

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Plu

Boucle
Nord de Seine

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil de Territoire
du 26 juin 2025

1. Rapport de présentation

1.1 Présentation du territoire

ELABORATION

Approbation



Argenteuil | Asnières-sur-Seine | Bois-Colombes

Clichy-la-Garenne | Colombes | Gennevilliers | Villeneuve-la-Garenne

Accusé de réception en préfecture
092-200057990-20250626-2025-S04-009a-DE
Date de télétransmission : 27/06/2025
Date de réception préfecture : 27/06/2025

I. Présentation générale de Boucle Nord de Seine 3

1. Un territoire récent	4
1.1. Un EPT interdépartemental et récent	4
1.2. Les compétences de l'EPT.....	5
1.3. Les compétences urbanisme et aménagement de l'espace.....	5
2. Une localisation stratégique aux portes de Paris et du Val d'Oise	6
2.1. Un territoire de flux et d'articulation à l'échelle métropolitaine.	6
2.2. Les communes de Boucle Nord de Seine.....	6

II. Boucle Nord de Seine dans une vision régionale et métropolitaine8

1. Contexte réglementaire	9
3. Le SCoT Métropolitain	10
4. Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	13
6. Les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET)	17
8. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)	18
9. Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)	19
10. Le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH)	19
12. Le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH)	20
13. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France	21
14. Le Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole du Grand Paris	23
15. Objectifs portés par l'État (note d'enjeux)	25
16. Les objectifs de l'élaboration du PLUi	28

Accusé de réception en préfecture
092-200057990-20250626-2025-S04-009a-DE
Date de télétransmission : 27/06/2025
Date de réception préfecture : 27/06/2025

I. Présentation générale de Boucle Nord de Seine

Accusé de réception en préfecture
092-200057990-20250626-2025-S04-009a-DE
Date de télétransmission : 27/06/2025
Date de réception préfecture : 27/06/2025

1. Un territoire récent

1.1. Un EPT interdépartemental et récent

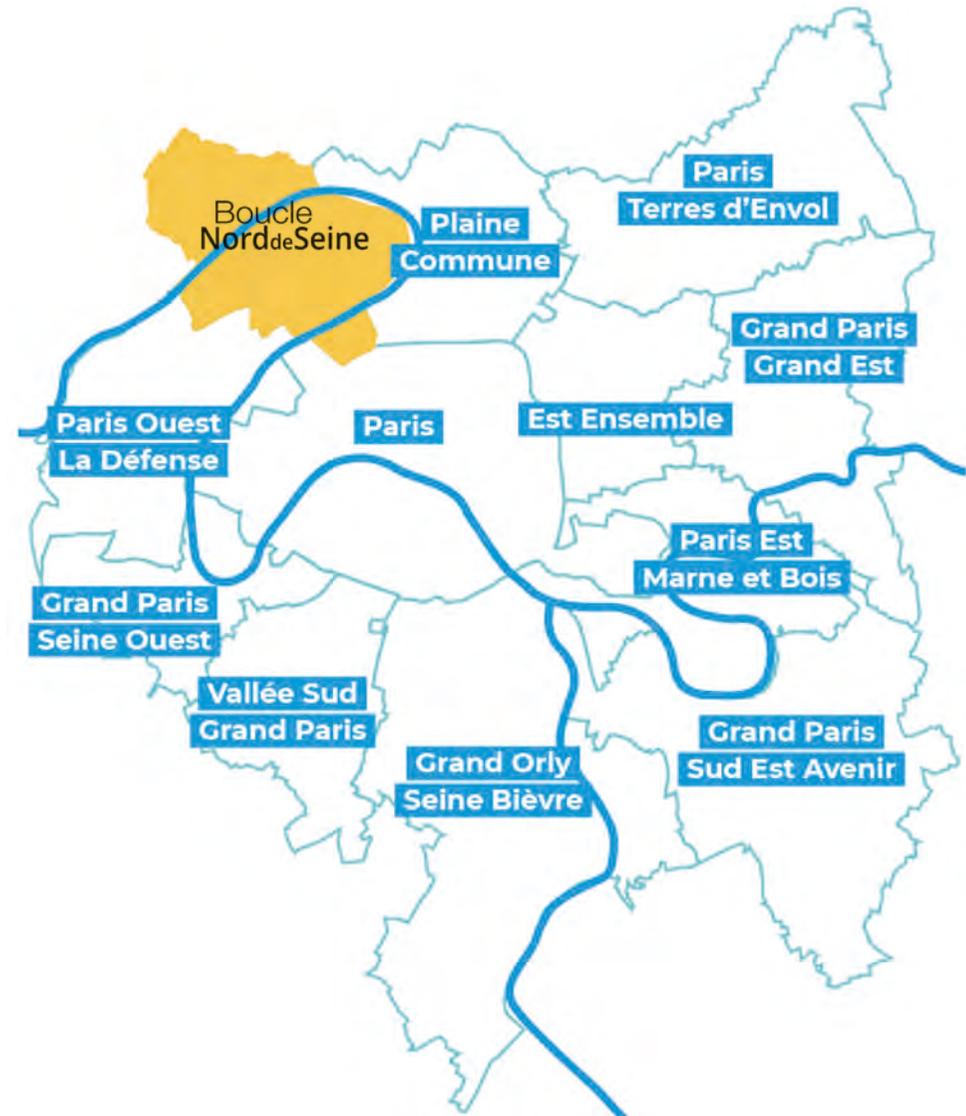
La loi n°2014-58 en date du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi « MAPTAM ») puis la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi « NOTRe ») ont dessiné une nouvelle organisation des collectivités territoriales de l'Île-de-France. La métropole du Grand Paris (MGP) et les établissements publics territoriaux (EPT) ont ainsi été créés le 1er janvier 2016.

L'établissement public territorial est une structure administrative ayant le statut d'établissement public de coopération intercommunale, issue de la création de la métropole du Grand Paris (MGP).

La métropole du Grand Paris (MGP) regroupe la Ville de Paris et 11 établissements publics territoriaux situés dans les trois départements de la petite couronne et - pour 7 communes - dans deux départements limitrophes.

C'est dans ce cadre que l'établissement public territorial Boucle Nord de Seine a été créé par décret du 11 décembre 2015. L'EPT regroupe 6 communes du nord du département des Hauts-de-Seine jusqu'alors isolées, et Argenteuil dans le Val-d'Oise, antérieurement membre de la Communauté d'agglomération Argenteuil-Bezons.

Le territoire a la particularité d'avoir mis en place le principe d'une présidence tournante annuelle.



1.2. Les compétences de l'EPT

L'établissement public territorial dispose ainsi des compétences suivantes :

- Compétences partagées avec la métropole du Grand Paris :
 - L'aménagement de l'espace métropolitain ;
 - La politique locale de l'habitat ;
 - Le développement et l'aménagement économiques.
- Compétences propres (exercées depuis le 1er janvier 2016) :
 - Politique de la ville ;
 - Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), prescrit par délibération n°2021/S03/003 en date du 15 avril 2021 ;
 - Plan climat-air-énergie territorial (PCAET), adopté le 10 novembre 2022 par le Conseil de Territoire ;
 - Assainissement et eau ;
 - Gestion des déchets ménagers et assimilés.
- Compétences partagées avec les communes, soumises à la définition d'un intérêt territorial :
 - Les équipements culturels et sportifs (aucun équipement identifié à ce jour) ;
 - L'action sociale.

1.3. Les compétences urbanisme et aménagement de l'espace

Depuis le 1er janvier 2016, l'EPT Boucle Nord de Seine exerce notamment la compétence relative aux PLU. Les communes conservent toutefois leur compétence en matière de délivrance des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis de démolir...).

L'EPT Boucle Nord de Seine est par ailleurs compétent, depuis le 1er janvier 2018, en ce qui concerne la réalisation des opérations d'aménagement qui n'ont pas été reconnues d'intérêt métropolitain. Celles reconnues d'intérêt métropolitain sont de la compétence de la métropole du Grand Paris, c'est le cas de l'OIM de Villeneuve-la-Garenne.

Depuis la loi n°2014-366 en date du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (dite loi « ALUR »), la compétence Plan Local d'Urbanisme (PLU) relève des intercommunalités. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est devenu la norme. C'est dans ce cadre que le conseil de territoire a prescrit l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal par délibération n°2021/S03/003 en date du 15 avril 2021.

2. Une localisation stratégique aux portes de Paris et du Val d'Oise

2.1. Un territoire de flux et d'articulation à l'échelle métropolitaine

Situé au Nord-Ouest de la Métropole du Grand Paris, le Territoire de Boucle Nord de Seine (T5) se situe entre Paris, Paris Ouest la Défense (T4) et Plaine Commune (T6). L'EPT Boucle Nord de Seine s'étend sur 49,3 km² et s'inscrit pleinement dans l'espace, les flux et les enjeux métropolitains, à travers sa position stratégique aux portes de Paris et du Val d'Oise, et entre les pôles d'emplois majeurs que constituent Paris, La Défense et la Plaine Saint Denis.

Desservi par un réseau ferré et un maillage routier structurant tant à l'échelle métropolitaine que nationale, le territoire de Boucle Nord de Seine jouit d'une très bonne accessibilité pour ses résidents et ses travailleurs, permettant des échanges constants et denses.

Enfin, le territoire tire son nom de sa situation particulière dans et autour de la première boucle de la Seine en aval de Paris. La Seine, constitue ainsi dénominateur (presque) commun à toutes les Villes du territoire. Elle offre à la fois un élément de desserte pour des transports, en lien notamment avec le Port, et un potentiel support pour une fonction de loisirs et de mobilité d'échelle métropolitaine.

2.2. Les communes de Boucle Nord de Seine

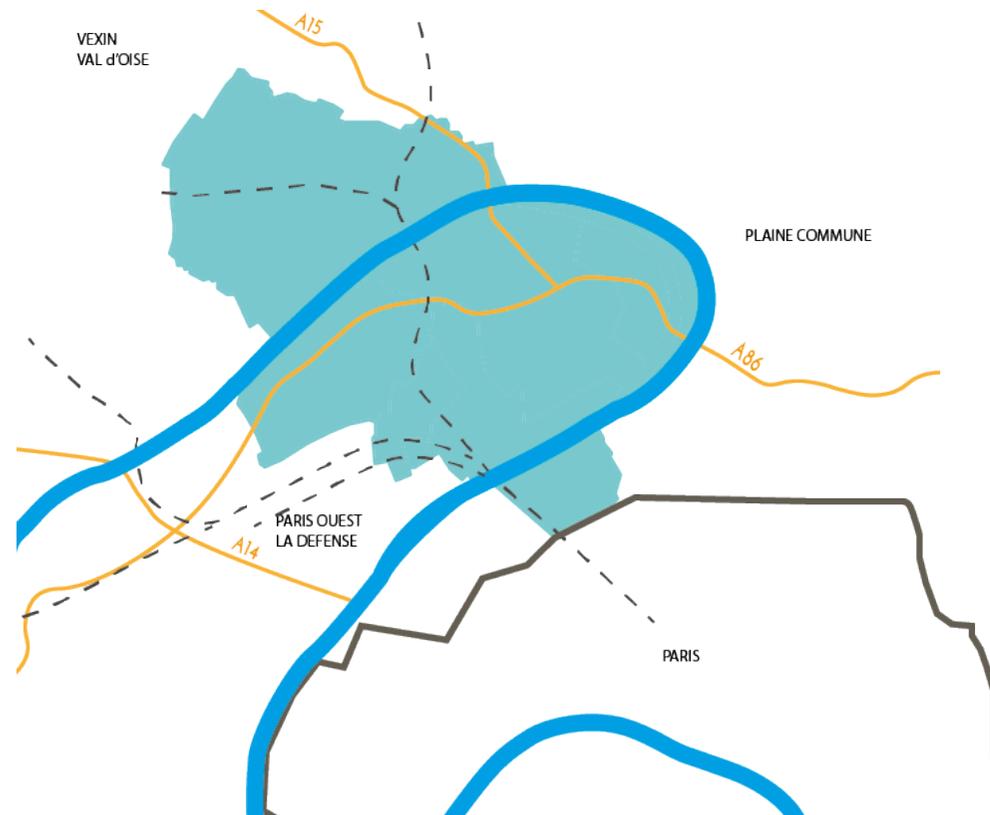
Le territoire accueille plus de 460 000 habitants (INSEE, 2024) et est composé de 7 communes aux profils socio-économiques et aux caractéristiques urbaines et paysagères très variés. Toutes les communes de Boucle Nord de Seine dépassent les 24 000 habitants. Ce territoire dense compte également une importante activité économique avec la présence de plus de 184 322 emplois (INSEE, 2019).

Les communes d'Argenteuil et Clichy-la-Garenne constituent deux portes d'entrée du territoire et de la métropole situées sur la rive droite de la Seine. Elles entretiennent des liens distancés avec les communes situées au sein de la boucle. Elles recensent respectivement, 111 038 habitants et 63 089 habitants.

Deux communes, Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne, sont situées sur la presque île de la boucle, et ont connu un développement rapide et récent à partir de la seconde moitié du XX^e siècle. Elles recensent respectivement, 48 530 habitants et 24 097 habitants.

Tandis que trois communes s'insèrent dans la boucle : Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes. Elles recensent respectivement, 87 143 habitants, 28 841 habitants et 86 534 habitants.

PRESENTATION DU TERRITOIRE

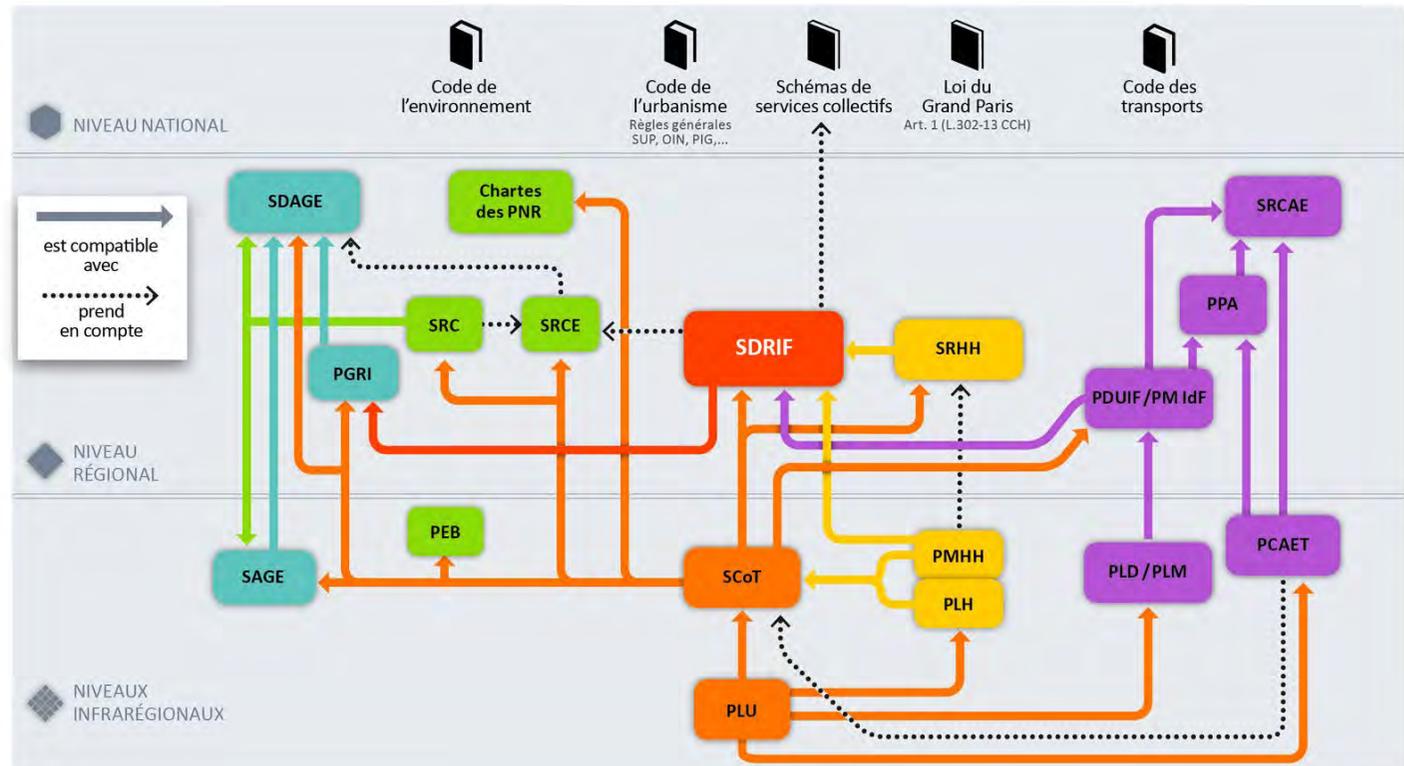


II. Boucle Nord de Seine dans une vision régionale et métropolitaine

Accusé de réception en préfecture
092-200057990-20250626-2025-S04-009a-DE
Date de télétransmission : 27/06/2025
Date de réception préfecture : 27/06/2025

1. Contexte réglementaire

Le PLUi s'insère dans la hiérarchie de normes et doit respecter les orientations données par les documents dits de rang supérieurs élaborés par l'Etat et par les collectivités territoriales, selon des liens de compatibilités ou de prise en compte, conformément au schéma ci-contre.



Hiérarchie des Normes – Source : Institut Paris Région

3. Le SCoT Métropolitain

La métropole du Grand Paris (MGP) est une métropole et la seule intercommunalité d'Île-de-France à avoir ce statut. Elle regroupe la ville de Paris et 130 communes, comprenant l'intégralité des communes des départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) ainsi que sept communes de la grande couronne.

La métropole du Grand Paris exerce de plein droit, en lieu et place de ses communes membres, la compétence en matière d'aménagement de l'espace métropolitain, qui comprend notamment l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale.

Le SCoT métropolitain est la colonne vertébrale de la Métropole pour les 20 ans à venir. C'est le cadre de référence de la planification stratégique métropolitaine et l'instrument de mise en cohérence de l'ensemble de ses politiques en cours d'élaboration.

Le 23 juin 2017, le conseil métropolitain a voté le lancement de la procédure d'élaboration de ce document, qui doit servir de cadre de référence pour tous les documents de planification à venir (PMHH, PCAEM, SMAN), et définir un ensemble d'orientations pour le développement et l'aménagement du territoire de la Métropole.

Le SCoT est le premier document de planification urbaine réfléchi à l'échelle du territoire et du bassin de vie métropolitain. Jusqu'alors, les évolutions de ce territoire étaient encadrées à l'échelle communale par le PLU (Plan Local

d'Urbanisme) ainsi qu'à l'échelle intercommunale avec le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal).

Un des enjeux principaux de ce SCoT est la construction d'une métropole résiliente face aux aléas climatiques, aux risques naturels, technologiques et sanitaires. Il aspire à une métropole accueillante pour tous, qui réduit les déséquilibres et les inégalités territoriales. Ce document est le fruit d'un travail itératif et collaboratif, de quatre années, mené avec l'Etat ainsi que l'ensemble des acteurs, des partenaires et des experts, au premier rang desquels les communes et les territoires.

Le SCoT se compose de 4 documents :

- le Rapport de présentation : il comporte notamment un diagnostic et une évaluation environnementale ;
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : la vision « politique » qui correspond au projet métropolitain ;
- le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) : document prescriptif, opposable aux actes d'aménagement des collectivités locales ;
- le Cahier des Recommandations pour l'élaboration des PLUi.

Le SCoT met en en cohérence les politiques publiques d'aménagement et de développement.

Le Scot a été approuvé par le conseil métropolitain le 13 juillet 2023.

LES 12 ORIENTATIONS DU SCOT MÉTROPOLITAIN

Le PADD du SCoT identifie 12 orientations prioritaires :

1. Conforter une Métropole polycentrique, économe en espaces et équilibrée dans la répartition de ses fonctions,
2. Embellir la Métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des îlots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle,
3. Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement,
4. S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique,
5. Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde,
6. Offrir un parcours résidentiel à tous les Métropolitains,
7. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible,
8. Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires,
9. Confirmer la place de la Métropole comme une première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique,
10. Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets,
11. Organiser la transition énergétique,
12. Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles.

Les orientations du PADD a fait l'objet d'un débat en 2018 au sein du Conseil de la Métropole.

Par la suite, le conseil de la Métropole du Grand Paris s'est réuni le 24 janvier 2022 afin d'arrêter le SCoT. **L'approbation du document a été votée le 13 juillet 2023.**

Concernant Boucle Nord de Seine, le SCOT identifie sur le territoire :

- **D'importantes nuisances** : enjeu de limiter l'exposition de nouvelles populations à ceux-ci,
- **Un système de paysages structurants hérités de la Seine** : les buttes d'Argenteuil sont identifiées comme des belvédères à préserver, les paysages de la boucle et des coteaux constituent des ensembles à mettre à valeur,
- **Une composante de la trame verte métropolitaine**, à travers les grands parcs tels que les Chanteraines, la Butte d'Orgemont, mais également les petits et moyens parcs, les espaces privés, qui nécessitent d'être renforcée et protégée,
- **Des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional** : les buttes d'Argenteuil, le Parc des Chanteraines à Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne,
- **La Seine**, où l'enjeu de continuité des promenades sur les berges est généralisé,
- **Les grands axes routiers** : A15, A86 et D7, la mise en valeur de leurs abords apparaît comme un objectif paysager fort,
- L'enjeu global de **renforcer la qualité paysagère et architecturale**,
- Des **projets de renouvellement des zones d'activités** (Val d'argent à Argenteuil, ZAE des bords de Seine) par la préservation de leur vocation économique,
- La **consolidation de la logistique** au sein des sites sur le territoire, notamment le Port de Gennevilliers,
- Des **coupures urbaines** générées par la Seine (entre Argenteuil et Colombes par exemple, ou encore entre Clichy-la-Garenne et Asnières-sur-Seine), par les voies routières (à Villeneuve-la-Garenne, A86) et les voies ferrées (à Argenteuil) où des franchissements sont prévus afin de réduire ces coupures,

- **la rénovation des quartiers en difficulté**, avec une priorité concernant les quartiers inscrits en politique de la ville, notamment les quartiers localisés au sud de l'A15 sur les communes de Colombes, Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine,
- **les tracés de la future ligne 15, du prolongement de la ligne T1 et du T11**, où des emprises devront être réservées pour la mise en œuvre et le tracé de ces lignes.

Le SCoT est un document réglementaire, aussi il doit être compatible avec le SDRIF et les PLUi des territoires doivent être compatibles avec le SCoT.

4. Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

1. SDRIF de 2013

Adopté par délibération du Conseil Régional le 17 octobre 2013 et approuvé par Décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) donne les grandes orientations de développement de la Région Île-de-France à l'horizon 2030. C'est également un document d'urbanisme qui donne des orientations réglementaires concernant le droit des sols, qui doivent être déclinées par les collectivités locales dans les documents d'urbanisme locaux.

La révision du SDRIF a été prescrite par délibération du Conseil Régional du 17 novembre 2021. En effet, la loi climat et résilience, du 22 août 2021, intègre la lutte contre l'artificialisation des sols dans les grands schémas régionaux, dont le SDRIF. Cette loi impose de fixer une trajectoire permettant d'aboutir au "zéro artificialisation nette" (ZAN) aboutissant au plus tard en 2050, et de mettre en place un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation par tranche de dix ans. Pour cela, la loi a donné aux régions une échéance à 2024 pour intégrer ces nouvelles obligations dans leurs schémas régionaux. La Région Île-de-France a donc fait le choix de procéder à une révision globale de son document. L'approbation du nouveau SDRIF-E est envisagée à l'été 2024.

Dans l'attente de son approbation, c'est le SDRIF de 2013, qui est en vigueur. Il est composé de six fascicules dont seul le troisième a une portée normative : Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT).

Ce document, qui s'inscrit dans un objectif de développement durable à l'horizon 2030, cherche à répondre aux grands défis suivants :

- Promouvoir davantage de solidarité ;
- Lutter contre l'étalement urbain ;
- Faire face aux mutations environnementales ;

- Préparer la transition économique, sociale et solidaire ;
- Faire du défi alimentaire une préoccupation majeure des politiques d'aménagement et de développement.

Le projet spatial repose donc sur 3 grands principes :

- Relier et structurer ;
- Polariser et équilibrer ;
- Préserver et Valoriser.

Le champ d'application géographique des orientations figure, pour l'essentiel, dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional, cf schéma ci-après.

Concernant le positionnement du territoire de Boucle Nord de Seine dans le projet régional :

- Sur le premier axe, il est à noter que le territoire dispose de 2 gares identifiées comme génératrice d'intensification et de ports dont le port de Gennevilliers qui est considéré comme un site multimodal logistique d'enjeu national.
- Concernant les mobilités, le territoire est également desservi par le système de transport métropolitain maillé avec des transports en commun structurants et des axes du réseau routier principal.
- Sur le second axe, Boucle nord de Seine participe de l'agglomération centrale et deux pôles de centralité y sont identifiés.
- Concernant le dernier axe, la Boucle de la Seine doit permettre de garantir la continuité écologique majeure de la vallée fluviale et deux continuités sont identifiées comme à valoriser. Seul le secteur d'Argenteuil dispose encore d'espaces agricoles et naturels à préserver.

PRESENTATION DU TERRITOIRE

Le territoire est en grande partie urbanisé, et ses espaces sont majoritairement intégrés dans des secteurs de densification à proximité des gares. En outre, les grands secteurs industriels sont, pour beaucoup, identifiés avec la légende Secteur à fort potentiel de densification.



Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), SDRIF 2013

Relier et structurer

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs	Les réseaux de transports collectifs			Les aéroports et les aérodromes
	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)	
Niveau de dessert national et interrégional				L'armature logistique ♦ Site multimodal d'enjeux nationaux ◆ Site multimodal d'enjeux métropolitains ◆ Site multimodal d'enjeux territoriaux
Niveau de dessert métropolitain	Réseau PER Réseau SEA Réseau SDR A Réseau SDR B Réseau SDR C Réseau SDR D Réseau SDR E	Réseau CAPS Paris Réseau CAPS Île-de-France	Réseau CAPS Paris Réseau CAPS Île-de-France	
Niveau de dessert territorial				
Care ferroviaires, station de métro, tramway, Care TGV				
Les réseaux routiers et fluviaux	Les réseaux routiers et fluviaux			
	Existant	À régulariser	Projet (Principe de liaison)	
	Autoroute et voie rapide			
	Réseau routier principal			
Franchissement				
Aménagement fluvial				

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle
- Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

- Pôle de centralité à conforter

Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités
 - Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

2. Vers un SDRIF-E

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme qui a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace de la première région urbaine d'Europe (articles L.123-1 et suivants du Code de l'urbanisme).

Projet stratégique à portée réglementaire, le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques qui concourent à l'aménagement et au développement de l'Île-de-France, en matière de logement, de mobilités, d'environnement ou encore de développement économique. Les plans et schémas régionaux doivent ainsi respecter les orientations fondamentales du SDRIF. Il s'impose également aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, afin d'assurer la cohérence du projet régional dans le respect des spécificités locales (voir guide de lecture des Orientations réglementaires).

La Région Île-de-France a, par délibération du 17 novembre 2021, initié la révision du SDRIF approuvé le 27 décembre 2013 avec l'ambition d'en renforcer la dimension environnementale, comme annoncé lors de la Cop régionale de septembre 2020 tout en gardant à notre région son attractivité et son potentiel économiques sans équivalent sur le continent. Elaborer un SDRIF-Environnemental (SDRIF-E) à horizon 2040, c'est donc concevoir une planification régionale renouvelée qui réponde aux exigences sociales, économiques et territoriales de l'Île-de-France, tout en intégrant dans ses choix d'aménagement l'urgence des défis environnementaux globaux. Dans un contexte incertain, le SDRIF-E définit la trajectoire collective à emprunter pour répondre à ces défis et bâtir une Île-de-France où la qualité de vie est un enjeu central. La transformation du modèle de développement régional repose sur :

- • deux principes transversaux : la sobriété et le polycentrisme ;
- cinq priorités thématiques : l'environnement, la gestion des ressources, le développement économique, les mobilités et les cadres de vie.

Le SDRIF-E a été adopté le 11 septembre 2024 en Conseil régional.

Cinq priorités pour aménager l'Île-de-France de 2040

Pour guider la transition de l'Île-de-France vers une région-capitale plus sobre, plus verte, plus polycentrique et affirmer sa résilience, le projet d'aménagement du SDRIF-E porte les grands objectifs suivants :

1. Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens

Le SDRIF-E protège et restaure l'environnement, pour permettre à toutes les composantes du vivant de s'épanouir. La trajectoire de sobriété foncière* vers le ZAN* en 2050 renforcera la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ; en parallèle une armature verte sera restaurée jusqu'au cœur des espaces urbains.

2. Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité

Pour être plus sobre et renforcer sa résilience dans un contexte environnemental et géopolitique incertain, l'Île-de-France développera ses capacités de production et de transformation locale d'aliments, de matériaux et d'énergie, ainsi que les infrastructures de l'économie circulaire.

3. Vivre et habiter en Île-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités

Le SDRIF-E accompagne les transformations territoriales afin de résorber les déséquilibres territoriaux et d'améliorer le bien-être des Franciliens en proposant des cadres de vie variés et désirables et en favorisant l'accès de tous à un logement abordable et confortable, à un ensemble d'équipements, de services et de commerces, à des espaces publics agréables et végétalisés, ainsi qu'à des paysages valorisés.

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

Les filières et sites d'activités* qui assurent la robustesse de la région seront soutenus et accompagnés dans leur transition environnementale ; en parallèle une offre foncière sera dédiée aux activités industrielles d'intérêt régional.

5. Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transport robustes, décarbonés et de proximité

La région poursuivra le développement des transports en commun et des mobilités actives pour améliorer la robustesse du système de déplacements, le polycentrisme régional et la qualité de vie des Franciliens.

Le SDRIF-E s'inscrit ainsi dans une planification régionale renouvelée, pour répondre aux exigences sociales, économiques et territoriales propres à l'Île-

de-France tout en intégrant les impératifs liés aux défis environnementaux globaux. Dans un contexte incertain, il définit une trajectoire collective à emprunter pour conforter la place de la première région d'Europe, une région d'excellence dans laquelle il fait bon vivre et qui se donne, ainsi qu'aux territoires et aux personnes qui les habitent, les moyens de sa résilience et de sa souveraineté. La mise en oeuvre du SDRIF-E participera à la définition d'une stratégie pour l'aménagement d'un territoire bas carbone, compatible avec la stratégie nationale. Elle donnera lieu à des évaluations tous les 5 à 6 ans dans le cadre de l'évaluation du SDRIF-E, afin d'arriver réellement à la neutralité carbone en 2050. Afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs il est accompagné d'un dispositif de suivi-évaluation, présenté en annexe du projet d'aménagement régional, qui participe au renouveau de la planification régionale.

6. Les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) a été introduit par la loi n°2015-992 en date du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Il s'agit d'un document-cadre précisant un projet territorial de développement durable. À la fois stratégique et opérationnel, il a vocation à prendre en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'adaptation au changement climatique ;
- La sobriété énergétique ;
- La qualité de l'air ;
- Le développement des énergies renouvelables.

Le PCAET s'applique à l'échelle du territoire intercommunal, au sein duquel tous les acteurs (entreprises, associations, citoyens...) sont mobilisés et impliqués. Il doit être révisé tous les 6 ans.

Le PCAET du territoire Boucle Nord de Seine en est compatible avec le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) de la Métropole du Grand Paris.

Ses axes stratégiques concourent aux objectifs suivants :

- Habiter un parc résidentiel bas carbone, sain et économe ;
- Se déplacer et transporter en réduisant l'impact sur le climat ;
- Aménager et organiser le territoire en renforçant sa résilience face au changement climatique ;
- Consommer de façon responsable et promouvoir l'économie circulaire ;
- Se développer en soutenant l'économie bas-carbone ;
- Poursuivre la reconquête de la qualité de l'air.

Dans ce cadre, il vise à engager le territoire de Boucle Nord de Seine vers l'exemplarité. L'EPT devra également animer et coordonner la politique de transition climatique du territoire.

Le PCAET de Boucle Nord de Seine a été adopté le 10 novembre 2022.

Le futur PLUi devra être l'outil opérationnel de mise en œuvre du PCAET dans une vision bioclimatique du territoire.

8. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est un outil régional concernant la trame verte et bleue. Approuvé le 26/09/2013 par le Conseil régional et adopté le 21/10/2013 par le préfet de Région, il a pour objectif principal la préservation et la restauration en un bon état des continuités écologiques. Dans ce but il :

- Identifie les composantes de la trame verte et bleue et notamment les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques, les éléments de fragmentation des continuités et les obstacles au bon fonctionnement des continuités écologiques,
- Identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique,
- Propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action.

La cartographie du SRCE Ile-de-France reprend et complète l'inventaire des réservoirs de biodiversité majeurs, et identifie les corridors écologiques qui les relient. Elle distingue 4 sous-trames regroupant différents milieux qui partagent des caractéristiques communes (milieu terrestre, milieu aquatique, hauteur de strate végétale, humidité du sol...) et sont susceptibles d'être habités et parcourus en grande partie par les mêmes espèces :

- La sous-trame arborée,
- La sous-trame herbacée,
- La sous-trame grandes cultures,
- La sous-trame bleue.

Cette représentation ne vise pas à délimiter précisément les secteurs à protéger ou à restaurer, mais elle indique des principes de connexion à rechercher. Les réservoirs de biodiversité sont des espaces reconnus pour leur qualité écologique.

9. Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF)

Le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014, fixe la politique de déplacements des personnes et des marchandises pour l'ensemble des modes sur le territoire régional. Il vise à « atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part ».

Le principal objectif du PDUIF est de réduire l'usage des modes individuels motorisés par rapport à leur niveau actuel : croissance des déplacements en transports collectifs, croissance des déplacements en modes actifs (marche et vélo), diminution des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Conformément au Code des transports, Île-de-France Mobilités a procédé à l'évaluation du PDUIF 2010 - 2020 dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France. Fin 2021, les deux tiers des actions du PDUIF et de sa feuille de route sont bien engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère selon les thématiques : les plus avancées concernent les transports collectifs et le vélo qui ont pu bénéficier d'un pilotage clair et de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités, les moins avancées concernent la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises qui demandent une maîtrise technique plus importante.

A la suite de ce processus d'évaluation, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a décidé, le 25 mai 2022, la mise en révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France.

10. Le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH)

La loi MAPTAM a confié au Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (CRHH), copiloté par l'État et la Région, l'élaboration d'un Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH). La loi prévoit que ce schéma, qui doit s'inscrire dans le respect des orientations du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), décline les objectifs de construction à l'échelle des EPCI et précise la typologie des logements à construire (part du logement social, répartition par catégories des financements, logements des jeunes, des étudiants...). Le SRHH fixe, en articulation avec la politique du logement, les grandes orientations d'une politique de l'hébergement et de l'accès au logement. Il doit ainsi déterminer les objectifs à atteindre en matière de construction et d'amélioration des structures d'hébergement, et répondre aux besoins des personnes en situation d'exclusion.

L'évaluation des besoins en logements réalisée à l'échelle régionale a conduit l'État à fixer un objectif de construction de 70 000 logements par an en Île-de-France, dont 38 000 sur la Métropole du Grand Paris, décliné par intercommunalité dans le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH 2017).

La révision générale du SRHH a été prescrite par délibération du 6 juillet 2022, pour la période 2024-2029.

Le SRHH 2024 – 2030 a été adopté par arrêté du préfet en date du 7 mai 2024. Pour Boucle Nord de Seine, l'objectif de production est fixé à 2 815 logements par an.

12. Le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH)

La Métropole du Grand Paris est chargée de l'élaboration du Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH) depuis le 1er janvier 2017.

Le PMHH est le premier document de planification de l'habitat et de l'hébergement à l'échelle de 131 communes et 7 millions d'habitants. Il a pour ambition d'assurer un développement équilibré de l'offre et une amélioration du parc existant, dans une perspective de réduction des inégalités territoriales et de réponse aux besoins des ménages. Cette réponse doit également permettre de garantir l'attractivité territoriale de la Métropole, qui souffre aujourd'hui d'un solde migratoire négatif.

Le PMHH comprend un diagnostic, des orientations et un programme d'actions, définis à l'échelle métropolitaine et infra-métropolitaine.

L'élaboration de ce document stratégique a été engagée par délibération lors du Conseil du 10 février 2017.

Ce premier projet de PMHH a été arrêté le 28 juin 2018 et soumis pour avis aux communes et aux EPT de la Métropole.

Après une concertation plus fine et plus approfondie des territoires, le PMHH fera l'objet d'une présentation d'un second projet en Conseil métropolitain.

13. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

1. Le PDUIF en vigueur

Le PDUIF approuvé en 2014

Approuvé le 19 juin 2014, le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), fixe la politique de déplacements des personnes et des marchandises pour l'ensemble des modes de déplacement sur le territoire régional à l'horizon 2020. Il vise à « atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part ».

Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme) doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PDUIF.

2. La feuille de route 2017-2020

À l'issue de la réalisation d'un bilan à mi-parcours du PDUIF, Île-de-France Mobilités a établi une feuille de route pour la période 2017-2020, pour actualiser le cadre d'action sur cette deuxième période de mise en œuvre du PDUIF.

3. Le futur Plan de Mobilité d'Île-de-France

Le 25 mai 2022, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a décidé la mise en révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France et a approuvé le mandat d'élaboration du futur plan des mobilités en Île-de-France 2030, le plan mobîdf (arrêt du projet prévu à l'automne 2023, approbation début 2025).

4. Une stratégie de mobilité articulée autour de 9 défis

Le principal objectif du PDUIF est de réduire l'usage des modes individuels motorisés par rapport à leur niveau actuel : croissance des déplacements en transports collectifs, croissance des déplacements en modes actifs (marche et vélo), diminution des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

La stratégie du PDUIF est articulée autour de 9 défis :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

5. Les actions prioritaires pour le territoire de Boucle Nord de Seine

Le PDUIF définit plusieurs actions pour répondre aux défis présentés plus haut, avec pour ambition de faire évoluer l'usage des modes de déplacements vers une mobilité plus durable.

Les communes de Boucle Nord de Seine font partie du « cœur de métropole », tel qu'il est défini dans le PDUIF (et dans le SDRIF). Sur ce territoire, les actions prioritaires à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Développement urbain orienté autour des lignes de transports collectifs structurantes et conception de quartiers favorables aux modes actifs,
- Fiabilisation du réseau ferré existant,
- Renfort d'offre sur les lignes de métro, de tramways et de T-Zen existantes et développement de ces modes de transports collectifs, en particulier avec la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express,
- Réalisation d'aménagements de voirie permettant de fiabiliser les temps de parcours des lignes de bus (ex. : priorités aux carrefours pour les lignes Mobilien),
- Amélioration des conditions d'intermodalité entre les différents modes de transports collectifs mais aussi des accès à pied et à vélo,
- Aménagement de l'espace public permettant de faciliter et rendre plus sûrs la marche et le vélo,
- Mise en place de politiques de stationnement visant à limiter l'usage de la voiture, en accompagnement du développement de l'offre de transports collectifs et des politiques en faveur des modes actifs,
- Mesures permettant de garantir la sécurité des deux-roues motorisés et mise en place d'une politique de stationnement adaptée pour ce mode de déplacements,
- Développement des usages partagés de la voiture (autopartage, nouveaux véhicules urbains),
- Réflexion sur la chaîne logistique afin de limiter les distances parcourues par les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.

6. Les prescriptions pour le PLUI de Boucle Nord de Seine

Dans le PDUIF, certaines actions ont un caractère prescriptif (« prescription du PDUIF ») et s'imposent aux documents d'urbanisme, aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement et aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

14. Le Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole du Grand Paris

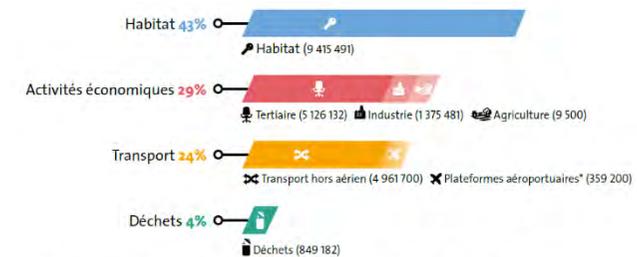
Approuvé en 2018, le PCAET de la Métropole du Grand Paris Le Plan Climat Air Énergie Métropolitain définit la stratégie de la Métropole en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, de reconquête de la qualité de l'air et de transition énergétique, en cohérence avec les ambitions de l'Accord de Paris.

Il s'articule autour des objectifs stratégiques et opérationnels suivants :

- Atteindre la neutralité carbone à 2050, c'est-à-dire zéro émission nette, en alignement avec la trajectoire 2°C issue de l'Accord de Paris et avec le Plan Climat national,
- Atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050, en alignement avec le Schéma Régional Climat Air Énergie d'Île-de-France de 2012 et la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015,
- Accroître la résilience de la Métropole face aux effets du changement climatique,
- Ramener les concentrations en polluants atmosphériques à des niveaux en conformité avec les seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé,
- Réduire massivement les consommations énergétiques finales, notamment pour les secteurs résidentiels et tertiaires, ainsi que du transport,
- Obtenir un mix énergétique diversifié et décarboné, grâce au développement des énergies renouvelables et de récupération.

Le diagnostic mené dans le cadre du PCAET montre que le secteur des transports représente un quart des émissions directes de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire.

Afin d'atteindre les objectifs stratégiques présentés ci-dessus, il faudra réduire les émissions de GES sur le territoire métropolitain de 75% à horizon 2050 par rapport à 2005. Les efforts porteront d'abord sur les secteurs du bâtiment et des transports. Pour ce dernier, la stratégie consiste à réduire les émissions de GES de 40% à 2024 et de 80% en 2050, par rapport à 2005.



Bilan des émissions des GES de la Métropole du Grand Paris – Approche cadastrale – 2012 – Données : AIRPARIF

Source : PCAET, Métropole du Grand Paris, 2018

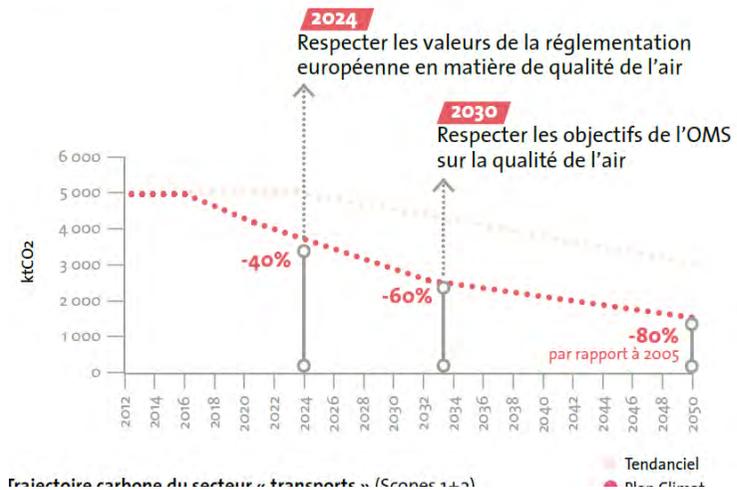
Pour cela, la Métropole souhaite d'abord réduire la circulation automobile et maîtriser la demande en déplacement. Afin de réduire la circulation, la Métropole a récemment créé une zone de circulation à basses émissions au cœur de son territoire (dans le cadre de la mise en œuvre du PCAET). Quant à la maîtrise des déplacements, elle sera mise en œuvre grâce au soutien au travail à distance, au covoiturage de proximité, à la réalisation des plans de déplacements d'entreprises et d'administrations, ainsi qu'à l'optimisation de l'organisation logistique du territoire.

La Métropole souhaite également encourager le report modal vers les modes ferré et fluvial et les modes actifs. Ces derniers devraient constituer la moitié des déplacements en 2050. La part du vélo sera multipliée par trois d'ici 2030.

A titre d'exemple, la Métropole a réalisé son Plan Vélo en 2021, programmant la réalisation de nombreux itinéraires cyclables structurants (voir chapitre 5.3).

La Métropole porte également la volonté de développer des motorisations plus propres. En effet, afin d'accélérer la baisse des émissions, la Métropole prévoit de favoriser une forte pénétration des véhicules électriques ou hybrides dans le parc métropolitain, pour parvenir à des déplacements automobiles 100% plus propres sur tout le territoire à 2050 (50% dès 2030). Son action portera principalement sur la mise à disposition des infrastructures nécessaires en voirie (bornes de recharge, etc.) et le soutien financier au remplacement des véhicules.

ÉMISSIONS DE GES - SCOPES 1+2 (hors aviation)



Trajectoire carbone du secteur « transports » (Scopes 1+2)

Source : PCAET, Métropole du Grand Paris, 2018

15. Objectifs portés par l'État (note d'enjeux)

Dans le cadre de son Porter A connaissance, l'Etat a transmis à l'EPT une note présentant les enjeux que l'État estime devoir être pris en compte dans l'élaboration du PLUi, au regard des politiques publiques qu'il porte, ainsi que dans le sens des réponses à y apporter.

La note est structurée en 3 parties :

- la première est consacrée au positionnement privilégié du territoire dans l'armature métropolitaine et ses bassins d'emplois qu'il s'agira d'accroître et de diversifier en se saisissant des opportunités du Grand Paris ;
- la deuxième partie s'attache à la nécessité de décloisonner le territoire tant sur le plan économique et social que sur celui des différentes échelles de mobilités ;
- enfin, la troisième partie a trait aux caractéristiques du territoire dans le but d'accroître sa résilience aux risques comme de développer son identité en révélant ses qualités intrinsèques : paysagères, patrimoniales et naturelles.

L'Etat relève les caractéristiques suivantes sur le territoire de Boucle Nord de Seine :

- Un positionnement stratégique d'interface, avec plusieurs autres territoires dynamiques et portant l'attractivité du territoire,
- Un territoire marqué par le développement industriel, résidentiel et logistique,
- Un patrimoine architectural, urbain et paysager riche,
- Un territoire au développement rapide, passant d'une zone d'expansion des crues à une zone résidentielle puis industrielle et portuaire/logistique majeure,
- Un territoire contrasté en termes de sociologie urbaine et de formes urbaines,

- Un territoire traversé par des axes de circulation majeurs, mais générateurs de coupures et nuisances,
- Un territoire vulnérable, face à un ensemble de risques, nuisances et fragilités sanitaires.

L'Etat identifie des enjeux et sous-enjeux spécifiques auxquels le PLUi doit répondre.

Enjeu n°1 : Tirer profit de l'héritage industriel et du positionnement stratégique pour accroître et diversifier son attractivité

Sous-enjeu n°1 : Préserver l'identité industrielle du territoire pour conforter son positionnement stratégique/économique

Le territoire de BNS se distingue par sa fonction industrielle importante et son dynamisme en termes d'emplois. Si la diversification de son appareil productif ne doit pas être exclue avec le développement des activités tertiaires, il convient de préserver ce terreau d'activités secondaires et logistiques afin de maintenir et renforcer l'attractivité du territoire. Ce dynamisme économique doit en outre profiter d'une insertion dans le territoire métropolitain du Grand Paris avec l'arrivée de nouveaux transports en commun. Ainsi, le PLUi :

- Devra affirmer le rôle fonctionnel de la Seine à travers la plateforme multimodale du port de Gennevilliers.
- Devra analyser et profiter des mutations du tissu économique pour déployer une stratégie de valorisation de la fonction industrielle et d'accueil de filières économiques d'excellence.
- Pourra permettre de freiner le remplacement progressif des activités industrielles par l'immobilier tertiaire, et plus largement de maîtriser le développement du tertiaire sur l'ensemble du territoire.
- Pourra contribuer à offrir des parcours résidentiels aux entreprises.

Sous-enjeu n°2 : Saisir l'opportunité du Grand Paris pour le développement équilibré du territoire

En raison de sa position entre la Défense et la Plaine Saint Denis et de ses caractéristiques (pôle pourvoyeur d'emplois, mobilité des habitants « entrants/sortants »), le territoire de BNS possède de nombreux atouts pour son insertion dans le cadre du Grand Paris. Pour cela, il devra mettre en œuvre des projets d'aménagement d'envergure et profiter de l'arrivée de nouveaux transports en commun pour établir des connexions avec les territoires voisins. Ainsi, le PLUi :

- Devra favoriser l'intensification urbaine pour maintenir l'équilibre habitat emploi.
- Devra accorder une attention particulière aux franges de BNS avec les territoires voisins, à la cohérence des programmations des projets d'envergure du Grand Paris et à la mise en continuité de ces derniers à travers la Seine.
- Devra contribuer à la réalisation d'opérations d'aménagement de qualité (excellence environnementale, urbaine et paysagère) tout en veillant à assurer la continuité entre la ville résidentielle et les zones d'activité, et entre BNS et les territoires voisins.
- Devra faire des quartiers de gares du Grand Paris Express des vitrines d'intensité urbaine et des leviers pour la transition écologique et énergétique du territoire.
- Devra contribuer au développement de l'intermodalité et encourager le rabattement vers les nouvelles gares.

Enjeu n°2 : Décloisonner et rééquilibre le territoire

Sous-enjeu n°1 : Rééquilibrer l'offre sociale à l'échelle du territoire

Le territoire de Boucle Nord de Seine se caractérise par une différenciation spatiale des typologies d'habitat et de formes urbaines (pavillons et petits collectifs / grands ensembles) qui a entraîné une ségrégation sociospatiale importante. Le projet de territoire devra déployer une stratégie foncière visant à proposer des projets immobiliers abordables, répartis de manière plus

équitable sur le territoire, et à diversifier l'offre de logements dans les zones concentrant les logements sociaux. Ainsi, le PLUi :

- Devra permettre d'assurer la mixité sociale à l'échelle du territoire.
- Devra contribuer au développement de la mobilité résidentielle des ménages par la production d'une offre diversifiée de logements.
- Pourra contribuer à la maîtrise des prix du foncier et de l'immobilier.

Sous-enjeu n°2 : Décloisonner à l'échelle du bassin de vie

Le territoire de Boucle Nord de Seine présente des fractures à différentes échelles : celle du territoire entre les espaces résidentiels et les zones économiques ; celle des quartiers (échelle micro-territoriale) dont certains souffrent d'enclavement. Le projet de territoire devra permettre de résorber ces fractures à travers une politique intercommunale forte en faveur de la ville des courtes-distances et des mobilités douces. Ainsi, le PLUi :

- Pourra contribuer à atténuer les fractures territoriales et désenclaver certains quartiers.
- Devra encourager la mixité fonctionnelle à l'échelle du quartier, entre autres en relançant le commerce de proximité et en menant une politique intercommunale pour l'aménagement commercial.
- Devra résorber les discontinuités par le biais d'une politique favorable aux mobilités et en particulier aux modes doux.

Enjeu n°3 : Construire un territoire résilient qui valorise son cadre de vie

Sous-enjeu n°1 : Réduire la vulnérabilité et accroître la résilience du territoire

En raison de ses caractéristiques paysagères et urbaines, le territoire de Boucle Nord de Seine est exposé à des risques de différents ordres, naturels et technologiques. Il devra donc prendre en considération l'ensemble de ces risques et les intégrer dans sa stratégie d'aménagement et de développement dans une logique de transition énergétique. Ainsi, le PLUi :

- Devra effectuer une analyse globale de la vulnérabilité du territoire vis-à-vis de ces risques.
- Pourra être couplé à une stratégie de sensibilisation de la population aux risques, et à l'élaboration d'un plan de gestion de crise intercommunal.
- Devra contribuer à la mise en place d'un urbanisme favorable à la santé, et assurer la transition énergétique sur le territoire.

Sous-enjeu n°2 : Fédérer autour du cadre de vie : la Seine, le patrimoine naturel et culturel.

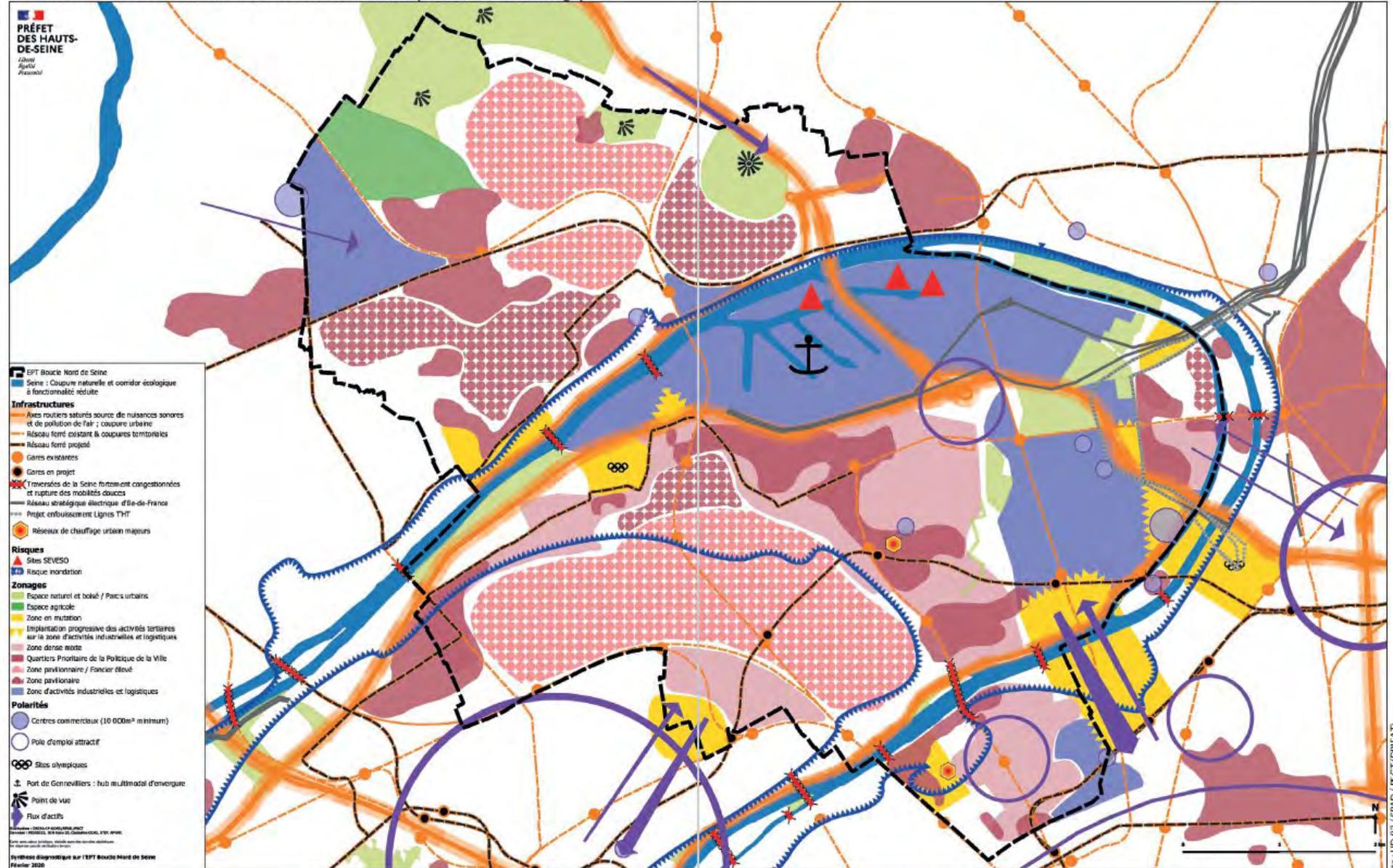
Le territoire de Boucle Nord de Seine se caractérise par sa singularité paysagère d'ordre naturelle et historique. Cette singularité lui confère une identité propre.

Le territoire devra valoriser cette singularité pour mobiliser ses ressources et asseoir son rayonnement. Ainsi, le PLUi :

- Devra conforter le rôle de la Seine comme élément paysager structurant.
- Devra réaffirmer l'identité productive du territoire.
- Devra construire une cohérence urbaine en lien avec la trame verte et bleue et un réseau d'espaces verts, selon le principe du « zéro artificialisation nette ».

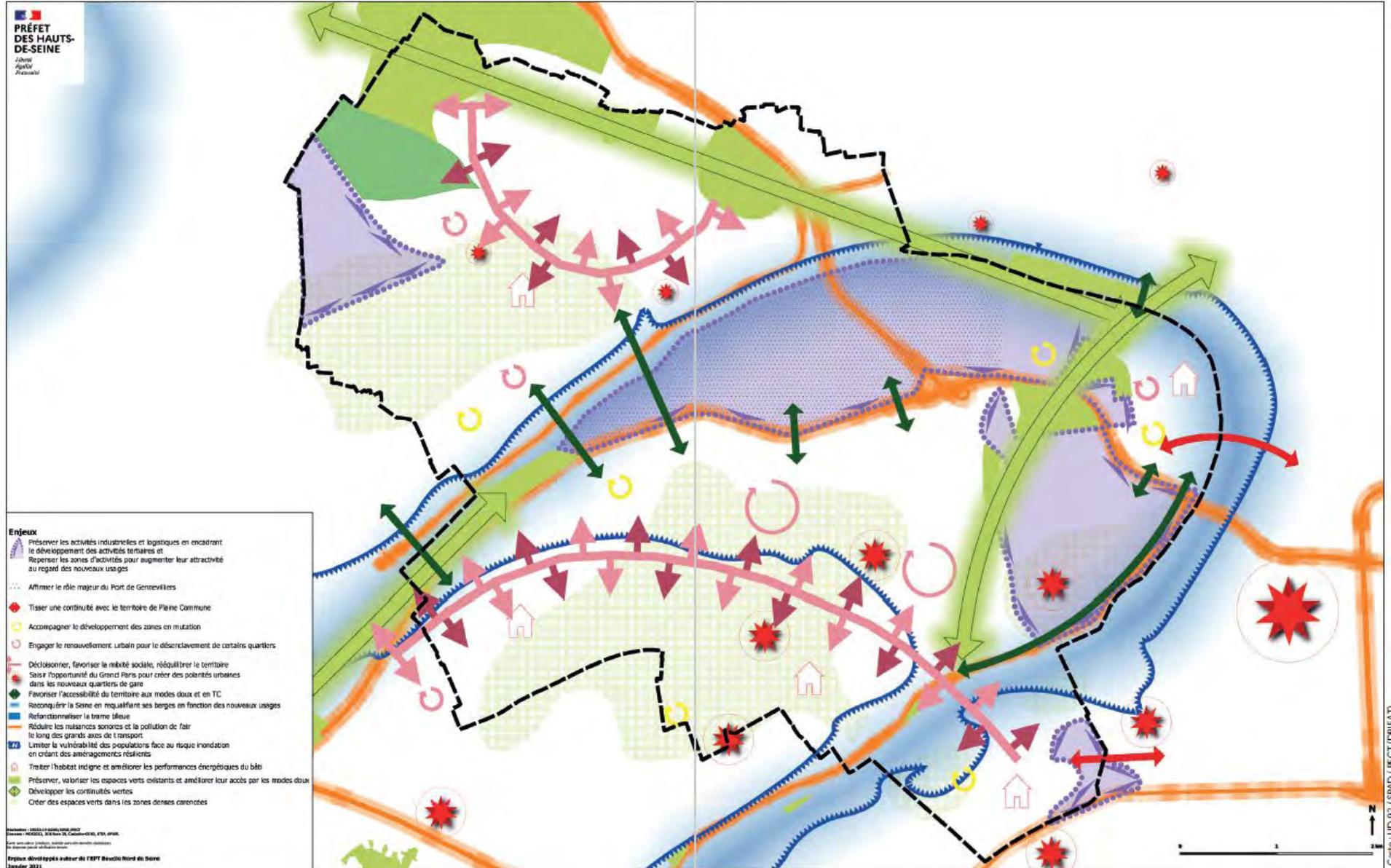
PRESENTATION DU TERRITOIRE

EPT Boucle Nord de Seine : Territoire sectorisé et contraint au positionnement stratégique



PRESENTATION DU TERRITOIRE

Conforter le territoire dans son positionnement stratégique,
en conciliant le développement de son accessibilité et l'amélioration du cadre de vie



16. Les objectifs de l'élaboration du PLUi

La délibération n°2021/S03/003 de prescription du PLUi en date du 15 avril 2021 vise à la poursuite des objectifs suivants :

> Conforter l'inscription du territoire dans les dynamiques métropolitaines et régionales, tout en préservant et valorisant ses spécificités et en affirmant son identité

- Valoriser la géographie du territoire, et en particulier la présence de la Seine dans ses dimensions économiques, paysagères, environnementales et de loisirs ;
- Faciliter les déplacements des habitants et salariés au sein du territoire et l'accès aux grands pôles d'emplois situés à proximité (Paris, La Défense, Plaine Saint-Denis), notamment en accompagnant le développement des transports en commun et en développant les itinéraires de mobilités actives ;
- Préserver et mettre en valeur la diversité et la richesse des identités communales et des quartiers ;
- Favoriser la réalisation des grands projets permettant le rayonnement et un développement ambitieux et qualitatif du territoire.

Accompagner les mutations urbaines en veillant à l'amélioration des équilibres sociaux et territoriaux

- Offrir aux habitants des possibilités diversifiées de parcours résidentiels au sein du territoire, des services publics et privés de proximité et une qualité urbaine pour tous ;
- Accompagner l'évolution des tissus urbains, notamment par un renouvellement urbain bien intégré à l'existant, qualitatif et durable ;
- Préserver et mettre en valeur les qualités des tissus pavillonnaires, tout en permettant les adaptations nécessaires ;

- Renforcer les polarités de commerces et services aux différentes échelles, les interconnecter et améliorer leur accessibilité ;

- Résorber les fractures urbaines (voies ferrées, voies rapides, lignes à haute tension, franchissements de Seine...).

> Affirmer la diversité économique du territoire et permettre le développement d'un écosystème varié

- Renforcer l'attractivité économique du territoire, en veillant à offrir aux entreprises un cadre de vie qualitatif et un écosystème dynamique ;
- Développer une offre de foncier et immobilier économique diversifiée et préserver la capacité d'accueil des entreprises, notamment au sein de parcs d'activités qualifiés ;
- Encadrer le développement de la fonction logistique en lien avec la plateforme portuaire de Gennevilliers ;
- Favoriser l'insertion urbaine de l'activité économique, en s'appuyant notamment sur le développement des commerces et services.

> Faire exister et rayonner le territoire en tant que pôle métropolitain d'écologie urbaine

- Engager le territoire dans la transition énergétique et favoriser la sobriété dans les aménagements, les constructions neuves et la rénovation du bâti existant ;
- Réduire l'empreinte écologique du territoire et renforcer sa résilience face au changement climatique ;
- Valoriser et développer les espaces naturels et trames vertes, en favorisant leur mise en relation (continuités paysagères, corridors écologiques, mosaïque verte des tissus pavillonnaires...);

- Renforcer la place de la nature en ville pour améliorer le cadre de vie et lutter contre les îlots de chaleur urbains ;
- Favoriser le développement d'une agriculture urbaine répondant aux enjeux de développement des circuits courts, notamment au sein de la Plaine d'Argenteuil.



Établissement Public Territorial Boucle Nord de Seine

1 bis rue de la Paix - 92230 Gennevilliers

plui@bouclenorddeSeine.fr

www.bouclenorddeSeine.fr/plui

