

BAROMÈTRE DES INFRASTRUCTURES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE



ÎLE-DE-FRANCE

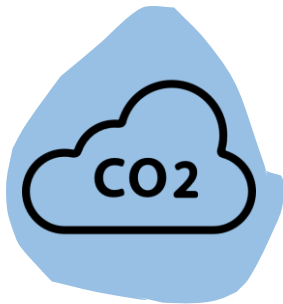
AVRIL 2023



ACTEURS
POUR LA PLANÈTE
LES TRAVAUX PUBLICS

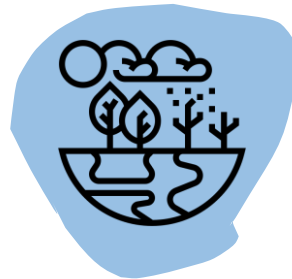


Stratégie bas-carbone



RÉDUIRE DE 30%

les émissions GES à
horizon 2030,
par rapport à 2018



DÉVELOPPER UNE APPROCHE TRANSVERSALE

pour lutter contre les effets
du changement climatique



PRÉSERVER LA TRAME VERTE ET BLEUE

et intégrer ses enjeux dans
l'urbanisme, les projets
d'aménagement, les pratiques
agricoles et forestières



RECHERCHER L'ÉQUILIBRE

entre les espaces
artificialisés et les espaces
naturels, agricoles
et forestiers

Sommaire

Décarboner les mobilités dans la région

- 1 AMÉNAGEMENTS CYCLABLES P.4
- 2 TRANSPORTS COLLECTIFS P.5
- 3 INFRASTRUCTURES DE RECHARGE P.6
- 4 RÉSEAU ROUTIER P.7

Développer un mix énergétique régional bas carbone sur le territoire

- 5 GAZ RENOUELEBLE P.8
- 6 ÉLECTRICITÉ RENOUELEBLE P.9
- 7 HYDROGÈNE P.10
- 8 ECLAIRAGE PUBLIC P.11

Préserver la ressource en eau et faire face au stress hydrique à l'échelle locale

- 9 RÉSEaux D'EAU POTABLE ET D'ASSAINISSEMENT P.12
- 10 STATIONS DE TRAITEMENT DES EAUX P.13
- 11 RENATURATION DES COURS D'EAU P.14
- 12 RÉHABILITATION DES FRICHES P.15

Protéger le territoire face aux aléas climatiques

- 13 LUTTE CONTRE LES INONDATIONS P.16

Aménagements cyclables

UN RÉSEAU À DÉVELOPPER

L'Île-de-France a présenté en 2017 un ambitieux Plan Vélo pour tripler, par rapport à 2010, l'usage de ce mode de transport au quotidien, et ainsi **atteindre 2 millions de déplacements à vélo chaque jour en Île-de-France en 2021.**

Le vélo constitue un levier important pour décarboner la mobilité. Toutefois, ce mode de transport n'est utilisé que par 5% des actifs en emploi pour des trajets de 2 à 5 km.

L'usage de ce mode de transport dépendant fortement de la densité des aménagements cyclables, le développement d'un réseau d'infrastructures adaptées semble primordial pour encourager la pratique du vélo.

En effet, lorsque la densité du réseau cyclable d'une commune dépasse 2 500 m par km² la pratique du vélo est trois fois plus importante.

700 kgCO₂e
Émissions évitées
annuellement sur un
trajet domicile-travail
effectué en vélo plutôt
qu'en voiture

Atteindre un ratio de **2 mètres de linéaire** par habitant d'aménagements et porter la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien à 12% en 2030.

**ATTEINDRE
2 ML/HAB**



4775 kilomètres de réseau total régional

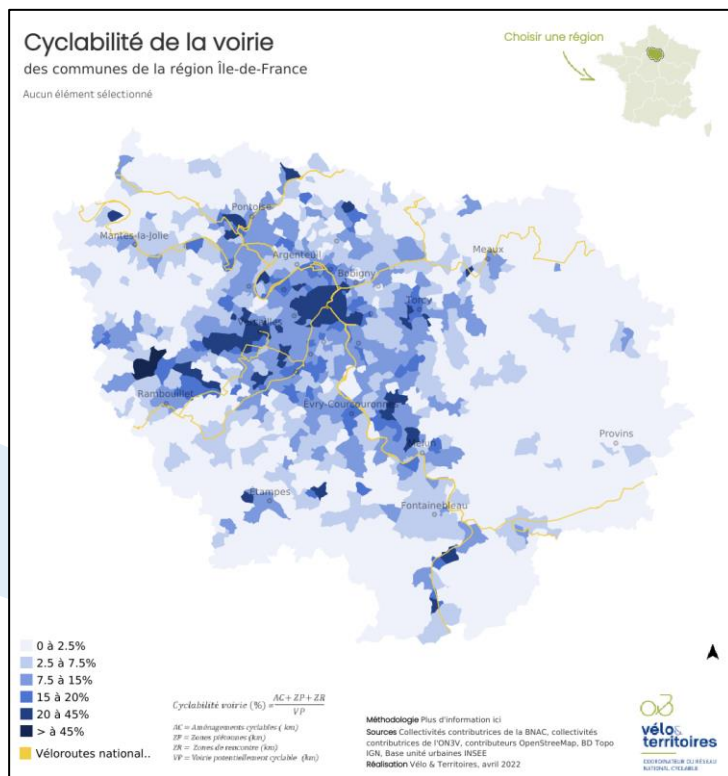
8% du réseau national : pistes cyclables et voies vertes

0,39 mètres de linéaire / habitant en région

0,84 mètres de linéaire / habitant en France

Département	Linéaire* en kilomètres	ML / habitant	Taux de cyclabilité moyen
Paris	413	0,20	28,0%
Seine-et-Marne	1 021	0,71	2,4%
Yvelines	919	0,63	5,1%
Essonne	865	0,66	5,5%
Hauts-de-Seine	304	0,19	13,1%
Seine-Saint-Denis	387	0,23	9,3%
Val-de-Marne	411	0,29	10,5%
Val-d'Oise	455	0,36	4,1%
Île-de-France	4 775	0,39	4,5%
France	57 356	0,84	2,0%

* : Le linéaire cyclable inclut les pistes cyclables en site propre ainsi que les voies vertes



ÎLE-DE-FRANCE

Transports collectifs

UN RÉSEAU À DÉVELOPPER

Le phénomène de réchauffement climatique s'accélère chaque année du fait des émissions de gaz à effet de serre. Les mobilités sont en France le 1^{er} poste d'émissions de CO₂, et notamment la voiture qui représente 16% des émissions totales du pays. Ainsi, le recours aux transports collectifs apparaît comme une des solutions à privilégier pour décarboner les déplacements du quotidien. Les infrastructures sont un vecteur de transformation des mobilités. Des services régionaux sont développés (vélos+trains, installations terminales embranchées fer, TER Cyclo, dessertes type RER...) dans l'objectif d'un report modal des voyageurs et des marchandises.



Atteindre une **part modale des transports collectifs** de 20% en 2030 (13% transports ferrés et 7% transports routiers) et de 24% en 2050.

Entre 7 et 15kg de CO₂ évités
Un trajet de 80 km réalisé en voiture thermique émet 15,4 kgCO₂e contre 0,42 kgCO₂e en train (Intercités) ou 8,32 kgCO₂e en bus thermique

20% EN 2030

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

Actifs qui utilisent les transports en commun pour aller travailler :

16% en France, en 2020

68,5 à Paris, en 2020

46 % en Ile-de-France, en 2017

TRANSPORTS FERROVIAIRES

1 819 km de voies ferrées en région

90% des voies sont électrifiées en région

59% des voies sont électrifiées en France

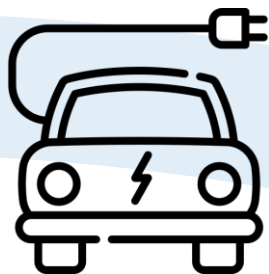
Département	Part de la superficie du département desservie pas un réseau de transport*
Paris	100%
Seine-et-Marne	100%
Yvelines	100%
Essonne	100%
Hauts-de-Seine	100%
Seine-Saint-Denis	100%
Val-de-Marne	100%
Val-d'Oise	100%
Île-de-France	100%
France - métropole	29%

* Superficie des communes incluses sur le territoire d'une AOM par rapport à la superficie totale du département

Département	Linéaire ferroviaire (km)	Dont électrifié
Paris	61	90%
Seine-et-Marne	645	77%
Yvelines	337	96%
Essonne	233	99%
Hauts-de-Seine	98	96%
Seine-Saint-Denis	126	100%
Val-de-Marne	104	100%
Val-d'Oise	214	100%
Île-de-France	1 819	90%
France	27 057	59%

Infrastructures de recharge

AUGMENTER LEUR DISPONIBILITÉ



Pour favoriser l'essor de la mobilité électrique, qui a le potentiel de diviser par 3 les émissions de CO2 de la voiture thermique, il est essentiel de déployer un réseau d'infrastructures de recharge adapté aux futurs besoins. L'augmentation du nombre de véhicules électriques en circulation doit être accompagnée d'une hausse du nombre de points de recharge mis à disposition sur l'espace public. Or la France souffre aujourd'hui d'un retard dans le déploiement de ce réseau par rapport aux objectifs initialement fixés (100 000 bornes fin 2021).

Développer un réseau d'infrastructures de recharge adapté pour accompagner l'évolution du parc de véhicules électriques en France : 1 point de recharge pour 10 véhicules

13,82 kgCO₂e évités

Un trajet de 80 km réalisé en voiture électrique émet 1,58 kgCO₂e contre 15,4 kgCO₂e en voiture thermique

71 200 POINTS DE RECHARGE EN RÉGION EN 2030

Département	Voitures électriques ou à hydrogène	Voitures hybrides rechargeables	Nombre de points de recharge *	Véhicules pour un point de recharge*
Paris	13 401	19 279	4 327	7,6
Seine-et-Marne	8 141	6 813	1 308	11,4
Yvelines	12 582	11 142	1 531	15,5
Essonne	8 147	7 097	945	16,1
Hauts-de-Seine	11 544	18 964	1 888	16,2
Seine-Saint-Denis	4 984	5 378	920	11,3
Val-de-Marne	5 848	6 558	1 231	10,1
Val-d'Oise	5 821	5 442	817	13,8
Île-de-France	70 467	80 674	12 967	11,7
France	403 055	299 336	67 733	10,4

* les points de recharge incluent les voitures hybrides rechargeables

POINTS DE RECHARGE

12 967

points de recharge pour véhicules électriques en région

67 733

points de recharge pour véhicules électriques en France

11,7

voitures électriques (ou à hydrogène) pour un point de recharge en région (ratio)

10,4

voitures électriques (ou à hydrogène) pour un point de recharge en France (ratio)

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL

5,2M

projection de véhicules électriques et hybrides rechargeables en 2030

712 000

projection de véhicules électriques dans la région en 2030

520 000

objectif de points de recharges pour véhicules électriques en France

71 200

objectif de points de recharge pour véhicules électriques en région (1 pour 10 véhicules)

Réseau routier

ENCOURAGER L'ENTRETIEN

Le réseau routier français assure 87% des échanges de biens et de personnes. L'entretien du réseau routier est indispensable à la fois pour optimiser les coûts de gestion de l'infrastructure, mais aussi pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Un véhicule qui circule sur une chaussée bien entretenue consomme moins d'énergie et émet moins d'émissions de GES qu'un véhicule circulant sur une chaussée dégradée. Or, en France, 23% du réseau routier national est en mauvais état.

+4 % à +6% -
émissions de GES
supplémentaires
émises par un poids
lourd qui circule sur
une chaussée
dégradée

44 millions d'euros
investis pour ces
travaux de
rénovations en 2020

82% de routes
nationales et
autoroutes non
concédées
nécessitent des
travaux d'entretien

82% DES ROUTES
NATIONALES ET
AUTOROUTES NON
CONCÉDÉES
NÉCESSITENT DES
TRAVAUX
D'ENTRETIEN (2018)

35 chantiers de
rénovation ont été mis
en place en 2020 afin de
remettre à niveau les
routes de la région qui
se trouvent en moyen
et mauvais état

39 304 KM

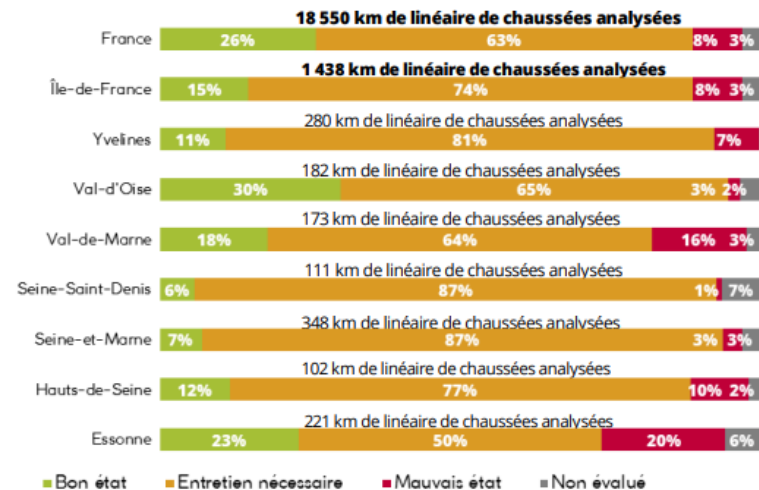
Linéaire routier dans la région,
dont 721 KM
dont l'état est connu

3%
Routes nationales et autoroutes
concédées et non concédées

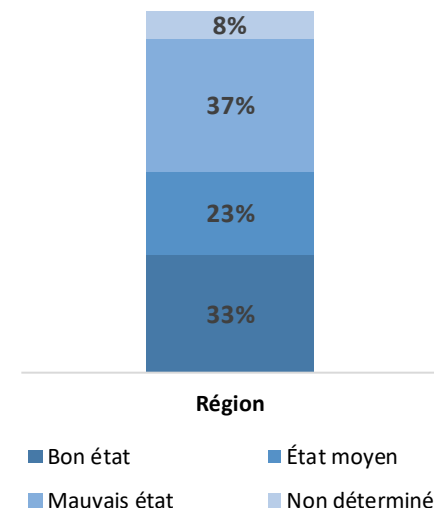
28%
Routes départementales

69%
Voiries communales

État du réseau routier géré par la DIR (Direction Interdépartementale des Routes) en Île-de-France en 2018



RÉPARTITION DES ROUTES DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ SELON LEUR ÉTAT



Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire - DIRIF - 2021

Sources : Etat réseau routier - DIR 2020, linéaire routier - SDES 2021



Gaz renouvelable

ATTEINDRE LES 10% EN 2030



La production de gaz renouvelable, notamment à travers la méthanisation, permet de concilier les enjeux de transition énergétique avec ceux de l'économie circulaire. Le développement et redimensionnement des réseaux et des infrastructures gazières, ainsi que l'équipement des stations d'épuration en méthaniseurs sont indispensables pour atteindre la cible de 10% de gaz renouvelable dans les réseaux en 2030.

PRODUCTION DE BIOMÉTHANE INJECTÉ DANS LES RÉSEAUX DE GAZ :

262 GWh en région

3 269 GWh en France

= 8% de la production totale en France

En région

50 sites d'injection de biométhane

897 GWh Capacité totale

En France

515 sites d'injection de biométhane

9 037 GWh Capacité totale

23,4 gCO₂/kWh c'est l'empreinte carbone du biométhane, contre 227 gCO₂/kWh pour le gaz naturel

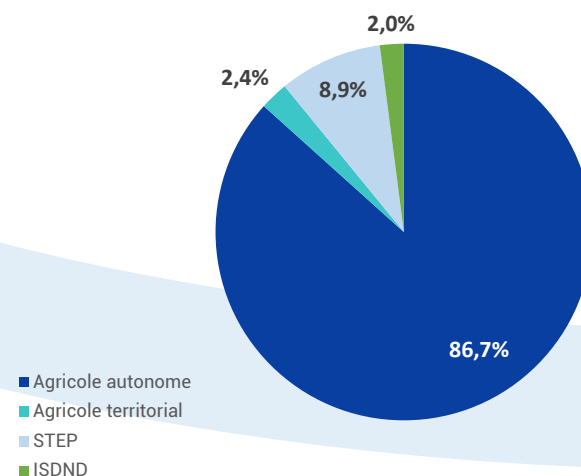
Atteindre 30 TWh de biométhane injectés dans les réseaux en 2030, contre 3,3 en 2021, soit 1 400 installations d'injection à l'échelle nationale, contre 426 en 2022.

30 TWH EN 2030 EN FRANCE

Département	Production de biométhane injecté en GWh	Potentiel biométhane 2050 (PCS GWh)
Paris	0	294
Seine-et-Marne	218	2 845
Yvelines	13	993
Essonne	20	859
Hauts-de-Seine	0	318
Seine-Saint-Denis	0	272
Val-de-Marne	0	242
Val-d'Oise	11	645
Île-de-France	262	6 468
France	3 269	150 009

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL

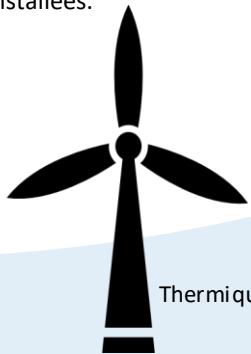
RÉPARTITION DE LA PRODUCTION RÉGIONALE DE BIOMÉTHANE



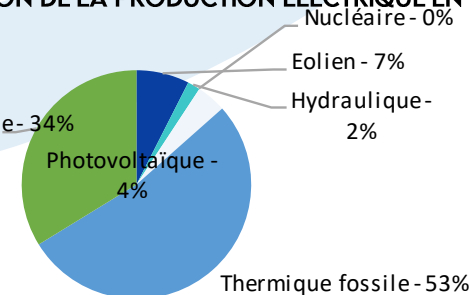
Electricité renouvelable

ATTEINDRE LES 40% EN 2030

La France s'est donné comme objectif d'atteindre 40% de production électrique d'origine renouvelable en 2030, contre 22% en 2021. Le développement de la filière électrique renouvelable est indispensable pour permettre la décarbonation d'autres secteurs, notamment celui des transports, mais aussi pour réussir la souveraineté énergétique du pays. Les réseaux de transport et de distribution doivent évoluer en conséquence pour accueillir les nouvelles capacités qui seront installées.



RÉPARTITION DE LA PRODUCTION ÉLECTRIQUE EN RÉGION



PART DE LA RÉGION DANS LA PRODUCTION FRANÇAISE

- 1% Production éolienne
- 0% Production hydraulique
- 0% Production nucléaire
- 1% Production photovoltaïque
- 5% Production thermique à combustible fossile
- 13% Production thermique à combustible renouvelable

5 MtCO₂e évitées par an en France, grâce à la production d'électricité éolienne et solaire

Entre 33,2 et 34,7 GW de puissance installée à horizon 2028 pour l'éolien, contre 20 GW en 2022. Entre 36 GW et 45 GW de puissance installée à horizon 2028 pour le photovoltaïque, contre 14,7 GW en 2022.

HORIZON NATIONAL 2028 :
33,2 GW POUR L'ÉOLIEN
36 GW POUR LE PHOTOVOLTAÏQUE

Département	Parc éolien - puissance installée (MW)	Parc photovoltaïque - puissance installée (MW)
Paris	0	7
Seine-et-Marne	57	102
Yvelines	17	49
Essonne	72	48
Hauts-de-Seine	0	10
Seine-Saint-Denis	0	11
Val-de-Marne	0	11
Val-d'Oise	0	12
Île-de-France	146	250
France	20 352	15 370

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL

La puissance du parc installé dans la région pour l'éolien :

146 MW

La puissance du parc installé dans la région pour le photovoltaïque :

250 MW

Nombre d'installations photovoltaïques dans la région

22 692

Nombre de parcs éoliens dans la région

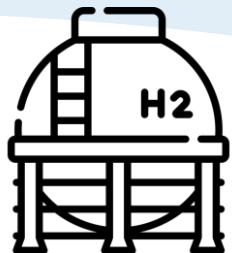
16

En 2021, la production régionale atteint :

274 GWh pour l'éolien
154 GWh pour le photovoltaïque
65 GWh pour l'hydraulique

Hydrogène

AUGMENTER LA PART D'HYDROGÈNE DÉCARBONÉ



1 000 stations de recharge en 2030 pour 300 000 véhicules légers et 5 000 véhicules lourds.

6 MtCO₂e émissions annuelles évitées grâce au développement de l'hydrogène

ATTEINDRE 1000 STATIONS

Le développement de l'hydrogène, et en particulier l'hydrogène décarboné, fait partie des objectifs ambitieux de la stratégie énergétique de la France. Aujourd'hui peu déployée, cette technologie devra permettre à terme la décarbonation de l'industrie, de la mobilité, ainsi que l'émergence des nouveaux usages. La part d'hydrogène décarboné, dans la production totale, devra passer de 5% en 2020 à 52% à horizon 2030.

EN FRANCE en 2020, la production d'hydrogène atteint

880 000 TONNES

5%

part de décarboné

59

stations de recharge qui alimentent...

550

...véhicules légers et...

33

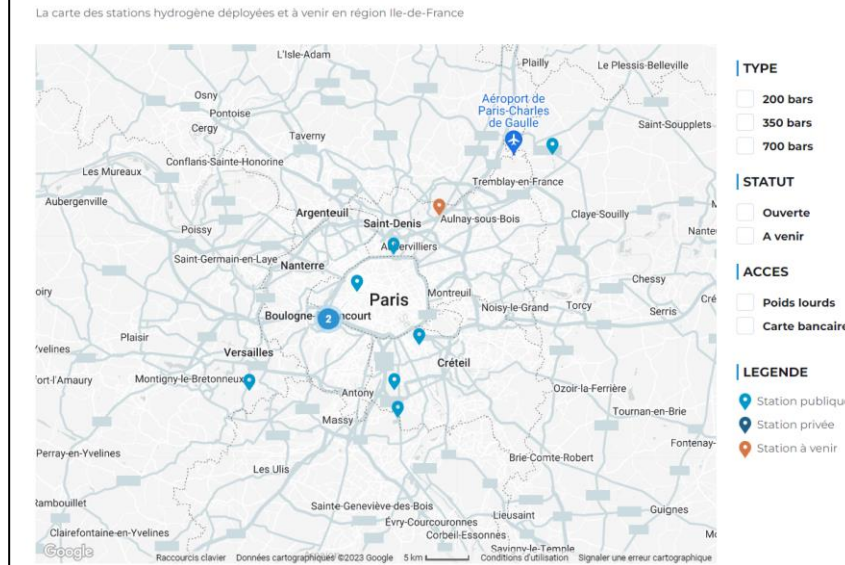
...bus à l'hydrogène

7

stations dans la région

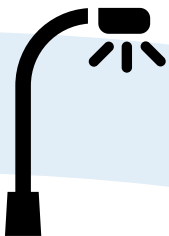
50

projets dans la région



Éclairage public

OPTIMISER LES INSTALLATIONS



En 2021, 99% de la population européenne vit dans une aire géographique couverte par un éclairage nocturne artificiel. Or, l'éclairage public pollue et est néfaste à la fois pour la santé des hommes et pour la préservation de la faune et de la flore. L'éclairage public répond donc à un double enjeu écologique : économiser l'énergie et limiter les émissions de GES mais aussi préserver la « trame noire » pour la biodiversité. Ainsi, les installations les plus vétustes sont à remplacer par des équipements plus performants, l'éclairage nocturne est amené à réduire partiellement ou totalement.

Réduire les émissions de GES

Réduire la consommation nationale totale d'électricité liée à l'éclairage (56 TWh), émettant 5,6 tonnes de CO² (source : Ademe - 2017).

Encourager le développement des corridors biologiques pour contrer les effets néfastes de la pollution lumineuse

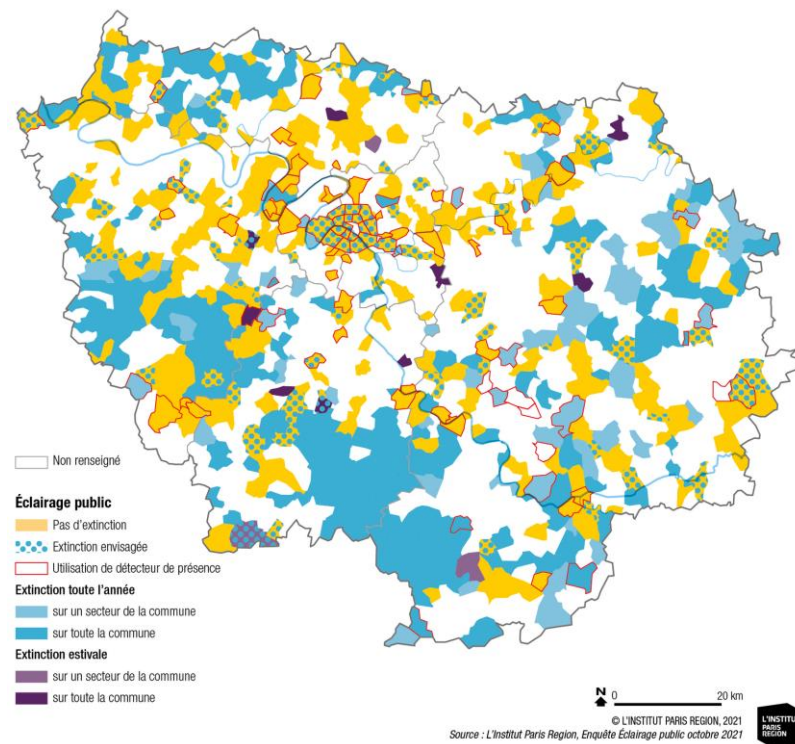
85%

du territoire métropolitain fortement impacté par la pollution lumineuse en cœur de nuit

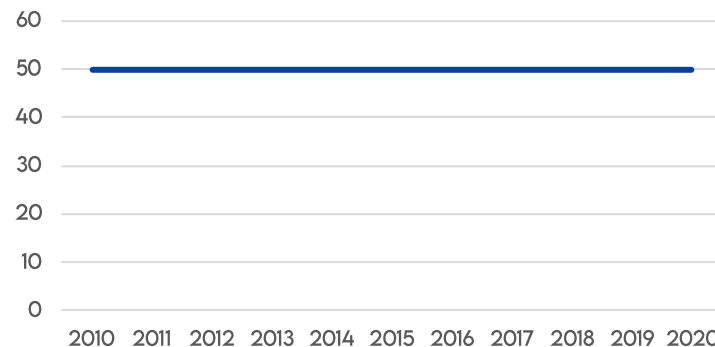
40%

de la facture d'électricité des communes sont dues à l'éclairage public

Pratiques d'éclairage public des communes franciliennes



CONSOMMATION D'ÉNERGIE POUR L'ÉCLAIRAGE PUBLIC EN RÉGION (EN GWH)



Source - Pollution lumineuse - OFB 2021

Réseaux d'eau potable

RÉDUIRE LE PRÉLÈVEMENT D'EAU DE 25% EN 15 ANS



L'accès à l'eau est menacé par les changements climatiques. En 2019, environ deux tiers du territoire métropolitain étaient concernés par des mesures de restriction d'eau. Face aux épisodes de sécheresse qui risquent de se multiplier et de s'intensifier, un défi majeur est celui de préserver la ressource. En modernisant et en renouvelant les réseaux d'eau potable existants, les pertes en eau peuvent être limitées. L'objectif est de réduire les prélèvements en eau de 25% en 15 ans, par rapport à 2019.

TAUX DE PERTE EN EAU POTABLE

11%

en région

19%

en France

TAUX DE RENOUVELLEMENT

0,7%

pour le réseau d'eau potable

ATTEINDRE UN TAUX DE RENOUVELLEMENT ANNUEL DE 2%

Atteindre un taux de renouvellement annuel de 2%, pour une durée de vie des canalisations de 50 ans. Soit une hausse de **1,32** point pour la région

Préservation de la ressource en eau

Département	Volume d'eau consommé (m3 / hab)	Taux de perte en eau potable	Taux de renouvellement annuel	Volume d'eau perdu (milliers de m3)
Paris	68	10%	1%	52 179
Seine-et-Marne	97	13%	0%	16 177
Yvelines	70	11%	1%	8 324
Essonne	67	14%	0%	9 582
Val-d'Oise	58	18%	0%	5 055
Île-de-France	71	11%	1%	91 316
France	72	19%	1%	943 412

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL

70 ans

durée de vie conseillée pour un réseau de canalisation

3 Mds €

valeur du réseau d'eau potable d'Ile-de-France

140 ans

temps qu'il faudrait pour remettre le réseau en état, au rythme de renouvellement actuel

32 200

kilomètres de linéaire cumulé du réseau d'eau potable de la région

4,4%

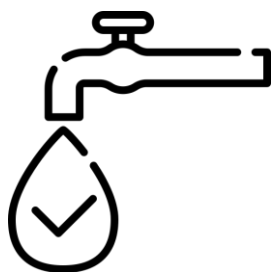
représentation du réseau d'eau potable en région à l'échelle nationale

739 300

kilomètres de linéaire cumulé du réseau d'eau potable en France

Réseaux d'assainissement et stations de traitement des eaux

RENOUVELER LE PARC EN SITUATION DE VÉTUSTÉ



Face aux changements climatiques, la réutilisation des eaux usées traitées (REUT) est une solution incontournable pour faire face aux tensions sur la ressource en eau qui vont s'accroître.

Les réseaux d'assainissement et les stations de traitement permettent d'améliorer la qualité des eaux usées traitées qui sont rejetées dans le milieu. Il est donc indispensable d'entretenir ces réseaux et de garantir une mise en conformité des stations d'épuration.

Objectif de 10% de réutilisation des eaux usées traitées

Moins de 1% du volume d'eau traitée en France est réutilisée. Ce qui témoigne de l'urgence de la nécessité de développement de la réutilisation des eaux traitées (REUT) en France.

METTRE EN CONFORMITÉ 15% DES STATIONS DE LA RÉGION NON CONFORMES

0,3% taux de renouvellement du réseau d'assainissement dans la région

18 300 kilomètres de linéaire réseau d'assainissement dans la région

7,1% du réseau total national

85% des stations des traitement des eaux usées sont conformes dans la région

71% sont conformes en France

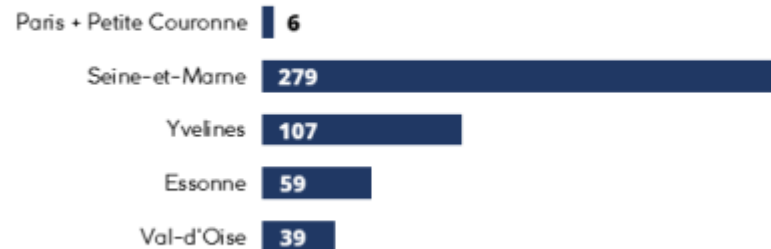
509 stations de traitement des eaux usées en région

2% du parc national

22 034 stations de traitement des eaux usées en France

2 936 852 mètres cubes d'eaux usées entrent chaque jour dans les stations de traitement de la région

Nombre de stations d'épuration en service



Source : Sandre données 2019

PALMARÈS DÉPARTEMENTAL

Département	Linéaire (km)	Taux de renouvellement annuel des réseaux	Taux STEU non conformes
Paris	6 319	0,5%	0%
Seine-et-Marne	3 739	0,0%	19%
Yvelines	2 949	0,0%	6%
Essonne	2 178	0,3%	25%
Val-d'Oise	3 069	0,5%	10%
Île-de-France	18 254	0,3%	15%
France	257 055	0,4%	29%

Renaturation des cours d'eau

RESTAURER LA CONTINUITÉ AQUATIQUE

Regroupant 19% de la population nationale sur 2,8% du territoire métropolitain, la région présente de fortes pressions anthropiques (agricoles, urbaines, industrielles) qui participent à la dégradation des eaux.

En effet, certains cours d'eau contiennent des substances toxiques et sont exemptes de biodiversité riche et variée. D'où la nécessité de renaturation des cours d'eau.

Elle permet de rétablir le fonctionnement naturel de ces milieux et elle est essentielle pour qu'ils puissent continuer de fournir à la population une eau de qualité, une meilleure régulation des débits, ainsi que des activités de loisir et de pêche. La renaturation passe aussi par la restauration des continuités écologiques qui conduit à améliorer la richesse piscicole du milieu.

La qualité des cours d'eau remise en cause par de multiples pressions :

- des rejets traités des stations d'épuration
- des rejets non traités issus de déversoirs d'orage
- des déchets et polluants apportés par le ruissellement

Protection de la biodiversité

Amélioration de la résilience face aux inondations

Restaurer la continuité écologique sur 50 000 km de cours d'eau d'ici 2030, à l'échelle nationale.

ATTEINDRE 50 000 KM

10%

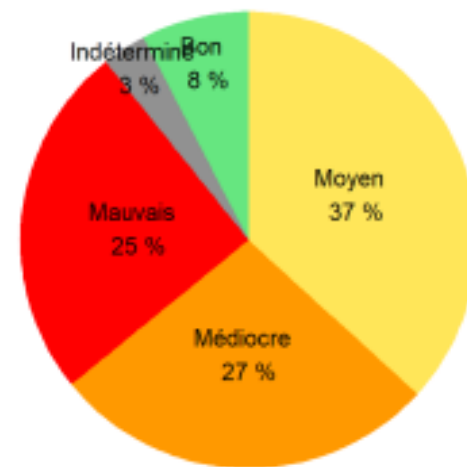
des rivières franciliennes en « bon état écologique » selon les normes de qualité environnementale

4000 KM

longueur cumulée des rivières dans la région

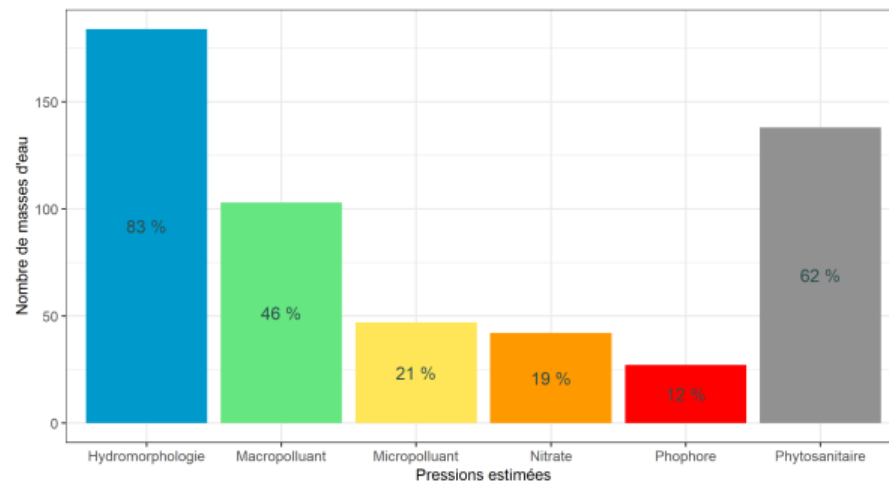


Qualité écologique des rivières
Sur 223 masses d'eau d'Ile-de-France



Source : Données EDL 2019 du SDAGE

Pressions estimées en 2021
Sur 223 masses d'eau d'Ile-de-France



Source : Données EDL 2019 du SDAGE

Zéro Artificialisation Nette

AMÉNAGER PLUS SOBREMENT



La reconquête des friches répond aux objectifs de revitalisation urbaine et de réduction de l'artificialisation des sols. Elle se traduit par des opérations d'aménagement, avec la production ou la réhabilitation de surfaces de logements, de surfaces économiques ou encore d'équipements publics.

La France a fixé une trajectoire consistant à diviser par deux le rythme de consommation des sols à horizon 2030, pour atteindre en 2050 l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN), instauré par la loi Climat et Résilience.

Dans ce sens, le fonds « friches » d'Ile-de-France permet d'aider des projets d'aménagement de friches qui ne peuvent être réalisés faute d'équilibre financier. Il a pour vocation d'assurer un effet de levier sur les opérations de recyclage des friches.

Principe de sobriété foncière : stratégies d'aménagement durable du territoire qui limitent au maximum la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (NAF)

A horizon 2031, la consommation d'espaces NAF doit être divisée par 2, soit 5 ha d'espace consommés par an pour la région.

95% des intercommunalités ne sont pas en situation d'étalement pour le secteur résidentiel

20 011

hectares ont été consommés en 2019-2020 en France

-11,3%

baisse en un an (en France)

805

hectares/an consommés entre 2012 et 2021

70 000

logements par an à construire selon la loi relative au Grand Paris de 2010

47%

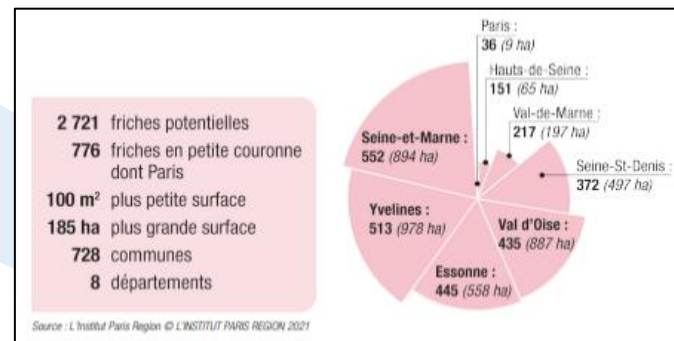
consommation foncière destinée à l'habitat en Ile-de-France

41%

consommation foncière destinée à l'activité en Ile-de-France

Département	Part de la consommation brute régionale d'espaces NAF (2012 - 2017)	Part des espaces NAF régionaux (2012 - 2017)	Indice d'intensité (2012 - 2017)
Seine-et-Marne	50% (465 ha)	56%	0,9
Essonne	18% (169 ha)	15%	1,2
Yvelines	18% (170 ha)	19%	1,0
Val-d'Oise	12% (108 ha)	10%	1,2
Val-de-Marne	0,84 (%)	0,5%	1,7
Seine-Saint-Denis	0,36 (%)	0,2%	1,8
Hauts-de-Seine	0,07 (%)	0,2%	0,4
Paris	-	-	-

Recensement des friches potentielles en 2021



Le taux d'artificialisation en Ile-de-France est élevé (23% en 2017, soit 2 fois plus qu'en France métro.) mais la surface artificialisée par habitant est 4 fois plus faible dans la région qu'en France métro.

Lutte contre les inondations

DÉVELOPPER DES OUVRAGES DE CONSTRUCTION

Dans le bassin de la Seine, les inondations représentent, après la sécheresse, l'un des risques naturels les plus importants. Le territoire de la région est particulièrement vulnérable à l'aléa des crues. Avec le réchauffement climatique, ce phénomène peut devenir plus fréquent et intense. Une crue majeure de la Seine pourrait provoquer 30 Md€ de dommages selon l'OCDE.

La maîtrise de l'aléa naturel des crues passe par la création d'ouvrages (digues). Parallèlement, la maîtrise du risque face à cet aléa se traduit par le renforcement de la résilience des territoires. Il est donc indispensable de préparer les territoires et renforcer leur résilience en construisant des ouvrages de protection.



Le projet de la Bassée en cours vise à maîtriser cet aléa naturel via la construction d'un espace endigué de 360 hectares, capable de contenir 10 millions de m³ en cas de crue majeure de la Seine (projet chiffré à 114 millions €)

Le PPRI délimite les zones d'exposition au risque dans lesquelles il régleme les possibilités de construction ou d'aménagements

Développement de l'urbanisation dans les zones à risque via 30 PPRI* pour les 558 communes de l'Ile-de-France

4

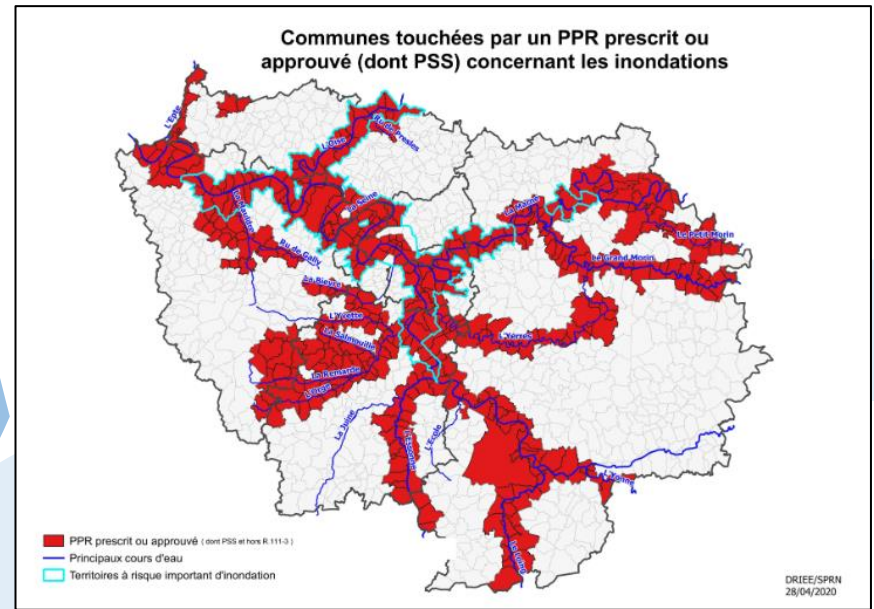
lacs réservoirs ont déjà été créés

900 000

franciliens vivent en zone inondable

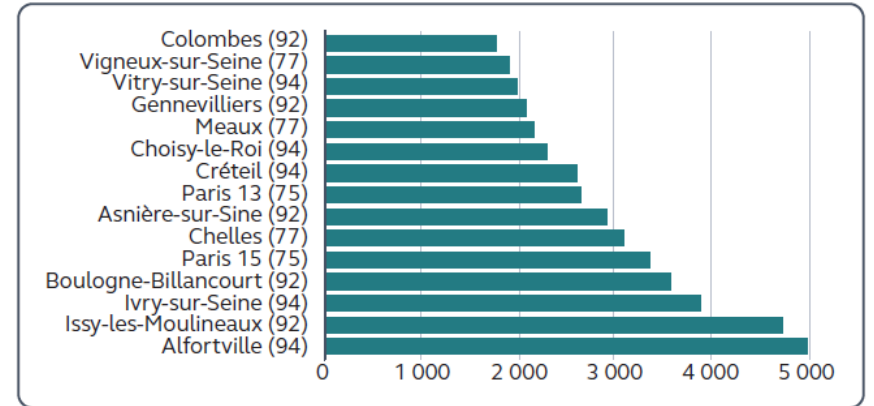
1 870 000

franciliens seraient impactés par des dysfonctionnements sans être en zone inondable



PALMARÈS DÉPARTEMENTAL

Nombre de logements construits en zones inondables entre 2000 et 2018 (aléas PPRI, crue d'occurrence centennale)



Source : Institut Paris Région, d'après Fichiers Fonciers 2020 (DGFIP), Aléas PPRI (Driat)

PPRI*: Plans de prévention des risques inondation
 Source – DRIEAT 2021 – Institut Paris Région

AVEC LA PARTICIPATION DE



ACTEURS
POUR LA PLANÈTE

LES TRAVAUX PUBLICS

