

# POUR UNE RÉGION RÉSILIENTE

NOS PROPOSITIONS  
POUR L'ÎLE-DE-FRANCE



**LIVRE BLANC**

**ÉLECTIONS RÉGIONALES 2021**

LiAison - NUMÉRO SPÉCIAL





# SOMMAIRE

---

LE MOT DES CO-PRÉSIDENT.E.S	3
SYNTHÈSE DE NOS PROPOSITIONS	4 ET 5
QUELQUES SITES EN DANGER EN ÎLE-DE-FRANCE	6 ET 7
NOS CONSTATS PAR DÉPARTEMENTS	8 À 25
CONSTATS ET PROPOSITIONS THÉMATIQUES	26 À 54



Les 400 associations que regroupe FNE Île-de-France entendent prendre toute leur place dans le débat public en cours à l'occasion des prochaines échéances électorales : les politiques publiques efficaces sont celles qui sont co-élaborées en amont avec la société civile. C'est particulièrement vrai au niveau régional et départemental, car à cette échelle la prise en compte des spécificités locales est possible, et la consultation des citoyens facilitée. Désormais, la question environnementale doit guider l'ensemble des politiques publiques afin de respecter les accords de Paris sur le climat et atteindre la neutralité carbone en 2040, mais aussi s'adapter au réchauffement en cours et lutter contre l'effondrement du vivant.

Avec un budget de 5 milliards d'euros, la Région Île-de-France agit dans de nombreux domaines qui concernent les 12 millions de Franciliennes et de Franciliens : les transports, les lycées, l'apprentissage, le développement économique, l'environnement, la pollution de l'air, les déchets... sur un espace qui couvre 2 % du territoire français mais rassemble 18 % de sa population. Véritable poumon économique du pays, elle représente plus de 30 % du PIB national. Elle définit aussi le cadre de l'aménagement d'un territoire à la fois très urbanisé mais disposant encore de vastes zones rurales. Les enjeux de l'élection d'une nouvelle assemblée délibérante composée de 209 conseillers régionaux, élus au suffrage universel direct, sont donc loin d'être anecdotiques pour les Franciliennes et les Franciliens.

Le bilan de la mandature qui s'achève comprend des avancées certaines dans les domaines que notre fédération porte, et les annonces pour la prochaine période 2021-2027 sont très marquées par des préoccupations environnementales. Même le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), qui doit être révisé, devrait se voir accoler un E, pour Environnement ! Pour autant, nombre de projets actuels sont en contradiction flagrante avec ces ambitions. En contradiction avec l'objectif de zéro artificialisation nette des terres agricoles, on peut citer le projet de ZAC à Saint-Pierre-du-Perray (Essonne) ou le projet de gare sur le triangle de Gonesse (Val-d'Oise) pour la L17 du Grand Paris Express. Plus préoccupants encore sont les différents plans régionaux en cours d'élaboration qui ne permettront pas d'atteindre les objectifs globaux fixés par l'accord de Paris. Le grand écart n'est plus possible : concentrer toute la richesse sur les métropoles et s'étonner des déséquilibres territoriaux, prôner le zéro artificialisation nette sans remettre en question la production de logements, lutter contre le réchauffement climatique et les pollutions sans rénover intensément les bâtiments (logements et bureaux), sans adapter le trafic routier, sans plafonner le transport aérien et sans privilégier la modernisation des transports collectifs,...

Afin de relever les défis sociaux et environnementaux des six prochaines années, les départements doivent, eux aussi, faire preuve d'une ambition renouvelée. Les sept départements qui, avec Paris, forment l'Île-de-France, ont pour mission essentielle de gérer l'action sociale. Dans le contexte de la crise sanitaire, qui détruit chaque jour des centaines d'emplois et creuse les inégalités, c'est un véritable défi. Dès lors, il n'est plus possible de gérer au fil de l'eau : les départements doivent s'affranchir des modèles anciens et adopter des politiques de rupture. Car préserver la nature, c'est préserver l'être humain – ainsi qu'en témoigne chaque jour la crise sanitaire dont nous ne sortons pas. Mieux loger plutôt que plus loger en prônant la sobriété énergétique ; réduire l'attractivité du territoire pour éviter de désertifier les autres régions, sont quelques-unes de nos propositions. Pour cela, il faut sortir du sauve-qui-peut individuel et reconstruire l'idée même de bien commun, de société, de fraternité. Le tour d'horizon régional que nous proposons dans ce livre blanc permet de poser un état des lieux et de mettre en exergue quelques-unes de nos propositions.

### DÉMOCRATIE

- Mieux prendre en compte les associations et la société civile dans l'élaboration des documents de planification (SDRIF, SCoT, PCAET et PLU intercommunaux).
- Réunir de nouveau le CODEV de la MGP, et créer des CODEV dans tous les établissements publics qui n'en ont pas encore.

### BIODIVERSITÉ

- Lutter contre l'hyper-densification en zone urbaine, nuisible pour la santé – dont la santé mentale – et qui porte atteinte aux réseaux écologiques.
- Revoir la définition de l'artificialisation des sols, rendre inconstructible la pleine terre des parcs publics et privés ; les espaces naturels devront être mieux protégés grâce à une cartographie plus précise que le MOS.

### AMÉNAGEMENT

- Mettre en œuvre une approche de l'aménagement et de l'urbanisme par les réseaux écologiques et reconnaître l'apport des pénétrantes naturelles, agricoles, forestières et aquatiques de la région.
- Assurer la végétalisation de tout le territoire pour faire face au changement climatique, en garantissant 40 % d'espaces de nature dans tous les quartiers urbains.

### MOBILITÉ

- Repenser l'aménagement du territoire à partir de bassins de vie mixte (logement, emploi, services...) pour limiter les déplacements pendulaires qui accroissent sans cesse la demande de transport.
- Donner la priorité aux transports du quotidien, notamment le réseau RER trop longtemps délaissé. Le déséquilibre entre territoires associant habitat/emplois/services et territoires devenus de simples cités-dortoirs ne doit pas servir de mobile à la création de nouveaux transports en commun en site propre à l'exemple des lignes 17 Nord et 18 du Grand Paris Express déconnectées des réalités du terrain.

### SANTÉ

- Prévenir les pollutions environnementales : de l'air, de l'eau, du sol, le bruit, et des lumières nocturnes qui nuisent gravement à la santé des Franciliens.
- Évaluer les impacts financiers annuels de toutes ces pollutions, comme cela est fait régulièrement pour l'air et le bruit.

### AGRICULTURE ET FORÊTS

- Appliquer le principe de « zéro artificialisation brute » des terres agricoles.
- Soutenir l'installation de nouveaux agriculteurs dans une perspective de diversification de l'offre alimentaire en Île-de-France ; favoriser les projets agricoles orientés vers les cultures maraîchères et mettant en œuvre des pratiques respectueuses de l'environnement et de la santé.
- Poursuivre le classement en forêt de protection des principaux massifs fréquentés par le public, notamment dans le Val-d'Oise, des massifs de Montmorency, de l'Isle-Adam et de Carnelle.



### SEINE

- Faire de la Seine, de ses affluents, de leurs berges et de leurs îles le point de départ d'un aménagement harmonieux et concerté de ces espaces communs, et protéger leurs îles pour préserver les couloirs d'air et leur biodiversité spécifique.
- Créer dans le cadre de la révision du SDAGE, un SAGE de la Seine Centrale – les acteurs concernés par la question de l'eau, dont la Région, doivent se mobiliser pour demander sa création.

### EAU

- Respecter le lit majeur des cours d'eau, en préservant les espaces inondables dans les zones prévues à cet effet et privilégier les solutions fondées sur la nature.
- Redonner de la perméabilité aux voiries, aux quartiers d'habitation et d'activité dans le cadre de la lutte contre les îlots de chaleur.

### CLIMAT ET ÉNERGIE

- Déployer enfin la rénovation du bâti résidentiel et tertiaire vers les catégories A et B et éradiquer au plus vite les passoires énergétiques.
- Respecter une trajectoire de sobriété énergétique qui soit conforme aux objectifs de la loi de 2015 (baisse de 50% de la consommation d'énergie finale) et favoriser les initiatives d'« énergie citoyenne ».

### DÉCHETS

- Faire appliquer le Plan régional de prévention et gestion des déchets et anticiper l'entrée en vigueur de la loi « Anti-Gaspillage Économie Circulaire » de 2020 pour que les objectifs de tri à la source (notamment des biodéchets), de réemploi, et de recyclage, soient enfin atteints. Accroître le nombre de déchetteries.
- Accroître la mobilisation de l'ensemble des acteurs économiques, entreprises, commerces, services, administrations et habitants pour le recyclage des déchets des activités économiques.

### NUISANCES AÉRIENNES

- Réduire le trafic aérien afin de favoriser l'atteinte de nos objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et baisser les lourdes externalités négatives qui pénalisent ce mode de transport.
- Abandonner tout soutien aux projets de taxis volants et autres livraisons par drones – sauf exceptions très locales – qui ne peuvent qu'aggraver des nuisances sonores déjà insupportables et éloignent l'atteinte des objectifs de sobriété énergétique.

### ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT

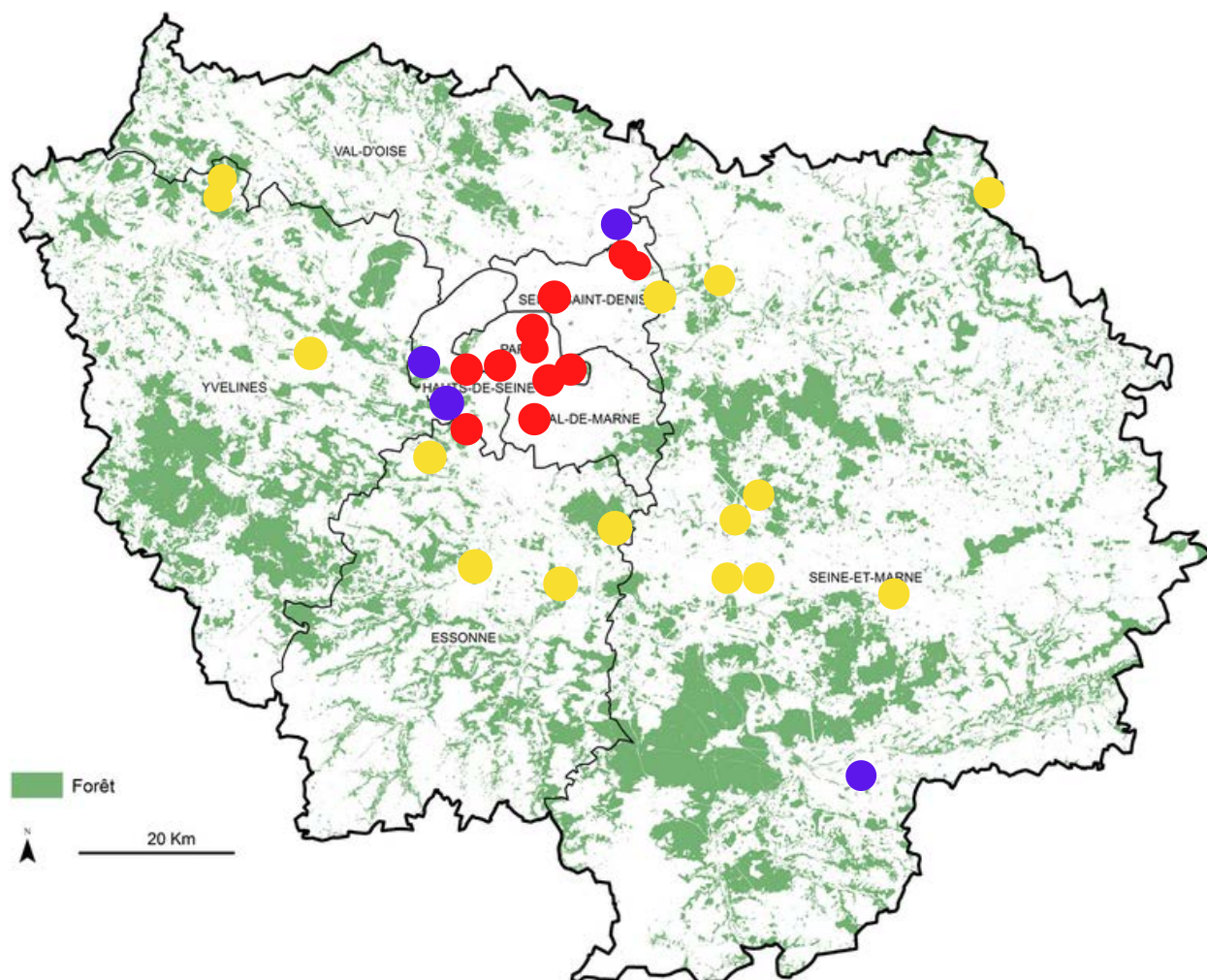
- Sécuriser les contrats que les structures publiques passent avec les associations et appuyer les structures de l'EEDD dans le cadre du budget participatif ou du Plan de relance.
- Annuler temporairement l'obligation liée aux subventions régionales d'accueillir des stagiaires dans les structures de l'EEDD en contexte de crise sanitaire.

### JEUX OLYMPIQUES

- Renforcer la vigilance sur la réalisation des études d'impact environnemental des projets et sur le respect des engagements transverses en matière de transition écologique.
- S'opposer à la greffe d'opérations immobilières de pure spéculation foncière sur les projets d'aménagement des sites d'entraînement des JO (piscine de Bondy par exemple) et à la destruction d'espaces verts (jardins ouvriers d'Aubervilliers).



# QUELQUES SITES EN DANGER EN ÎLE-DE-FRANCE



© Gundan



Bétonisation à l'œuvre sur le Plateau de Saclay (91)



Une mobilisante (payante?) contre le T4 à Roissy (95)

## URBANISME

- Gares du Nord et d'Austerlitz (75)
- ZAC Bercy-Charenton et ZAC Paris Nord Est (75)
- Tour Triangle (75)
- ZAC Seguin-Rives de Seine (92)
- Opérations « Inventons la Métropole du Grand Paris » et « Réinventer Paris »
- Vague de surf à Sevran (93) et autres opérations inutiles autour des sites des JO 2024
- Destruction des cités-jardins (butte rouge de Chatenay-Malabry 92) et des jardins ouvriers (Aubervilliers 93)
- Développement des zones pavillonnaires en grande couronne
- ZAC de Saint-Pierre-du-Perray (91) et ZAC des Belles Vues (91)
- Projet immobilier à Grignon (78)

## MOBILITÉS

- Gare de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express sur le Triangle de Gonesse (95)
- Projet d'extension de l'aéroport de Roissy (95)
- Ligne 18 du Grand Paris Express (91 et 78)
- Tram T10 et T13 sur les forêts péri-urbaines (92 et 78)
- Routes nationales et abattage des arbres (RN 20 dans le 94 par exemple)
- Mise à grand gabarit de la Seine en amont de Montereau-Fault-Yonne (77)

## ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

- Déblais du Grand Paris et des grands chantiers
- Plateformes logistiques en grande couronne (Dhuisy, Fouju-Crisenoy, Nangis 77)
- Plateau de Saclay (91 et 78)
- Carrières (Gargenville 78, Breuil en Vexin 78, Fort de Vaujours 93...)
- Zones d'activités artisanales et commerciales : ZAC « Val Bréon 2 » (77)...
- Méthaniseur industriel (Carrières 78)



Le domaine de Grignon (78), aujourd'hui menacé



Un projet titanesque guette les abords de la Gare d'Austerlitz (75)



# DANS LES DÉPARTEMENTS : UNE CROISSANCE À QUEL PRIX ?

# NOTRE CONSTAT

## IL FAUT CHANGER D'APPROCHE POUR L'ENVIRONNEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE

**La Région Île-de-France souffre d'une volonté de croissance inconditionnelle qui a pris le pas sur l'aménagement durable du territoire, la qualité de vie des habitants et la préservation des espaces naturels**, notamment dans le cadre du Grand Paris. Le principe du « zéro artificialisation nette » est ignoré et une pression urbanistique forte est à l'œuvre sur l'ensemble des départements, menaçant les écosystèmes.

\*\*\*

La Région s'est illustrée ces dernières années dans plusieurs domaines qui intéressent notre fédération : des plans régionaux pour la qualité de l'air et une alimentation locale ambitieux, des soutiens actifs au développement des énergies renouvelables et aux modes de déplacements à faibles émissions.

Pourtant, dans les départements de Paris et la petite couronne, la **sur-densification affecte le cadre de vie et la santé** des habitants et empêche l'adaptation des villes au changement climatique. On déplore une consommation des espaces encore vacants pour la promotion immobilière, ce qui détruit les réseaux écologiques déjà très fragiles ; de nombreux projets d'aménagement de parkings, élargissement des voies routières, surfaces commerciales ou logements menacent la biodiversité urbaine. En grande couronne, **les projets se multiplient sur les terres agricoles** – comme sur le Triangle de Gonesse, ou du fait des entrepôts logistiques comme en Seine et Marne –, malgré la reconnaissance par le conseil régional d'Île-de-France du rôle essentiel de l'agriculture dans l'équilibre environnemental de la Région.

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, la place faite aux véhicules motorisés producteurs de CO<sub>2</sub> et gros consommateurs d'énergie est toujours démesurée. Pour préserver la qualité de l'air – en danger – et le bien-être des habitants, il faut œuvrer sans délai à la **diminution du parc automobile** et à l'**augmentation des mobilités actives** à côté de transports en communs modernes et fiables.

De manière générale, il conviendrait de déployer une politique de transports pensée plus en amont : les transports en commun du quotidien doivent être facilités, mais les mouvements pendulaires domicile-travail réduits grâce à une politique d'aménagement du territoire centrée sur la **notion de bassin de vie**.

Par ailleurs, la persistance des constructions en zone inondable, notamment dans le lit majeur de la Seine, accroît les risques d'inondations dommageables pour les habitants, pour les entreprises, les transports et l'activité économique, comme dans le projet Orly-Rungis-Seine-Amont. Les zones humides, protégées par plusieurs conventions, actrices majeures de l'atténuation au changement climatique et réservoirs précieux de biodiversité, restent menacées en Île-de-France, comme le démontrent tristement les projets à La Bassée. Par sa compétence d'aménageur du territoire, la Région devrait veiller à leur préservation, comme à celle des réserves naturelles.

Bien sûr, les responsabilités sur tous ces sujets sont partagées. Pourtant, il conviendra que la révision du SDRIF-E et la nouvelle mandature puissent **marquer des limites tant aux appétits des promoteurs immobiliers qu'au développement des plateformes logistiques**, et assoie une gestion différenciée des espaces : préservation des espaces de nature, consolidation des trames vertes, bleues et noires dans les zones encore naturelles d'une part, dé-densification et introduction de nature en ville d'autre part.

\*\*\*

Une **nouvelle approche de l'urbanisme fondée sur l'analyse des réseaux écologiques** et l'atteinte des objectifs relatifs aux espaces verts et à la création d'espaces arborés proches des îlots bâtis doit remplacer la logique de densification à tout prix. Les politiques territoriales doivent définitivement s'inverser et enfin prendre en compte la qualité de vie d'habitants subissant de plus en plus les effets du dérèglement du climat.

# PARIS

**Surface :** 105,4 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 2 190 327 (2019) :  
-53 000 entre 2012 et 2017

**Densité :** 20 754 habitants par km<sup>2</sup>

**Nombre d'emplois :** 1.817 650 (2017)

**Espaces verts :** 5,6 m<sup>2</sup> d'espaces verts  
par habitants (hors Bois)

## AMÉNAGEMENT

Avec 1 375 000 logements et 18 millions de m<sup>2</sup> de bureaux, Paris est une ville très dense. Depuis 1968, elle enregistre un accroissement continu de ses surfaces d'habitation, notamment au sein des grandes opérations d'aménagement et de reconversion d'anciens sites industriels ou ferroviaires. La ville compte ainsi 152 000 logements de plus et 400 000 habitants en moins par rapport à 1968.

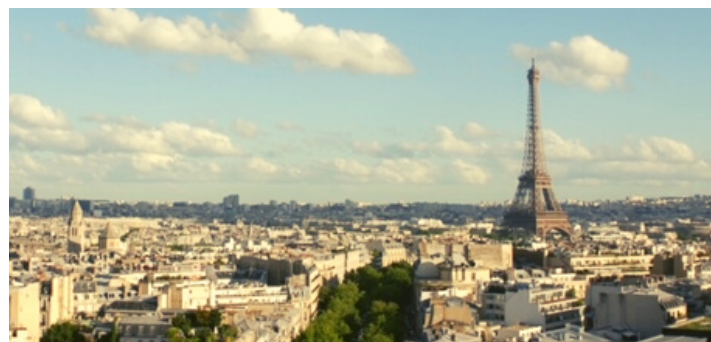
La ville a engagé la révision de son PLU en décembre 2020 et affiche l'ambition de réaliser un PLU bioclimatique. L'enjeu serait de contenir la densification urbaine excessive et de sauvegarder et développer les espaces verts dans une ville sous dotée en la matière. Mais la **multiplication d'appels à projets (comme « Réinventer Paris ») qui s'affranchissent des règles d'urbanisme** en vigueur fait peser le risque de renforcer encore la densité et la destruction des espaces verts.

Pour tenter de limiter la gentrification et retenir les classes moyennes et les familles, la municipalité a consacré beaucoup de moyens au segment des 20 % de l'offre de logements sociaux (500 millions €/an) dont le parc financé a augmenté de 13 % à 22,6 %, en visant les 25 % en 2025.

Pourtant, 244 000 demandes sont en attente de traitement, dont 134 000 Parisiens, quand dans le même temps 121 000 résidences secondaires ou occasionnelles et 114 000 logements vacants retirent près de 250 000 logements du parc disponible.

La concentration des immeubles de bureaux s'est renforcée au sein d'un nombre limité de quartiers d'affaires puisque 70 % des surfaces de bureaux de plus de 5 000 m<sup>2</sup> ont été placées dans les Hauts-de-Seine et à Paris. Ce poids de Paris dans la production métropolitaine de bureaux (autour de 25 %) accroît la tension sur le logement. La capitale concentre en effet les fonctions métropolitaines d'encadrement et de commandement dans les cursus professionnels et de formation. Ce statut de l'agglomération parisienne interroge l'aménagement du territoire national et les dynamiques inégalitaires de métropolisation à l'œuvre. La politique parisienne du logement ne peut plus, sans graves conséquences, continuer à accompagner le mouvement de concentration des emplois à Paris (1,8 million d'emplois pour 1,1 million d'actifs résidents, 171 emplois /hectare à comparer aux 48 emplois/hectare dans la Métropole du Grand Paris).

La ligne rouge de la « densité acceptable » pour répondre à tous les impératifs climatiques, énergétiques, sanitaires, et environnementaux semble désormais atteinte. Elle est aggravée par la pression incessante d'un marché en tension sur un espace communal que, d'après l'enquête de 2017 « Les Parisiens et Paris », les 2/3 des Parisiens envisagent de quitter à court, moyen ou long terme, ce que la baisse du nombre d'habitants confirme pour la quatrième année consécutive.



Les espaces verts sont insuffisants à Paris et en petite couronne.

## MOBILITÉ

La ville s'est dotée d'un Plan climat air énergie faiblement incitatif et a pris des mesures volontaristes pour limiter la circulation automobile génératrice de pollutions et pour privilégier des modes doux de transports (Plan vélo, pistes cyclables). La question des mobilités se pose à l'évidence à l'échelle métropolitaine. L'existence d'un maillage considérable de transports en commun est un atout important. Toutefois, la pollution de l'air à Paris et dans les grandes agglomérations françaises excède les normes OMS et impacte la santé des habitants (malgré l'existence d'un Plan de santé environnementale). Elle fait l'objet de recours des associations dont FNE Ile-de-France et Paris et d'un récent jugement condamnant le gouvernement français pour non-respect des directives européennes en matière de qualité de l'air.

## EAU

On note la spécificité de Paris qui a repris en régie la gestion de l'eau potable avec Eau de Paris. Plusieurs sujets d'actualité : la question des inondations, la qualité de l'eau et le sujet de la baignabilité de la Seine notamment dans la perspective des JO de 2024 qui semble à ce jour improbable. Dans le cadre de l'élaboration du prochain SDAGE, la création d'un SAGE de la Seine centrale est nécessaire.

## BIODIVERSITÉ

Bien que Paris se soit dotée d'un Plan biodiversité et affiche des objectifs ambitieux en matière de végétalisation et de création d'espaces verts, la surface d'espaces verts publics atteint moins de 2500 hectares soit un peu moins de 12m<sup>2</sup> par habitant en comptant les bois (Vincennes 993 ha, Boulogne 847 ha), et moins de 3m<sup>2</sup> /habitant en intramuros. Les espaces verts privés même protégés sont soumis à la pression foncière.

**La ville veut atteindre 40 % de son territoire perméabilisé et végétalisé d'ici 2040 ; cet objectif louable est totalement incompatible avec le regain d'attractivité programmé pour Paris.** Cet objectif implique au contraire une remise à plat de la localisation des activités et des logements dans le Grand Paris et sans doute bien au-delà.

Préserver la trame verte et bleue et les corridors de biodiversité, c'est encore mieux, le génie de la Bastille approuve !



# HAUTS-DE-SEINE

**Surface :** 176 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 1 609 306 au  
1er janvier 2020

**Densité :** 9 200 habitants/km<sup>2</sup>

**Nombre d'emplois :** 954 500 (2017)

## AMÉNAGEMENT

Le département des Hauts-de-Seine comme les autres départements de la petite couronne est un département ville : il n'a plus d'espaces agricoles, mais est situé pour sa partie sud-ouest en bordure de la première couronne verte de l'Île-de-France. Les huit villes touchant Paris sont ainsi extrêmement denses et totalement carencées en espaces de nature. Au total, 21 villes des Hauts-de-Seine sont carencées en espaces verts au sens de l'OMS, c'est-à-dire ne possèdent pas 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant. En revanche, avec 4 forêts domaniales, de nombreux parcs et jardins publics et des jardins privés, les 15 autres villes présentent un cadre de vie arboré et riche en espaces verts. Ces deux espaces nécessitent donc un aménagement différencié.

**Le département souffre dans sa majeure partie de sur-densification**, ce qui affecte le cadre de vie et la santé des habitants et empêche l'adaptation des villes au changement climatique. Les villes tendent à privilégier l'emploi (les bureaux) sur la construction de logements. On déplore une consommation des espaces vacants pour la promotion immobilière dans des zones déjà très carencées en espaces verts, mais aussi caractérisées par des réseaux écologiques fragiles à consolider :

- **Sanctuariser les zones naturelles et celles riches de nature en ville** ; le quartier de la Butte Rouge à Châtenay-Malabry est une cité jardin exceptionnelle témoin d'un urbanisme de très grande qualité qu'il faut sauver d'une densification excessive, en réhabilitant les logements tout en préservant l'architecture des bâtiments et le patrimoine arboré plus que centenaire.
- **Reconnecter les réservoirs de biodiversité** (habitats pour la faune sauvage) en rendant fonctionnelles des liaisons potentielles par la création d'habitats secondaires intermédiaires et consolider les liaisons déjà existantes.
- **Augmenter les surfaces arborées** du département en renaturant des espaces vacants. Le projet d'urbanisation de 135 000 m<sup>2</sup> de bureaux sur la partie centrale de l'Île Seguin est un contre-exemple emblématique. L'île pourrait à l'inverse devenir un poumon vert comme les autres îles de la Seine, si la partie centrale était végétalisée. L'adaptation au réchauffement climatique en serait renforcée et le paysage exceptionnel de cette boucle de la Seine préservé.
- Nous préconisons de **réhabiliter et de transformer en logements quand c'est possible les bureaux vacants** aujourd'hui et ceux qui vont l'être prochainement avec la chute des marchés de bureaux et la pérennisation du télétravail.

La Défense, futuriste vraiment ? Dommage que 20 % des surfaces de bureaux soient vides alors que l'on manque de logements.



## MOBILITÉ

La mobilité doit être facilitée mais les mouvements pendulaires domicile travail réduits. Avec la ligne 15 en construction, le prolongement de la ligne 4, la création du tramway T10 et la prolongation du tramway T1, les RER et Transiliens, les Hauts-de-Seine auront plus de 150 stations de transport lourd soit presque une par km<sup>2</sup>. A côté de cela, notons un réseau de bus fourni mais à débit lent. La place faite aux véhicules motorisés est toujours démesurée avec les projets d'autoroute urbaine (2 fois 2 voies) comme la RD7 (Suresnes-Saint Cloud) ou la RD1 à Boulogne-Billancourt. Pour préserver la qualité de l'air, en danger, et le bien-être des habitants, toutes les projections concourent à la diminution du parc automobile et à l'augmentation des mobilités actives à côté de transports en commun modernes et fiables : voies piétonnes et cyclistes. Or, le réseau de pistes cyclables est embryonnaire. La pérennisation des « coronapistes » est insuffisante : de nouvelles continuités cyclables sécurisées et la mise en place de garages à vélos évitant les parkings sauvages seront nécessaires. **L'aménagement de ces pistes doit être conçu sans abattage d'arbres** d'alignement souvent centenaires, contrairement à ce que l'on observe avec la requalification de la RD910, de la RD7, RD1 et d'autres axes transversaux par rapport à la Seine.



Après l'ovni de la Seine Musicale sur l'île Seguin, un projet de bétonisation sur le dernier espace vert de cette zone très dense.

## EAU

L'implantation de la nature en ville ne peut se faire sans une gestion adaptée de l'eau. La gestion des eaux pluviales, la dés-imperméabilisation des sols pour recharger les nappes phréatiques doivent être au cœur de la réflexion sur l'aménagement urbain. La persistance des constructions en zone inondable, notamment dans le lit majeur de la Seine, accroît les risques d'inondations dommageables pour les habitants, pour les entreprises, les transports et l'activité économique. L'effet des événements climatiques extrêmes et les aménagements prévus en amont de la Seine (comme la canalisation à grand gabarit de la Seine de Bray à Nogent-sur-Seine) vont aggraver la situation du département.

## BIODIVERSITÉ

Le patrimoine arboré des Hauts-de-Seine, malgré quelques opérations exceptionnelles de renaturation, ne fait que diminuer à l'occasion de diverses opérations d'aménagement alors qu'il devrait augmenter fortement. **Les opérations d'aménagement doivent se concevoir par rapport aux arbres matures existants** et non pas *via* leur abattage systématique suivi de plantation de jeunes sujets. C'est le prix à payer pour garantir les habitats des oiseaux, insectes, chauve-souris et pour garder un paysage urbain vivable pour les citoyens.

Les surfaces réelles d'espaces arborés et végétalisés contribuent à la captation du carbone et aux trames vertes. Elles doivent être comptabilisées dans les documents d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme intercommunaux, Plans climat énergie territoriaux), comme indicateur des efforts pour diminuer les gaz à effet de serre. La création d'espaces verts judicieusement choisis et le repérage de terrains à renaturer doivent faire partie des priorités des EPT dans leurs PLUi afin d'offrir à la faune locale des espaces de vie et de reproduction et des chemins de déplacement.

Les dérèglements climatiques accroissent le risque d'attaques parasitaires des arbres (encre du châtaignier, scolyte des chênes) de la région parisienne et notamment dans les Hauts-de-Seine. Les coupes rases sanitaires ou non, et les techniques de plantation appauvrissent leur biodiversité (forêt de Malmaison et autres forêts urbaines), affectent les paysages et privent les citoyens d'espaces de loisirs. Les méthodes de gestion forestière ne doivent pas être dictées seulement par des considérations économiques.

# SEINE- SAINT- DENIS

**Surface :** 236 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 1 623 111

**Densité :** 6 316,55 habitants par km<sup>2</sup>

**Nombre d'emplois :** 576 641

## AMÉNAGEMENT

La construction de logements imposée par les lois du Grand Paris a pris le pas sur l'aménagement du territoire, la qualité de vie des habitants et la préservation des espaces naturels. Le département de Seine-Saint-Denis participe largement à l'effort de construction imposé par la Territorialisation de l'offre de logement ; cependant, au cours des cinq dernières années, le nombre de logements vacants et de résidences secondaires a continué d'augmenter, au détriment des habitants du territoire. De plus, près de **260 hectares d'espaces ouverts et naturels ont été consommés, malgré l'absolue nécessité de protéger la nature en ville**. Les politiques territoriales doivent définitivement s'inverser et enfin prendre en compte la qualité de vie d'habitants subissant de plus en plus les effets du dérèglement du climat.

La partie Nord et Nord-Est de la Seine-Saint-Denis est par ailleurs marquée par un découpage administratif historique et des regroupements d'intercommunalités insuffisants pour assurer une vision globale. L'avenir de ce territoire appelé Grand Bourget, qui va de Saint-Denis à Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France, doit en particulier s'affranchir des balafres profondes de l'aéroport du Bourget et de l'autoroute A1, qui interdisent l'émergence de « *polarités réellement structurantes, conviviales, ouvertes à tous, bien reliées aux autres sites urbains pour que la population locale y gagne non seulement en termes d'emploi mais aussi en qualité de vie et en considération* » (CGEDD 2016). La révision annoncée du SDRIF doit être l'opportunité de cette nécessité de changement. Dans l'aménagement du territoire Francilien, **la répartition des emplois doit enfin être rééquilibrée** ; en Seine-Saint-Denis, 0,54 emploi est proposée à la population active de 15 à 64 ans, alors que sur l'ensemble de la région c'est 0,71 emploi qui est proposé.

## MOBILITÉ

La crise de la COVID 19 a mis en évidence le rôle essentiel des travailleurs de Seine-Saint-Denis. En 2017, au sein de l'Île-de-France, le 93 est le département où la part des travailleurs-clés dans l'ensemble des actifs résidents est la plus élevée, pour 18 % (ORS). Les échéances sans cesse repoussées dans la mise à disposition des moyens du Grand Paris Express ou du TZEN3 vers Bondy et Vaujours, la dégradation continuelle du RER B, les programmes inutiles du CDG Express et de la ligne 17 sur le Triangle de Gonesse, l'abandon du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs, ne sont plus admissibles. La priorité doit être donnée aux actions ciblant les travailleurs clés aujourd'hui clairement identifiés, afin d'éviter la paralysie de la région Île-de-France, avec ou sans crise.

Les « premiers de corvées » peuvent s'aérer dans le site Natura 2000, ouf !



# DÉCHETS

Les dernières statistiques de l'ORDIF mettent en évidence les **mauvais ratios de collecte des déchets ménagers en Seine-Saint-Denis**. La dépréciation des filières de valorisation des matériaux issus de la collecte et du tri et l'évolution de la taxe générale sur les activités polluantes, ont un impact lourd pour les collectivités, et des conséquences désastreuses sur le budget des ménages. Les collectivités ont cependant les leviers pour maîtriser ces effets par :

- L'accentuation des actions de prévention,
- La mise en œuvre de tous les moyens permettant le tri à la source des biodéchets pour le 1er janvier 2024,
- L'engagement des études permettant l'application d'une tarification plus juste pour les ménages par la tarification incitative,
- La définition concrète des limites du service public par la meilleure prise en compte du tri 5 flux chez les artisans-commerçants et la mise en œuvre de la redevance spéciale.



Jardins ouvriers, familiaux, partagés... et si la nature irriguait la cité ?

# BIODIVERSITÉ

Avec ses 1 157 hectares, le site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis est un emblème incontournable de la richesse en biodiversité du département. Il se distingue ainsi des autres sites européens par son intégration complète en zone urbaine dense et sa fragmentation en 15 parcs et forêts. **La nature est pourtant peu présente dans la zone la plus dense du département** et doit être prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Le mouvement associatif de Seine-Saint-Denis (notamment l'ANCA - Amis Naturalistes des Coteaux d'Avron), participe à la construction d'un territoire résilient, par une meilleure connaissance de la faune et de la flore. Enfin, les analyses proposées par le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis dans les « Caractéristiques des friches urbaines sur le territoire de Plaine Commune » démontrent que les objectifs affichés pour la reconquête de la biodiversité et de la nature en ville peuvent être tenus si les interventions se focalisent, en zone dense, sur les enjeux de lutte contre les îlots de chaleur urbain et la recréation d'espaces naturels. Par ailleurs, **entre 2008 et 2017, le MOS mesure une diminution de près de 90 hectares des espaces agricoles** en Seine-Saint-Denis, soit près de 12 % de la superficie dédiée à l'agriculture en 2008. Cette hémorragie doit être stoppée.

# RISQUES INDUSTRIELS

L'Observatoire régional de la santé a publié, en décembre 2019, un profil des territoires affichant un état des lieux des zones de multi-exposition aux nuisances et pollutions environnementales. **La part des populations potentiellement exposées en Seine-Saint-Denis est de 23,3 %**, soit près de 400 000 habitants, ce qui en fait le département le plus affecté en Île-de-France. Les pollutions historiques associées aux anciens sites industriels abandonnés, les pollutions liées aux infrastructures de transport, les risques inhérents aux activités industrielles, sont maintenant bien connus sur le territoire, mais leur impact ne peut plus être ignoré dans les projets d'aménagement ou géré uniquement pour les intérêts économiques, en particulier pour :

- Les pollutions initiées dès l'exploitation des sites Wipelec à Romainville ou EIF à Montreuil continuent d'empoisonner l'air respiré par les riverains,
- L'impact des pollutions atmosphériques sur les habitants et les écoles, générées par le trafic routier, n'a pas été pris en compte dans le projet d'aménagement des bretelles A1/A86 à Saint-Denis, ni dans le projet immobilier du Pont de Bondy associé à la piscine olympique,
- Le projet de carrière de gypse à ciel ouvert de Vaujours aura un impact sur les populations que les industriels se vantent à tort de maîtriser.

# VAL-DE-MARNE

**Surface :** 244 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 1.328 million (2019)

**Densité:** 5 664,3 habitants par km<sup>2</sup> (2017)

**Nombre d'emplois :** 517 235

**Deux pôles majeurs :** aéroport d'Orly (170 000 emplois) et le Marché d'intérêt national de Rungis (1 200 entreprises implantées)

## AMÉNAGEMENT

L'urbanisme du département se caractérise par un tissu pavillonnaire avec des zones de nature encore relativement préservées et dont le bénéfice profite à tous, en contribuant à préserver la biodiversité et à modérer la hausse des températures. Or, l'implantation des gares du Grand Paris vient menacer ces espaces, en encourageant la prolifération des bureaux dans leurs alentours, transformant les petites parcelles privées en zones bétonnées. De manière générale, les communes sont encouragées par la préfecture à atteindre des objectifs de construction hauts placés – dépassant les seuls objectifs de logements sociaux.

On assiste ainsi à la multiplication des projets de bureaux de plusieurs milliers de m<sup>2</sup>, sur des emplacements dont la pertinence reste à prouver. Il nous semble important de ne pas copier/coller les projets de gare du Grand Paris mais d'**inscrire ces gares dans le projet d'urbanisme des communes concernées**. Nogent-sur-Marne et Val-de-Fontenay font par exemple déjà l'objet d'une frénésie de construction de bureaux, quand certains (Nogent-Le-Perreux) sont vacants depuis plusieurs décennies. Plutôt que de continuer à construire et bétonner encore ces espaces, la gare pourrait jouer un rôle stratégique dans l'accès aux infrastructures sportives et de plein air du Perreux

et des communes limitrophes : la Marne, ses berges, ses îles, ses activités nautiques, ses chemins de randonnée, le parc du Tremblay. Les associations du réseau de Val-de-Marne environnement souhaitent **promouvoir le cadre de vie champêtre et l'esprit village** qui règne dans plusieurs communes du Val-de-Marne : une organisation de l'espace qui concilie espaces de nature et zones pavillonnaires modérées. Hormis cette problématique structurelle du département, l'opération Orly Rungis Seine Amont, classée d'intérêt national, va encore accélérer l'artificialisation galopante – qui plus est, pour partie dans une zone inondable. Plusieurs projets ont cependant été améliorés à la suite de concertations, comme les abords de la gare de Gentilly où une parcelle de 5ha a pu être préservée de la construction.

## DÉCHETS

Les incinérateurs à déchets, comme celui en projet à Villejuif, produisent des molécules hautement toxiques : métaux lourds, particules fines, dioxines. Si les émissions de ces molécules se maintiennent en deçà des normes, cela n'atteste pourtant pas d'une innocuité : les doses sont mesurées à partir de la sortie de cheminée, ignorant les concentrations au sol induites par les précipitations. Les accidents d'exploitation entraînent par ailleurs des dépassements temporaires des normes, qui sont, elles, des moyennes annuelles. Hormis la mobilisation contre l'incinérateur, l'association Agir à Villejuif est par ailleurs à l'origine d'une mobilisation de longue date pour la collecte et la sensibilisation sur les objets amiantés et les objets contenant du mercure – collecte n'ayant jamais été proprement déployée.



Le « département de l'eau » s'artificialise au grand galop, les îles elles-mêmes sont menacées. Pour inverser la tendance faut-il réintroduire les loups sur l'île des Loups ?

## MOBILITÉ

**Le développement des transports dits de « mobilité douce » en Val-de-Marne se fait au détriment des trames vertes** (et bleues), pourtant protégées par les PLU et la législation. Ainsi, la liaison de bus Val de Fontenay-Chelles a conduit à l'abattage d'alignements d'arbres et à la consommation de sols qui n'étaient pas encore artificialisés. Pourtant, ces alignements contribuent à la limitation de la pollution de l'air, par l'absorption des particules fines notamment, au rafraîchissement, et aux déplacements des oiseaux et de la petite faune. Les sols en pleine terre sont quant à eux nécessaires au bon déroulement du cycle de l'eau et à sa filtration, jouant par ailleurs un rôle déterminant dans la limitation des dégâts dus aux inondations. Dans le même esprit, la voie de contournement de Boissy-Saint-Léger a coupé la forêt de la Grange en deux, au détriment de la circulation, et donc de la persistance, de la faune. Le passage à faune, promis il y a vingt-cinq ans, n'a jamais vu le jour. On salue toutefois la promptitude du département à déployer des coronapistes, et celle des communes à échanger autour de la question des modes de mobilité douce. À Champigny, des travaux ont ainsi été entrepris pour assurer une circulation apaisée en ville, avec zones trente et plateaux surélevés dans les carrefours. D'autres communes peinent à tirer le meilleur parti du patrimoine de voirie, comme au Kremlin-Bicêtre où la voie bus en site propre reste à 50km/h malgré la forte fréquentation piétonne.

## BIODIVERSITÉ

Ainsi en Val-de-Marne, aménagement du territoire et mobilité ne font pas bon ménage avec biodiversité. On signale aussi plusieurs infractions au droit de la protection de la biodiversité, comme sur l'île des Loups, déclarée inconstructible et pourtant subissant des travaux. De manière générale, **les îles sont particulièrement fragiles et menacées**, alors même qu'elles fournissent des services écosystémiques majeurs et sont un lieu stratégique pour réconcilier les hommes et les femmes des villes avec les grands cycles de l'eau, de l'azote et du carbone.

Construire sur des îles diminue par exemple la circulation de l'air et donc, son renouvellement en ville. Il revient au département de protéger les îles, ayant gardé leur gestion (en tant qu'espaces naturels sensibles) à l'issue des lois Maptam et Notre. Il serait par ailleurs crucial d'intégrer une protection de principe des îles dans le SDRIF.

Par ailleurs, Val-de-Marne Environnement aimerait attirer l'attention sur la nécessité de renouveler l'approche de la gestion de la forêt par l'ONF, forêt qui constitue une part non négligeable du Val-de-Marne. Il conviendrait d'y intégrer les enjeux de protection de la biodiversité et des services écosystémiques qu'elle fournit. Ainsi, la conservation du bois mort est encore insuffisante malgré des progrès (îlots de sénescence pour 2,5 % du massif), de même que celle du vieux bois. **Le bois abattu pour cause de maladie pourrait être valorisé et permettre la préservation d'autres individus.** Enfin, Val-de-Marne environnement aimerait voir plus de maires se saisir de la possibilité qu'ils ont de protéger le patrimoine bâti et arboré. À ce titre, la ville du Perreux fait figure de bon élève, avec son objectif de coefficient de pleine terre à 30 % de la totalité de l'unité foncière.

## EAU

Les associations du Val-de-Marne ont été très mobilisées sur la présence de nanoparticules et de radioéléments dans l'eau, du fait de la proximité de la centrale de Nogent. L'Agence de l'Eau Seine Normandie prend désormais en compte leur présence dans l'évaluation de la qualité de l'eau, et les acteurs du département se révèlent plutôt proactifs dans l'amélioration de la qualité de l'eau. Ainsi, le SAGE Marne Confluence, adopté en 2018, prévoit que la Marne soit baignable dès 2022, ainsi que la restauration de la Bièvre.

## RISQUES INDUSTRIELS

Les risques industriels sont très présents dans le Val-de-Marne. Des mobilisations ont eu lieu sur la question des antennes relais, de la radioactivité et de la décontamination des sols par les hydrocarbures.

# SEINE-ET-MARNE

**Surface :** 5 915 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 1 512 500 au 1er janvier 2021

**Densité :** 5 915,3 habitants par km<sup>2</sup> (2017)

**Nombre d'emplois :** 460 000

**Cours d'eau :** 1 850 km

## AMÉNAGEMENT

Le déséquilibre ouest/est est très marqué : la frange ouest, plus proche de Paris, est trop urbanisée ; plus on va vers l'est plus le caractère rural est prononcé. Le département, surtout dans sa frange ouest, est soumis à de très fortes pressions immobilières entraînant l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols et des problèmes de mobilité...

**Le modèle d'extension urbaine actuel est très consommateur de terres agricoles** (550 hectares consommés chaque année dans le département). Le modèle économique et le prix de l'habitat transfèrent des populations dans des zones rurales dépourvues de transports en commun ou au mieux dans des zones urbaines dont les transports en commun sont totalement saturés. Dans le même temps, les petits villages se désertifient en termes de services (médecins, commerces, moyens de communication...).

L'urbanisation contribue à l'artificialisation des sols dont on connaît l'impact sur la biodiversité, les problématiques liées à l'eau et la qualité de l'air. De très grands projets sont lancés sur Sénart, Val Bréon... au détriment d'espaces agricoles, naturels et de vergers. Un très grand nombre d'entrepôts logistiques, contribuant eux aussi à l'artificialisation des sols au détriment des espaces agricoles, se construisent dans le département parce « qu'il y a de la place et que le foncier n'est pas trop cher ».

Point positif : un projet de PNR « Brie et deux Morin » en cours depuis de très nombreuses années devrait aboutir, mais il tarde à se concrétiser.

## MOBILITÉ

Les réseaux routiers et ferroviaires sont essentiellement centrés vers Paris. Aux heures de pointe, surtout le matin, les trains et RER sont bondés. Le département a développé un réseau de bus bien maillé de lignes interurbaines. Malgré cela, les déplacements nord-sud restent compliqués au vu de la taille du département. **De très gros efforts sont à réaliser pour les mobilités alternatives.** Le développement des plateformes logistiques susmentionnées entraîne, outre la consommation de terres agricoles, une augmentation importante du trafic routier (pollution de l'air, accidentologie...). Aucune action n'est menée pour le transport multimodal. L'exemple le plus frappant de cette « logistique » à outrance se trouve dans la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, mais ce n'est pas le seul dans le département.

## DÉCHETS

Le département concentre les principaux centres de stockage de déchets non dangereux et dangereux et reçoit plus de la moitié des déblais du Grand Paris, comme le note le rapport de la commission d'enquête sur le PRPGD, ce qui « ne respecterait pas les prescriptions du SDRIF en la matière ». À titre d'exemple, des projets d'extensions ou de prolongations d'exploitation sont prévus à de multiples endroits. Le nord-ouest du département est particulièrement concerné, ses habitants le décrivent comme « la poubelle de l'Île-de-France ».



Quand les entrepôts poussent la terre ne nourrit plus.

## EAU

Sur les eaux superficielles, la qualité des grandes masses d'eau (Seine par exemple) s'améliore mais il y a encore beaucoup à faire sur les masses d'eau plus petites. Le sous-sol du département accueille deux nappes très importantes et la nappe alluviale de la Bassée ; nappes qui ont un rôle fondamental dans l'approvisionnement de la région en eau. La nappe du Champigny fait l'objet d'un suivi très strict et de mise en place d'actions sur les plans quantitatifs et qualitatifs. Ces actions ont des effets très encourageants, l'association Aquif'Brie qui « scrute » la nappe dispose de compétences et d'un niveau d'expertise reconnus.

## RISQUES INDUSTRIELS

Le département accueille 44 sites SEVESO dont 13 sites sont en seuil haut. **Le développement logistique n'a plus de limites** : plus grand centre de stockage d'Europe (180 000m<sup>2</sup>), plus haut centre de stockage (42m)... ceci avec de très lourdes incertitudes sur la capacité d'intervention du SDIS à contenir un incendie sur une plateforme logistique accumulant des millions de m<sup>3</sup> de matières combustibles. A contrario, l'abandon d'anciennes plateformes accentue le nombre et la surface de friches industrielles qui ne trouvent pas de solutions de reconversion.



## BIODIVERSITÉ

On pourrait penser que ce département ayant de grandes zones rurales est à l'abri en termes de biodiversité, mais ce n'est pas le cas. Les grandes forêts, les espaces naturels sensibles, les zones protégées à divers titres sont nombreux et plutôt vastes mais les trames vertes et bleues et la protection de la biodiversité de proximité sont très insuffisantes. L'artificialisation des sols déjà évoquée porte atteinte à cette biodiversité. Dans l'emblématique plaine alluviale de la Bassée, zone humide dont la biodiversité est d'une richesse inégalée en Île-de-France, des projets de casiers anti-inondations et de mise à grand gabarit de la Seine la mettent en très grave danger.

## AGRICULTURE

Plus de 50 % du territoire de la Seine-et-Marne est affecté aux usages agricoles (335 000 ha, 2 800 exploitations). **Le modèle d'économie agricole est dépassé** : concentration des terres, agrandissement des exploitations, surendettement, dépendance à la PAC, cultures et semences inadaptées au changement climatique. L'agriculture seine-et-marnaise est très peu variée (céréales, betteraves), fortement utilisatrice d'intrants et de pesticides, ce qui entraîne la pollution des nappes aquifères et des eaux superficielles. **Plusieurs communes délivrent encore une eau non conforme** ou soumise à restrictions la plupart du temps à cause des nitrates ou des pesticides. Le plan départemental de l'eau a permis de diminuer le nombre de ces communes mais au prix de fermetures de captages, d'interconnexions de réseaux, de traitements de l'eau plus efficaces mais plus chers. Il faut continuer à travailler pour **diminuer les causes** de mauvaise qualité de l'eau. L'agriculture seine-et-marnaise est très exportatrice, le maraîchage doit être fortement encouragé pour une consommation plus locale.

**Laissera-t-on disparaître un bel espace de verdure pour exploiter une carrière de gypse à ciel ouvert dans la forêt de Montgé ?**

# YVELINES

**Surface :** 2284,4 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 1, 438 266 (2017)

**Densité :** 631 habitants par km<sup>2</sup>

**Nombre d'emplois :** 571 667

**Cours d'eau :** 700 km

## AMÉNAGEMENT

Malgré un ralentissement des constructions neuves en 2020 (-13 % chiffres DRIEA) on observe une forte pression de promoteurs immobiliers pour des programmes de constructions individuelles ou collectives de plus ou moins grande ampleur. Dans les communes encore rurales de ces secteurs, **les divisions de parcelles se multiplient, aggravant l'imperméabilisation des sols** et contraignant les communes à réaliser des travaux d'assainissement et de voirie. Une grande partie du bâti ancien public et privé nécessite aujourd'hui d'importantes rénovations pour l'isolation thermique (préoccupation majeure des PCAET lorsqu'ils sont rédigés par les EPCI).

On observe par ailleurs une forte diminution du nombre d'exploitations agricoles depuis 2000, et corrélativement une forte augmentation de leur taille, qui a doublé en vingt ans. Les agriculteurs sont confrontés aux pressions foncières dans les franges urbaines, au morcellement des parcelles à la suite des aménagements routiers, au détournement des terres agricoles en zones commerciales, qui contribuent aussi à la dévitalisation des commerces des centres-villes. Certains projets ont été néanmoins réduits ou annulés (Carrefour de Montesson, Leclerc et Lidl à Galluis).

On note cependant une progression sensible du BIO. Dans le sud Yvelines, le Projet territorial alimentaire (PAT) est soutenu par le PNR de Chevreuse et des associations comme la Plaine de Versailles et Terre & Cité qui encouragent l'évolution des pratiques agricoles en lien avec AgroParisTech ainsi que la mise en œuvre de circuits courts qui se sont nettement développés depuis la crise du COVID 19.

## MOBILITÉ

Un nombre important de personnes ont leur emploi dans les départements voisins, notamment Hauts-de-Seine et Paris. 42 % des cadres seulement ont un emploi dans le département (contre 61 % en moyenne sur l'ensemble de la population active) d'où d'importants flux de déplacement en transport en commun et sur les axes routiers saturés aux heures de pointe. Le Schéma directeur cyclable structurant des Yvelines prévoit des aménagements assurant la desserte fonctionnelle des gares et collèges (plan de déplacements des établissements scolaires (PDES) et quartiers en politique de la ville (QPV)) ou constituant des circuits de loisirs. Sont également inclus les services à destination des cyclistes (stationnement, comptage, études...). Plusieurs projets sont très contestés dans le département, comme la déviation de Verneuil.

**Les consommateurs veulent des produits bio et des circuits courts, la plaine de Versailles un exemple à suivre.**



## DÉCHETS

Les Yvelinois produisent annuellement 683 633 tonnes d'ordures ménagères (ORDIF 2018), soit 475 kg par habitant et par an, chiffre supérieur à la moyenne régionale (462 kg). **Les déchets sauvages restent un problème récurrent et coûteux dans tout le département**, en particulier le long des routes et dans les champs et les bois. Une grande opération de nettoyage de la « mer de déchets » (38 000 m<sup>3</sup> sur 350 ha) est actuellement en cours dans la boucle de Carrières-sous-Poissy, Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes, prise en charge par le département des Yvelines. Le traitement de l'amiante est également un sujet, avec 600 tonnes déjà collectées.

## EAU

Les Yvelines bénéficient d'un réseau hydrographique dense mais les risques de pollutions et d'inondations sont encore insuffisamment pris en charge.

**La totalité du territoire des Yvelines est classée comme zone vulnérable à la pollution des eaux** par les nitrates d'origine agricole et comme zone sensible à l'eutrophisation. L'incendie de la station d'Achères du SIAAP a entraîné une dégradation des eaux rejetées dans la Seine et une mortalité ponctuelle forte (10t de poissons ramassés) ; de même l'accident du PLIF de Total a provoqué une pollution locale sensible de la Mauldre et de ses affluents. Dans les Yvelines, les inondations représentent le phénomène naturel le plus récurrent et le plus important. Des travaux de renaturation sont en cours (ru de Gally, Mauldre, Yvette).

## BIODIVERSITÉ

La richesse en biodiversité du département des Yvelines est attestée par de nombreux inventaires et la présence de grands massifs forestiers (Rambouillet, Marly, St Germain) et PNR (une partie du Vexin, Chevreuse). Les Yvelines est un département particulièrement ciblé pour la compensation malgré cette richesse, comme à Issou (pour le projet Eole mené par SNCF Réseau), à Châtenay-Malabry (opération T10 avec Île-de-France Mobilités et le Département des Hauts-de-Seine), et à Montesson (site restauré par anticipation mais pas encore utilisé par un maître d'ouvrage).

On note cependant le **mauvais état de certains bois et forêts** (maladie de l'encre pour les châtaigniers) qui nécessite des abattages spectaculaires, jusqu'en ville (comme à Mesnuls) ; le développement d'espèces invasives ; et la prolifération des sangliers qui ravagent les cultures et parfois les espaces verts urbains. Par ailleurs, l'avenir des 350 ha du domaine de Grignon vendu par l'Etat reste incertain malgré l'intérêt que le département a manifesté pour son parc afin de l'ouvrir au public : des opérateurs pour des projets immobiliers de grande ampleur restent en lice dans la dernière sélection des candidats au rachat. **Les projets d'aménagement menacent également la biodiversité urbaine** : parkings, élargissement des voies routières, surface commerciale ou logements.

## RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le département des Yvelines compte 6 établissements Seveso seuil haut, 7 établissements Seveso seuil bas, et plusieurs autres installations pouvant présenter des risques pour les populations, dont des pipelines gazoducs. Les derniers accidents ont démontré des failles dans les contrôles et les plans d'intervention. Les populations des Yvelines ne sont pas épargnées par les nuisances sonores le long des grands axes routiers et ferroviaires et dans les couloirs aériens vers Roissy, Orly et le Bourget ainsi que près des aéroports de St Cyr, Toussus, Chavenay, Beynes, les Mureaux dont l'activité n'est pas sans susciter des nuisances (survol bruyant, non-respect des altitudes et des horaires). Plusieurs maires des Yvelines et associations (ACRENA, associations de riverains de Toussus le noble et Chavenay) militent activement pour le respect des normes en vigueur, l'aménagement des horaires et la modernisation des appareils.

# ESSONNE

**Surface :** 1 804 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 1,315 million (2019)

**Densité :** 685,8 habitants par km<sup>2</sup>

**Nombre d'emplois :** 437 607

**Cours d'eau :** 800 km

## AMÉNAGEMENT

L'Essonne est forte de sa diversité avec un nord urbain et un sud rural. Les communes de l'Essonne privilégient essentiellement l'aménagement à l'échelle locale, **le SCoT reflète souvent la somme des projets locaux ce qui accentue les inégalités**, ne permettant pas de créer de vrais bassins de vie, associant mixité des usages et mixité sociale. Plusieurs communes sont d'ailleurs en totale contradiction avec cette définition, comme avec la ZAC des Belles Vues à Arpajon/Ollainville qui prévoit 1 000 logements, la ZAC de Villeray à Saint-Pierre-du-Perray avec 1 270 logements sans commerce, ni écoles, ni équipements de proximité. Les communes veulent poursuivre leur croissance alors que le seuil de saturation en termes de déplacements est dépassé depuis longtemps.

## MOBILITÉ

L'Essonne connaît une situation dramatique pour sa mobilité. Axes routiers saturés, transports en commun insuffisants, plan vélos très en retard :

- La mise en terminus à Juvisy pour une partie de la ligne du RER D crée une rupture de charge. Cette solution est inacceptable pour la ligne de la vallée de la Seine.
- Alors que les transports du quotidien devaient être une priorité, le Grand Paris Express compte relever des défis qui n'existent pas encore, notamment la ligne 18 entre Orly et Versailles dont l'objectif non affiché, mais bien réel, consiste à urbaniser massivement autour des gares.

Les RER B et C sont aussi en situations critiques.

## BIODIVERSITÉ

La biodiversité sert souvent d'accroche publicitaire avec des PCAET confiés à des cabinets spécialisés, dont les slogans « territoires apprenants », « villes vertes » etc., masquent mal le simulacre de concertation avec les associations environnementales et les habitants.

Les communes bâtisseuses préfèrent éviter de mettre le citoyen au cœur du débat.

Vert-le-Grand, serré autour de son clocher, un parc arboré et les blés à perte de vue. Oui à l'application du ZAN !



Avec une population en forte croissance annuelle, l'Essonne est un important producteur de déchets. Elle compte plusieurs syndicats de traitement dont le plus important est le SIREDOM qui vient de faire l'objet d'un rapport accablant de la Chambre régionale des comptes d'Île-de-France qui dénonce la mauvaise gestion de la mandature 2014-2020. La nouvelle direction du syndicat s'est fixé pour objectif l'apurement des dettes et la transparence de gestion. Les conséquences de la gestion antérieure sont lourdes pour les habitants du territoire du SIREDOM qui vont connaître une augmentation de leur taxe ou de leur redevance d'enlèvement des ordures ménagères. Une autre conséquence des dettes accumulées par le syndicat est **la réduction drastique des investissements pour les trois prochaines années qui aura des impacts négatifs sur la qualité de service aux usagers.**

L'Essonne dispose sur son territoire de plusieurs installations de traitement : trois incinérateurs, un centre de tri mécano-biologique et une unité de méthanisation de produits fermentescibles.

Mention particulière pour l'Ecosite de Vert-le-Grand, le centre de traitement de déchets le plus diversifié d'Île-de-France, géré en grande partie par une société d'économie mixte locale - la SEMARDEL - qui traite par an plus d'un million de tonnes de déchets ménagers ou d'entreprises. Il conviendra de s'assurer que cette entreprise soit en mesure de proposer aux collectivités et aux habitants des solutions innovantes pour une valorisation maximale des déchets, comme, par exemple, les déchets fermentescibles dont le traitement constitue un enjeu majeur de demain.

L'Essonne dispose d'un réseau hydrologique riche de plus de 800 km de rivières avec leurs biefs et leurs affluents qui convergent tous vers la Seine. La Bièvre, l'Yvette, l'Orge, l'Essonne, la Juine ont entaillé le grand plateau de Beauce et de l'Hurepoix, parfois sur plus de 100 m de profondeur. A l'est, l'Yerres a creusé le plateau de la forêt de Sénart. Aujourd'hui, l'accroissement des aléas climatiques, associé à une artificialisation des sols qui se poursuit, imposent de nouveaux objectifs ; **il faut pouvoir lutter contre les inondations de plus en plus fréquentes** dans nos vallées densément peuplées (inondations en décembre 1999, juin 2016, juin 2018, août 2020) tout en reconquérant la biodiversité et l'état écologique des cours d'eau et de leurs milieux annexes. Malgré l'inventaire des zones humides conduit par les Commissions locales de l'eau, les habitats de ces zones restent dégradés. Cela conduit à des projets de renaturation et à une gestion alternative des eaux pluviales qui souvent restent encore à traduire dans les documents d'urbanisme.

L'aménagement intensif des plateaux du nord Essonne (Saclay et Courtaboeuf) nécessite une gestion des eaux pluviales à la parcelle pour ne pas aggraver les risques en vallée. La structure géologique du sous-sol de ces plateaux (sables aquifères de Fontainebleau sur marne argileuse) conduit à trouver des nappes phréatiques affleurantes perchées. Ces nappes, souvent mal connues des municipalités, peuvent être responsables de désordres (éboulements de terrain, inondation en aval, gonflement d'argile) qui sont constatés à l'occasion de constructions à flanc de vallée. Le changement climatique et la vision des projets futurs devront être au cœur des réflexions du nouveau SDAGE de la Seine et de la révision des quatre SAGE de l'Essonne.

## RISQUES INDUSTRIELS

L'Essonne compte sur son territoire de nombreuses ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement) et 6 sites classés Seveso, essentiellement dans les secteurs chimique et pétrolier. Plusieurs de ces installations sont situées en zone urbaine dans le nord du département (ex. dépôt de carburants SMCA à Athis-Mons) mais il en existe aussi dans le sud plus rural (ex. dépôts d'hydrocarbures de la SFDM dans la région de Cerny-La Ferté Alais). Il faut **informer pleinement les populations voisines des sites des risques encourus** afin de mettre en place des mesures de prévention. Force est de constater que c'est trop rarement le cas.

# VAL-D'OISE

**Surface :** 1 246 km<sup>2</sup>

**Nombre d'habitants :** 1 250 000

**Densité :** 1 141 habitants par km<sup>2</sup> (2018)

**Nombre d'emplois :** 419 686

**Cours d'eau :** 700 km

## AMÉNAGEMENT

La volonté de croissance inconditionnelle qui touche le Val-d'Oise comme toute la région ignore le principe du « zéro artificialisation nette », entretient une pression urbanistique forte sur l'ensemble du territoire, et n'épargne pas les lisières des PNR du Vexin et Oise-Pays de France. Ainsi, aux marges du département, les projets d'entrepôts logistiques saccagent les espaces naturels et thrombosent les voies de circulation. Au centre du département, très urbanisé, les appétits des promoteurs et l'indifférence des élus poussent à la densification et à la disparition concomitante de jardins, d'arbres et de maisons remarquables, notamment dans des projets de centres commerciaux (Cergy-Pontoise). C'est le cas par exemple à Beauchamp, Saint-Leu et Taverny, ces deux dernières villes étant confrontées à un projet de stade nautique de 38 millions d'euros, avec ses dommages collatéraux (accès routier, bois sacrifié) tandis que la disparition des anciennes piscines doit permettre de nouvelles opérations immobilières.

Enfin il y a, bien sûr, l'enjeu majeur des 670 hectares du triangle de Gonesse, les dernières terres agricoles autour du pôle de Roissy, menacées par une gare en plein champ que l'abandon d'Europacity aurait dû décourager. Une zone d'activité de 110 hectares est toujours prévue par l'État et les élus qui brandissent le chantage à l'emploi.

Un énième golf quasi vide a déjà mangé 90 hectares et ce projet mal ficelé de ZAC constitue une nouvelle atteinte au principe du « zéro artificialisation nette », alors que le projet alternatif agricole, maraîcher et agroalimentaire CARMA est prêt à démarrer et à contribuer à l'emploi, mais aussi à l'autonomie alimentaire de la région, à l'approvisionnement en denrées bio des cantines et au développement des circuits courts. Il conviendra que la révision du SDRIF puisse marquer des limites tant aux appétits des promoteurs immobiliers qu'au développement des plateformes logistiques.

## EAU

Outre les captages menacés par les pesticides, la problématique de l'eau est marquée par les **risques d'inondation liés à l'artificialisation des sols sur les lits élargis de la Seine et de l'Oise**. La Seine souffre par ailleurs, depuis le grave incendie de juillet 2019 à la station d'épuration des eaux d'Achères, d'une baisse sensible des capacités de traitements de la station d'épuration gérée par le SIAAP. Enfin, l'Oise est concernée par le futur projet MAGEO (mise à grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne) susceptible de générer une onde de crue. Sur la Seine, dont le cycle des crues s'accélère, les PPRI ne dissuadent pas les promoteurs, comme à Argenteuil avec le projet de centre commercial, cinéma et parking.

## DÉCHETS

Au-delà des terribles décharges sauvages devenues banales, le département est confronté à la **tentation de nombreux propriétaires fonciers d'accepter l'épandage de déchets inertes**. C'est le cas à Luzarches ou à Fontenay-en-Parisis où le projet de stade équestre, prenant prétexte des JO 2024, cache une installation de stockage de déchets inertes. Alors que les collectivités ne mettent rien en place en vue de la collecte obligatoire des biodéchets prévue en 2023, de nombreux projets de méthaniseurs voient le jour, notamment à Attainville (Plaine de France) et au Mesnil-Aubry. Mais ces projets visent malheureusement plutôt des cultures dédiées que le recyclage de déchets organiques.



Quand vous êtes pris dans les bouchons sur l'autoroute A15, victimes des mobilités subies, projetez-vous mentalement dans les paysages enchanteurs du PNR, ça requinque. À gauche, RNN coteaux de la Seine ©PNR Vexin français. À droite, la Vallée de Chauvry ©Vincent Barrailler.

## MOBILITÉ

L'axe routier structurant, l'autoroute A15, est saturé par les flux pendulaires quotidiens. L'éventualité d'une voie réservée au covoiturage prise sur les voies de circulation n'est sans doute pas de nature à résoudre un problème que la densification urbaine aggrave chaque année, au détriment de la qualité de vie de milliers d'usagers victimes de la mobilité subie. **Sur le plan des dessertes ferroviaires, le Val-d'Oise n'est pas le département le mieux loti** d'Île-de-France. La mise en service de la ligne EOLE doit être l'occasion d'augmenter la fréquence et la capacité de la branche Cergy du RER A et des lignes J et L desservant Saint-Lazare. Signalons le manque de dessertes en transports publics des communes du Vexin. À l'est du département, les élus se crispent sur la gare de Conesse de la ligne 17 du futur GPE, seule gare prévue dans le Val-d'Oise, mais totalement inutile alors que les habitants gagneraient largement avec une interconnexion à Saint-Denis Pleyel des branches de la ligne H du Transilien avec le GPE. Les usagers attendent plutôt les prolongements des lignes 5 et 11 du tramway et surtout une amélioration du RER D.

## RISQUES INDUSTRIELS

Il convient de signaler, au cœur du PNR du Vexin français, le cas de l'Usine Griffine de Nucourt générant des nuisances sonores, olfactives et, sans doute, une pollution aérienne ainsi que des niveaux de stockage de produits dangereux incompatibles avec l'absence de statut SEVESO.

## BIODIVERSITÉ

L'agriculture du Val-d'Oise est en Île-de-France la moins pénétrée par les méthodes alternatives comme le bio. Elle est dominée par les tenants d'une **agriculture intensive majoritairement céréalière et fortement utilisatrice d'intrants** chimiques, pesticides et engrais, au détriment de la qualité des nappes phréatiques et de la santé des riverains.

Le périmètre récemment étendu à la vallée de Chauvry du PNR Oise-Pays de France permet un continuum forestier entre les trois forêts de l'Oise et celles du Val-d'Oise ; mais la forêt de Montmorency, la plus visitée d'Île-de-France, est attaquée par la maladie de l'encre et les budgets dégagés ne sont pas suffisants pour sa sauvegarde.

Le beau projet de reforestation de la plaine de Pierrelaye (SMAPP), jusque-là réputée pour ses sols pollués, se poursuit au ralenti et dans une totale opacité. La multiplication des décharges sauvages vide le budget de plantation et d'entretien des arbres qui ont, par ailleurs, beaucoup souffert de la sécheresse par défaut d'arrosage ; seules 5 à 10 % des surfaces ont été replantées à ce jour, alors que les 10 000 logements prévus dans les communes limitrophes sont déjà presque achevés. Et **ces communes** (Bessancourt, Taverny, Pierrelaye...) **utilisent le projet de reforestation pour servir de compensation à leurs nombreux projets de logements sur les espaces naturels.** Le SMAPP se refuse à créer un comité de pilotage permettant aux associations de suivre le processus engagé.

2



# PROPOSITIONS THÉMATIQUES

# LE GRAND PARIS

## CRISE SANITAIRE ET DÉFICIT DÉMOCRATIQUE

Le Conseil de développement (CODEV) de la Métropole du Grand Paris (MGP) ne s'est pas réuni depuis un an : **la société civile est tenue à l'écart, la co-construction est à l'arrêt.**

Installé le 21 mars 2017, le CODEV est composé de 104 membres permanents : 80 personnalités qualifiées issues des milieux économique, social, environnemental, culturel et sportif et 24 habitants de la métropole, tirés au sort parmi les volontaires, à raison de deux par territoire. L'article L5219-1 du code général des collectivités territoriales dispose que « *La Métropole du Grand Paris élabore un projet métropolitain. Les habitants sont associés à son élaboration selon les formes déterminées par le conseil de la métropole sur proposition du conseil de développement* ». Le CODEV a travaillé jusqu'en novembre 2019 sur de nombreux sujets dans le cadre de saisines ou d'auto-saisines : Nature en ville, ville intelligente, métropole productive... Mais en 2020, ses travaux se sont brutalement arrêtés du fait de la pandémie et des élections municipales – la Métropole du Grand Paris étant une assemblée de maires, le conseil de la métropole a attendu juin 2020 pour être constitué. Durant les six mois qui ont suivi, alors que, dans d'autres instances, des réunions étaient organisées en vidéo, le CODEV de la métropole ne s'est pas réuni. Les conseillers n'étant pas même prévenus des évolutions de la situation.

Ce grave dysfonctionnement n'a pas empêché la Métropole du Grand Paris de poursuivre ses travaux en 2020 : plan de relance de 110 millions d'euros pour un territoire durable, équilibré et résilient ; dispositif « métropole roule propre », supprimé pour l'achat de véhicules propres dans les zones à faible émission (ZFE) ; soutien de 10 millions d'euros au développement du réseau vélo métropolitain...

Reste que le SCoT de la métropole, pierre angulaire de l'aménagement du territoire qui devait être adopté par la nouvelle assemblée, n'est toujours pas finalisé. En juillet dernier, faisant suite à la réélection de Patrick Ollier à la présidence de la MGP, FNE Île-de-France lui a demandé que, conformément à la loi, les associations agréées soient consultées sur l'élaboration de ce SCoT. Notre courrier est resté sans réponse.

Ce silence marque un déficit démocratique inquiétant. En effet, la MGP est pour FNE Île-de-France un acteur incontournable : « En matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et de la politique du cadre de vie, c'est l'ensemble de la compétence opérationnelle des communes et des Établissements publics territoriaux (EPT) qui est transféré à la Métropole du Grand Paris ». **Souhaitons qu'en 2021 un travail de fond puisse reprendre sous l'égide du CODEV** : l'expertise de la société civile est plus que jamais nécessaire. Les débats citoyens, tels que ceux initiés en février 2021 sous le titre générique de « Parlons-en ensemble », ne peuvent remplacer les études conduites par les usagers sur plusieurs mois.

### Recommandation

Conformément à la loi, les associations agréées doivent être consultées sur l'élaboration de ce SCoT et le CODEV de la MGP doit être à nouveau réuni.

# OBJECTIF ZAN

## ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE

Depuis longtemps l'État cherche à contenir l'étalement urbain. La démarche éviter-réduire-compenser (ERC) puis la loi biodiversité ont tenté de préciser comment atteindre cet objectif. Malgré cela, la France s'artificialise beaucoup plus vite que ses voisins européens : 20 000 hectares sont artificialisés chaque année et si rien n'est fait pour inverser la tendance, une surface égale au Luxembourg aura été artificialisée entre 2020 et 2030. Pour tenter de rétablir le cap, le gouvernement a décidé, en 2018, de mettre en œuvre le Zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050.

L'artificialisation nette correspond à l'artificialisation brute, c'est-à-dire toutes les surfaces artificialisées, moins la renaturation, c'est-à-dire les terrains artificialisés que l'on rend à la nature. **La région Île-de-France voit 840 hectares artificialisés par an**, et 250 renaturés ; l'artificialisation nette est donc aujourd'hui de 590 hectares.

France stratégie estime, dans son rapport de juillet 2019, que pour atteindre le ZAN dès 2030 il faut réduire de 70 % l'artificialisation brute et renaturer 5 500 hectares par an au niveau national. C'est une véritable révolution par rapport aux pratiques actuelles. L'Institut Paris Région propose de réviser le Schéma directeur de la région Île-de-France en divisant par deux la constructibilité et de reconsidérer certains grands projets. Cela nécessite de repenser la ville de demain.

Plusieurs gisements ont été identifiés pour permettre à la ville d'évoluer sans imperméabiliser :

- vacance des bureaux : les bureaux de demain seront avant tout des lieux de rencontre, ils seront moins nombreux qu'aujourd'hui. Beaucoup peuvent être transformés en logements.
- vacance des logements : des dispositifs existent pour aider les propriétaires à louer.
- infrastructures de transport : deuxième cause d'artificialisation des sols (27,8 %) après le logement (41,9 %), elles peuvent être en partie renaturées. La ville de Paris a, par exemple, fait le choix de supprimer la moitié des places de stationnement en surface et de les végétaliser.
- friches industrielles : elles ont diminué en Île-de-France, mais des opportunités existent encore.
- friches commerciales : les grands hypers sont en perte de vitesse, un potentiel existe.
- friches publiques : notamment les hôpitaux, les grandes écoles, les administrations centrales...

Plantation de pawlonias à Nanterre, destinés aux gares du Grand Paris Express



# LA VILLE DU FUTUR

**C'est avant tout une ville cohérente qui articule habitat, emploi, services publics et nature.**

L'offre de logement doit être diversifiée et respecter le plancher de 30 % de logements sociaux en Ile-de-France. Les emplois doivent majoritairement être proposés à proximité des lieux d'habitation afin de prévenir l'engorgement des transports. Les services publics doivent être présents au plus près des habitants. La nature, enfin, est un atout indispensable pour résister au réchauffement climatique. Il importe, non seulement, de respecter les normes de l'OMS en matière d'espaces verts, ce qui correspond aux engagements du plan vert de la Région Île-de-France, mais aussi d'assurer la végétalisation de tous les territoires (de l'ordre de 40 % d'espaces de nature dans tous les quartiers). A l'évidence la surdensification de la zone dense (Paris et première couronne) doit être stoppée. Il faut tendre vers un développement polycentrique, en revitalisant les villes moyennes de plus de 20 000 habitants en grande couronne.

Le problème des friches est que tout le monde veut se les approprier, pour faire des logements, mais aussi pour réindustrialiser ou pour renaturer... Il faut donc arbitrer. **Pour cela, il importe de se doter de cartes plus précises.**

L'artificialisation est identifiée par le Mode d'occupation des sols (MOS) qui utilise une classification binaire : tout ce qui n'est pas surfaces agricoles, naturelles ou forestières (NAF), comme les parcs ou les jardins publics et privés, est considéré comme artificialisé. Cette classification n'est pas satisfaisante, en particulier pour la zone dense qui est vue comme complètement artificialisée. Une fois de plus, seul un diagnostic partagé permettra de réelles avancées.

## 2. La traduction du ZAN en Ile-de-France



### Recommandations

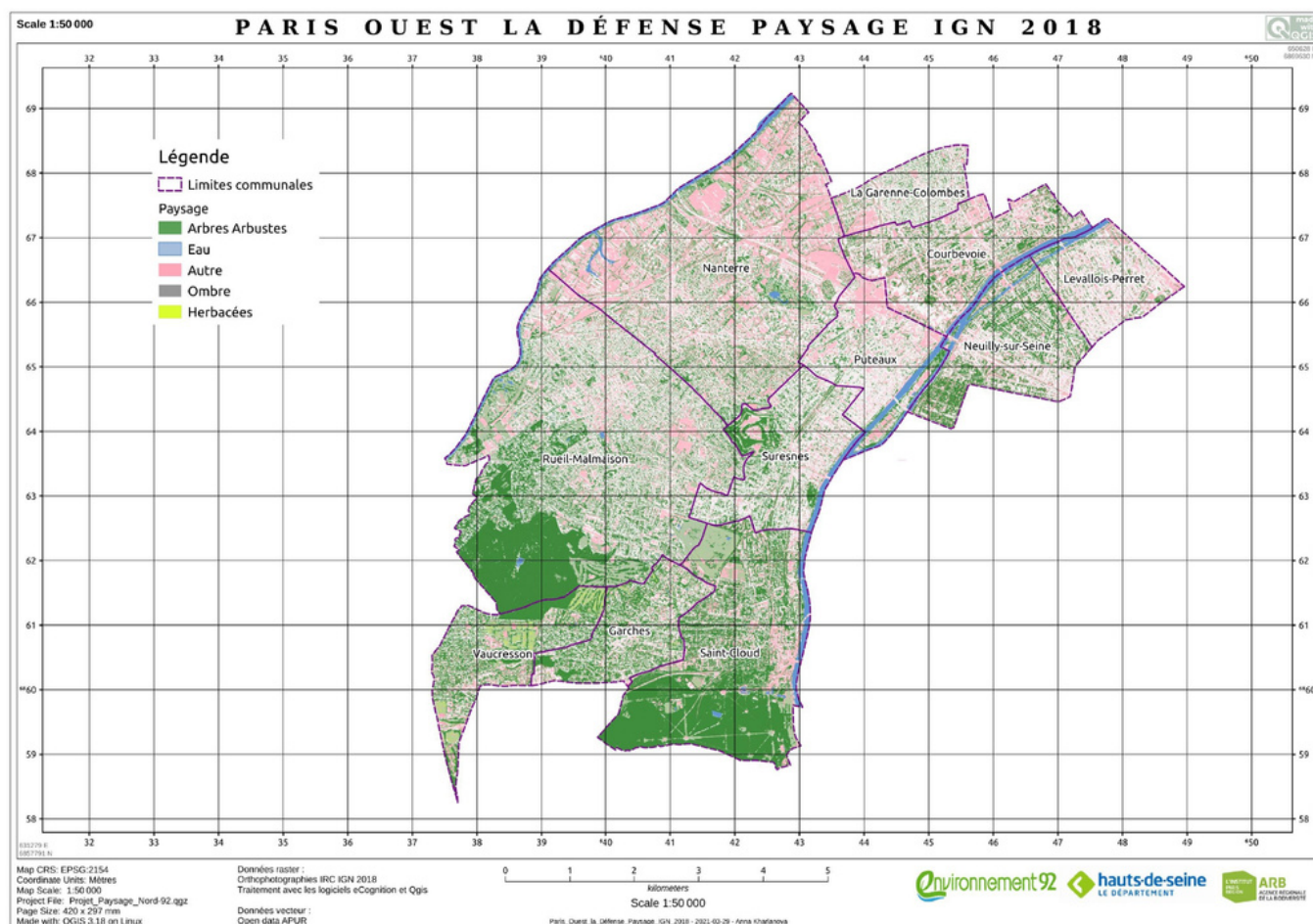
- Mettre en œuvre une approche de l'aménagement et de l'urbanisme par les réseaux écologiques et reconnaître l'apport des pénétrantes naturelles, agricoles, forestières et aquatiques de la région.
- Assurer la végétalisation de tout le territoire pour faire face au changement climatique, en garantissant 40 % d'espaces de nature dans tous les quartiers urbains.

# NATURE EN VILLE ET BIODIVERSITÉ

## UNE NATURE EN VILLE SOUS-ESTIMÉE ET MENACÉE

L'attention portée à la protection de la végétation et notamment de sa partie arborée devient un enjeu majeur dans les zones urbanisées puisque **les espaces de nature jouent un rôle central pour réduire l'effet des dérèglements climatiques**, pour lutter contre la perte de biodiversité ainsi que satisfaire les besoins de bien-être et de santé des franciliens. Les documents d'urbanisme de la région parisienne, utilisés par les communes et autres collectivités territoriales, s'appuient actuellement sur des bases de données de l'occupation du sol qui proviennent de deux sources, l'une européenne, le CORINE land Cover (CLC), l'autre

régionale, le Mode d'occupation des sols (MOS), produit par l'Institut Paris Région (Île-de-France). Dans ces bases, la surface de la végétation est fortement sous-estimée. Nous avons montré qu'il est possible de cartographier la végétation réelle du territoire francilien sur la base d'images aériennes IGN-F à haute résolution pour en faire un relevé suffisamment détaillé (parcelles de l'ordre de 1 m<sup>2</sup>) pour servir de base à l'analyse des réseaux écologiques. Les bases CLC ne considèrent que des parcelles de 25 hectares minimum, ce qui n'est pas adapté à des territoires urbanisés où la végétation est répartie sur de petites surfaces au sein des zones bâties.



Une carte de paysage qui révèle les petits espaces de nature.

Une collaboration fructueuse entre une fédération (Environnement 92) et les Universités de Paris et de Sorbonne Université (*via* des étudiants de master 1 et 2) a permis de chiffrer les écarts de surface entre celles mesurées à partir des photographies aériennes et celles du MOS entre 5 et 20 %. **Ces zones végétalisées, occultées dans les documents officiels, sont donc vulnérables parce qu'invisibles** dans un contexte incitant promoteurs et collectivités à réaliser de nouveaux aménagements. FNE Ile-de-France s'est engagé dans la réalisation de cartes pour Paris, les trois départements de la petite couronne plus l'Essonne.

Ces cartes de végétation constituent la première étape permettant l'analyse des réseaux écologiques en zone urbaine dense. Nous avons démontré la faisabilité de la modélisation des corridors écologiques qui relient les réservoirs de biodiversité que sont les forêts, les grands parcs et jardins sur la base de nos cartes de végétation. Nous avons montré qu'il est possible, grâce à un travail combinant nos résultats et une exploration de terrain, d'**identifier les zones à renaturer pour conforter et développer les continuités écologiques**.



La biodiversité ordinaire au secours des continuités écologiques.

Concernant la partie « biodiversité » : d'après nos informations, la Région Île-de-France prévoit (enfin) de mettre en place quatre nouvelles Réserves naturelles régionales. Comment concrètement seront-elles mises en place avant la fin de la mandature ? Comment se fait-il que la demande de l'Europe de protéger 1 % des espaces naturels du territoire national n'ait toujours pas été exécutée par la Région ?

### Recommandations

- Comptabiliser dans les PCAET toutes les surfaces de végétation réelles (et non pas les données du MOS qui les sous-estiment). L'objectif de réduire à zéro la perte nette de biodiversité qui est inscrit dans la loi de reconquête de la biodiversité doit permettre de revoir la directive ZAN qui ne considère aucun espace de nature (forêt, parc jardin et autres) dans la zone urbaine dense. Cette prise en compte permettra d'évaluer correctement les empreintes carbone des territoires.
- Dialoguer avec les associations et les EPT sur l'élaboration du SDRIF, des SCoT et des PLU intercommunaux. La modélisation des réseaux écologiques proposées par nos associations doit servir à repérer les nouveaux réservoirs de biodiversité à créer et les terrains à renaturer pour conforter et développer les réseaux écologiques.
- Adapter les gestions des espaces départementaux et régionaux aux principes fondamentaux du respect des cycles biologiques des espèces et dans le respect du code de l'environnement.
- Renforcer le soutien de la Région aux initiatives en faveur de la biodiversité, comme l'initiative urbanisme, bâti et biodiversité, les projets de connaissance (Atlas, cartographies et inventaires)

# MOBILITÉS

## UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À REPENSER

Sur les 41 millions de déplacements effectués chaque jour en Île-de-France en 2010, 38 % sont réalisés en voiture, 20 % en transport en commun.

**L'organisation de la région Île-de-France favorise une forte concentration des emplois**, en repoussant les lieux de résidence en petite couronne puis en grande couronne, causant des effets pendulaires qu'il faut stopper. La plupart des villes nouvelles ont accentué ce déséquilibre. Cergy-Pontoise dans le Val-d'Oise n'est pas autonome, à l'image des autres villes nouvelles, mise à part Saint-Quentin-en-Yvelines. Depuis que les EPA ont été supprimés pour laisser la responsabilité de l'aménagement aux élus locaux, ils ont misé principalement sur le logement sans se préoccuper de l'emploi. Aujourd'hui ces villes (sauf Saint-Quentin-en-Yvelines encore) sont en déséquilibre habitat/emploi et dépendantes des réseaux RER qui les relient vers l'agglomération centrale - d'où une perte d'autonomie des villes nouvelles.

Une véritable politique d'aménagement du territoire est nécessaire pour favoriser un développement harmonieux au niveau des bassins d'emplois :

- sur l'Île-de-France, pour harmoniser la création d'emplois entre la métropole et les villes moyennes de la grande couronne ;
- au niveau national, pour alléger la pression sur notre région au profit des métropoles d'équilibre.

C'est au niveau des bassins d'emplois que peut être mené un développement cohérent réduisant les besoins de transports à la source en favorisant le rapprochement de l'habitat, de l'emploi et des services. Ceci implique la définition de territoires pertinents, susceptibles d'être accompagnés par la mise en œuvre des SCoT, PLUi, PLH et plans de transports.

L'enjeu de l'aménagement du territoire est d'autant plus essentiel qu'une **situation de carence est dénoncée par l'ensemble des acteurs associatifs** : le réseau de RER connaît de très grandes difficultés de fonctionnement. Que ce soit, notamment, pour les RER B, C, D avec, pour ce dernier, la mise en terminus à Juvisy de la ligne de la Vallée. La grande couronne est la grande perdante des projets de transports et la Région doit engager une rénovation profonde de son réseau RER. Les transports réparateurs attendus en Seine-Saint-Denis sont toujours en retard, tels les tramways T1 et T11, le TZen 3, le prolongement de la ligne 11 du métro ; les transports existants sont de mauvaise qualité, tels les RER-B, C et D, et les habitants essuient des provocations avec l'annonce de transports « élitistes » tel le CDG Express. L'enjeu social se superpose alors aux enjeux d'aménagement du territoire et à l'enjeu climatique. Les zones à faible émission impactant par ailleurs les foyers les plus précaires aggraveront encore ces inégalités Est-Ouest.

Le transport/logistique doit également se transformer et développer la distribution des marchandises sur le « dernier kilomètre » en zone urbaine, par des moyens plus légers et moins émetteurs de GES. À noter que la banlieue dense, dans le nord de la région, dispose d'un projet de tangentielle nord (le T11 express), un tram-train qui correspond à l'ancienne grande ceinture reliant le 78 au 93, pouvant renforcer l'offre de transport entre Sartrouville et Noisy-le-Sec. Cette ligne dessert 27 stations, 640 000 habitants avec deux gares à Argenteuil. Le T11 est attendu depuis trente ans. Pas de nécessité de pont, la ligne reste sur la rive droite de la Seine.

Les transports du quotidien sacrifiés au profit du Grand Paris Express.



## LE GRAND PARIS EXPRESS : DES PROJETS QUI NE RÉPONDENT PAS AUX BESOINS ET FONT FI DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

**Le projet de la ligne 18** du Grand Paris Express au nord Essonne et sud Yvelines pour relier Saclay avec les aéroports est fortement contesté. La ligne devrait traverser la plaine agricole du plateau de Saclay, ce qui sous-tend une urbanisation future. Cette ligne ne règle pourtant pas les accès pour les usagers du plateau de Saclay qui viennent majoritairement du nord de l'Essonne. Bien que peu utile, la réalisation du tronçon Orly-Saclay, moins destructeur car passant en zones déjà urbanisées serait un moindre mal comparée à celle du deuxième tronçon entre Saclay et Versailles, qui traverse des zones rurales et doit être combattu car très destructeur. Une solution alternative innovante serait de relancer les projets de téléphériques entre Orsay et le plateau de Saclay ainsi que la possibilité d'étudier une liaison de même type entre Versailles et Satory.

**Le projet de ligne 17 Nord**, avec une gare au milieu des champs agricoles du Triangle de Gonesse, ne desservirait aucun habitant, ce territoire étant interdit à l'habitation. Cette ligne n'aurait d'autre utilité que de desservir l'aéroport Roissy CDG, dont le trafic aérien est en chute libre, déjà relié à Paris par le RER B et peut-être par le CDG Express.

### Recommandations

- Repenser l'aménagement du territoire à partir de bassins de vie mixte pour limiter les déplacements pendulaires qui accroissent sans cesse la demande de transport.
- Donner la priorité aux transports du quotidien, notamment le réseau RER trop longtemps délaissé. Le déséquilibre entre territoires associant habitat/emplois/services et territoires devenus de simples cités-dortoirs ne doit pas servir de mobile à la création de nouveaux transports en commun en site propre à l'exemple des lignes 17 Nord et 18 du Grand Paris Express déconnectées des réalités du terrain.



Toujours plus de déplacements pendulaires pour pallier un aménagement du territoire défaillant.

Comme sur tout le territoire, **les enjeux climatiques** conduisent à promouvoir l'utilisation des transports en commun, les mobilités actives et les mobilités partagées plutôt que la voiture individuelle. Les politiques d'aménagement devront être réorientées, en dynamisant les commerces des centres-villes à partir des opérations « cœur de ville », en prohibant l'installation de centres-commerciaux en périphérie et en refusant de nouveaux logements dans les cités-dortoirs. Attention toutefois à ne pas favoriser uniquement l'arrivée de commerces de luxe en centre-ville. Imaginer la « ville du quart d'heure » pour éviter l'usage systématique de la voiture. Sans perdre de vue que, d'une façon générale, nous devons tenir compte de mises en œuvre des projets suivant plusieurs niveaux : court, moyen et long termes. Il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) de pouvoir se déplacer dans les transports en commun.

Proposer une alternative au projet de **gratuité des transports** ? Annoncée par des candidats aux prochaines élections régionales, pour des raisons d'ordre strictement politique, cette solution est une fausse bonne idée. En effet, la saturation des transports en commun ne permet pas d'accueillir plus d'usagers, sachant que les projets supplémentaires de TCSP ne feront qu'absorber la croissance des déplacements en RIF de l'ordre de 300 000/an.

# LA SANTÉ

## INDISSOCIABLE DE L'ENVIRONNEMENT

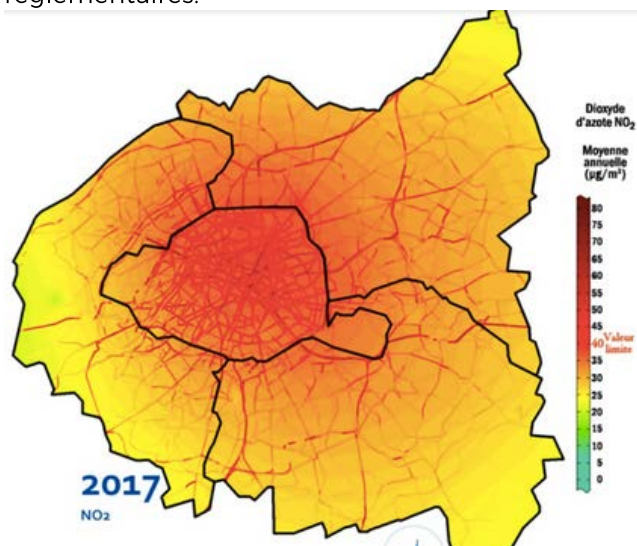
La relation entre la santé de l'homme et l'environnement concerne tout ce qui l'entoure, ce qu'il touche, ce qu'il mange ou boit, où il vit...des éléments naturels : air, eau, sols, lumière, nature, aliments à la vie urbaine et ses bruits et éclairages perturbateurs.

### LA PREMIÈRE PRÉOCCUPATION DES FRANCILIENS

La pollution de l'air comme les bruits sont les préoccupations principales des Franciliens. La surveillance de ces pollutions et leurs effets délétères par AIRPARIF et BRUITPARIF est confortée par les rapports du Sénat, de Santé publique France ainsi que ceux de l'Observatoire régional de santé et des rapports de l'INSERM et des fondations médicales. Quelques données caractérisent la mauvaise qualité de l'air en Île-de-France : plus de 10 000 décès anticipés par an, augmentation des pathologies pulmonaires et cardio-vasculaires, impacts sur le nombre de jours de travail perdus. Les effets du bruit se manifestent principalement par l'augmentation des pathologies cérébro- et cardiovasculaires liées à la stimulation tensionnelle et cardiaque ainsi que la diminution de l'attention et de la concentration chez les jeunes élèves. Les effets de l'éclairage nocturne alliés à l'envahissement des écrans de toutes sortes sont responsables de la perte de 2 h de durée du sommeil en quarante ans, des augmentations d'insomnie et de fatigue chez les scolaires. Ces résultats se traduisent aussi par des coûts économiques élevés : pour l'air, de 100 milliards d'euros par an (Sénat 2014) réévalué récemment à 150 milliards/an, pour le bruit à 60 milliards/an par le Conseil national du bruit, soit 1 500 à 2 500 euros/an/Français pour l'air et 1 000 euros/an/Français pour le bruit, les effets de la lumière nocturne sont en cours d'évaluation.

Bien que la qualité de l'air pour les oxydes d'azote et les particules à l'exception de l'ozone se soit améliorée depuis une dizaine d'années en Île-de-France selon AIRPARIF, elle dépasse fréquemment les seuils légaux. Si l'on se réfère aux préconisations de l'OMS, **toute la population francilienne est soumise à des excès d'oxydes d'azote dus au trafic routier** principalement et à de forts dépassements pour les particules. C'est la raison pour laquelle des procédures juridiques européennes ont été entreprises pour la non observation des seuils réglementés.

Les associations de protection de l'environnement dont FNE Ile-de-France ont intenté une procédure auprès du Conseil d'État pour en dénoncer les effets néfastes au regard de lois comme LAURE. Le Conseil a suivi les associations et demande à l'Etat de verser 10 millions d'euros par semestre aux ATMO (associations régionales de surveillance de la qualité de l'air) jusqu'à obtention des seuils réglementaires.



Plus c'est rouge plus c'est bruyant, pas de vert en Île-de-France !



Pour améliorer la qualité de l'air, l'État met en œuvre depuis 2005 des Plans de prévention de l'atmosphère. Actuellement, c'est le troisième pour la période 2018-2025. La Région Île-de-France a initié son Plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021) dont les axes principaux concernent la réduction des déplacements routiers par l'instauration d'hôtels de travail pour la bureautique ainsi que l'amélioration du chauffage au bois par des aides à l'achat de poêles performants. Une zone à faible émission est en train de se mettre en place dans les 79 communes sises à l'intérieur de l'A86. La COVID 19 via les confinements et déconfinements a bien démontré les effets du trafic routier sur la qualité de l'air et de récentes études en Lombardie, Angleterre et Suisse suggèrent aussi que **les particules issues du trafic et du chauffage favoriseraient la diffusion du virus**. Outre cela, d'autres polluants non réglementés tels que les pesticides agricoles et les perturbateurs endocriniens contenus dans des matériaux ou des produits courants (colles, peintures, bois agglomérés, moquettes, bombes aérosols...) sont présents dans l'air extérieur et/ou intérieur.

## AIR, BRUIT, LUMIÈRES NOCTURNES...

Pour le bruit, ce sont principalement les bruits routiers (moteurs et roulement) et les deux roues motorisées mal réglées, réveillant de nuit des milliers d'habitants, qui sont les principaux responsables ainsi que les avions et les hélicoptères pour les habitants voisins des aéroports où des lignes aériennes. L'État a mis en place des plans de prévention du bruit dans les départements franciliens et autour des aéroports, la région veut lutter contre les bruits ferroviaires (février 2021), et la Métropole du Grand Paris a produit son propre plan de prévention du bruit dans sa zone. Les effets de ces plans hormis ceux mis en place autour des grands aéroports (aides à l'insonorisation des logements) sont encore faibles hormis quelques essais de revêtement routiers insonorisant. La dangerosité des bruits nocturnes et les lumières nocturnes sont une des principales causes d'insomnie et de mauvais sommeil frappant tant les enfants que les adultes, et accroissant les pathologies cardio-vasculaires chez les adultes.



© Julie Bourges  
Le bruit a un coût économique élevé : 60 milliards par an !

Le groupe déplore la lente diminution des moyens de l'hôpital public depuis quarante ans avec la fermeture de 40 % des lits d'hôpitaux et, malheureusement, une mesure professionnelle inadéquate, le *numerus clausus* de la profession médicale, a renforcé le processus de perte de moyens en santé publique.

L'actuelle pandémie de COVID 19 met au grand jour cette carence, ce n'est pas la médecine ambulatoire développée pour remplacer les lits supprimés qui peut remplacer la médecine d'urgence des pandémies. Le groupe de réflexion souhaite que l'on tire toutes les conséquences de cette crise grave qui se reproduira soit liée à un microbe soit liée à un phénomène naturel tel que le réchauffement climatique.

### TROIS OBJECTIFS PRIORITAIRES

Les citoyens qui ont travaillé sur le PPA 2018-2025 ont préconisé trois gestes importants pour améliorer la qualité de l'air : Mieux se déplacer (plus de déplacements par les transports en commun, en vélo, trottinettes... plus de marche à pied et moins d'utilisation de véhicules personnels), Mieux se chauffer (mieux isoler son logement, des appareils plus performants, éviter absolument le bois... une sobriété énergétique à tous les niveaux), Mieux consommer (acheter des produits de saison, acheter local, recycler au maximum).

### **La réduction du trafic routier tant des véhicules personnels que ceux de fret est une priorité à la fois pour l'air et le bruit.**

Les moyens sont en cours de développement : tram, bus propres, métros... Pour le transport de marchandises, des solutions concernant la motorisation des véhicules *via* l'utilisation du méthane, moins émetteur de polluants, ou de l'hydrogène pour des piles à combustibles, ou le transfert vers les secteurs ferroviaire et fluvial doivent être accélérés.

Pour le chauffage, c'est surtout la sobriété par la mise en place d'isolation efficace et la construction de logement à énergie nulle ou positive qui doit être visée. Pour le secteur agricole responsable de 15 % de la pollution de l'air, l'Etat et la profession doivent renégocier les cahiers de charges avec les agro-industriels affectant leurs productions. Par exemple, il est inutile de produire du blé à 15 % de protéines pour faire du bon pain... 8 ou 9 % conviennent parfaitement si on diminue la vitesse de pétrissage mécanique et on augmente les temps de levée ce qui permet de réduire très fortement les engrais azotés précurseurs de particules. Autre piste, interdire l'importation en France de produits agricoles (soja, céréales, lentilles, ...) contenant de 10 à 100 fois plus de résidus de pesticides que ceux autorisés dans notre pays. C'est la réglementation européenne qui a permis cette dérive, elle doit être modifiée. L'agriculture bio doit être amplifiée, l'Île-de-France est la région française la moins avancée dans ce domaine.

#### Recommandations

- Accompagner le transfert des transports de marchandise du routier vers le ferroviaire et fluvial.
- Accroître massivement la rénovation des logements et mieux aider les ménages qui se chauffent au bois à réduire les particules polluantes de l'air.
- Modifier les cahiers des charges des produits agricoles pour réduire les engrais et pesticides.

# AGRICULTURE

## DES TERRES AGRICOLES POUR UNE ALIMENTATION DE QUALITÉ

Même en Île-de-France, l'agriculture est le mode d'utilisation des sols le plus répandu, avec près de 50 % de la surface totale (contre 20 % pour la surface bâtie et 30 % pour les sols naturels). Les grandes cultures sont prédominantes ; le maraîchage, l'élevage, mais aussi l'arboriculture sont des modèles agricoles mineurs en Île-de-France.

Si c'est au premier de nos besoins, l'alimentation, que doit répondre l'agriculture, elle a, en plus de cette mission nourricière primordiale, bien d'autres rôles essentiels à jouer en matière de paysages, de qualité de l'eau et de l'air, de régulation du climat. Il faut par conséquent tout faire pour **favoriser les grands espaces agricoles multifonctionnels**, en préservant ou en retrouvant cette multifonctionnalité. Mais ceci doit se faire sous certaines conditions : les pratiques agricoles et modes d'exploitation conventionnels peuvent avoir des effets négatifs sur les sols, la faune et la flore, la qualité de l'air, de l'eau, les émissions de gaz à effet de serre...

### LES TERRES AGRICOLES IMPACTÉES PAR LA CONSOMMATION D'ESPACES

Au niveau régional, ce sont les terres agricoles qui sont le plus impactées par la consommation d'espaces, l'extension urbaine moyenne de 840 ha/an affectant pour 66 % les espaces agricoles. Le département de Seine-et-Marne concentre 47 % de ces disparitions, soit 215 ha par an, suivi par l'Essonne (104 ha), le Val-d'Oise (68 ha) et les Yvelines (61 ha). L'installation de zones logistiques aux franges de l'agglomération, en Seine-et-Marne en particulier, contribue à cette consommation d'espaces agricoles.

Par ailleurs, nous avons souvent répété que dans le dispositif Eviter-Réduire-Compenser (ERC) introduit dans la loi Biodiversité de 2016, il fallait privilégier l'évitement. Nous avons dénoncé en particulier des compensations consistant à rendre à l'agriculture (ou à la nature) des terres agricoles (ou naturelles) polluées suite à la passivité et l'impéritie institutionnelles. Ce système de compensation va d'ailleurs atteindre ses limites puisqu'on aura bientôt épuisé les gisements de ressources de compensation sous forme de terres polluées, de friches à réhabiliter ou renaturer.

Les lois sur l'urbanisme visant à limiter la périurbanisation et les textes sur l'encadrement du rythme d'artificialisation des terres agricoles (modernisation de l'agriculture et de la pêche en 2010, stratégie nationale bas carbone en 2015, plan biodiversité en 2018...) n'infléchissent pas la tendance à l'artificialisation des terres agricoles. L'artificialisation atteint 590 ha/an, une fois les 250 ha/an d'espaces naturels agricoles ou forestiers (NAF) restitués. Le SDRIF en vigueur, quant à lui, autorise 1 350 ha/an ! Il conviendrait entre autres de ne pas déposer les matériaux inertes issus des chantiers du Grand Paris sur des terres agricoles productives.



Les terres agricoles sont les plus impactées par l'artificialisation.

### ASSURER LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE ET LES SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES

Malgré une accélération des conversions des exploitations d'Île-de-France en agriculture biologique, celles-ci ne représentent que 5,23 % de la SAU totale (29 770 ha), tous modes de productions confondus (TMPC), alors que ce taux est de 10,36 % à l'échelle de la France métropolitaine.

Par ailleurs, les achats de pesticides ne faiblissent pas : le département de Seine-et-Marne vient par exemple en quatrième place dans le classement des départements par tonnage décroissant de pesticides achetés (données 2019). **Il faudrait que la Région accentue ses aides pour encourager les conversions d'une agriculture « conventionnelle » à une agriculture biologique.**

Premier bassin régional de consommation alimentaire avec plus de 12 millions d'habitants - auxquels il faut ajouter les séjours de 50 millions de touristes hors crise sanitaire -, l'Île-de-France, malgré ses 569 000 ha de terres agricoles, importe 90 % de son alimentation ! Pour assurer une certaine sécurité alimentaire, une diversification des productions (légumes de plein champ, petits élevages) est donc indispensable, de façon à relocaliser une partie de la production maraîchère et fruitière en Île-de-France. Le maintien et le développement d'une ceinture maraîchère autour de Paris, comme le propose le projet CARMA sur le Triangle de Gonesse, est une des composantes de la mise en œuvre d'une agriculture urbaine de proximité en circuits courts.

Les projets alimentaires territoriaux doivent cependant prendre en compte le transport (des marchandises et des ménages) et des filières de distribution doivent être organisées pour qu'il n'y ait pas d'impact carbone majoré du fait de la commercialisation des produits locaux.

### POUR UNE MÉTHANISATION VERTUEUSE

Pour être vertueux, ce procédé de production d'énergie renouvelable ne doit pas être dévoyé. Nous voyons avec inquiétude des projets de méthaniseurs agricoles, largement subventionnés par la Région, proliférer en grande couronne. Le recours à des cultures à vocation énergétique dites « intermédiaires » censées respecter un plafond de 15 % du tonnage brut total des intrants pose question, en l'absence de contrôles suffisants, et nous ne cautionnons pas le développement de cultures destinées à la production d'énergie, alors que nous disposons par ailleurs d'un important gisement de biodéchets non valorisés produits par les ménages qui sont, pour l'heure, incinérés ou enfouis.

Il faudrait que les syndicats intercommunaux se préparent dès maintenant à l'obligation, en 2023, de collecter et de traiter séparément cette matière organique en vue de son retour au sol. **Les projets de méthaniseurs dits « agricoles » soutenus par la région doivent, en attendant, s'inscrire dans un cercle vertueux à la ferme** et ne pas venir en concurrence à la ressource alimentaire.

#### Recommandations

- Appliquer, grâce au nouveau SDRIF(E), les recommandations de l'État sur la sobriété foncière : la carte de destination des sols devra bien traduire l'objectif de « zéro artificialisation brute » des terres agricoles.
- Soutenir l'installation de nouveaux agriculteurs dans une perspective de diversification de l'offre alimentaire en Île-de-France, en favorisant les projets agricoles orientés vers les cultures maraîchères et mettant en œuvre des pratiques respectueuses de l'environnement et de la santé.
- Poursuivre le classement en forêt de protection des principaux massifs fréquentés par le public, notamment dans le Val d'Oise des massifs de Montmorency, l'Isle-Adam et Carnelle.

# LA SEINE

## ...AU CŒUR DES ENJEUX DE LA RÉGION\*

La Seine et ses affluents forment un bassin hydrographique et un espace de vie qui pourrait devenir l'élément fédérateur d'une nouvelle ambition urbaine et paysagère. Ces espaces d'eau constituent des espaces publics majeurs du territoire métropolitain – et devraient à ce titre prendre toute leur place au sein du récit régional et des grandes politiques publiques. **Ce bassin hydrographique joue en effet un rôle majeur sur le plan écologique, culturel, économique, social** dans les territoires, urbanisés ou non, de la Région Île-de-France. En particulier, les nombreuses îles situées dans le lit du fleuve mériteraient d'être considérées comme l'un des éléments clés de la reconquête de la biodiversité.

La Seine n'est pas seulement une ligne, elle relie les territoires. Néanmoins, elle est peu présente dans les documents d'urbanisme locaux, à de rares exceptions dans les PLUI des villes fluviales concernées, dans le projet de SCoT métropolitain à l'étude, dans les préoccupations politiques, dans les pratiques sociales, etc., même si un retournement vers le fleuve semble s'opérer, dans une certaine mesure, dans l'inconscient collectif des Parisiens et des Franciliens.

La ville ne doit plus tourner le dos au fleuve, l'heure est à la réconciliation.  
Photo : DR



## UN PAYSAGE FRAGILISÉ, EN TRÈS GRAND DANGER

La Ville de Paris, nombre de communes bordant la Seine, et la Métropole du Grand Paris dans sa zone dense aliènent trop fréquemment des espaces publics sur les berges pour réaliser des projets ponctuels, décidés en outre en l'absence de toute réflexion globale. Elles confondent souvent espace libre et terrain à bâtir, sans égard pour la relation de ces terrains au fleuve ni pour la qualité urbaine et paysagère. Ces opérations – à quelques rares exceptions près, comme la Zac des Docks de Saint-Ouen ou une partie du trapèze à Boulogne-Billancourt – sont pensées le plus souvent en termes d'image, sans réflexion sur la nécessité d'améliorer le climat urbain (couloirs de ventilation à préserver et à développer pour éviter les surchauffes) autant que la qualité de l'air et de l'eau, ce qui exige de protéger et/ou restaurer la biodiversité, parfois même sans prise en considération des risques d'inondations. Certains parlent de territoire moribond (A. Magnaghi), d'autres de l'irresponsabilité des décideurs contribuant à une sorte d'écocide global par indifférence envers les écosystèmes et les usages riverains des habitants déjà en place et sans préoccupation des générations futures.

**\*Avec la contribution de la SPAV, adhérente à FNE Ile-de-France.**

# CHANGER DE VISION POUR LA SEINE

Il devient urgent de développer une vision partagée pour la « Vallée de la Seine » qui n'a de sens que si elle est abordée, *a minima*, à l'échelle de la Région-Métropole, inclusive des territoires de banlieue et de leur énergie créatrice. Pour cela, il faut adopter des principes soutenables d'aménagement, les partager et les adapter aux exigences des habitants, revaloriser les patrimoines matériels et immatériels, identifier les capacités de production à partir des ressources propres au territoire, mobiliser le génie des populations et développer leurs capacités créatives.

**Lutter contre toutes les formes de pollution :** pollution de l'air et de l'eau, pollution lumineuse et sonore, régulation de la circulation touristique, activités privatives le long des berges, ...

**Redonner une place à la navigation fluviale :** la mobilité fluviale des personnes et des marchandises, ainsi que la place des loisirs nautiques est à penser au service des territoires métropolitains. Elle doit être équilibrée avec les autres fonctions du fleuve.

**Aborder l'aménagement du fleuve à l'échelle de la région :** la bonne échelle est la région, y compris pour la Seine, avec une différenciation complémentaire entre zones denses et zones naturelles. En effet, on assiste en dehors de la zone dense de la Région à des projets vertueux de requalification écologique et paysagère des territoires de bord de fleuve. À l'inverse, dans la zone dense, la priorité est donnée à l'urbanisation des berges. Rares sont les projets géographiques et paysagers qui proposent de nouveaux parcs en bord de Seine, des continuités paysagées d'usage public, des dévoiements ou requalification d'infrastructures routières... Le fleuve peut être aussi un support de renaturation de la zone dense (trames vertes et bleues, continuités écologiques, trame blanche des flux aériens pour les espèces sensibles au bruit). Une réflexion doit être menée sur la spécificité des îles qui parsèment le fleuve.

**Considérer le fleuve et son écosystème comme un patrimoine inaliénable commun :** le fleuve, le couloir de ventilation, l'écrin végétal, les rives et leur continuité, le cadre bâti sur les quais, les ouvertures et les respirations urbaines transversales, les perspectives, sont autant de biens communs qui doivent être préservés au bénéfice des Franciliens et Franciliennes...

La Seine et ses berges s'affirment comme des supports de renaturation.



**Développer le droit à la rive à l'instar de la servitude / recul des limites de constructibilités inscrit dans la loi Littoral :** les notions de fluvialité et de riveraineté, dans une vision de développement durable, peuvent être mobilisées afin de permettre d'opérationnaliser ce droit à la rive. Favoriser les activités sociales en bord de voies d'eau, aujourd'hui peu valorisées, surtout en dehors de Paris, souvent en lien avec des requalifications urbaines récentes ou en cours.

**Soutenir et encourager les pratiques sensibles et populaires :** reconquête de la Seine et de ses affluents par les 12,21 millions d'habitants de la région, usagers ou non du fleuve, dans une optique respectueuse de l'environnement, insuffler de l'imaginaire, valoriser le temps long du fleuve, répondre au désir de nature et d'eau, de paysages apaisés et de bien-être pour toutes et tous.

Mais aussi d'encourager les modes informels d'appropriation du fleuve, les interventions alternatives et les regards subversifs qui contestent la légitimité de l'appropriation des rives du fleuve par les seuls acteurs économiques (aménageurs, promoteurs...) ou acteurs institutionnels (VNF, HAROPA), par une valorisation des dynamiques culturelles (immatérielles, mémorielles, imaginaires) et un encouragement aux pratiques qui les portent.



Et si l'on mixait les usages pour que les habitants se réapproprient les rives du fleuve ?

### Recommandations

- Mener une réflexion sur les institutions en place en charge des fleuves et des bassins versants, conçues dans les années 60, dotées de moyens aujourd'hui nettement insuffisants pour faire face aux défis du changement climatique
- Créer, à l'instar de ce qui se fait sur le Littoral, d'un Conservatoire national des fleuves qui regrouperait plusieurs des compétences éclatées, notamment entre VNF et les 6 agences nationales de Bassin.

# EAU ET CLIMAT

## RAMENER L'EAU VIVANTE DANS LA VILLE ET LES CAMPAGNES

**L'avenir de la ressource en eau dépend de deux paramètres importants : son volume disponible et sa qualité.** Il est fondamental de retrouver autant que faire se peut un bon fonctionnement des hydro-systèmes, à l'échelle du bassin versant, permettant de maintenir, voire même maximiser les « services écosystémiques ». Ainsi, sur le plan de la qualité, les zones de captage doivent être de plus en plus protégées *via* une transition progressive et accompagnée des pratiques agricoles vers l'agro-écologie, comme ont commencé à le faire depuis plusieurs années Eau de Paris et l'Agence de l'eau Seine Normandie, avec un soutien progressif du monde agricole.

Sur le plan du volume, les questions des inondations comme celle des étiages ou de la qualité de l'eau ne peuvent pas être dissociées des questions globales d'aménagement et d'occupation du territoire, de la gestion des divers flux (énergie, transports, déchets) donc des plans d'urbanisation dans les grandes agglomérations et le monde rural. La mise en œuvre des « plans pluies » ou la gestion des pics et îlots de chaleur dans les villes pour redonner progressivement de la perméabilité des voiries et des quartiers d'habitation ou d'activités ne peut être efficace sans y intégrer le retour exigeant de la biodiversité ordinaire ainsi que la restauration des fonctionnalités des milieux naturels trop artificialisés (importance des zones humides par exemple).

**Pourtant, l'aménagement du territoire en Île-de-France vient parfois porter atteinte à ce bon fonctionnement.** C'est le cas actuellement à travers deux projets : le projet de site pilote de La Bassée porté par EPTB Seine Grands Lacs d'une part, et le projet de mise à grand gabarit d'une portion de la Seine dans la Bassée porté par VNF. La Bassée est une zone humide de 24 000 hectares située à 90km au Sud-Est de Paris.

Traversée par la Seine, elle est la dernière zone inondable de celle-ci en amont de la capitale. Par sa topographie et sa géologie particulière, ce territoire est à l'interface entre des enjeux de protection environnementale (aires de protection, réserve naturelle...) et des enjeux de développement économique (canaux, gravières...).



Face au risques d'inondation, les zones d'expansion de crue sont plus utiles que les réservoirs.

Dans le premier projet, il s'agit de réaliser un réservoir endigué de 372 hectares sur d'anciennes gravières, dans les communes de Châtenay-sur-Seine, Egligny, Balloy et Gravon, en aval d'une des plus remarquables zones humides d'Île-de-France. Ce premier casier, d'une capacité de 10 millions de m<sup>3</sup> d'eau, est destiné à renforcer la protection de Paris et l'Île-de-France face au risque naturel d'inondations. Réduire la vulnérabilité des Franciliens est indispensable, tant la menace d'une crue centennale du type de celle de 1910 est considérable. Mais ce projet, qui date des années 90, ne prend pas suffisamment en compte les évolutions en matière de solutions fondées sur la nature, comme la restauration du bon fonctionnement des hydrosystèmes ainsi que les enjeux cruciaux du dérèglement climatique, avec la baisse à venir des étiages, liée aux épisodes de sécheresses prévisibles. C'est ainsi une réponse du passé qui anticipe insuffisamment l'avenir.

Le second projet, porté par l'établissement Voies Navigables de France, consiste en la construction d'un canal à grands gabarits reliant la grande Bosse à Nogent-sur-Seine. L'objectif de VNF étant de favoriser le transport par voie fluviale en augmentant le tonnage des péniches à 2 500 tonnes, permettant une réduction du transport routier et une plus grande attractivité du territoire. FNE Ile-de-France et FNE Seine-et-Marne proposent un contre-projet. Il s'agit d'utiliser et d'améliorer les voies marchandes déjà existantes afin de réduire les travaux à effectuer, diminuant ainsi les coûts et les effets environnementaux. D'une part, il est possible d'augmenter le tonnage maximal des péniches à 1 000 tonnes, pour que seul le canal de Beaulieu subisse des travaux mineurs.



Les zones humides sont nos réservoirs de biodiversité.

D'autre part, la voie ferroviaire déjà présente à Nogent-sur-Seine permettra de compléter la voie fluviale. L'alternative ferroviaire, proposée par FNE Ile-de-France, est pertinente dans la mesure où elle permet de répondre aux besoins de transport longue distance. De plus, les deux secteurs d'activité de la zone (exportation de granulats et de céréales) utilisent déjà cette voie ferrée, ils ont donc les infrastructures nécessaires pour ce transport.

## PRÉSERVER L'EAU, NOTRE BIEN COMMUN

**Enfin, une meilleure gestion de ce bien commun qu'est l'eau passe par une mobilisation citoyenne qui est encore à construire** ; il est fondamental de développer une stratégie de sensibilisation du public et de mettre en place une attitude citoyenne quant à la consommation en eau potable et non potable, comme le fait FNE Ile-de-France en partenariat avec l'Agence de l'eau Seine Normandie en organisant des journées thématiques, rédigeant une base documentaire de référence, et un grand colloque régional sur l'eau les 17 et 18 février 2022.

### Recommandations

- Accepter les inondations dans les zones prévues à cet effet, dans le cadre de solutions fondées sur la nature,
- Redonner de la perméabilité aux voiries, quartiers d'habitation et d'activités dans le cadre des « plans pluies » et de la lutte contre les îlots de chaleur dans les villes,
- Intégrer l'exigence du retour de la biodiversité ordinaire ainsi que la restauration des fonctionnalités des milieux naturels trop artificialisés dans l'aménagement du territoire en général,
- Maintenir une bonne qualité de l'eau grâce à la protection des aires de captages via une transition progressive et accompagnée des pratiques agricoles vers l'agro-écologie.

# CLIMAT ET ÉNERGIE

## DES OBJECTIFS NATIONAUX À ATTEINDRE

La LTECV (loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte) de 2015 prescrit pour 2050 une réduction de 50 % de la consommation d'énergie finale d'énergie (réf. 2012) et une production d'énergie renouvelable (EnR) de 32 % (40 % pour l'électricité) en 2030. La baisse des émissions de gaz à effet de serre est dictée depuis 2003 par la SNBC (stratégie nationale bas carbone). La deuxième version en 2018 durcit l'objectif pour viser la neutralité carbone en 2050.

**Il est nécessaire d'avoir des ambitions fortes pour répondre à l'urgence climatique.** Il est surtout indispensable de respecter ses propres objectifs. Ni les objectifs de production d'EnR, ni ceux de la réduction d'énergie ne sont atteints. Pourtant, des scénarios sérieux ont montré leur faisabilité (négaWatt 2003 et 2017, Greenpeace 2007, WWF 2011, puis Europe 2010, ADEME 2013 à 2016 et RTE, Agence internationale de l'énergie janvier 2021).

### EN ÎLE-DE-FRANCE, UN EFFORT PARTICULIER À FAIRE SUR L'EMPREINTE CARBONE

Le bilan des émissions de GES de la Région IdF (base Energif) de 3,4 tonnes de CO<sub>2</sub> par habitant ignore une grande partie de notre empreinte, qui avoisine les 12 tonnes par an et par personne. Comme le dénonce à juste titre le Haut Conseil pour le Climat, ce bilan carbone exclut les transports internationaux (aérien et maritime) ainsi que les émissions liées à nos importations. Aux niveaux national et régional, notre empreinte carbone est respectivement 60 % et 260 % plus importante que le bilan affiché. La mondialisation de l'économie a permis aux pays riches d'exporter leurs usines les plus polluantes.

**Comment repenser l'agglomération de la ville capitale pour le 21<sup>e</sup> siècle ?** Il s'agit de favoriser les modes de déplacements bas carbone, de revoir nos modes de production alimentaires et d'accélérer la rénovation du bâti résidentiel et tertiaire vers les catégories A et B. Lors de la 1<sup>ère</sup> crise pétrolière en 1973, les bonnes pratiques pour un nouvel aménagement du territoire se déployaient ; mixer les zones d'habitations et les zones d'activités pour éviter les longues migrations quotidiennes, densifier l'abond des gares pour limiter l'étalement urbain et favoriser les transports en commun au détriment de la voiture, limiter l'artificialisation des sols pour favoriser une production alimentaire locale. Mais on parcourt deux fois plus de kilomètres avec des véhicules plus puissants. Depuis un demi-siècle, on est frappé par la constance des recommandations et par l'inconstance des orientations politiques.



Que vaut un bilan carbone qui ne prend pas en compte les transports internationaux aériens et maritimes ?

### AVOIR DES AMBITIONS FORTES

Depuis un siècle, nous avons bénéficié et abusé d'une énergie hyper-concentrée, facile à extraire, économiquement très rentable, aux multiples usages. L'après-pétrole a déjà commencé. Il faut diversifier nos sources d'énergies, et nos modes de production et de consommation. Comme pour l'alimentation, mettre en place des circuits courts de l'énergie ; produire et consommer localement ; se réapproprier la production d'énergie par les collectifs citoyens, comme proposé par le mouvement Énergie Partagée.

**Le point essentiel de la transition énergétique, c'est la sobriété**, inscrite dans la loi de 2015. La seule énergie 100 % propre est celle que l'on économise. Toute production EnR a des impacts environnementaux, même si ceux-ci sont infiniment plus faibles que les énergies conventionnelles. En matière de transport, il est primordial de limiter l'usage de l'avion pour les longues distances, de préférer le train au transport routier pour les moyennes distances et la circulation douce pour les courtes distances. En matière de logement, éradiquer les passoires énergétiques, limiter leur taille et la température de chauffe. Une bonne isolation évitera au maximum le recours à la climatisation en période de canicule. En matière d'alimentation, tenter de produire localement les denrées essentielles, limiter au maximum l'usage d'engrais et de pesticides, grands consommateurs d'énergie fossile et faire un usage plus modéré des produits carnés. En matière de consommation du numérique, il faut impérativement stopper notre voracité.

Pour ce combat qui remet en cause une partie de nos modes de vie, il est nécessaire que les élus locaux (région, départements, EPCI, communes) fassent preuve de persévérance et de pédagogie pour entraîner l'ensemble de la société civile dans cette transition énergétique, qui en cas d'échec mettra à mal notre idéal démocratique, mais en cas de succès redonnera aux citoyens la confiance perdue envers leurs représentants politiques. La fédération régionale FNE Ile-de-France, comme elle l'a fait par le passé, prendra sa part dans cette mutation, et nous souhaiterions pour les élections locales du mois de juin 2021, que les candidats puissent partager avec nous quelques engagements pour une vision à un terme un peu plus éloigné que l'échéance de leurs mandats électoraux.

#### Recommandations

- Respecter une trajectoire de sobriété énergétique, qui soit conforme aux objectifs de la loi de 2015 (baisse de 50 % de la consommation d'énergie finale).
- Accélérer la rénovation du bâti résidentiel et tertiaire vers les catégories A et B, éradiquer au plus vite les passoires énergétiques ?
- Réintroduire la nature en ville, pour éviter que chaque weekend les citadins en mal de campagne parcourent de grandes distances pour fuir les désavantages de la vie urbaine ?
- Revoir le mode de production agricole en Île-de-France : encourager le bio et les circuits courts



La seule énergie 100% propre est celle que l'on économise.

# DÉCHETS

## DES MAUVAISES PRATIQUES INSUFFISAMMENT TRAITÉES

L'une des priorités pour l'Île-de-France aujourd'hui est la « *réduction des mauvaises pratiques de gestion des déchets tels que les dépôts sauvages, les sites illicites ou encore les exhaussements de sols non justifiés* », comme le note le Plan régional de prévention et de gestion des déchets. **Une mauvaise gestion des déchets représente un impact à la fois sanitaire (insalubrité), environnemental** (dégradation d'un milieu naturel pollution des eaux et du sol) et économique (surcoût lié à la destruction des déchets, à un mauvais tri en amont, à un ramassage de dépôts sauvages). En Île-de-France, 25 kg de déchets sauvages sont générés par an et par habitant. Le maire est compétent dans toutes les situations communales pour l'enlèvement des déchets aux frais du responsable. Néanmoins, les services municipaux ne sont pas toujours préparés à l'enlèvement des déchets, car cela nécessite de mettre en place un service technique dédié à l'enlèvement de ces dépôts.

Si l'accent est souvent mis sur les citoyens qui trient mal, jettent leurs sacs à côté des bornes d'apport volontaire, se débarrassent de leurs mégots et autres canettes sur la voie publique, il est quand même nécessaire de remettre l'exemplarité de nos gouvernants, État ou collectivités, au centre du débat.

Le diagnostic établi pour l'élaboration du Plan régional de prévention et de gestion des déchets a démontré que l'Île-de-France avait les résultats de collecte sélective parmi les plus bas de France. Pourtant, alors que la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) fixe un objectif national de développement de la tarification incitative en matière de déchets, pour que 15 M d'habitants soient couverts par cette dernière en 2020 et 25 millions en 2025, le Plan régional de prévention et de gestion des déchets ambitionne pour sa part seulement une couverture de la population francilienne à hauteur de 1,8 M d'habitants en 2025 puis 3,6 millions en 2031.

Dans ce contexte, l'État, la Région, les départements, les collectivités, les fédérations et chambres consulaires, les associations, les franciliens doivent prendre une part active pour faire évoluer cette situation alarmante. Le taux d'application de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire s'élève ainsi à peine à 5 % seulement, du fait de la résistance de Bercy notamment (rapport de l'Assemblée nationale 2020). Voici quelques lacunes du service public qui empêchent l'atteinte d'objectifs ambitieux, en particulier dans l'organisation de la collecte des déchets ménagers et des déchets d'activité économique (DAE), telles que :

- règlement de collecte inadapté,
- manque d'impact sur les DAE et le tri 5 flux qui polluent le service public et alimentent l'enfouissement,
- manque d'engagement sur les bonnes pratiques concernant la tarification incitative, et sur la mise en œuvre des obligations de tri à la source des biodéchets en particulier,
- grande latitude laissée aux grands syndicats de traitement des ordures ménagères résiduelles (OMR), qui favorisent en particulier l'incinération.



80% des signalements qui nous parviennent, via l'application Sentinelles de la nature, sont des dépôts sauvages.

### UN TRI À AMÉLIORER

Les performances de collecte mesurées dans les collectivités ayant instauré la Tarification Incitative sont probants en Essonne avec le Syndicat d'Élimination des Déchets de la Région, la Communauté de Communes du Val d'Essonne ou le Syndicat Intercommunal de Ramassage et de Traitement des Ordures Ménagères Sud Francilien. Cependant **peu de collectivités démontrent encore leur volonté de s'engager dans ce système essentiel** pour l'atteinte de réduction et valorisation des déchets ménagers, mais également primordial pour un système plus équitable dans le financement du service public de gestion des déchets face à la taxe d'enlèvement des ordures ménagères socialement inégalitaire. La communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, qui démarre en 2021 une étape clé dans le déploiement de la tarification appelée « éco-responsable », peut servir de modèle pour toutes les collectivités de la région Île-de-France.

La réduction du stockage, notamment celui des déchets non dangereux non inertes, est un objectif national fort, qui a été repris comme prioritaire pour le territoire francilien. Si le stockage répond encore à un besoin, il n'en est pas moins capital d'aller le plus loin possible dans la réduction de flux à éliminer dans ces installations. En 2017, 2,47 Mt ont été réceptionnés en sites de stockage, majoritairement des refus de tri et des DAE en mélange. Les défis du tri et du recyclage doivent permettre de transférer, en grande partie, ces tonnages vers la réutilisation et le recyclage d'ici 2031, simplement par l'optimisation et le développement de l'offre de collecte des DAE.

La contribution à la réduction du stockage par le recours à l'incinération, abusant maintenant des vertus accordées aux réseaux de chaleur, ne peut se satisfaire d'un raisonnement à court terme opposé à la loi AGECE. Par ailleurs l'augmentation de la TGAP « incinération », décidée dans la loi de finance 2019, qui va peser sur le budget des ménages dès 2021, doit impérativement être intégrée dans les politiques de prévention des collectivités pour réduire drastiquement le volume des déchets aujourd'hui enfouis ou incinérés.

### LE FARDEAU DES DÉBLAIS DU GRAND PARIS

Le point d'étape organisé par l'Observatoire des déchets d'Île-de-France le 9 février 2021 concernant les terres du Grand Paris Express, montre encore les déséquilibres dans la répartition géographique des sites de destination définitive des 13,6 Mtonnes de déblais produits à la fin du troisième trimestre 2020 et les efforts pour améliorer la valorisation de ces déblais :

- 60 % de ces déblais ont été détournés en Seine-et-Marne.
- Le taux de valorisation n'est que de 45 %, dont 6 % de valorisation matière, pour un objectif de 70 %.
- Les « économies » de déblais sont importantes en révisant les projets inutiles de la ligne 17 Nord et de la ligne 18.

#### Recommandations

- Appliquer le PRPGD et anticiper l'entrée en vigueur de la loi anti gaspillage pour une économie circulaire (AGECE) de 2020 pour que les objectifs de tri à la source (notamment des biodéchets), réemploi, recyclage, soient enfin atteints. Ce tri peut prendre plusieurs formes (collecte en porte à porte, points d'apport volontaire, compostage de proximité, etc.).
- Accroître la mobilisation de l'ensemble des acteurs économiques, entreprises, commerces, services et administrations pour le recyclage des matières des DAE.
- Améliorer la transparence sur la gestion et la prévention des déchets par une meilleure information des citoyens, et la mise à disposition des moyens adaptés aux nouvelles réglementations.

# RISQUES INDUSTRIELS

## DES CoDERST QUI NE SONT PAS EN MESURE D'ASSURER LEURS MISSIONS

Les risques industriels doivent, en principe, faire l'objet de discussions avec la société civile au sein des CoDERST (Conseil Départemental de l'Environnement et des risques Sanitaires et Technologiques). C'est une structure qui, quand elle fonctionne bien, permet des échanges très fructueux entre les services de l'État, les élus, les experts et les associations. En effet, **plusieurs de leurs missions ne sont pratiquement jamais assurées** :

- Le concours à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi, dans le département, des politiques publiques dans les domaines de la protection de l'environnement, de la gestion durable des ressources naturelles et de la prévention des risques sanitaires et technologiques ;
- L'examen de toute question intéressant la santé publique liée à l'environnement et l'association à tout plan ou programme d'action dans ses domaines de compétence.

L'exécution de ces missions est remplacée, au mieux, par la présentation une fois par an par les différents services, des actions menées. Les membres des CoDERST ne sont jamais associés à l'élaboration des politiques publiques. Seule la fonction « émettre un avis » sur les projets d'arrêtés préfectoraux est, dans la plupart des départements, assurée.

Il arrive trop souvent que des représentants (dont des élus) soient absents, ce qui est fort regrettable et les empêche d'être au courant de dossiers importants concernant les risques encourus par les populations qu'ils sont censés représenter. Dans le 93, par exemple, le quorum n'est pratiquement jamais atteint et la séance, reportée, a lieu sans vote.

La plupart des élus n'ont reçu aucune formation sur les risques sanitaires et technologiques et sont mal à l'aise pour donner un avis. Les associations pourraient les aider dans ce domaine. Les évolutions de la réglementation font que le nombre de dossiers soumis à l'approbation du CoDERST est en très nette régression depuis deux ans (nombre de sujets divisé par 3). Cela ne reflète pourtant pas une amélioration de la situation : l'acceptabilité des dossiers soumis au préfet est décidée uniquement par les services de l'État. Les associations, les élus et les experts n'ont plus leur mot à dire, alors que ces sujets concernent des risques et nuisances parfois importants pour la population (odeurs, circulation de poids lourds supplémentaires, incendie, produits toxiques, etc.). C'est bien plutôt la démocratie qui prend un coup.

### Recommandations

- Donner plus de place aux représentants d'associations dans les CoDERST
- Former pour sensibiliser plus d'acteurs aux risques



La plupart des élus n'ont aucune formation en matière de risques sanitaires et technologiques.

# NUISANCES AÉRIENNES

## UN TRAFIC AÉRIEN SURDIMENSIONNÉ PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS DE NEUTRALITÉ CARBONE

La France a dans ses objectifs l'atteinte de la neutralité carbone en 2050, c'est-à-dire de ne pas émettre plus de 80 MT (Millions de Tonnes équivalent CO2 par an). Pour atteindre cet objectif – et sans même parler de la réduction de l'empreinte carbone – il faudrait réduire nos émissions de 5,7 % par an. C'est à peu près la baisse observée en 2020, dans le contexte dramatique de la crise sanitaire. **Des arbitrages seront donc nécessaires pour permettre un niveau d'émission soutenable sans déstabiliser ce qui est indispensable.** Le transport aérien fait sans doute partie des secteurs qui devront réduire de façon plus importante leurs émissions.

Le réchauffement climatique n'est évidemment pas le seul motif de contestation du trafic aérien en Île-de-France ! Notre région concentre en effet sur une petite portion du territoire la plus grosse part du trafic aérien national. Hub de Roissy et sa politique volontariste de concentration des vols internationaux, trafic de 22 autres aéroports, aérodromes et héliports s'ajoutant à celui de Paris-Charles-de-Gaulle et celui de Paris-Orly rendent le ciel Francilien relativement aussi encombré que ses routes et ses transports en commun. Il en résulte bien évidemment une concentration de nuisances et de pollution que les franciliens supportent de plus en plus mal.

La contribution de l'aérien aux émissions françaises (2 % selon le lobby de l'aérien) est, selon de nombreux experts, gravement sous-estimée (voir le Réseau Action Climat, l'association Sortir du Pétrole, ou encore MANICORE le site de Jean-Marc Jancovici). L'abandon du projet de terminal 4 à Roissy le 11 février dernier par la Ministre de tutelle de l'aviation civile n'est qu'une victoire d'étape.

Pour tenir les objectifs fixés par l'accord de Paris sur le climat et, de façon tout aussi impérative, protéger la santé des franciliens menacée par le bruit et la pollution locale de l'air, il faut réduire le trafic. Déjà en 2003, le député François-Michel CONNOT débutait les propositions du rapport d'information sur le sujet par ces propos : « La situation autour de Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly est aujourd'hui explosive. L'état des lieux en région parisienne est, par ailleurs, dramatique : la mission considère qu'il est anormal que 2 à 2,5 millions de Franciliens soient sacrifiés au développement des plates-formes parisiennes... ». À l'époque, il s'agissait essentiellement du bruit, la pollution chimique due aux avions étant alors occultée. Pollution chimique des émissions de CO2 bien sûr et les lourdes menaces sur l'avenir, à terme, que fait planer cette pollution sur la planète.

Mais évidemment aussi pollution locale de l'air qui, elle, nuit gravement à la santé des populations qui doivent l'endurer. Kérosène et diesel sont des carburants jumeaux et leur combustion, que ce soit dans un moteur de voiture ou un réacteur d'avion produit les mêmes polluants délétères, oxydes d'azote et suies cancérigènes. Facteur aggravant pour les avions, personne n'imagine un pot catalytique ou un filtre à particules en sortie de réacteur !

**Malheureusement, entre 2003 et 2020 la situation n'a fait qu'empirer,** le trafic de l'ensemble Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ayant augmenté de près de 50 %. Ceci, avec la complicité passive de l'État qui a eu durant cette période pour seule vision stratégique de mieux gérer Paris-CDG pour repousser la saturation.

Ceci vaut blanc-seing pour la DGAC, bras armé de l'État en matière d'aviation civile, pour, à petits pas et sans bruit, modifier progressivement dès que l'occasion s'en présente les procédures du contrôle aérien pour accroître sur la Région les espaces indispensables à la manœuvre de toujours plus d'avions notamment aux heures de pointe.

Et voilà maintenant qu'une agence de promotion et d'attractivité internationale de la région, créée en 2014 par la Région Île-de-France, la chambre de commerce et d'industrie ainsi que BPIFrance, envisage sérieusement d'ajouter des taxis volants ! L'objectif annoncé (rendre le transport en Région Île-de-France plus propre et plus durable) est un superbe exemple de greenwashing.

Tout ceci au nom de l'emploi. Promesse fallacieuse que l'accroissement du trafic à Roissy et Orly va permettre par enchantement de résorber le chômage local. Alors que l'on observe au contraire au cours des dernières années, malgré l'augmentation du trafic, une baisse régulière de l'emploi chez Paris-Aéroport et Air France. Promesse faite à grand renfort de communication biaisée additionnant aux emplois directs, qui seuls comptent vraiment, des emplois indirects, induits, et même catalytiques pour aboutir à la notion d'emploi soutenu ce qui permet d'afficher le chiffre de 5 900 emplois par million de passager alors que la réalité à Roissy, avant COVID, était plutôt un peu supérieure à 800 !

Concernant le bruit nous saluons la réelle prise de conscience par les autorités, enfin, que les nuisances sonores, loin d'être une simple gêne, constituent un réel et grave problème de santé publique.



L'accroissement du trafic aérien  
c'est aussi l'accroissement des nuisances.

L'étude DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé) lancée en 2009 à la demande pressante des associations, a enfin été publiée par l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux) en octobre dernier, après maints retards et empêchements. Bien sûr, comme il était hautement prévisible, on constate, autour de Paris-Roissy, Toulouse-Blagnac et Lyon-Satolas, les mêmes effets délétères sur la santé, provoqués par le bruit répétitif des survols, que ceux abondamment décrits depuis des années par de nombreuses études autour des autres grandes plateformes internationales.

Constat fait par BRUITPARIF dans un rapport de février 2019 établi à la suite des nouvelles courbes dose (de bruit)/réponse (sanitaire) publiées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ainsi que de nouvelles recommandations de valeurs limites d'exposition au bruit. **Les territoires de la région subissent des nuisances sonores supérieures à ces limites.** Bruitparif titrait dans un communiqué accompagnant ledit rapport : près d'un Francilien sur six exposé à des niveaux de bruit liés au trafic aérien potentiellement néfastes pour sa santé.

### Recommandations

- Agir résolument pour une remise à plat du dossier de l'avenir des aéroports franciliens. Qu'enfin les lourdes externalités négatives qui pénalisent ce mode de transport, émissions de gaz à effet de serre, atteinte à la santé par le bruit et la pollution locale de l'air, soient pleinement prises en considération. Ce qui ne peut se faire qu'en organisant la réduction du trafic aérien sur la Région.
- Abandonner tout soutien au projet de taxis volants qui ne peut qu'aggraver des nuisances sonores déjà insupportables.

# ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT

L'EEDD fait partie des missions que FNE Ile-de-France s'est assignées pour sensibiliser à l'environnement le grand public et les jeunes en particulier. Parmi ses associations adhérentes, les structures dédiées à l'EEDD développent des outils pédagogiques et de communication, organisent des sorties nature, des actions de ramassage des déchets en forêt, elles proposent des formations, elles interviennent en milieu scolaire et périscolaire et en entreprises.

Dans le contexte actuel de crise sanitaire, FNE Ile-de-France souhaite attirer l'attention sur **les difficultés majeures rencontrées par les structures dédiées à l'EEDD**, difficultés mises en évidence par un questionnaire que nous leur avons adressé à la fin du premier confinement.

À partir de mars 2020, une très grande majorité de ces structures ont quasiment mis à l'arrêt leur activité. Elles ont majoritairement fait le choix de maintenir leurs emplois, soit 92 % de leur personnel. En revanche, elles ont très fortement réduit leur volume de travail en ne conservant que 26% des équivalents temps plein grâce aux mesures de chômage partiel et d'arrêt de travail. La forte baisse de l'activité des structures impacte directement leur santé financière dans la mesure où la part des prestations éducatives sont, pour beaucoup, l'essentiel de leurs ressources. Avec le déficit de trésorerie, des licenciements et non renouvellements de CDD sont clairement envisagés par plus de la moitié des répondants au questionnaire.

Les difficultés financières rencontrées par les structures de l'EEDD ne s'arrêtent pas aux frontières - certes mouvantes - de la crise sanitaire.

Ces structures dépendent des subventions ou de l'achat de prestations pour organiser des formations, réaliser des outils pédagogiques et intervenir dans les écoles et en milieu périscolaire, ou organiser des sorties et des actions destinées au grand public. Or, les moyens permettant de financer le fonctionnement et les postes d'animateurs sont difficiles à sécuriser et à pérenniser; le fonctionnement par appel à projets rend difficile la continuité des programmes et les emplois sont fragiles - ce qu'est venu aggraver la crise sanitaire.

L'EEDD a un rôle déterminant dans les enjeux écologiques de la Région Île-de-France. La biodiversité, la mobilité, la qualité de l'air, l'accès à une alimentation saine et de proximité et à une qualité de vie tant en ville que dans la ruralité sont autant de sujets liés et interdépendants qu'il faut réinvestir collectivement. De surcroît, **le public jeune est un vecteur important pour le changement de mentalités** dans le contexte du réchauffement climatique. Dès lors, la fragilisation des acteurs de l'EEDD nécessite des mesures à court et moyen terme.



Deux productions phares pour éduquer petits et grands à l'environnement.

Dans un premier temps, **le versement des subventions régionales devrait être maintenu sans obligation de report ou de réalisation** dans la mesure où l'incapacité à réaliser les projets relève non pas d'un manque de moyens, mais d'une cause exceptionnelle externe aux contractants. De plus, dans la mesure où les acteurs de l'éducation à l'environnement ont fortement fait appel au chômage partiel et aux arrêts de travail familiaux, il a été difficile pour les associations et entreprises, en effectifs très réduits, d'encadrer des stagiaires de façon correcte et profitable pour eux. Le budget participatif est enfin un outil de financement intéressant, néanmoins il implique une mobilisation importante de moyens de fonctionnement pour des structures déjà affaiblies et ce pour des financements incertains.

FNE Ile de France participe à l'espace régional de concertation sur l'EEDD avec la DRIEE, l'Institut Paris Région et de nombreuses associations (Graine Ile-de-France, LPO Ile-de-France, Plante et planète, PikPik Environnement, Vivacités, Pixiflore, ecocityzen, Fonda, Francas, Cerema, globalreporters, Ecophille, les petits débrouillards...). Il nous apparaîtrait profitable que la Région participe à cet ERC.



« Mémoire de la terre » un jeu ludique et pédagogique pour aborder différentes problématiques liées à la nature.

### Recommandations

- Sécuriser les contrats que les mairies, les départements ou les établissements scolaires passent avec les associations et obtenir de la Région Ile-de-France un appui pour les structures de l'EEDD dans le cadre du budget participatif ou du Plan de relance.
- Annuler temporairement l'obligation liée aux subventions régionales d'accueillir des stagiaires dans ce contexte de crise sanitaire pour les structures de l'EEDD.
- Ouvrir un espace de dialogue permanent avec les équipes de la Région Ile-de-France sur l'EEDD pour accompagner les structures EEDD dans leur adaptation et favoriser leur contribution au Portail environnement mis en place par la Région.
- Mutualiser les propositions des structures de l'EEDD pour défendre leurs intérêts et partager leurs expériences et leurs outils pédagogiques.

# JO 2024

## VIGILANCE SUR LE RESPECT DES ENGAGEMENTS DE TRANSITION ECOLOGIQUE

À l'origine de la candidature de Paris pour accueillir les JO 2024, les associations avaient été abondamment consultées. Cela laissait présager une concertation vertueuse autour de son organisation. Dès lors, FNE Ile-de-France avait pris, en 2016, une position « réservée et attentiste » face aux JO 2024, position confirmée en septembre 2017 dans un communiqué de presse commun avec FNE national, lors de l'annonce officielle du déroulement des Jeux en France.

FNE Ile-de-France a par la suite monté un groupe de travail avec les fédérations les plus concernées par les futurs sites olympiques (Environnement 93, FNE Paris, Environnement 92, FNE Yvelines, FNE Seine-et-Marne) ; elle a été entendue en décembre 2017 et janvier 2018 par les commissions parlementaires lors de l'élaboration du projet de loi sur les JO, elle y a exprimé son opposition à plusieurs dispositions dérogatoires du droit de l'urbanisme et du droit de l'environnement. En effet, **nous dénonçons la dissociation des procédures qui nuisent à une vision d'ensemble**. La loi JO a été un prétexte pour contourner le code de l'urbanisme, de l'environnement, et les dispositifs de consultation des citoyens. Certaines opérations immobilières de pure spéculation foncière ont été greffées au projet des JO.

Un plaidoyer JO 2024 a été présenté au CA de FNE Ile-de-France du 13 décembre 2019 ; les membres du CA ont souhaité qu'il soit renforcé et durci sur plusieurs points qui font actuellement l'objet d'une inquiétude des associations.

Si FNE Ile-de-France a poursuivi régulièrement le dialogue et la concertation tant avec le comité d'organisation des JO, avec la SOLIDEO (établissement public chargé de la livraison des ouvrages olympiques) qu'avec les collectivités locales concernées (Mairie de Paris, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, EPT Plaine Commune et EPT Terre d'Envol), **la concertation reste en réalité très formelle et peu à l'écoute des associations**. Nous saluons cependant quelques avancées, comme le transfert de l'ARENA 2, de Bercy à la porte de la Villette. Il faut noter qu'en raison de l'impact de la crise sanitaire la liste des 62 sites olympiques et des 8 sites d'entraînement a été réactualisée en octobre 2020 pour privilégier les sites existants ; la maquette financière de 1 milliard 386 de la SOLIDEO a été validée pour la réalisation des équipements.



Dans trois ans... les jeux olympiques. Il n'est que temps de faire mieux avec moins.



Les Jeux ne doivent pas servir de prétexte au contournement du code de l'urbanisme.

FNE Ile-de-France évolue donc vers une position de plus en plus critique vis-à-vis des modalités d'organisation. Nous dénonçons :

- La possibilité, offerte par le vote de la loi JO, de contourner le code de l'urbanisme, le code de l'environnement et les dispositifs de consultation des citoyens par le biais des enquêtes publiques. Ce qui a motivé notamment l'opposition de FNE Ile-de-France et des associations locales au très contesté projet de tour Triangle (Paris 15<sup>e</sup>) inclus dans le périmètre du site olympique et la décision d'engager un recours juridique.
- La dissociation des procédures qui nuit à une vision d'ensemble des projets, à l'expression de l'avis des populations concernées et à l'appréciation de l'impact environnemental des équipements prévus.
- L'occupation temporaire du Champ de Mars à Paris suite aux travaux de réfection du Grand Palais, liés à l'accueil d'épreuves olympiques.

### Recommandations

- Renforcer la vigilance sur la réalisation des études d'impact environnemental des projets, sur le respect des engagements transverses en matière de transition écologique (maîtrise de l'impact carbone, de l'économie circulaire et respect de la biodiversité, transports propres, éco-construction).
- S'opposer à la greffe d'opérations immobilières de pure spéculation foncière sur les projets d'aménagement des sites d'entraînement des JO (piscine de Bondy par exemple) et à la destruction d'espaces verts (jardins ouvriers d'Aubervilliers).



Ce document a été préparé par le bureau et le conseil d'administration  
de FNE Ile-de-France  
Avril 2021

## L'Île-de-France aujourd'hui et demain

Véritable poumon économique du pays, la région Ile-de-France représente près de 30 % du PIB national pour 18 % de la population, concentrée sur 2 % du territoire.

L'Ile-de-France est une région à la fois très urbanisée mais disposant encore de vastes zones rurales et forestières. Le budget du Conseil régional de 5 milliards d'euros lui permet d'agir pour ses 12 millions de Franciliens dans des domaines variés : transports, lycées, apprentissage, développement économique, environnement, pollution de l'air, déchets ; la Région a un rôle majeur à jouer pour la définition du cadre de l'aménagement et la répartition des richesses.

D'où tout l'enjeu de l'élection d'une nouvelle assemblée délibérante composée de 209 conseillers régionaux, élus au suffrage universel direct ; de même, les élections départementales constituent un maillon important du développement local, en particulier en matière de solidarité.

Alors que la crise sanitaire détruit chaque jour des centaines d'emplois et creuse les inégalités, le véritable défi est d'engager des politiques volontaristes qui rompent avec les modèles précédents. FNE Ile-de-France est plus que jamais convaincu que la question environnementale doit guider l'ensemble des politiques publiques afin de respecter les accords de Paris sur le climat et atteindre la neutralité carbone en 2040, mais aussi et surtout pour s'adapter au réchauffement en cours et lutter contre l'effondrement du vivant. Pour cela, nous préconisons de sortir du sauve-qui-peut individuel et de reconstruire l'idée même de bien commun, de société, de fraternité. Les politiques publiques efficaces étant celles qui sont co-élaborées avec la société civile pour prendre en compte les spécificités locales, nous présentons ici nos 27 propositions pour une région résiliente.

C'est l'objectif ambitieux de ce livre blanc qui réunit des propositions élaborées par France Nature Environnement Ile-de-France et ses associations.

# LiAison

Édité par FNE Île-de-France Association régionale agréée Environnement  
Publié avec le concours du Conseil régional d'Île-de-France

**Directeur de publication :** L. Blanchard

**Comité de rédaction :** J. Buisson, M. Colin, M. Holvoet, C. Giobellina, P. Latka, M. Martin-Dupray, F. Redon, J-P. Moulin, C. Nedelec, I. Nenner, M. Riottot, A. Sauvey, H. Smit, D. Védry.

**Réalisation graphique :** M. Peixoto, M. Holvoet

**Siège social :** 2 rue du Dessous-des-Berges, 75013 PARIS - 01 45 82 42 34  
ISSN 2431 - 7888 (imprimé) ISSN 2555 2546 (numérique)

**Dépôt :** Avril 2021

**Imprimé par** GDS Editions

44 Avenue du Mail

01000 Bourg-en-Bresse

Imprimé sur papier

recyclé



Prix de vente : 10 euros

Couverture : © Givaga -Stock.adobe.com

