l'échelle globale, la deuxième partie du PAS (Projet d'Aménagement Stratégique) illustre l'ambition forte du territoire de s'affirmer comme un pôle structurant de la grande couronne francilienne et un moteur du développement métropolitain. Cette ambition repose sur le soutien aux projets stratégiques ainsi que sur le déploiement de grands équipements à vocation métropolitaine et nationale.

Pour y parvenir, le SCoT identifie plusieurs leviers, en premier lieu la consolidation du rôle économique du territoire. Cela passe par la valorisation des grands pôles d'activités existants (tels que les parcs d'activités de Lieusaint-Moissy, Évry-Courcouronnes ou Grigny-Viry), et par la mise en place de conditions propices à l'émergence de projets d'innovation et d'un écosystème performant dédiés aux nouvelles activités industrielles et à la Recherche et Développement (R&D) autour du Gépôle et de la filière santé en lien avec le centre hospitalier du sud-Essonne.

Par ailleurs, le document insiste sur l'importance de connecter davantage le territoire aux autres centralités régionales et métropolitaines, via un développement accru des mobilités, notamment en misant sur les transports en commun structurants (RER D, T12 express, ligne 18 du Grand Paris Express, TZen 2 et 4).

Le SCoT porte également des projets emblématiques comme l'aménagement de la vallée de la Seine amont ou encore la participation à la dynamique de l'enseignement supérieur et de la recherche en Ile-de-France. Ces initiatives visent à accroître l'attractivité et la visibilité du territoire à l'échelle régionale et nationale. Enfin, la stratégie affichée repose sur une synergie des fonctions économiques, universitaires, résidentielles et environnementales, dans une logique d'équilibre territorial. Cette approche contribue pleinement à la structuration d'une région multipolaire, en adéquation avec les grands enjeux du SDRIF-E.

A une échelle plus fine, infra territoriale, le PAS affirme très clairement le rôle des trois polarités retenues au SDRIF-E (Evry-Courcouronnes, Carré Sénart et Corbeil-Essonnes) et fixe des objectifs précis pour assurer leur rayonnement et leur développement en réseau tout en prenant en compte leurs singularités.

Sur le développement commercial, le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) ainsi que le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) contribuent à l'aménagement urbain de proximité, en cohérence avec les polarités définies par le SDRIF-E et en prenant en compte la diversité des cadres de vie existants. Aussi, le premier objectif du DAACL vise à soutenir les centralités du territoire, caractérisées par une mixité des fonctions : le commerce y est intégré dans un environnement urbain qui regroupe logements, services, activités économiques, équipements et services publics. Les projets commerciaux, ou ceux incluant une dimension commerciale significative, devront être prioritairement implantés dans des espaces déjà densément équipés. Cela permet d'affirmer que le SCoT s'inscrit dans une logique de renforcement de la polarisation de l'armature commerciale, en consolidant les pôles existants et en opérant un retour vers les centralités. Une autre tendance majeure qui se dégage est celle de la mixité fonctionnelle des projets, y compris lorsqu'ils sont à dominante commerciale : le développement de surfaces commerciales devra s'inscrire dans des projets mixtes, pensés en concordance avec les autres fonctions économiques et urbaines.

En matière d'habitat et de construction de logements, comme cela a été abordé précédemment dans l'analyse du projet spatial, le SCoT assure une déclinaison des objectifs régionaux, et respecte de ce fait le principe de répartition en termes d'effort de densification par commune, avec un taux plus important sur les trois polarités retenues au schéma régional (secteur de Sénart, Evry-Courcouronnes et Corbeil-Essonnes), les communes dotées d'une gare sur les deux lignes du RER D (Ris-Orangis, Grigny), mais aussi dans les opérations d'aménagement en renouvellement et en extension ainsi que dans le tissu urbain existant. Il est ainsi prévu un effort de construction de 24 743 logements en densification d'ici 2040, soit environ 1 546 logements par an. Cette orientation se traduit par une recommandation générale selon laquelle 90 % du développement résidentiel doit être concentré au sein de l'enveloppe urbaine, conformément à la carte « Maîtriser le développement urbain résidentiel », qui spatialise ces objectifs à l'échelle de la communauté d'agglomération. Des prescriptions sont prévues, rappelant l'obligation dans les diagnostics de PLU, de réaliser une analyse des potentiels fonciers disponibles à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante. Elles visent également à prioriser la densification à proximité des modes de transport structurants. En revanche, le document ne formule pas d'orientations pour encourager, dans les PLU, la diversification de l'offre de logements. À ce stade, le schéma intercommunal traite cette question principalement sous l'angle de la gestion des attributions et du peuplement, alors qu'il pourrait proposer des dispositions générales sur les actions à mettre en œuvre dans le cadre des PLU (favoriser un meilleur parcours résidentiel, notamment pour les jeunes, identifiés dans le diagnostic du rapport de présentation comme une population aux besoins potentiels importants en logements, encourager la construction de petits logements, aujourd'hui sous-représentés sur le territoire...).

Enfin, le projet de Grand Paris Sud s'inscrit dans une démarche visant à garantir un développement plus inclusif. Dans cette optique, les orientations prises en matière de projets culturels, sportifs et de santé participent activement à la structuration d'un territoire polycentrique, en favorisant un meilleur accès de la population aux différents équipements. Ces derniers devront par ailleurs être renforcés et diversifiés avec notamment des maisons de santé, tiers-lieux culturels au service d'une inclusion républicaine élargie.

III. Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens et une gestion stratégique des ressources (sobriété, circularité et proximité)

Grand Paris Sud est un territoire vaste et diversifié, marqué par une forte présence d'espaces naturels et agricoles (environ un quart de la superficie). Il comprend plusieurs forêts majeures (Sénart, Rougeau, Bréviande), des terres agricoles productives et un réseau hydrographique dense,

notamment la Seine et ses affluents. Le SCoT souligne la fragilité de cet environnement riche en biodiversité, qui est aussi confronté aux défis du changement climatique, en particulier la pression urbaine, les îlots de chaleur et la gestion des ressources en eau. Le PAS comme le DOO intègrent de très nombreux objectifs et orientations du SDRIF-E, avec des engagements forts sur la préservation des espaces ouverts, le traitement des transitions, la valorisation des paysages, le renforcement de la biodiversité, la prise en compte des enjeux liés au climat ou à l'économie circulaire.

Le SCoT met en place une armature naturelle structurante, qui vient limiter les extensions urbaines, renforcer les corridors écologiques et la trame verte et bleue. Elle couvre plus de 7 000 ha relevant de l'armature verte à sanctuariser (AVAS) définie par le SDRIF-E, soit 7 % des espaces ouverts protégés en Île-de-France. Cette armature est reprise de manière très précise par les aplats agricoles et boisés de la carte « Maintenir et préserver l'armature naturelle et agricole », et elle est protégée par les prescriptions relatives aux réservoirs de biodiversité primaires et secondaires, qui interdisent ou limitent fortement toute nouvelle urbanisation. La vallée de l'Essonne, à Villabé, identifiée à juste titre comme réservoir de biodiversité primaire dans le SCoT, mériterait d'être couverte par un aplat « Préserver l'armature naturelle ». De même, les espaces verts et de loisirs identifiés au SDRIF-E (EVEL) sont globalement bien repris et font partie des réservoirs de biodiversité primaires ou secondaires du territoire, et donc avec des prescriptions similaires les préservant de toute urbanisation. Plus largement, l'importance de préserver, voire de développer, les espaces verts du territoire est bien soulignée, car ils contribuent à la qualité du cadre de vie des habitants. Aussi, dans une logique de cohérence entre les cartes du DOO et avec le schéma régional, les EVEL présents sur la commune d'Étiolles pourraient figurer sur la carte « Préserver et valoriser l'armature naturelle et agricole », et la possibilité de mener des projets d'intérêt régional sur certains devrait également figurer : secteur des 60 Arpents et de l'hippodrome à Ris-Orangis.

Les liaisons écologiques à sanctuariser, telles qu'identifiées dans le schéma régional (OR 4) et représentées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional », sont globalement reprises dans le SCoT. Toutefois, leur identification demeure peu lisible, en raison d'une déclinaison en trois catégories sur la carte du DOO « Préserver et restaurer les continuités écologiques », distinguant des niveaux de protection (préserver, renforcer, restaurer les corridors écologiques) qui ne sont pas clairement explicités dans les textes. Par ailleurs, les espaces relais, correspondant ponctuellement à des liaisons du SDRIF-E, et dont le rôle dans l'espace urbain mérite d'être souligné, auraient gagné à être accompagnés, a minima, de recommandations.

Concernant le front vert, indépendamment des ajustements ponctuels de tracé évoqués dans la partie relative au projet spatial du territoire, son intégration en tant que liaison écologique à part entière apparaît tout à fait pertinente. Les prescriptions associées vont d'ailleurs dans le sens d'un renforcement, tant quantitatif que qualitatif, des espaces concernés, et lui attribuent un rôle de lien social, favorisant une cohabitation apaisée entre agriculteurs et habitants. Les communes concernées devront engager une réflexion afin de transformer ces espaces en véritables zones de transition écologique, pour en faire des lisières agri-urbaines contribuant à la qualité de vie. La dimension, la forme et les usages de ces lisières varieront en fonction des spécificités de chaque commune. D'une manière générale, l'intérêt de ces liaisons / corridors comme supports pour des liaisons douces pourrait être ajouté pour s'inscrire totalement dans les orientations régionales.

La trame bleue, clairement identifiée, se compose de plusieurs éléments-clés : la Seine, qui en constitue l'élément majeur, les rus et l'Essonne, ainsi que les mares et les zones humides potentielles. Le document intercommunal prescrit des règles en adéquation avec le SDRIF-E, stipulant que l'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau et préserver les berges non imperméabilisées. Il impose aussi aux communes de prévoir, dans leur PLU, une marge de recul adaptée, excluant toute construction et installation imperméabilisante.

En ce qui concerne la Seine, le SCoT précise que lorsque l'urbanisation est inévitable (port, baignade, loisirs...), il est essentiel de restaurer des continuités écologiques à proximité, en conformité avec le

SDRIF-E. Le SCoT intègre la dimension sociale de la Seine en proposant un projet de parc naturel urbain (PNU), visant à encourager la réappropriation des lieux par les habitants.

En convergence avec l'économie fluviale, ce projet contribuera à la préservation de la biodiversité, à l'amélioration du cadre de vie des habitants et des usagers ainsi qu'au rayonnement de l'agglomération sur les plans touristique et patrimonial. Il comprend des initiatives telles que l'aménagement de cheminements dédiés à la promenade, la mise en valeur de points de vue remarquables, et la création de liaisons reliant les gares aux espaces naturels environnants. Les aménagements associés (cheminements et mise en valeur des espaces, aménagements de zones de calme) relèvent des recommandations. Ces dispositions vont dans le sens du SDRIF-E.

Concernant la Seine et, plus largement, la trame bleue, le schéma intercommunal aurait gagné à développer davantage l'analyse du risque d'inondation. Le périmètre des zones inondables retenu, notamment de la Seine, n'est pas clairement défini dans le document, rendant difficile l'évaluation de la prise en compte des objectifs du SDRIF-E (OR 30 et 31). Par ailleurs, l'intégration des dispositions relatives à la réouverture et/ou à la renaturation des cours d'eau (OR 22 du SDRIF-E), permettrait de mieux répondre aux ambitions régionales de préservation de la trame bleue, en particulier s'agissant des fossés des Quincarnelles à Combs-la-Ville et du Pont au Roi à Lieusaint.

La définition d'une trame noire intercommunale vient compléter la TVB. Une carte spécifique recense les points lumineux causant des ruptures du noir, constituant des obstacles pour la faune. L'objectif est double : d'une part, intégrer dans les PLU des règles pour limiter les effets de l'éclairage nocturne (éclairages à faible intensité, directionnels, temporisés) ; d'autre part, sensibiliser les habitants et les entreprises aux enjeux de pollution lumineuse, en incitant les communes à adopter des chartes spécifiques et à mener des campagnes d'information. Ces mesures s'accordent bien avec les attentes du SDRIF-E.

Les engagements et orientations du territoire sur la préservation de la trame brune méritent d'être soulignés. L'axe 1 du DOO présente la démarche de l'agglomération pour une meilleure connaissance des sols du territoire, avec comme perspective la mise en œuvre d'un outil géomatique d'information sur leur qualité et leurs fonctionnalités. Cet outil sera partagé avec les communes du territoire, notamment dans le contexte d'élaboration ou de révision de leur PLU. Par ailleurs, l'axe relatif à la réintroduction de la nature en ville, y compris nourricière, prévoit plusieurs prescriptions pour assurer une plus grande perméabilité des sols dans l'aménagement de l'espace urbain au sens large.

Enfin, le SCoT contribue à renforcer la résilience du territoire face aux effets du dérèglement climatique, tout en promouvant une gestion plus sobre et circulaire des ressources.

En matière de logement et d'habitat, et à partir d'un diagnostic soulignant un parc vieillissant, premier consommateur d'énergie du territoire, le PAS porte une exigence forte sur les performances environnementales des constructions neuves et des opérations de renouvellement urbain. Il prévoit spécifiquement des bâtiments économes en énergie, une construction bas carbone s'appuyant sur des matériaux biosourcés, tout en favorisant l'économie circulaire. Le SCoT encourage le développement des énergies renouvelables (solaire, biomasse, hydrogène), notamment par l'installation de panneaux solaires et la promotion de la géothermie. La traduction de ces ambitions dans le DOO reste toutefois plus succincte en ce qui concerne l'utilisation de matériaux biosourcés, géosourcés, issus du réemploi ou du recyclage. En revanche, elle se montre très affirmée sur les performances énergétiques, avec des objectifs supérieurs aux exigences de la réglementation thermique en vigueur. Le DOO pourrait ainsi être complété pour développer pleinement ces aspects et intégrer des recommandations pour les espaces agricoles et naturels (encadrement des projets photovoltaïques dans ces espaces).

L'économie circulaire s'inscrit dans cette ambition de résilience territoriale, tout en soutenant le développement économique et industriel. Cela se traduit concrètement par des actions de réduction et de valorisation des déchets, avec des prescriptions à destination des PLU. Celles-ci visent à intégrer, dans les opérations d'aménagement, des espaces de stockage de déchets facilement

accessibles aux usagers, favorisant le tri, ainsi que des mesures pour limiter ou valoriser les déchets de chantier sur site.

Le territoire s'engage par ailleurs à lutter contre le gaspillage, à promouvoir l'éco-conception, le réemploi et la réparation, tant auprès des acteurs économiques que des habitants. Il développe aussi une stratégie de performance énergétique et de réutilisation de l'énergie (géothermie et chaleur fatale issue des Datacenter).

L'ensemble de ces orientations s'alignent pleinement avec celles portées par le SDRIF-E et confirme que le SCoT favorise le développement des projets liés aux énergies renouvelables. Il conviendrait uniquement d'intégrer la possibilité de mobiliser l'enveloppe de transition environnementale, comme cela a été stipulé précédemment (OR 90).

IV. Conforter une économie compétitive et souveraine engagée dans les grandes transitions

Le territoire de Grand Paris Sud joue un rôle clé dans l'économie de l'Île-de-France, avec plus de 18 500 entreprises présentes, réparties principalement dans 60 zones d'activités économiques, générant près de 73 000 emplois. L'agglomération accueille des industries de pointe, notamment dans l'aéronautique (SAFRAN sur les sites d'Evry-Corbeil et de Paris-Villaroche), la génomique et la bioéconomie (Génopôle d'Évry-Courcouronnes), ainsi que dans la logistique. Le réseau d'enseignement supérieur (comprenant les établissements et l'offre de formation) et ses 24 750 étudiants contribuent à faire rayonner Grand Paris Sud dans le sud francilien. Le triptyque constitué par le centre hospitalier sud francilien avec l'Université d'Evry et le Génopôle joue à cet égard un rôle clé dans la dynamique d'innovation et de formation du territoire et donc dans son développement économique.

Grâce à des infrastructures de transport performantes (proximité des autoroutes A5 et A6, gares RER, ports fluviaux), le territoire constitue un hub économique attractif. Le PAS fixe l'objectif de conserver cette dimension métropolitaine, tout en amorçant une transition vers une économie circulaire et sobre en foncier. Il souligne l'importance de renforcer l'offre de formation, notamment dans les domaines de la recherche et de la santé, pour répondre aux besoins des entreprises et stimuler l'emploi local.

Le SCoT accorde une attention particulière à la pérennisation des grands sites participant au dynamisme économique métropolitain, en confortant les secteurs clés : aéronautique, bioéconomie, filières d'excellence (industrie, recherche, innovation). Dans ce cadre et conformément au SDRIF-E, le document confirme le rôle stratégique du site Paris-Villaroche, moteur de la réindustrialisation et du développement des hautes technologies au niveau régional (inscription au SRDEII 2022 – 2028) et national, et les capacités d'urbanisation exceptionnelles de développement industriel d'intérêt régional à hauteur de 155 ha inscrites au SDRIF-E. Pour ce secteur spécifiquement, le DOO recommande un aménagement selon un nouveau modèle d'urbanisation, intégrant l'optimisation foncière, la protection des ressources naturelles et agricoles, et une insertion paysagère soignée. Des prescriptions spécifiques sont ainsi formulées pour garantir la préservation du plateau agricole environnant, l'insertion paysagère (exigences sur les cônes de vue) et la conservation des éléments écologiques (connexions, liaisons, zones humides). En revanche, aucune prescription n'est établie sur les mesures à adopter en cas d'implantation de datacenter sur le site. Le SDRIF-E ne l'interdit pas mais fixe certaines conditions : faire la démonstration que le projet ne peut pas être accueilli sur un site déjà artificialisé, limiter la consommation foncière et les impacts environnementaux en visant l'exemplarité énergétique et en maîtrisant la pression exercée sur les capacités de ressource en eau et en valorisant la chaleur fatale.,

Tous les sites d'activité d'intérêt régional devant être sanctuarisés, tels qu'identifiés sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » du SDRIF-E, sont bien repris dans la carte du DOO « Maintenir et renforcer l'attractivité économique et le rayonnement métropolitain de Grand Paris Sud ». Les orientations et prescriptions qui leur sont attribuées, développées dans le DAACL sont en adéquation avec celles du schéma régional : les zones d'activités concernées devront

accueillir prioritairement des activités industrielles et leurs fonctions supports, des grands services urbains et installations d'économie circulaire. Des développements résidentiels limités sont admis sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site concerné et de ne pas compromettre son fonctionnement. Un ajustement de périmètre doit être néanmoins pris en compte à Tigery pour correspondre exactement au secteur de projet repris dans la carte « Développer l'indépendance productive régionale » du SDRIF-E.

Les prescriptions du DOO favorisent l'optimisation du foncier, par la densification et la rénovation des zones dégradées, et prévoient également des mesures pour protéger les ressources naturelles et les zones agricoles.

Ces mesures s'appuient sur un diagnostic mené dans le cadre du schéma directeur de l'offre économique par l'agglomération, qui a mis en évidence un potentiel important de densification dans certaines zones d'activités actuellement sous-investies. Les PLU devront ainsi être plus engageants, faciliter la surélévation des bâtiments et la mutualisation des espaces. Le document insiste sur la nécessité d'affiner la connaissance des sites existants, afin de faciliter le recyclage du bâti existant, requalifier les friches, engager des acquisitions foncières stratégiques et le remembrement foncier.

Le DAACL vient accompagner l'ensemble de ces prescriptions par des mesures qualitatives ayant pour objectif d'améliorer l'organisation interne et valoriser durablement le cadre et les conditions d'accueil des entreprises : réorganisation de l'espace public en faveur des modes doux, en encourageant la mise en place de liaisons douces accessibles depuis les quartiers environnants et les points d'arrêt de transport en commun, étude des délaissés / espaces verts pour en faire des espaces de production vivrière au bénéfice habitants et usagers (en lien avec l'ambition relative au territoire nourricier), ou encore la réintroduction de la nature (végétalisation, gestion différenciée favorable à la biodiversité, désimperméabilisation des surfaces autant que possible).

Les prescriptions du DAACL sur le développement ou la consolidation des zones commerciales ou de logistique (y compris fluviale) respectent les orientations réglementaires du SDRIF-E dans leur ensemble. La Seine est bien identifiée comme un axe métropolitain unifiant le territoire via ses berges et ses ports comme ceux de Ris-Orangis, Evry-Courcouronnes ou de Corbeil-Essonnes.

Les espaces agricoles constituent une composante essentielle de l'armature productive du territoire, représentant un quart de sa surface. Ils sont ainsi intégrés à la carte du DOO « Maintenir et renforcer l'attractivité économique et le rayonnement », mettant en évidence leur rôle stratégique, tant sur le plan économique que pour la souveraineté alimentaire. Concrètement, cela implique la sanctuarisation de près de 950 hectares du foncier public agricole, acquis par l'Etat pour le développement de la ville nouvelle de Sénart, principalement autour du Carré Sénart. Plus globalement les dispositions prises vis-à-vis de cette activité vont dans le sens d'une plus grande sobriété foncière, du maintien des unités foncières et des fonctionnalités des espaces, d'un accompagnement des agriculteurs vers des pratiques anticipant les effets du changement climatique (évolution des pratiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et favoriser le potentiel de séquestration du carbone, valorisation des biodéchets...).

V. Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité

Le diagnostic met en évidence la dépendance à la voiture individuelle des habitants dans leurs déplacements du quotidien. Le SCoT a pour ambition de réduire cette part et définit plusieurs orientations au service d'une mobilité plus durable et d'un territoire plus inclusif, mais n'aborde pas la réduction de l'autosolisme.

Concernant les transports en commun, le DOO insiste sur l'amélioration du réseau de transport en commun pour assurer une meilleure desserte au quotidien et pour l'ensemble des habitants. Cet enjeu est essentiel pour permettre au territoire de jouer pleinement son rôle dans la stratégie

régionale de pôle de centralité dans le sud-Essonne. La structuration du territoire en matière de transports, historiquement orientés du nord au sud, renvoie à la construction métropolitaine. La carte présentée au DOO « Un réseau de transport en commun structuré et connecté à la métropole » représente cette armature de transports liant Grand Paris Sud au reste de la région parisienne. Elle démontre la volonté du territoire de s'inscrire dans la stratégie globale sur les mobilités en Ile-de-France en maintenant une connexion forte vers Paris notamment grâce à des développements d'offre comme les trains semi-directs Sénart-Paris. Cette carte valorise les bénéfices apportés par la récente ligne S qui réduit le temps de transport entre Corbeil-Essonnes et Paris et permet ainsi un rapprochement plus efficace entre le cœur de la métropole et le territoire. Par ailleurs, il est fait mention du projet de gare TGV à Lieusaint-Moissy, alors que celui-ci n'est pas inscrit au SDRIF-E et qu'il est sorti des priorités nationales depuis 2013.

Au-delà de l'enjeu de connexion de niveau métropolitain, le SCoT insiste sur l'amélioration du réseau des bus de l'agglomération (80 lignes de bus et plus de 1000 points d'arrêts) qui doit gagner en multimodalité et en efficacité pour constituer une alternative sérieuse à la voiture individuelle. Le SCoT soutient ainsi plusieurs projets structurants du SDRIF-E : le TZen 2 entre Sénart et Melun et TZen 4 entre Corbeil-Essonnes et La Treille. Il valorise également la mise en service récente du T12 express ainsi que le développement des lignes express. Le document souligne l'importance de l'intermodalité et préconise, dans cette optique, l'aménagement des abords des gares afin d'améliorer leur accessibilité pour les bus, les piétons et les cyclistes. Il prescrit d'ailleurs que des emplacements réservés soient garantis pour assurer un accès fluide et sécurisé aux transports en commun.

Le SCOT est conforme au SDRIF-E sur le volet de la logistique dite urbaine, dans les centralités du territoire. Des espaces dédiés doivent permettre le déploiement d'une offre de petits porteurs capables de livrer en priorité les produits des commerces du territoire. Leur localisation dans les centralités doit permettre de réduire au maximum les temps de déplacement. Cela étant, au regard des projets d'aménagement ou de renouvellement urbains et économiques du territoire il pourrait être davantage explicité :

- La nécessité d'anticiper et prendre en compte dans ces projets les besoins fonciers et fonctionnels logistiques liés.
- La capacité à déployer une logistique de chantier davantage décarbonée notamment via l'usage du fluvial.

D'autre part, on peut noter que si le fleuve est bien pris en compte comme axe de transport fret et même passager, les actions à mettre en œuvre et leurs conséquences ne sont pas développées et quantifiées. Compte tenu des développements récréatifs ou touristiques en bord de voie d'eau souhaités et exprimés, le schéma intercommunal gagnerait encore en qualité en précisant la nécessité de veiller à la conciliation des différents usages du fleuve, afin de garantir le développement et l'exercice des fonctions logistiques fluviales et portuaires existantes ou en projets (OR 118 et 120 notamment) sur ce territoire.

Enfin la localisation et préservation des sites multimodaux (existants ou en projets), supports de chaînes logistiques davantage décarbonées, pourraient être davantage détaillées (OR 118 à 124 notamment). Concernant le Port d'Evry, ce site est considéré aujourd'hui à la limite de la saturation (il n'est pas sous utilisé comme indiqué dans le Rapport de présentation - diagnostic territorial), ce qui motive le projet d'extension du port existant, porté par Haropa Port, cité dans ce même document.

S'agissant des mobilités cyclables, le DOO reprend les objectifs du Plan Vélo de Grand Paris Sud approuvé en 2019, et fixe un objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens d'ici 2030. Les communes sont incitées à combler les manques du réseau cyclable pour garantir sa continuité, et les programmes d'aménagement doivent intégrer la création de stationnements vélos. Cependant, le document ne mentionne pas les points durs pour les déplacements non motorisés, qui constituent pourtant un frein à leur développement. Il serait donc pertinent de cartographier ces obstacles (dans la carte « Maîtriser le développement urbain résidentiel de Grand Paris Sud »).

Le réseau vélo régional (V7) est bien identifié sur la carte du réseau cyclable intercommunal projeté tout comme la Scandibérique. Cela permet de montrer que le futur réseau cyclable s'appuie sur des itinéraires d'intérêt supra-intercommunal et vient en soutien des enjeux régionaux à relever dans ce domaine, y compris sur ceux relevant du développement touristique. Le projet « Via 23 » constitue par ailleurs un intérêt notable pour le territoire, en créant une liaison entre les deux rives de Seine et en reliant les 23 communes et les grandes polarités urbaines. Il permettra en outre un accès à vélo des équipements sportifs et culturels locaux tout en valorisant les atouts paysagers.

Dans cet objectif général de développement des modes doux, la marche, qui représente 40% de part modale sur le territoire, mériterait davantage de recommandations spécifiques, dans la mesure où elle constitue un levier central pour une mobilité plus sobre, inclusive, favorable à la qualité des espaces publics et particulièrement adaptée à la densité du territoire, efficiente pour le rabattement sur les gares et stations de transport en commun et pour rejoindre les nombreux équipements et services de proximité.

L'amélioration du réseau routier demeure un enjeu important pour ce territoire de grande couronne, afin de fluidifier le trafic et de garantir une desserte fine des secteurs en développement, notamment à vocation économique. Ce réseau doit participer également au développement de l'autopartage pour limiter l'autosolisme. Le territoire est à ce titre concerné par des projets de création de pôle d'échange multimodal (PEM) sur l'aire de Villabé (sens Province / Paris) par l'APRR pour connecter les transports en commun express et locaux du territoire. Cinq autres sites sont identifiés sur le territoire de l'agglomération (Grigny, le Coudray-Monceau, Corbeil-Essonnes, Saint Germain les Corbeil et Combs-la Ville) qu'il conviendrait de prendre en compte dans le SCoT pour faciliter leur mise en œuvre.

En dernier lieu, et pour compléter sur le réseau routier, il est à noter que le SCoT intègre bien les projets inscrits à l'annexe 3 du SDRIF-E, tels que la liaison Val d'Essonne, identifiée comme un réseau d'intérêt régional non rapide et l'élargissement de la N104 entre l'A6 et l'A5, sur le tronçon situé entre Étiolles et Lieusaint. Le document mentionne également d'autres projets d'infrastructures routières, jugés indispensables à la réalisation des objectifs territoriaux, mais ces derniers ne figurent pas dans l'annexe 3 du SDRIF-E. Il pourrait donc être utile que le DOO rappelle les règles applicables à la mise en œuvre de ces projets, et notamment les dispositions de l'OR 89 du SDRIF-E pour ceux relevant de l'annexe 3. Cette orientation précise que des capacités d'urbanisation relevant de l'enveloppe régionale sont allouées à la réalisation des projets d'infrastructures de transport à l'échelle régionale ou suprarégionale. Elles ne doivent pas être déduites des potentiels d'urbanisation des communes concernées. En ce qui concerne les autres projets non listés dans l'annexe 3, les communes devront anticiper les capacités nécessaires en matière d'extension, soit dans l'enveloppe d'urbanisation octroyée par le SDRIF-E, soit, à défaut, dans le cadre de l'enveloppe mutualisée, comme le prévoit, à juste titre, le SCoT pour le projet de la RD 57 à Réau.