

# POUR UN SDRIF-E ENVIRONNEMENTAL

Photo aérienne d'Andrésy, Yvelines, Altitudrone - stock.adobe.com

**Livre Blanc**

**Contribution au SDRIF-E, Mai 2023**

**liaison** Numéro spécial - Supplément n°198





**ANALYSE CRITIQUE DE  
LA PREMIÈRE VERSION  
DU SDRIF-E** P. 03-10

**LES RÉALITÉS  
DÉPARTEMENTALES** P. 13

Paris - 75 P. 14-15

Hauts-de-Seine - 92 P. 16-17

Seine-Saint-Denis - 93 P. 18-19

Val-de-Marne - 94 P. 20-21

Val d'Oise - 95 P. 22-23

Seine-et-Marne - 77 P. 24-25

Yvelines - 78 P. 26-27

Essonne - 91 P. 28-29

**NOS PRÉCONISATIONS  
POUR UN SDRIF-E  
VÉRITABLEMENT  
ENVIRONNEMENTAL** P.30

**Liaison**

**Édité par FNE Ile-de-France**  
Association régionale agréée  
Environnement

**Publié avec le concours du  
conseil régional d'Ile-de-France**

**Directeur de publication :**  
L. Blanchard

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

**Graphisme et mise en page :**  
Juliette Drumain

**Impression :**  
Le réveil de la Marne,  
4 rue Henry Dunant, 51200 Epernay

**ISSN :**  
Imprimé 2431-7888  
Numérique 2555-2546  
**Numéro de Commission Paritaire :**  
0124 G 81563

**Prix de vente du numéro :**  
5 euros

# EDITO

**Luc Blanchard, Muriel Martin-Dupray**  
Co-président.e de France Nature Environnement Ile-de-France

## Le SDRIF-E peut être amélioré!

Le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), document cadre d'urbanisme et de planification définissant la politique d'aménagement régionale, devient avec cette révision le SDRIF-environnemental, avec comme horizon 2040. Réviser le SDRIF-E pour adapter la Région Île-de-France au changement climatique était une nécessité. Nous partageons les constats du diagnostic réalisé par les services de la Région ainsi que la définition des trois grands objectifs ZAN, ZEN, Zéro déchet.

FNE Ile-de-France a participé activement à la concertation préalable sur le futur Schéma directeur de la Région. Parmi les dix mesures que nous avons proposées pour «réussir le SDRIF-E», certaines ont été reprises. Pourtant, en passant en revue les cinq chapitres qui structurent la première version du document, nous constatons que les moyens proposés ne sont pas à la hauteur des enjeux environnementaux. Pire, en faisant le tour des départements, nous mettons en évidence le décalage important entre les objectifs annoncés et la réalité du terrain. C'est pour faire toucher du doigt cette réalité que nous avons structuré ce livre blanc en trois parties. Une analyse critique du projet d'abord. Un focus sur nos huit départements ensuite. Enfin, nos préconisations pour une évolution du texte.

Le Schéma directeur est la pierre angulaire de l'aménagement du territoire et il est encadré par des dispositions législatives contraignantes (loi Climat et Résilience de 2021, loi Grand Paris de 2010 et sa déclinaison dans le SRHH). Pour être un schéma régional véritablement complet, il devrait intégrer les différents plans régionaux thématiques (déchets, habitat, biodiversité...) à l'image des SRADDET. Tous les autres plans et documents d'urbanisme de rangs inférieurs lui sont subordonnés (SCOT, PLU(i)). Il importe qu'il soit prescriptif et qu'il se fixe les bons objectifs chiffrés et territorialisés.

Il nous reste peu de temps pour améliorer ce document. La V1 détaillée du SDRIF-E, qui nous a été communiquée le 15 avril dernier, va faire l'objet de modifications jusqu'à la fin mai, puis sera soumise au vote des élus début juillet. Nous précisons en conclusion de la présente contribution la nécessité d'avoir un document cadre plus ambitieux et véritablement prescriptif. En lien étroit avec nos associations adhérentes et des associations amies, nous poursuivons le dialogue avec les élu.e.s et avec les expert.e.s qui les conseillent.

L'enquête publique débutera en janvier 2024, pour trois mois. Ce sera également un temps fort durant lequel nous ne manquerons pas d'intervenir. Le vote du Conseil régional est prévu en juillet 2024. Le Schéma devra ensuite être validé par le Conseil d'État. Nous n'avons pas de temps à perdre.



## DEMANDE D'ABONNEMENT

**Je m'abonne à Liaison (4 numéros par an)**

Nom-Prénom : ..... Tél : .....

Adresse : ..... Courriel : .....

Ci-joint un chèque de 20€ à FNE Ile-de-France, 2 rue du Dessous des Berges, 75013 Paris

# 01

## ANALYSE CRITIQUE DE LA PREMIÈRE VERSION DU SDRIF-E LE SDRIF-E DOIT MÉRITER SON QUALIFICATIF !

Les trois cartes illustrant l'avant-projet du SDRIF-E représentent un effort pour rendre lisible et opposable ce document. Ce sont 10 650 hectares d'urbanisation qui sont représentés sur les cartes concernant « la maîtrise du développement urbain » et « le développement de l'indépendance productive régionale. » Mais de nombreuses capacités d'extension sans doute fortement sous-estimées au titre par exemple des polarités et centralités n'y figurent pas. Aussi, cet outil de territorialisation est encore trop imprécis pour juger les risques d'accroissement de l'artificialisation.

«Des populations protégées grâce à un environnement préservé.»

# DES MESURES INSUFFISANTES

La présentation de la première version du SDRIF-E réitère et affirme la volonté d’attractivité de la Région Île-de-France. Elle est décrite comme étant une région «d’excellence» dans différents domaines. L’attribution du «label environnemental» est justifiée par la forte présence d’espaces naturels, agricoles et forestiers. Mais pouvons-nous véritablement justifier l’urbanisation outrancière et les bien trop nombreux projets dévastateurs pour l’environnement au vu de la composition historique du territoire francilien ?

La première version du SDRIF-E décrit trois priorités devant permettre de composer une armature verte régionale: une protection plus forte d’espaces soumis à la pression urbaine ainsi qu’une volonté de renaturation au cœur des zones urbaines. Elle détaille également la volonté d’atténuer les effets du changement climatique et d’adapter les territoires en conséquence.

## Ces priorités peuvent-elles être atteintes au vu des orientations réglementaires du SDRIF-E ?

4













Afin de tenir ces objectifs, plusieurs orientations et axes prioritaires ont été définis par la Région. C’est entre autres la sanctuarisation d’un certain nombre d’hectares d’espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que des espaces ouverts urbains dans la ceinture verte et la grande couronne. Mais les orientations sont extrêmement générales et manquent d’ambitions, sans indications d’objectifs chiffrés et précis. Eux seuls permettraient d’influer véritablement sur les documents d’urbanisme de rangs inférieurs. Il est par exemple indiqué à de multiples reprises que le SDRIF-E soutient et favorise des actions qui permettront la désimperméabilisation des sols. Toutefois, ni seuils ni objectifs détaillés n’ont été définis. La stratégie de renaturation manque quant à elle d’ambition: le seul seuil chiffré défini est celui d’un simple objectif de 30% de surfaces en pleine terre dans les communes carencées. Cet objectif n’est pas assez élevé au vu du manque criant d’espaces de nature en ville et de la nécessité de stopper l’effondrement de la biodiversité: il devrait être de 50%. Le projet de SDRIF-E est présenté par la Région comme étant plus protecteur de l’environnement qu’il ne l’est dans les faits. Il est indiqué que 160 000 hectares d’espaces naturels, agricoles et forestiers sont sanctuarisés. Or, ce chiffre comprend plus de 50 000 hectares des forêts de Rambouillet et Fontainebleau, qui bénéficient déjà d’un régime de protection.

En analysant les orientations réglementaires, nous relevons que plusieurs points importants ne sont pas mentionnés.

En voici deux exemples :

- Concernant les continuités écologiques, essentielles à préserver et développer, la trame noire y est bien inscrite comme devant être identifiée. Cela n’est pas le cas des trames blanche et brune. La première n’est qu’une réflexion à développer et la dernière est simplement absente.
- Le cumul des inégalités environnementales a beau être mentionné rapidement dans le projet d’aménagement, aucune attention particulière n’y est portée dans les orientations réglementaires. Au moment où s’élabore le plan régional de santé environnemental (PRSE 4) dont la Région Île-de-France est copilote, il conviendrait d’inscrire la santé des Franciliens comme une priorité du SDRIF-E afin de sortir d’une logique uniquement foncière aux conséquences dommageables pour l’environnement.

Le principal effet de la non-inscription d’objectifs chiffrés et ambitieux est, au vu de la situation particulière de l’Île-de-France, de voir les enjeux environnementaux s’effacer sous la pression foncière et l’appétit spéculatif. Ce danger majeur est inscrit dans le document lui-même : «**l’existence d’espaces ouverts urbains peut entrer en concurrence avec d’autres besoins en ville, pour le logement notamment [...]».**

	Espaces agricoles	Espaces forestiers	Espaces naturels	Espaces ouverts urbains
Fonction économique				
Fonction écologique				
Fonction sociale				

© L'INSTITUT PARIS REGION 2023  
Source : L'Institut Paris Region

Enfin, cette première partie du SDRIF-E ne détaille pas la mise en place de l'objectif de sobriété foncière Zéro Artificialisation Nette, fixé par la loi Climat et Résilience à l'année 2050. Il est nécessaire de rappeler que le SDRIF-E fixe une trajectoire régionale de réduction de la consommation d'espaces de -20 % par décennie : cette trajectoire est loin d'être suffisante pour répondre aux enjeux environnementaux. La véritable préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers nécessite une stratégie de réduction d'artificialisation beaucoup plus ambitieuse, qui limite la possibilité de compenser en détruisant des sols riches et fonctionnels. La Région Île-de-France devrait a minima se soumettre d'elle-même à l'objectif national de réduction du rythme d'artificialisation de 50 % en 2030.

Enfin, la non prise en compte des projets de l'Etat dans la trajectoire ZAN de la Région fausse l'atteinte de cet objectif au vu de l'importance de l'artificialisation qu'ils induisent: ils représentent 25 % de la consommation foncière prévue.

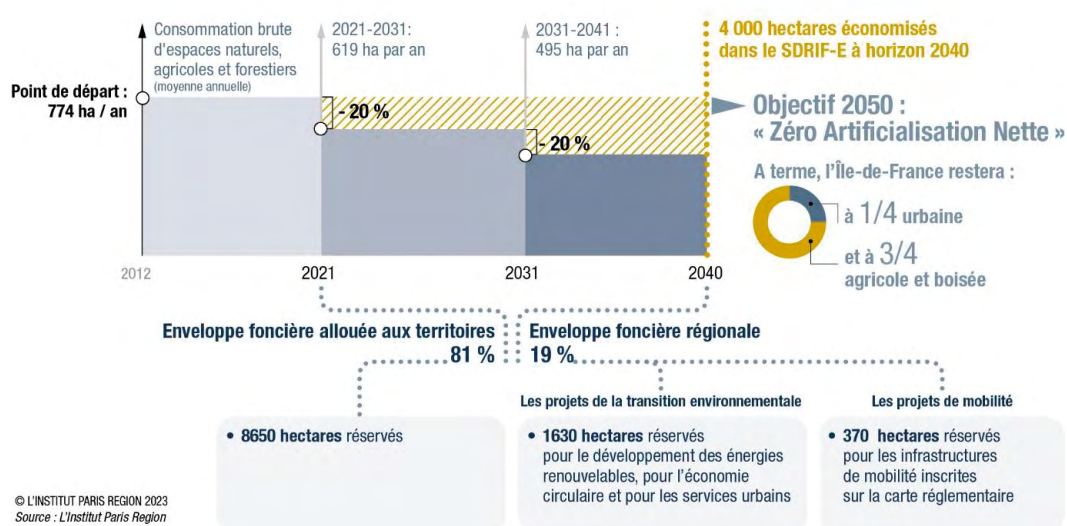
## Exemple de bonne pratique à généraliser

Fortement carencé en espace vert, le département de Seine-Saint-Denis doit impérativement renaturer et préserver les espaces de nature de son territoire. Le projet Lil'ô, porté par l'association Halage sur l'Île-Saint-Denis est un site pilote qui mériterait d'être mieux pris en compte et reproduit.

Lil'ô est un projet écologique et citoyen, dont le site de 3,6 hectares se trouve au cœur d'une zone Natura 2000. Il a pour objectif de réhabiliter une ancienne friche industrielle en un espace exemplaire de biodiversité et s'organise en trois axes :

- ▶ Une réhabilitation du site pendant la période transitoire précédant l'aménagement de l'extension du parc départemental
- ▶ Une implantation d'éco-activités innovantes préfigurant le futur pôle d'activités du parc ;
- ▶ Un rayonnement auprès des habitant.e.s et des acteurs du territoire.

### Vers le « Zéro Artificialisation Nette » en Île-de-France



## « Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité. »

# UN MANQUE D'AMBITION

Le deuxième axe du projet d'aménagement du SDRIF-E semble vouloir développer trois priorités qui font aujourd'hui consensus : protéger les espaces ressources pour produire plus local, réduire la consommation et enfin développer les projets de la transition environnementale. La Région Île-de-France est dans ce chapitre comparée à un corps vivant, avec un métabolisme extrêmement consommateur de ressources et générateur de déchets. L'Île-de-France est loin d'être une biorégion auto-suffisante. Pourtant, malgré l'usage de concepts et définitions pertinents, ces intentions louables ne semblent pas être très contraignantes au vu des orientations réglementaires actuelles.

**Ces priorités peuvent-elles être**

**atteintes au vu des orientations**

**réglementaires du SDRIF-E ?**

L'objectif annoncé de ce chapitre est de développer des moyens pour diminuer l'empreinte carbone régionale. Cela passerait donc par la préservation des ressources locales de la région, la diminution de la consommation de ressources et la décarbonation de l'énergie via la mise en place de projets de transition environnementale. Mais aller vers la sobriété nécessite de véritables mesures fortes que la première version du SDRIF-E ne développe pas.

Les ressources locales (agricoles, forestières et en matériaux de carrières) de la région Île-de-France sont identifiées, et leur protection semble être demandée. Toutefois, les orientations réglementaires et la réalité du terrain démontrent la faiblesse des mesures de protection. Il est textuellement indiqué, concernant la préservation des espaces agricoles, qu'« **une attention particulière doit être apportée à la protection des espaces agricoles en secteur urbain et périurbain, notamment dans la Ceinture verte.** »

Comment l'exécutif régional peut-il alors expliquer que les terres agricoles fertiles du plateau de Saclay et du triangle de Gonesse soient encore menacées et non sanctuarisées ?

La deuxième priorité est le développement d'une économie circulaire régionale permettant une gestion sobre des ressources. En la matière, le SDRIF-E n'apporte pas de précisions. En plus de manquer d'objectifs précis et chiffrés, les orientations réglementaires manquent également d'ambition. L'orientation 47 développe ainsi que la réversibilité des bâtiments et leur adaptation doivent être privilégiés, « **voire la reconversion des**

**bâtiments existants** ». L'application de ces orientations par les documents d'urbanisme ne peut être stricte et véritable au vu de leur peu de contraintes affichées.

Enfin, les moyens mis en œuvre pour atteindre la neutralité carbone en 2050 via le développement des énergies renouvelables nous semblent également insuffisants. Le développement de l'éolien est conditionné à l'acceptabilité dans les territoires et de ce fait mis entre parenthèses. La transition énergétique doit pourtant devenir une priorité régionale : tous les moyens nécessaires à sa mise en œuvre doivent être déployés, et la mise en place de démarches de concertation facilitées. La non-acceptabilité des projets d'éolien n'est pas une fatalité : une véritable implication citoyenne facilite l'implantation de ces projets.

Pour être véritablement efficace et mener la région vers la sobriété, le SDRIF-E se doit d'intégrer des objectifs chiffrés, ambitieux et précis dans ses orientations réglementaires.

Seule l'intégration d'obligations, comme un pourcentage minimum de réemploi des matériaux ou de granulats, pourra rendre la région véritablement sobre.

## Victoire pour l'environnement

Aux antipodes de l'objectif de sobriété et de gestion stratégique des ressources, les méga-bassines représentent des fausses solutions face au changement climatique. Elles sont des menaces pour l'environnement. Grâce à la mobilisation d'associations de protection de l'environnement dont France Nature Environnement Île-de-France, la bassine de Banthelu dans le Val d'Oise a été comblée afin de remettre la parcelle en état. Cette installation de 125 mètres de long capable de stocker 25 000 m<sup>3</sup> d'eau était construite illégalement sans autorisation d'urbanisme sur une zone non constructible.



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

# DES OBJECTIFS DE CONSTRUCTION IRRATIONNELS

La question du logement et de l'habitat, préoccupation centrale des Franciliens, est au cœur de ce chapitre. La Région se présente comme étant confrontée à l'urgence écologique et sociale. Son projet est censé répondre aux deux. Une des priorités définies est de répondre aux besoins en logements, en assurant la production de 70 000 logements annuellement. L'aménagement d'une région polycentrique et l'amélioration des cadres de vie sont les deux autres priorités ciblées.

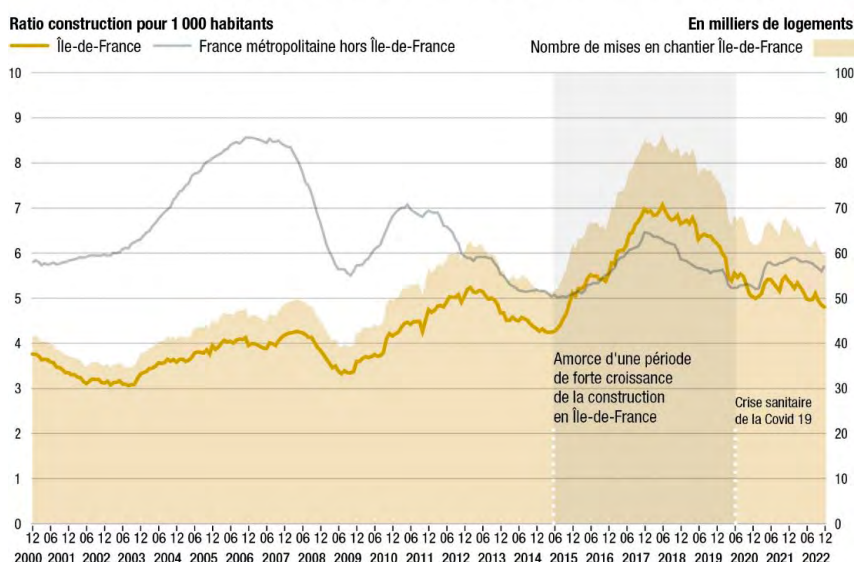
**Ces priorités peuvent-elles être atteintes au vu des orientations réglementaires du SDRIF-E ?**

Plusieurs orientations ont été définies par la Région pour développer la production de logements et sa répartition sur le territoire. L'objectif de production de 70 000 logements est martelé, et son dépassement semble même souhaité "pour combler le manque de construction antérieur". Sous couvert de répondre à l'urgence sociale ainsi qu'à l'attractivité du territoire, des autorisations de construction en extension sont distribuées.

Pourtant, il est bien documenté que le chiffre de production de 70 000 logements est artificiel au vu de l'augmentation annuelle de 50 000 nouveaux habitants dans la région et de la composition des ménages qui est de 2,3 personnes depuis 2006. La conciliation de l'objectif de production de 70 000 logements par an ne semble pas compatible avec l'atteinte du ZAN en 2050 au vu du peu d'orientations limitant véritablement la construction de logements. En effet, les solutions pour limiter la construction en favorisant la rénovation du parc existant sont minimisées.

- Une seule orientation, non contraignante, est définie par la Région pour la remobilisation des logements existants. **« Il convient de préserver et remobiliser le parc résidentiel existant au bénéfice des habitants de la région, notamment en encadrant la croissance du parc exclusivement consacré aux locations touristiques de courte durée dans les zones où l'offre en logement est particulièrement tendue. »**
- Il nous paraît nécessaire que le SDRIF-E soit plus prescriptif pour interdire les constructions dans des zones qui cumulent handicaps et nuisances (zones inondables, implantation le long des axes de circulation pollués).

**Nombre et ratio pour 1 000 habitants de logements mis en chantier cumulés sur douze mois en Île-de-France de décembre 2000 à décembre 2022 et en France métropolitaine hors Île-de-France**



Le polycentrisme, axe indispensable pour rendre possible la sobriété foncière et l'application de l'objectif ZAN, nécessite de mobiliser d'importants moyens. Le polycentrisme est impossible s'il y a une concentration aggravée des emplois dans la capitale. L'accessibilité des services et équipements à tous les Francilien.ne.s en vingt minutes est un objectif louable et qui va dans le sens du polycentrisme. Pour autant, cela ne doit pas venir justifier une urbanisation en extension urbaine. Dans les orientations réglementaires, les capacités d'extension ne sont pas toutes cartographiées, et certaines sont même cumulatives. A ce titre, c'est près de 3% d'extension de l'espace urbanisé communal qui est possible dans certains secteurs.

Résoudre la problématique du mal-logement ne passe pas par la poursuite d'un objectif chiffré de production de logement, qui autorise de surcroît la construction en extension urbaine. Le SDRIF-E et ses orientations actuelles ne permettent pas de répondre à l'urgence écologique et à l'urgence sociale. Au vu de l'urgence climatique, l'arrêt de l'artificialisation d'espaces naturels, agricoles et forestiers doit devenir une priorité. L'urgence sociale quant à elle n'est pas suffisamment prise en compte : les dispositifs de logement intermédiaire considérés comme abordables par la Région ne sont inférieurs que de 10 à 15% du prix du marché. Au regard des prix déraisonnables du marché francilien, cela est loin de résoudre la crise du logement.

**« Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions. »**

## UNE INSUFFISANTE PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

L'économie francilienne est décrite dans la première version du SDRIF-E comme étant à la fois mondialisée et résidentielle. Se targuant d'être la seule région globale d'Europe et une des plus productives, la Région souhaite en parallèle la rendre plus souveraine et décarbonée. Cela passe par la définition de trois priorités : renforcer le polycentrisme économique, optimiser les sites économiques existants et par la décarbonation de l'économie et de la logistique.

### Victoire pour l'environnement

Les objectifs de densification et de construction ne peuvent pas être atteints au détriment de la santé des Francilien.ne.s. Nous avons attaqué, en 2019, les deux projets de constructions de logements et d'activités *Mille Arbres et Ville Multistrates*. Ces projets contribuaient à densifier la ville de Paris à des endroits particulièrement sujets à la pollution de l'air, au-dessus du périphérique parisien. Ils avaient pour effet de contribuer à l'accroissement de cette pollution tout en y soumettant de nouvelles populations. Leur annulation, sur la base des préconisations de l'OMS, a été confirmée en appel en octobre 2022.

**Ces priorités peuvent-elles être atteintes au vu des orientations réglementaires du SDRIF-E ?**

Plusieurs axes et orientations ont été définis par la Région. Cependant, la priorité de conforter le rayonnement et le dynamisme économique de l'Île-de-France dans tous ses territoires semble, au vu de certaines orientations peu contraignantes, pouvoir obérer l'atteinte du zéro émissions nettes et zéro artificialisation nette. Ce chapitre est particulièrement ambitieux, conjuguant la volonté de réindustrialisation de la région et de décarboner l'énergie et la logistique. Nous notons, pour notre part, le peu de contraintes effectives permettant d'atteindre ces objectifs.



Le SDRIF-E énonce une série de bonnes pratiques pour améliorer l'organisation du système logistique francilien et ainsi réduire son impact environnemental. Il est pourtant nécessaire de préciser que le SDRIF de 2013 comportait déjà des orientations réglementaires traitant de la place de la logistique, en demandant à ce que l'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers soit évité. Or, l'augmentation des surfaces logistiques a représenté 10 % des extensions urbaines franciliennes entre 2012 et 2021, en plus de générer une augmentation importante des flux routiers. Il est essentiel que le SDRIF-E impose dans ces orientations réglementaires des contraintes chiffrées afin de veiller à supprimer les besoins de transports de marchandises à la source.

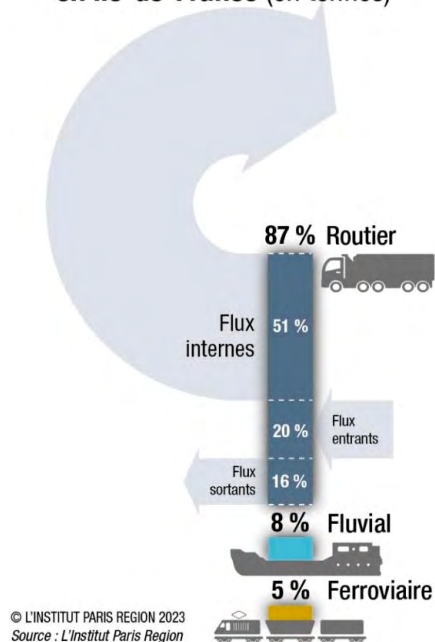
En analysant le projet d'aménagement et les orientations réglementaires, nous relevons également plusieurs points criticables. En voici deux exemples :

- La sobriété foncière est un objectif vers lequel la région semble vouloir tendre. Pourtant, outre la réserve de 570 hectares pour l'accueil d'activités industrielles, la consommation d'espace peut encore s'effectuer sans contrepartie pour les nouveaux équipements commerciaux. Ce n'est qu'à partir d'une extension de 2 000m<sup>2</sup> que la compensation de l'artificialisation sera à prévoir.
- La nécessité de décarboner les flux de marchandises, conduit à réduire les flux de marchandises transportées par voie routière. Or, le report du transport de marchandises de la route vers le fleuve et la voie ferrée a beau être indiqué comme souhaité, peu d'orientations réglementaires contraignantes permettent sa concrétisation.

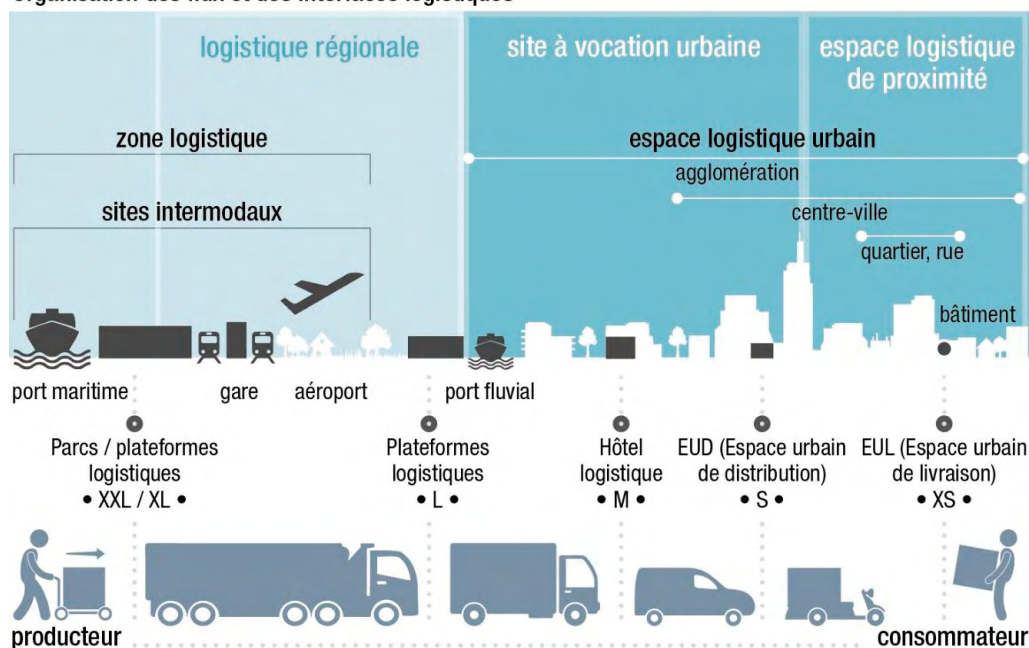
La recherche d'attractivité et de développement économique de la Région Île-de-France, est envisagée sans prendre en compte l'urgence écologique et climatique. Comment atteindre les objectifs de sobriété foncière et de réduction des émissions de gaz à effet de serre sans changer de paradigme ?

L'exemple de l'aérien le prouve. Il est indiqué comme objectif de conforter les grandes places aéroportuaires, qui doivent toutefois s'inscrire dans une trajectoire de neutralité carbone. Pourtant, aucune orientation ne concerne la réduction du trafic aérien ou la mise en place d'un plafonnement des vols à Roissy.

### Partage modal des trafics de fret en Île-de-France (en tonnes)



### Organisation des flux et des interfaces logistiques



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

# UNE APPROCHE NOUVELLE EST INDISPENSABLE

Le chapitre cinq du projet d'aménagement s'intéresse aux problématiques de mobilités et de transport avec la volonté de développer trois grandes priorités : le renforcement d'une offre de transport intermodale et polycentrique, la décarbonation des transports ainsi que le développement des mobilités actives. Cependant, il nous semble que le projet d'aménagement et les orientations réglementaires qui l'accompagnent ne vont pas dans ce sens. En outre, il oublie les retombées positives d'une suppression de transport à la source.

### Ces priorités peuvent-elles être atteintes au vu des orientations réglementaires du SDRIF-E ?

La recherche d'un polycentrisme régional impose de modifier le paradigme actuel qui s'appuie sur une amélioration de l'offre, en faisant l'impasse sur une évaluation préalable de l'offre existante, au regard de la demande des habitant.e.s. Des études démontrent une tendance des villes franciliennes à devenir des villes « dissociées » où « l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y réside pas », ce qui aggrave les inégalités de richesses et d'emplois entre territoires et oblige à faire face à une explosion des déplacements des actifs, provoquant l'engorgement des transports en commun dits structurants.

Développer une politique d'emplois adaptés aux résidents, remettre des services de proximité ainsi que des transports de desserte (bus à haut niveau de service et tramways) dans les cœurs de ville permettrait aux actifs de fonctionner pour l'essentiel dans leur bassin de vie, réduisant la demande de déplacements à la source et le chômage.

Le SDRIF-E, pour relier les nouvelles centralités entre elles, prévoit la mise en service de 700 nouveaux kilomètres de lignes, qui sont surtout des lignes de « transit », traversant rapidement les territoires sans les desservir. L'implantation de nouvelles gares ne génère pas forcément un « mieux-être » pour les habitants. Ceux-ci sont le plus souvent tentés d'échanger le gain de temps contre un gain d'espace en partant habiter plus loin (logement plus grand, cadre de vie plus agréable). D'où de grands risques d'accroître l'étalement urbain.

De plus, la création de nouvelles lignes ou le prolongement de lignes existantes ne suffit pas à favoriser un développement véritablement polycentrique du territoire. De nombreuses études le démontrent : faire le choix de relier entre eux des pôles d'emplois ne répond qu'à 3% de la demande de transport et faciliter l'accès à des pôles d'emplois ultraspecialisés (aéroports, plateau de Saclay) bénéficie très faiblement aux habitant.e.s du territoire environnant (5 à 6% des actifs du bassin de Roissy y travaillent, 3 à 4% de ceux d'Orly).

Par ailleurs, plusieurs orientations sont incompatibles avec l'objectif de décarbonation des mobilités, pourtant essentiel pour atteindre l'objectif Zéro Émissions Nettes (ZEN).

- La lutte contre l'autosolisme, véritable fléau environnemental, est bien inscrite comme étant l'un des objectifs majeurs de ce chapitre du SDRIF-E. Pourtant, cette ambition est tuée dans l'œuf par le développement des modes massifiés (covoiturage, cars express) qui passe par la création de voies et l'augmentation de la capacité d'axes routiers, ce qui ne permet aucunement de fluidifier le trafic. C'est l'effet inverse qui se produit en situation saturée : plus les voies sont nombreuses, plus le trafic augmente.
- Le SDRIF-E conditionne l'attractivité du territoire francilien à la croissance du trafic aérien et à l'implantation de nouvelles activités sur les plateformes de Roissy et d'Orly, Sans compter le développement de l'aéroport d'affaires du Bourget qui accueille des jets privés particulièrement polluants. L'objectif de décarbonation des liaisons connectant les aéroports au territoire apparaît bien minime au regard de l'importance des flux aériens. A contre-courant des exigences environnementales, l'orientation réglementaire n° 144 demande à ce que les capacités d'accueil du trafic des plateformes aéroportuaires soient préservées. Le plafonnement du trafic et la mise en place de couvre-feu, comme dans d'autres grands aéroports européens, constituent des mesures nécessaires mais insuffisantes.

Les mobilités les plus décarbonées et sobres sont celles qui s'effectuent à proximité, ou celles qu'on évite. En effet, les modes actifs et le recours aux transports les moins polluants tels que le tramway ne peuvent se faire véritablement que dans des bassins de vie où l'emploi, les services et l'habitat coexistent. Seule la recherche d'un véritable polycentrisme aux fonctions équilibrées permet d'atteindre l'objectif Zéro Émissions Nettes. Les orientations du SDRIF-E n'en prennent pas le chemin.

# FOCUS SPÉCIFIQUE

# LES PROJETS ROUTIERS

Les déplacements en Île-de-France sont encore trop centrés sur l'usage de la voiture et le développement de nouveaux axes routiers inutiles. Le SDRIF-E doit se donner les moyens d'inverser cette tendance néfaste pour notre territoire.

## Une analyse du trafic et une étude des déplacements

Pour conduire une politique de transport, il faut traiter de nombreuses données. Ce travail n'a pas été fait, ce qui peut conduire à de mauvaises décisions.

Au sujet du trafic automobile, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), dans de très nombreux avis, recommande de justifier le projet au regard des problématiques de trafic actuelles et des effets attendus du projet sur les déplacements, étayés par des données de trafic consolidées.

Effectivement, à la lecture des documents aux enquête publiques, il apparaît qu'on ignore, par exemple, les réels besoins des actifs dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Pourtant, les statistiques existent. Il faut les analyser et faire des études de terrains sur :

- Le point de départ du déplacement et son point d'arrivée permettant d'évaluer le trafic local.
- La raison du déplacement (professionnel, personnel) pour la détermination des heures denses,
- La distinction entre poids lourds et bus (ce que ne permet pas un comptage automatique).
- Les autres mobilités (train, vélo, bus...).
- Les points de « congestion ».

De plus, on doit intégrer les flux « temporaires » qui viennent augmenter le trafic pour une durée qui peut aller de quelques mois à quelques années dont les centaines de milliers de tonnes de terres inertes, l'extraction et le comblement des carrières et la construction des grands programmes immobiliers.

Quand pour une enquête publique, les associations étudient la partie transports, le porteur de projet prend toujours en compte une forte augmentation du trafic routier (de 20 à 40%). Pourtant, avec le recul, dans le cas de projets comme la déviation de la RD154 ou la liaison RD30-RD190 Pont d'Achères dont les études de trafic datent d'il y a 10 ans, on se rend compte que les mesures de trafic récentes montrent une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté !

## Des conséquences pour la santé publique et pour l'environnement

De nouveaux axes routiers soumettent des habitant.e.s à des nuisances qui ont des conséquences sur leur santé et principalement pour les personnes sensibles (enfants, femmes enceintes, seniors...),

- Augmentation de la pollution atmosphérique, alors qu'une grande partie de l'Île-de-France est dans le périmètre de la zone dite « sensible pour la qualité de l'air ».
  - *De 6 à 36 mois d'espérance de vie perdu à l'âge de 30 ans en IDF (EQIS Santé publique France)*
  - *1 décès sur 10 en IDF (Airparif et Observatoire Régional de santé Île-de-France)*
- Augmentation de la pollution sonore, alors que les niveaux sonores, le long des axes routiers sont déjà supérieurs à ceux préconisés par l'OMS, en 2019. Dans l'environnement de l'aéroport de Roissy, qui ne dispose toujours pas de couvre-feu, alors que c'est réclamé depuis des années par les riverain.e.s, c'est 28 mois de vie perdus en bonne santé.
  - *Les Franciliens perdent en moyenne 11 mois de vie en bonne santé (Bruitparif 2019)*
- Artificialisation d'espaces naturels, agricoles et forestiers alors que selon l'INSEE, l'Île-de-France est la région la plus artificialisée (2/3 des surfaces cultivées ont disparu, en IDF, en 40 ans !)
- Augmentation des émissions de CO2 (gaz à effet de serre)



## 3 EXEMPLES DE NOUVEAUX AXES ROUTIERS

AVEC DES CONSÉQUENCES DIRECTES POUR LA SANTÉ ET POUR L'ENVIRONNEMENT

- **Liaison RD30-RD190-Pont d'Achères**  
2x2 voies dans les Yvelines traversant la plaine de Carrières-sous-Poissy et de Chanteloup-les-Vignes (40 000 véhicules/jour)
- **Avenue du Parisis (BIP)**  
2x2 voies de 11 km dans le Val d'Oise (20 à 30 000 véhicules/jour)
- **Échangeur Pleyel**  
A Saint-Denis, deux nouvelles bretelles à Pleyel-A86 (8 à 13 000 véhicules/jour)

A eux seuls, ces trois projets impacteront directement 415 000 Franciliens, avec une artificialisation de plus de 80 hectares et un budget de 1,5 milliard € au minimum.

## NOS RECOMMANDATIONS

La construction de nouvelles routes est donc en contradiction avec les engagements nationaux et régionaux (Stratégie Nationale Bas Carbone [SNBC], Loi Climat et Résilience, Plan "Qualité de l'air" en Île-de-France), et ces nouvelles routes réduisent à néant tous les efforts faits par ailleurs pour l'environnement et la santé des habitant.e.s (PCAET, PBE, PPA, PRSE, ZAN, ZEN...)

- Le SDRIF-E doit mettre les moyens pour accélérer le basculement du trafic routier au profit des mobilités douces et pour être efficient mener une étude des déplacements détaillée.
- La Région doit privilégier l'optimisation du réseau routier existant et le report des usagers vers les transports collectifs, afin de répondre aux enjeux d'amélioration des conditions de circulation sur les axes structurants
- La Région ne doit plus financer, même pour les projets départementaux, des projets routiers de l'ancien monde.

Avant de lancer tous ces projets de transports, on pourrait prendre en compte l'objectif "**Eviter**". Comment réduire le besoin de transports à la source en cessant de dissocier les fonctions urbaines, de mettre des activités en périphérie des villes, etc...

On pourrait aussi développer des services de proximité (qui sont accessibles aux premiers niveaux de qualification) qui embauchent sur place et réduisent les besoins de déplacements.

L'ADEME nous apprend que

- « Les politiques publiques en faveur de l'automobile se focalisent sur la création d'infrastructure ou sur l'élargissement des voiries existantes. Ce type de mesure réduirait la congestion de trafic [...] Les études de cas ont montré que les avantages d'une réduction de congestion de trafic n'ont pas été observés, car la nouvelle capacité du réseau routier est rattrapée par la croissance du trafic induit. »
- « La situation [de la pollution atmosphérique] ne pourra évoluer sans une baisse significative du trafic routier dans son ensemble. »

# 02

## CONFRONTER LES OBJECTIFS AUX RÉALITÉS DU TERRAIN

Zoom sur les départements :

Paris - Département 75

Hauts-de-Seine - Département 92

Seine-Saint-Denis - Département 93

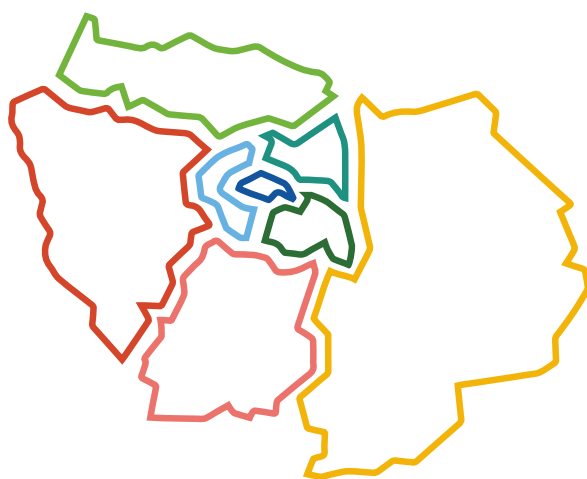
Val-de-Marne - Département 94

Val d'Oise - Département 95

Seine-et-Marne - Département 77

Yvelines - Département 78

Essonne - Département 91



# 75 PARIS

## Fiche informative

Superficie :

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

Nombre d'habitants :

**2 165 423** (en 2019)

Densité :

**20 544,8 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**1 846 114** (en 2019)

## Contexte départemental

Paris concentre richesses, emplois tertiaires, équipements culturels et universitaires, lieux de décisions politiques et économiques. Avec 20 544,8 habitant.e.s au km<sup>2</sup>, **Paris est une des villes la plus densément peuplée en Europe.**

Dans des limites communales étroites, **Paris a un patrimoine naturel de 3,1 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant.e**, hors bois de Vincennes et de Boulogne situés à ses extrémités. Ce seuil est bien au-dessous des recommandations de l'OMS, qui sont de 10 m<sup>2</sup> d'espaces de nature par habitant.e.s. Paris concentre par ailleurs nombre de nuisances tel que des niveaux de bruit et de pollution atmosphérique très élevés. Enfin d'importants déséquilibres sociaux persistent à Paris, ville riche dans laquelle 300 000 personnes sont en-dessous du seuil de pauvreté.

## Spécificités

Paris, ville capitale se situe au cœur d'une métropole de 7,2 millions d'habitants et d'une région de 12,2 millions. Pourtant, **la ville perd chaque année des habitant.e.s**. C'est, entre 2012 et 2022, près de 13 000 parisiens et parisiennes qui ont quitté la capitale.

Malgré ces départs, Paris reste une des villes les plus denses du monde. La préservation d'espaces verts doit y être une véritable priorité au vu de leur rareté. Or, nombreux sont les projets d'aménagement qui essaient aujourd'hui encore de densifier la ville. Le projet de construction dit de "modernisation de la gare d'Austerlitz" en est un exemple auquel s'oppose les associations de protection de l'environnement. L'augmentation du nombre de bureaux dans la capitale a des conséquences fortes sur le trafic ainsi que la localisation de l'emploi à une échelle plus large. L'emploi ne cesse d'augmenter, accroissant les besoins de transports en commun.

En effet, la ville-département se caractérise également par un **fort décalage entre le nombre d'habitant.e.s résidant à Paris et le nombre d'actif.ve.s venant chaque jour y travailler**. Le taux d'emploi par actif.ve résident.e est de 1,5: Paris concentre 32 % des emplois régionaux.

La ville de Paris a engagé l'élaboration de son PLU dit "bioclimatique" pour lequel nos associations portent deux priorités cohérentes avec les objectifs du SDRIF-E:

- Garantir et augmenter la place de la nature à Paris en liant avec les espaces de nature franciliens et en tenant compte des continuités écologiques.
- Arrêter la densification de la capitale et renforcer avec le polycentrisme le rééquilibrage des équipements, logements et bureaux en Île-de-France.

Crédit photos :

Photo du champ de mars, prise par Village hero (CC BY-SA), libre de droits sur wikimedia commons et photo de la Porte de Montreuil, prise par Mbzt (CC BY-SA), libre de droits sur wikimedia commons





## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E

### Le projet d'abattage d'arbres au pied de la Tour Eiffel

Le site de la Tour Eiffel s'étend du Trocadéro à l'École Militaire : son réaménagement, en vue des Jeux Olympiques de 2024, impliquait l'abattage d'arbres centenaires sur un site protégé.

Ce projet porté par la ville de Paris et la société gestionnaire de la Tour Eiffel (SETE) ne tenait pas compte des fortes protections patrimoniales du site et réclamait un déclassement des espaces. **90 % des avis de l'enquête publique s'opposaient à ce projet**, qui a néanmoins été maintenu par la ville. Seul l'engagement de contentieux et une mobilisation orchestrée par nos associations, relayée par les médias, ont permis de mettre un coup d'arrêt au moins momentané à ce projet.



Champ de Mars

### La porte de Montreuil et la construction d'immeubles de bureaux



Porte de Montreuil

La porte de Montreuil cumule les nuisances pour les riverain.e.s : pollution sonore, de l'air, circulation accidentogène... Pour y remédier, le projet proposé par la Mairie consiste à construire 60 000 m<sup>2</sup> de bureaux sur les talus du périphérique à la porte de Montreuil : il est fortement controversé. En effet, **il ne répond pas aux besoins des habitant.e.s qui réclament des espaces verts et des logements, en particulier sociaux.**

La multiplication de projets aux portes de Paris et le long du périphérique illustre **l'absence de prise en compte de la santé des riverain.e.s** et l'insuffisante concertation avec les communes limitrophes de la première couronne.

## Problématiques

Des projets d'aménagement comme ceux de la porte de Montreuil ou de la requalification du champ de Mars **ne sont pas en cohérence avec les orientations annoncées du nouveau SDRIF-E** pour une région ZAN, ZEN et Zéro déchet :

- ▶ **Des projets contraires aux objectifs d'économie circulaire**, en construisant toujours plus de bureaux au lieu d'utiliser ou de réhabiliter les nombreux bureaux vacants. Seul un rééquilibrage des équipements, logements et bureaux en Île-de-France contribuera à un véritable polycentrisme.
- ▶ **Des projets contraires à la préservation de l'environnement**. La protection des espaces de nature existants et la renaturation, tenant en compte des continuités écologiques, doivent être de véritables priorités pour la zone dense.

**Le SDRIF-E doit afficher une ambition plus élevée pour la préservation de l'environnement en augmentant l'objectif affiché de 30 % de pleine terre dans les communes carencées.**

## Fiche informative

Superficie :

**175,6 km<sup>2</sup>**

Nombre d'habitants :

**1 624 357 (en 2019)**

Densité :

**9 249,8 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**968 272 (en 2019)**

## Contexte départemental

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 il est situé pour sa partie sud-ouest en bordure de la première couronne verte de l'Île-de-France. Les frontières (est, nord et ouest) sont en grande partie matérialisées par la Seine et ses îles, avec des berges souvent fortement artificialisées.

Sur un total de 36 communes, **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.e. 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.

Les villes tendent à privilégier l'emploi (les bureaux) sur la construction de logements, notamment sociaux. Cette tendance conduit à aggraver les mouvements pendulaires des transports en commun et un engorgement routier persistant.

La requalification des routes départementales, la construction de nouvelles voies de tramway conduisent à l'abattage massif d'arbres matures, y compris dans des zones forestières. **Le département souffre dans sa majeure partie de sur-densification**, ce qui affecte le cadre de vie et la santé des habitant.e.s avec plus de pollutions diverses (air, bruit, lumière nocturne), et empêche l'adaptation des villes au changement climatique sans compter l'aggravation de la perte de biodiversité ordinaire.

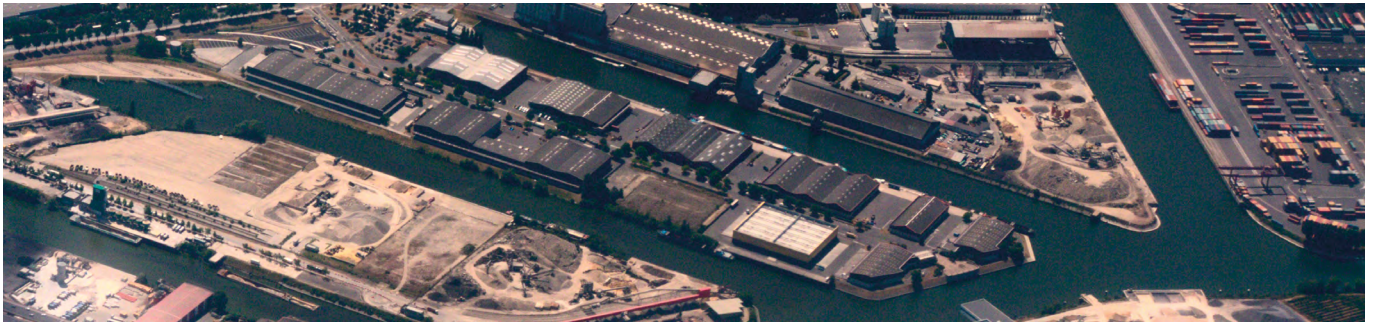
## Spécificités

L'objectif de recherche d'attractivité économique, inscrit dans le SDRIF-E contraste avec ceux qui concernent le social et l'environnement. Le besoin de libérer du foncier pour des espaces de nature, de réduire les pollutions, de désimperméabiliser les sols et diminuer les risques d'inondation est mal pris en compte.

Le port de Gennevilliers, plus grand port fluvial de France, a une position importante dans la stratégie logistique de l'Île-de-France. Mais à l'heure de la transition écologique, l'immense retard pris en matière de fret ferroviaire et la faiblesse du transport fluvial conduisent à la domination du transport routier et son cortège de nuisances.

**Les projets d'aménagements urbains du département (projets immobiliers et d'infrastructures de transport) conduisent souvent à la consommation d'espaces naturels et à l'abattage d'arbres par milliers.** La réhabilitation de constructions, la reconversion de bureaux en logements est encore peu répandue. L'objectif d'intégrer la « Nature en ville » n'est généralement pas mis en œuvre.

## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E



Port de Gennevilliers

### Le projet Greendock

A 50m du site classé Natura 2000, sur la pointe de l'Île Saint-Denis, devrait surgir un bâtiment colossal de 35m de haut sur une longueur de 600m, pour un espace de stockage et distribution de 90 000m<sup>2</sup>. **Les associations contestent l'opportunité de ce projet qui bétonnerait la berge de la Seine et masquerait toute vue lointaine depuis l'autre rive.**

Ce projet marquerait donc violemment le grand paysage par son échelle et sa massivité. Même s'il a son importance pour la logistique de la région, son implantation dans le lit majeur du fleuve entraînerait une dégradation des milieux naturels et les écosystèmes fragiles en contradiction avec les prescriptions du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui recommandent la renaturation des berges. **Le fonctionnement 24h/24h et 7j/7j de cet entrepôt en bord de fleuve induirait des pollutions lumineuse et sonore et impacterait le cadre de vie des habitant.e.s sur la rive droite de la Seine à Argenteuil et Epinay-sur-Seine.** La stratégie d'HAROPA Port en matière de multimodalité est questionnée.

### La pollution de l'air : les conséquences d'une surdensification excessive

L'accroissement du trafic automobile et de camions contribuent à polluer l'air notamment en oxydes d'azote et en particules fines, ce qui participe à accroître les maladies respiratoires et leur létalité. Les projets de requalifications des voies sur berges qui visent à élargir les voies au détriment des arbres d'alignement et de la renaturation des berges vont à l'encontre d'une diminution du trafic et des pollutions associées.

Les arbres et les plantes sont une arme contre la pollution de l'air par la séquestration des particules fines. **La sanctuarisation des zones boisées devient un enjeu majeur.** Les nouvelles méthodes industrielles d'exploitation du bois dans les forêts domaniales impliquent « l'éclaircissement » des forêts et donc la diminution de la surface boisée. De plus, les projets d'aménagement urbain s'accompagnent souvent de la consommation d'espaces de nature en zone urbaine. C'est le cas du Parc Henri Barbusse de près de 5 ha à Issy-les-Moulineaux. Un bâtiment technique de près de 900 m<sup>2</sup> serait construit dans le parc en liaison avec la réalisation du Grand Paris Express. D'autres emplacements sont possibles sans grignoter le seul espace de nature dans une ville carencée en espaces verts.

## Problématiques

Les objectifs du SDRIF-E en matière de zéro artificialisation nette et de zéro émissions nettes sont mis à mal par la consommation d'espaces naturels en zone dense. L'atteinte à la biodiversité ordinaire obère le « zéro perte nette de biodiversité » recherché par la loi Biodiversité de 2016. Les différents projets en cours ne respectent pas l'environnement et les principes du SDRIF-E :

- ▶ **Des projets d'infrastructures de transports et de gestion forestière** qui impactent le cadre de vie des francilien.ne.s et leur santé.
- ▶ Le projet d'entrepôt sur le port de Gennevilliers pose le problème spécifique de **l'atteinte à la restauration des berges** qui doivent devenir des couloirs de biodiversité.

**Le SDRIF-E doit inscrire des contraintes réglementaires pour limiter le trafic routier et favoriser un report modal sur le ferré et la voie fluviale.**



## 93

## SEINE-SAINT-DENIS

## Fiche informative

Superficie :

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

Nombre d'habitants :

**1 644 903 (en 2019)**

Densité :

**6 964 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**581 661 (en 2019)**

## Contexte départemental

Composé de 40 communes et divisé en quatre établissements publics territoriaux, le département de la Seine-Saint-Denis connaît un fort dynamisme économique ainsi que démographique avec un taux de natalité très élevé (17 pour 1000), le plus haut de France.

Le département connaît un processus de désindustrialisation dès la fin des années 70. Autrefois ouvrier, le visage du département a grandement évolué. Le nombre d'emplois a fortement augmenté dans le territoire, dont les emplois de cadres. Mais les habitant.e.s du territoire ne sont pas ceux qui en bénéficient : plus de 70 % des emplois hautement qualifiés sont occupés par des non-résident.e.s. **Malgré un haut taux d'emploi, les taux de chômage et de pauvreté sont parmi les plus élevés du pays.**

**Département le plus bâtisseur de France**, nombreux sont les projets d'aménagement et de construction en cours, au détriment des espaces de nature déjà insuffisants. De nombreuses communes sont extrêmement carencées en espaces verts selon la définition de l'OMS, tel Aubervilliers, avec 1,42 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant.e, au lieu de 10 !

## Spécificités

Le département de la Seine-Saint-Denis concentre un nombre démesuré de projets : **le territoire est grandement impacté par les chantiers du Grand Paris Express et des Jeux Olympiques de 2024.** Pour exemple, l'EPT de Plaine Commune autour des villes de Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers attend la construction de 7 nouvelles gares. C'est trois futures lignes de métro qui viennent s'inscrire dans le territoire, ainsi que près de 80 % des futurs équipements construits pour les JO. Les transformations que vit le département peuvent entraîner un effet de gentrification aux lourdes conséquences.

Le taux de pauvreté et de chômage est bien supérieur aux autres départements d'Île-de-France, et les écarts ne se résorbent toujours pas. Pour l'Institut Paris Région, **ces inégalités sont par ailleurs étroitement liées à des composantes environnementales.** Le cumul des nuisances et pollutions ainsi que le manque d'aménités vertes est choquant pour les territoires du nord de la métropole, et particulièrement la Seine-Saint-Denis. Il est de la compétence du SDRIF-E de mettre en œuvre un schéma prescriptif s'imposant à tous les territoires afin de réduire ces déséquilibres parfaitement identifiés.



Crédit photo :

Photo du lac du parc Georges Valbon, prise par Guilhem Vellut (CC BY-SA), libre de droits sur wikimedia

## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E



Parc Georges Valbon

### La ligne 17 du Grand Paris Express

La ligne 17 est un axe majeur du Grand Paris Express qui s'implante particulièrement sur le territoire de la Seine-Saint-Denis. Son tracé peut se diviser en deux : la partie sud similaire au tracé de la ligne 16 et la partie nord reliant les aéroports du Bourget et de Roissy. Cette deuxième comprend la création d'une gare sur le triangle de Gonesse. **Pourtant la réalisation d'une gare en plein champ à Gonesse ne répond pas aux besoins des habitant.e.s.** La priorité doit être l'amélioration des transports en commun existants. Les investissements à mettre en œuvre dans le cadre du CPER (Contrat de Plan Etat Région) doivent surtout être orientés vers le prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs plutôt que pour le développement de la ligne 17 Nord.

### Économie circulaire : des projets qui manquent d'ambition

Le fort de Vaujours a servi pendant des années de centre de recherches au Commissariat à l'énergie atomique. Placoplatre, filiale de Saint-Gobain, y prévoit l'exploitation de gypse présent dans le sous-sol. Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet d'exploitation d'une carrière de gypse à ciel ouvert sur ce site, qui s'est déroulée du 14 novembre 2022 au 7 janvier 2023, **l'industriel Placoplatre s'est acharné à promouvoir l'épuisement des ressources naturelles**, plutôt que de favoriser les démarches mises en œuvre pour l'économie des ressources et nos impacts sur la dégradation du climat.

**Placoplatre aurait dû engager un projet d'exploitation en souterrain**, qui permettait de tirer profit de ces ressources stratégiques sans les épuiser définitivement, tout en mobilisant les ressources issues du recyclage du plâtre. Dans le cadre de son projet, Placoplatre n'a montré aucune volonté d'engager ces processus d'économie circulaire, pénalisant une nouvelle fois des territoires de Seine-Saint-Denis déjà marqués par un excès d'industrialisation. **Le SDRIF-E doit être prescriptif pour l'économie des ressources naturelles.**

## Problématiques

Une des finalités annoncées du nouveau SDRIF-E est d'améliorer le cadre de vie des franciliens et franciliennes. Pourtant, les projets en cours sur les territoires de la Seine-Saint-Denis ne semblent pas permettre de réduire les inégalités et nuisances environnementales que subissent ses habitant.e.s. :

- ▶ Des projets tels que l'exploitation de gypse dans le fort de Vaujours sont contraires aux objectifs d'économie circulaire et de préservation des ressources naturelles.
- ▶ Des projets écologiques et citoyens trop peu nombreux ne permettant pas d'améliorer véritablement l'accessibilité à espaces de nature pour les habitant.e.s du département.

**Le SDRIF-E doit sanctuariser les 700 hectares d'espaces agricoles sur les territoires de Paris Terres d'Envol et Grand Paris Grand Est, comme préconisé dans le SCOT de la MGP.**

## Fiche informative

Superficie :

**245 km<sup>2</sup>**

Nombre d'habitants :

**1 407 124 (en 2019)**

Densité :

**5 742,7 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**519 540 (en 2019)**

## Contexte départemental

Le Val-de-Marne est constitué de 47 communes, dont cinq comptent plus de 70 000 habitant.e.s. Le territoire est riche d'un fort tissu pavillonnaire, qui se mêle à de l'habitat collectif plus dense. Des espaces de nature restent pour le moment préservés surtout en limite de la Seine et de la Marne qui borde 37 de ses communes. Toutefois, **plus de la moitié des communes du territoire est carencée en espaces de nature**, avec un taux d'espace vert public inférieur à 10 m<sup>2</sup> par habitant.e (qui est la prescription de l'OMS, reprise dans le SDRIF-E).

Le territoire regroupe deux pôles majeurs d'emplois spécialisés, avec le marché international de Rungis, premier centre mondial de distribution de produits frais et l'aéroport d'Orly, deuxième aéroport de France. Le pôle aéroportuaire d'Orly compte 38 000 emplois en 2019. Mais il est très peu structurant pour son territoire environnant. Il n'y a que 5 communes (dont Orly) qui possèdent une majorité de leurs actifs travaillant sur la plateforme. **Plusieurs projets d'aménagements viennent mettre en péril les trames vertes et bleues**, et plus généralement les espaces de nature et de respiration.

## Spécificités

En pleine mutation avec l'arrivée de gares du Grand Paris Express (GPE), le Val-de-Marne est marqué par de profondes inégalités territoriales. La frange sud-ouest, peu dense, comporte encore des terres agricoles et la desserte en transport en commun de cette partie du territoire est très limitée. Plusieurs ensembles pavillonnaires du département sont menacés par l'arrivée du Grand Paris Express et les multiples projets de construction qui l'accompagnent. **C'est plus de 40 km de lignes de métro automatique qui vont traverser le Val-de-Marne**, en faisant ainsi le premier territoire desservi par le GPE.

La construction de milliers de m<sup>2</sup> de bureaux à proximité des futures stations de la ligne 15, Nogent-sur-Marne et Val-de-Fontenay, interroge car de nombreux bureaux sont vacants à proximité (Nogent-Le Perreux). Plus de 4,4 millions de m<sup>2</sup> de bureaux sont vacants en Île-de-France depuis le COVID-19, selon l'Institut Paris Région. Cette volonté de densification dans les nouveaux quartiers de gares est en contradiction avec les objectifs de sobriété foncière et de protection de l'environnement du SDRIF-E.



Crédit photo :

Photo du Val-de-Marne, prise sur le site de Val-de-Marne Environnement, fédération de FNE Ile-de-France

## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E



Pont de Charenton

### La valorisation des quartiers de gare

Il y a quelques années, un concours d'architecture avait été lancé pour la construction d'un programme de logements sociaux sur un petit espace vert à quelques mètres de la station « Gentilly » du RER B. La mairie et le lauréat de ce concours ont reconnu qu'il n'était pas opportun de supprimer cet espace vert juste à côté de la gare et n'ont pas donné suite à ce projet. Bien que de petite taille, un tel espace vert directement accessible par le RER a été considéré d'intérêt public.

Les aménagements prévus autour des gares du futur réseau de transport du Grand Paris Express font l'objet d'Opération d'Aménagements Programmés « OAP » sectorielles dans les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux en cours d'élaboration. Ces OAP doivent prendre en compte cette expérience de ménagement d'un espace naturel à proximité d'une gare. Les gares du Grand Paris doivent permettre à l'ensemble des franciliens d'avoir accès aux aménités naturelles, vertes ou liées à la présence de l'eau, existantes à proximité des futures gares. N'est-il pas d'intérêt métropolitain et francilien que le réseau de transport du GPE privilégie l'accès à des ressources naturelles et au bien-être qu'elles occasionnent ?

La solidarité c'est aussi celle qui s'adresse aux générations futures. Leur permettra-t-on de bien vivre et peut-être même tout simplement de vivre, dans l'une des métropoles les plus denses du monde, si nous ne portons pas, aujourd'hui, les questions environnementales et sanitaires ? Il y a là aussi une valorisation potentielle de ce nouveau réseau de transport en ce qu'il ne se limite pas aux déplacements domicile-travail.

### La pollution de la Marne

Problématique majeure du département, le **déversement des eaux usées dans la Marne représente une pollution majeure**. Dépolluer cette rivière, qui se jette ensuite dans la Seine, est une condition sine qua non pour permettre les épreuves de natation lors des Jeux Olympiques de 2024. Lors d'une inspection par les services d'assainissement du département en 2020 il a été constaté plus de 20 000 mauvais branchements qui ont de fortes incidences sur la qualité de l'eau. De plus, la proximité de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine influe sur la présence de nanoparticules et de radioéléments dans l'eau, tel que du tritium. Enfin, les épisodes d'orages violents en lessivant les hydrocarbures présents sur les routes comme l'A4, causent une forte pollution du milieu naturel. **Accélérer la dépollution de la Marne doit devenir une priorité**, non pas uniquement pour les JO de 2024 mais avant tout pour la biodiversité et la qualité de vie des habitants du territoire.

## Problématiques

Les problématiques comme l'aménagement des quartiers de gares ou les mauvais branchements d'habitations val-de-marnaises montrent le décalage entre l'ambition de rendre le nouveau SDRIF-E environnemental et la réalité.

- ▶ **Des projets contraires aux objectifs de limitation de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et à celui de recyclage du foncier via l'utilisation d'espaces déjà artificialisés.**
- ▶ **Des lenteurs contraires à l'objectif de préservation de l'environnement inscrit dans le SDRIF-E environnemental.**

**Le SDRIF-E doit porter des objectifs contraignants de recyclage urbain permettant la mobilisation des locaux existants, tels que les bureaux vacants.**



## 95

## VAL-D'OISE

## Fiche informative

Superficie :

**1 245,9 km<sup>2</sup>**

Nombre d'habitants :

**1 249 674 (en 2019)**

Densité :

**1 003 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**422 744 (en 2019)**

## Contexte départemental

Constitué de 184 communes, le département s'étend sur une superficie d'environ 1 250 km<sup>2</sup>. Issu du démembrement de la Seine et Oise en 1964, le Val d'Oise est constitué d'une zone urbaine dense au sud, prolongement de l'agglomération parisienne, et de zones rurales et résidentielles au nord et à l'ouest.

L'essentiel des habitant.e.s est concentré au sud de l'axe Cergy-Roissy-Charles de Gaulle dans une zone urbaine très dense qui comprend la ville nouvelle de Cergy-Pontoise au sud, l'agglomération d'Argenteuil-Bezons, la vallée de Montmorency et l'ancienne communauté d'agglomération Val de France au sud-est. **Près de la moitié de la surface du département est couverte par des exploitations agricoles**, majoritairement spécialisées dans les grandes cultures (céréales, oléo-protéagineux, betteraves). Le Val-d'Oise est un département qui reste très agricole, étant le 9<sup>e</sup> département français pour le revenu agricole moyen mais le dernier pour l'agriculture bio (3 % de la SAU seulement contre 6,5 % pour l'Île-de-France et 10 % France entière en 2021).

## Spécificités

Le Val-d'Oise est l'un des plus petits départements français en superficie, mais l'un des plus peuplés. Il représente le 10<sup>ème</sup> de la surface régionale et le 10<sup>ème</sup> de la population francilienne. L'ouest et le nord du département sont essentiellement constitués de zones rurales protégées par deux parcs naturels régionaux, mises en valeur par l'agriculture et marquées par un habitat résidentiel.

**Le département a un faible taux d'emplois par rapport à la population active résidente.** Il ne faut pas aggraver son rôle "servant" de la métropole (logistique, déchets, transport aérien, grande distribution...) mais diversifier les offres d'emplois. La Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise a tenu cet objectif quand elle était administrée par l'Etat. Aujourd'hui, cet équilibre n'est plus atteint. Certaines communes concentrent les emplois tandis que d'autres sont des villes dortoirs. Les mobilités au sein du département sont essentiellement structurées par des liaisons radiales périphérie / centre, de type RER A, qui aggravent la dépendance de la grande banlieue vis-à-vis du cœur de l'agglomération parisienne. Développer les transports en commun de proximité, les mobilités douces et lutter contre l'auto-solisme doivent devenir de véritables priorités dans le nouveau SDRIF-E. Dans ce contexte, la radiale 17 nord du réseau GPE n'a aucune utilité. Roissy ne doit pas devenir le premier aéroport au monde desservi par trois lignes de transport ferré lourd.



Crédit photo :

Photo aérienne de la ville de Taverny, prise par Pymouss (CC BY-SA), libre de droits sur [wikimedia commons](#)

## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E

### L'éco-quartier de Taverny



Ville de Taverny

Ville d'environ 26 000 habitant.e.s au cœur du département, c'est tout le centre-ville de Taverny et les terres agricoles des Ecouardes qui sont concernés par une importante opération de transformation, d'aménagement et de promotion immobilière avec la réalisation d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) « Les quartiers des T ». Outre la modification du centre-ville de la commune, **ce projet de ZAC prévoit l'artificialisation de 16 hectares de terres agricoles pour y réaliser en bordure de ville l'éco-quartier des Ecouardes.** C'est la condamnation à terme des cultures avoisinantes par la réduction des surfaces cultivées. La rentabilité serait moindre et la rotation des cultures trop difficile.

La construction de ce nouvel ensemble immobilier de 600 logements amènerait à minima 800 nouvelles voitures dans une ville où la circulation automobile est déjà fortement congestionnée. **L'augmentation du trafic automobile dégraderait la qualité de l'air** dans une zone grandement exposée à la circulation routière et aux pollutions aériennes. **Artificialiser ces terres agricoles aboutirait à détruire la biodiversité francilienne et à affaiblir la capacité nourricière de la région, en plus de dégrader la qualité de vie des habitant.e.s.**

### Le triangle de Gonesse

Le triangle de Gonesse, terres agricoles à 15 kilomètres de Paris d'une superficie agricole de 670 hectares est toujours menacé malgré sa bonne fonctionnalité agricole et sa fertilité exceptionnelle. Après l'abandon du projet démesuré et inadapté d'Europacity sur le triangle de Gonesse, l'ancien premier ministre, Jean Castex, a présenté le plan Val d'Oise lors de sa visite à Gonesse. A cette occasion, il a annoncé **le projet de création d'une cité scolaire avec internat sur les terres agricoles très fertiles du Triangle de Gonesse** et le projet Agoralim, annexe nord du MIN de Rungis. En juillet 2022, le Conseil régional d'Île-de-France a lancé un appel d'offres pour l'étude de programmation d'une cité scolaire, avec un lycée de 1 650 places et un collège de 600 places sur le triangle de Gonesse.

- Sur des terres agricoles extrêmement fertiles, les plus proches de Paris.
- Dans la zone de nuisances sonores des aéroports de Roissy et du Bourget (un avion toutes les deux minutes!), où la construction de logements est interdite.
- Dans une zone exposée aux bruits nocturnes (le pôle de Roissy n'étant pas soumis au couvre feu réclamé)
- A proximité du crash du Concorde

La Cité scolaire n'a pas sa place sur le triangle de Gonesse. Les maires de Sarcelles et de Villiers le Bel confirment qu'il existe des espaces disponibles dans la zone urbaine. Le choix du site doit faire l'objet d'une concertation et non d'une décision descendante du sommet de l'État. De plus, la gare de la ligne 17 nord du Grand Paris Express est maintenue en plein champ, malgré l'abandon d'Europa City et du projet d'ensemble qui l'accompagnait sur la ZAC de 300 ha. La gare au milieu du triangle de Gonesse serait à plus d'1,7 km des premières habitations pour desservir une zone d'activités de 110 ha avec une cité scolaire tributaire de transport par bus venant de l'est du Val d'Oise. Après l'abandon d'EuropaCity, le Triangle de Gonesse doit devenir l'exemple du mot **éviter**.

## Problématiques

Les projets prévus sur le département du Val-d'Oise sont inadaptés au vu de leur effet délétère sur l'environnement. Ils sont contraires aux principes énoncés par le SDRIF-E :

- ▶ **Des projets contraires aux objectifs d'économie circulaire** en privilégiant l'artificialisation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'obligation de construction des 70 000 logements neufs par an. Pour être véritablement circulaire, la politique du logement devrait être axée sur l'amélioration qualitative du parc existant.
- ▶ **Des projets contraires aux objectifs de protection des terres agricoles et de la lutte contre l'étalement urbain.** La séquence « Éviter, Réduire, Compenser » est trop souvent détournée de son objet initial en ne mettant en place que des mesures de compensation dérisoires.

**Le SDRIF-E doit protéger les ressources agricoles régionales et sanctuariser les terres agricoles du Triangle de Gonesse.**

## 77

## SEINE-ET-MARNE

## Fiche informative

Superficie :

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

Nombre d'habitants :

**1 421 197** (en 2019)

Densité :

**240,3 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**465 698** (en 2019)

## Contexte départemental

France est de la région Île-de-France, la Seine-et-Marne est de loin le département le plus étendu, sa surface représentant la moitié de la surface totale francilienne. Il est aussi le plus agricole, avec un important caractère rural. Pour autant, sa partie ouest n'échappe pas aux pressions immobilières et à l'augmentation de sa population. Ce phénomène a pour conséquence une forte artificialisation de son territoire : **près de la moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en Île-de-France a lieu en Seine-et-Marne.**

L'augmentation continue des prix dans la région a pour conséquence un déplacement d'habitant.e.s dans des zones où l'immobilier est moins tendu, souvent peu ou moins desservi en transport en commun. Le SDRIF de 2013 avait comme ambition affichée de rééquilibrer les pôles en faveur de l'est de la région, mais force est de constater que cette volonté ne s'est pas concrétisée. Le nouveau SDRIF-E se veut vertueux et protecteur de l'environnement, en atteignant les objectifs ZAN, ZEN et zéro déchet d'ici 2040. Mais certains projets prévus sur le département ne vont pas dans ce sens.

## Spécificités

De par sa taille et la composition de son territoire, la Seine-et-Marne est confrontée à de nombreux projets d'aménagement qui ne sont pas tous respectueux de l'environnement ni des principes du SDRIF-E. En termes de mobilités, les transports collectifs et les axes routiers convergent vers Paris et tous sont saturés. Le département va être impacté, dans sa partie ouest, par l'ouverture de quatre gares du Grand Paris Express.

**La Seine-et-Marne est le département le plus logistique de France.** Le trafic routier engendré par les poids lourds a d'importantes conséquences sur les émissions de gaz à effet de serre. De plus, l'implantation des entrepôts engendre une importante consommation de terres agricoles, nuisant à la biodiversité et à la résilience du territoire.

Le SDRIF de 2013 indiquait sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) plusieurs zones d'urbanisation conditionnelle dont l'ouverture est subordonnée à la réalisation d'une desserte en transport en commun. Plusieurs projets logistiques voudraient s'implanter sur ces zones représentées par des pastilles jaunes, **sans respecter la conditionnalité.**

Le projet de nouveau SDRIF-E précise des secteurs d'urbanisation au titre de polarités et des secteurs d'urbanisation préférentielle ainsi que de développement industriel d'intérêt régional.



Crédit photo :

Photo des champs menacés par Val Bréon 2 avec en arrière-plan Val Bréon 1, prise par un membre de l'Association Val Béton

## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E

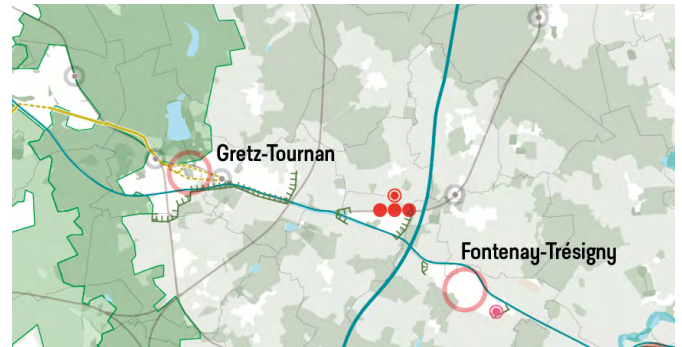
### Val Bréon 2

A Châtres, des terres agricoles sont menacées d'être sacrifiées depuis des années pour la construction de la ZAC de Val Bréon 2, extension de Val Bréon 1. Pourtant, la construction sur cette zone ne devait pas être possible car elle était, dans le SDRIF de 2013, subordonnée à la création de transports en commun. Or, tout scénario d'implantation de gare RER a été abandonné par la SNCF en 2016.

Aujourd'hui, le SDRIF-E cartographie trois pastilles et demie d'urbanisation sur **85 hectares de terres agricoles**, en tant que secteur de développement industriel d'intérêt régional. La réalisation de la ZAC de Val Bréon 2, extension de Val Bréon, **condamne des terres agricoles**. En l'absence de transport en commun, la construction sur cette zone n'était pas possible dans le SDRIF de 2013 : **cette conditionnalité a été abandonnée**. D'autres secteurs sont dans ce cas de figure, comme le secteur de Melun-Villaroche.



Les terres menacées de Val Bréon 2



Zoom sur le projet de SDRIF-E : des pastilles d'urbanisation à Val Bréon

### L'urbanisation de Val d'Europe

Le nouveau SDRIF-E cartographie de nouvelles possibilités d'urbanisation en Seine-et-Marne : le secteur du Val d'Europe poursuit son urbanisation galopante au sud de l'autoroute A4 avec une possibilité d'artificialiser 175 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers en direction de Villeneuve-le-Comte. Il existe pourtant encore de nombreuses possibilités sur le territoire historique de Marne-la-Vallée. Le SDRIF-E légitime via ces pastilles d'urbanisation la construction en extension urbaine et la bétonnisation d'espaces de nature.

## Problématiques

Un véritable décalage existe entre la réalité vécue par les territoires et les principes affichés par le SDRIF-E. Le respect des objectifs ZAN, ZEN et Zéro déchet ne peut être atteint si des projets destructeurs de l'environnement viennent à voir le jour (Val Bréon 2, Val d'Europe, Melun Villaroche, Crisenoy...):

- ▶ Des projets contraires aux objectifs de limitation de la consommation d'espaces (naturels, agricoles, forestiers), de lutte contre l'étalement urbain et de densification de la ville existante.
- ▶ Des projets régionaux d'infrastructures où le Zéro Déchet fait de la Seine et Marne l'exutoire final privilégié de ces derniers.

**Le SDRIF-E doit préserver les ressources agricoles régionales et sanctuariser les terres agricoles de Val Bréon.**



## 78

## YVELINES

## Fiche informative

Superficie :

**2 284,4 km<sup>2</sup>**

Nombre d'habitants :

**1 448 2017 (en 2019)**

Densité :

**633,9 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**531 725 (en 2019)**

## Contexte départemental

Frangé ouest de l'Île-de-France, les Yvelines sont un département en pleine mutation depuis cinquante ans. C'est un des départements les plus denses de France, mais les situations sont en son sein très contrastées : l'est des Yvelines borde les Hauts-de-Seine, et le bâti y est en continuité avec le centre de l'agglomération parisienne. À l'ouest et au sud, les territoires sont majoritairement ruraux. Ils occupent selon l'INSEE plus de la moitié de la superficie du département. La population y est inégalement répartie et de fortes disparités sociales sont présentes.

La population du département y est active et très diplômée : 46 % de la population est diplômée du supérieur. Il s'agit du troisième taux le plus élevé de France. Les cadres représentent un tiers des actifs occupés résidents.

Avec plus de 530 000 emplois, **les Yvelines sont le premier département de grande couronne en termes de nombre d'emplois**. Les bassins d'emploi principaux sont les territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc ainsi que la Vallée de la Seine qui s'étend de Poissy au Mantois, axe majeur de communication fluvial, routier et ferroviaire. **Nombreux sont également les habitant.e.s à effectuer des déplacements pendulaires quotidiens** entre le département et les Hauts-de-Seine ou Paris où sont localisés leurs emplois : ils représentent près d'un actif.ve sur deux.

## Spécificités

Les Yvelines connaissent une croissance démographique plus faible que la moyenne francilienne, et **le département perd même des habitant.e.s** : c'est 20 000 Yvelinois.es qui sont parti.e.s du département entre 2021 et 2022. Pour cause, le déficit migratoire y est relativement élevé, et le solde naturel entre les naissances et les décès y est plus bas que la moyenne régionale.

Malgré une forte présence de cadres et de population socio-économiquement favorisée, la pauvreté n'est pas absente du département mais est très localisée dans certains quartiers. 22 quartiers prioritaires de la ville (QPV) répartis entre Mantes-la-Jolie, Trappes ou bien Les Mureaux concentrent de grandes difficultés.

Département rural et agricole, les Yvelines ne sont pas à l'écart des nombreux projets d'aménagements franciliens. La ligne 18 du Grand Paris Express et le prolongement du RER-Eole devraient prochainement voir le jour. Le tronçon 18 Ouest Saclay-Versailles fait l'objet d'une vive concertation. Le département présente une forte vulnérabilité aux inondations, qui pose la question des extensions urbaines dans les vallées en particulier pour les quartiers de gares.

Crédit photo :

Photo de l'église Saint-Germain depuis le jardin du domaine Berson à Meulan, mis en ligne par Pierre Poschadel (CC BY-SA), libre de droits sur wikimedia commons



## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E



Hardricourt, Yvelines

### Un département soumis à des risques industriels forts

Ce n'est pas moins de 6 établissements Seveso seuil haut et 7 établissements Seveso seuil bas qui sont localisés sur ce département. **Les risques industriels dans le territoire sont donc nombreux, et des accidents peuvent survenir.** Cela a déjà été le cas plusieurs fois suite à un manque de sécurité et de maîtrise des risques du syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP). L'incendie survenu en juillet 2019, dont l'origine exacte n'a pas été dévoilé, a eu de nombreuses conséquences : la pollution de l'eau de la Seine a entraîné par la suite la mort de milliers de poissons. En octobre dernier, c'est 4 tonnes de biogaz qui ont été relâchées dans l'atmosphère sur le site des Yvelines du SIAAP. **C'est la sécurité et la santé des habitant.e.s ainsi que la préservation de l'environnement qui sont menacées par les risques industriels présents sur le territoire.** De plus, outre les problématiques liées au SIAAP, de nombreuses autres installations présentes sur le territoire présentent des risques pour les populations (les stockages souterrains et extérieurs et réseaux de pipelines et gazoducs, les cimenteries, les ports Haropa...)

### Certains territoires laissés pour compte ?

Le département des Yvelines est composé entre autres d'espaces ruraux, et l'accessibilité de l'entièreté du territoire est une condition nécessaire au bon développement polycentrique régional. **Pourtant, l'accès aux services publics se dégrade depuis des années dans de nombreuses zones rurales du département.** C'est le sentiment d'un accès détérioré à des services de proximité essentiels qui s'est développé chez les habitants et habitantes des Yvelines. La desserte en transports en commun se révèle problématique, avec la dégradation du service de bus sur le territoire. Une réunion publique a eu lieu dans le nord-ouest du département en janvier de cette année avec différents acteurs afin d'y remédier.

## Problématiques

Les différentes spécificités du territoire des Yvelines nécessitent une véritable prise en compte dans les documents d'urbanisme et de planification tel que le SDRIF-E. Un des objectifs annoncé de ce document est d'améliorer le cadre de vie des franciliens et franciliennes : assurer la sécurité et l'accessibilité du territoire doit devenir une véritable priorité :

- ▶ **Des projets potentiellement dangereux pour la santé environnementale.**
- ▶ **Une accessibilité du territoire à améliorer :** la mise en service de transports en commun de proximité doit être réalisée afin de respecter l'objectif Zéro Emissions Nettes du SDRIF-E.

**Le SDRIF-E doit mettre en priorité la santé environnementale des Francilien.ne.s.**

91

## ESSONNE

## Fiche informative

Superficie :

**1 804,4 km<sup>2</sup>**

Nombre d'habitants :

**1 301 659** (en 2019)

Densité :

**721,4 habitants par km<sup>2</sup>**

Nombre d'emplois :

**449 915** (en 2019)

## Contexte départemental

L'Essonne est forte de sa diversité avec un nord urbain et un sud rural. Les communes du département privilégient essentiellement l'aménagement à l'échelle locale, 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 la ZAC des Belles Vues à Arpajon/Ollainville qui prévoit 1 000 logements sans commerces ni écoles, ni équipements de proximité. **Les communes essonniennes souhaitent poursuivre leur aménagement et croissance alors que le seuil de saturation en termes de déplacements est dépassé depuis longtemps.** En effet, l'Essonne connaît une situation complexe pour sa mobilité. Axes routiers saturés, transports en commun insuffisants, plan vélos très en retard... De plus, les RER B, C et D traversant le département sont en situation critique.

## Spécificités

L'Essonne compte sur son territoire de nombreuses ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement) et 6 sites classés Seveso. Plusieurs de ces installations sont situées en zone urbaine dans le nord du département mais il en existe aussi dans le sud plus rural. 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.

Le département dispose d'un réseau hydrologique riche de plus de 700 km de rivières avec leurs biefs et leurs affluents qui convergent tous vers la Seine. Aujourd'hui, l'accroissement des aléas climatiques, associé à une artificialisation des sols qui se poursuit, impose de nouveaux objectifs. Il faut pouvoir lutter contre les inondations de plus en plus fréquentes dans nos vallées densément peuplées 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 Courtabœuf) nécessite une gestion des eaux pluviales à la parcelle pour ne pas aggraver les risques en vallée. **Le changement climatique et la vision des projets futurs devront être au cœur des réflexions du nouveau SDRIF-E.**



Crédit photo :

Photo de la vue du viaduc en construction de la ligne 18 du métro de Paris, entre Orsay et Massy (Essonne), au-dessus de la route nationale 118, en juillet 2022, mis en ligne par Nogwai (CC BY-SA), libre de droits sur wikimedia commons et photo de l'Héliogravure à Corbeil-Essonnes, prise par Jean-Pierre Moulin, membre de FNE IdF

## Des projets contraires aux objectifs du SDRIF-E

### L'urbanisation du plateau de Saclay

Avec ses paysages ouverts et ses vastes espaces agricoles, le plateau de Saclay – une grande tache blanche sur la carte qui suggère le « vide » à 15 km de Paris, à cheval sur l'Essonne et des Yvelines – a toujours fait l'objet de convoitises urbanistiques. Grâce à la configuration géologique et au réseau hydraulique des étangs et rigoles créé sous Louis XIV, ses terres comptent parmi les plus fertiles d'Europe. Le cluster scientifique et technologique Paris-Saclay, qui se veut la « Silicon Valley à la française », en a artificialisé 400 ha.

Bordé de vallées encaissées, le plateau est difficile d'accès. Les RER B et C longent ces vallées et les centres de vie du plateau sont à moins de 3 km d'une gare de RER. Il suffirait donc d'organiser les rabattements, à présent rudimentaires. **Au lieu de cela, l'État met en place le métro de la ligne 18 du Grand Paris Express, surdimensionnée et ne répondant pas aux besoins de mobilité, principalement orienté perpendiculaire au tracé de cette ligne.** Le tronçon Orly-Saclay est en cours de construction. S'il était réalisé, le tronçon Saclay-Versailles de cette ligne entraînerait à terme l'urbanisation massive du plateau, en dépit de la zone de protection actuellement en vigueur.



Vue du viaduc en construction de ligne 18 du Grand Paris Express, juillet 2022

### La dissociation de l'habitat de l'emploi à Corbeil-Essonnes



Site d'Héliogravure, Corbeil-Essonnes

En plein centre ville, sur les sites de l'ancienne imprimerie Héliogravure et des Grands Moulins de Corbeil, **il est prévu de créer environ 1 000 logements.** Voilà de quoi aggraver une situation déjà fragile en continuant à accueillir de nombreuses familles venant s'ajouter à celles arrivées les dix dernières années (10 000 habitant.e.s supplémentaires durant les 20 dernières années). Cette décision est lourde de conséquences quand l'analyse des données montre que **le territoire de Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart souffre d'un trop plein de logements tout en accusant, par ailleurs, un déficit important d'emplois variés, notamment tertiaires.**

Éloigné.e.s de la Métropole du Grand Paris, confronté.e.s à des difficultés de transport pour se rendre sur leurs lieux de travail, les actif.ve.s résidant dans les communes de la grande couronne doivent retrouver des emplois près de leurs lieux de vie.

## Problématiques

Ces deux exemples de projet d'aménagement du territoire démontrent explicitement le décalage existant entre la réalité vécue par les territoires et les principes affichés du SDRIF-E. Comment les objectifs ZAN, ZEN et le souhait d'une région polycentrique peuvent-ils être atteints avec de tels orientations destructrices de l'environnement ? La réalisation de projets tels que la construction de la ligne 18 est contraire à différentes orientations du document cadre d'urbanisme :

- ▶ **Contraire aux objectifs de lutte contre l'étalement urbain** ainsi qu'au développement et soutien de l'agriculture francilienne.
- ▶ **Contraire au développement d'un véritable polycentrisme** en dissociant l'emploi de l'habitat, et en diluant la relative autonomie des bassins traversés d'où une perte de qualité de vie.

**Le SDRIF-E doit promouvoir un véritable polycentrisme. Seul un équilibre entre l'emploi, l'habitat et les services reliés entre eux par des transports de proximité permettra la création de bassins de vie.**



# NOS PRÉCONISATIONS POUR UN SDRIF-E VÉRITABLEMENT ENVIRONNEMENTAL

Malgré des avancées notables par rapport au Schéma directeur de 2013, la version 1 du SDRIF-E reste trop peu ambitieuse, trop peu prescriptive. Pour atteindre les objectifs prônés par la Région depuis la mise en révision du SDRIF-E, il est nécessaire que ce document intègre des orientations fortes et des objectifs chiffrés permettant une véritable préservation de l'environnement. **Il faut aller plus vite et plus fort.**

- ▶ Diminuer de 20% l'artificialisation des sols par tranche de dix ans ne permettra pas d'enrayer l'effondrement du vivant, ni d'atteindre le ZAN en 2050. En Île-de-France, c'est vers le Zéro Artificialisation Brute (ZAB) qu'il faudrait se diriger. Il est nécessaire que la Région s'impose à minima la trajectoire suivie par les autres régions : **une division par deux de la consommation d'espace d'ici 2030, et non une simple réduction de 20%.**
- ▶ Prendre en compte les projets de l'Etat dans le calcul du ZAN.
- ▶ Afficher une ambition plus élevée pour la préservation de l'environnement :
  - Inscrire toutes les continuités écologiques notamment trames blanches et brunes dans les orientations réglementaires.
  - Augmenter à 50% l'objectif affiché de 30% de pleine terre dans les communes carencées.
  - Limiter au maximum l'usage de la compensation qui légitime la destruction de sols riches et fonctionnels ; privilégier Eviter et Réduire plutôt que Compenser.
- ▶ Promouvoir un véritable polycentrisme ne passe pas par la création de nouveaux moyens de transports lourds qui ne favoriseront pas l'émergence de bassins de vie. **Seul un équilibre entre l'emploi, l'habitat et les services reliés entre eux par des transports de proximité tels que des tramways et BHNS permettra la création de bassins de vie.**
- ▶ Sortir de l'objectif de production annuelle de 70 000 logements. Les projections démographiques mettent en évidence le surdimensionnement de cet objectif. Le SDRIF-E doit imposer de véritables objectifs territorialisés permettant la production de logements sans construction nouvelle : transformation de bureaux, mobilisation du parc existant, véritable encadrement du parc de locations touristiques de courte durée...
- ▶ Préserver les ressources agricoles est présenté comme étant un objectif phare de ce SDRIF-E. Pourtant, la destruction programmée d'hectares de terres fertiles agricoles sur le triangle de Gonesse, le plateau de Saclay et au Val Bréon en est un contre exemple. **Leur sanctuarisation doit être indiquée sur les cartes du SDRIF-E.**
- ▶ Mettre au centre du futur SDRIF-E la santé environnementale des Franciliens et la décarbonation de l'économie francilienne en adoptant par exemple :
  - Un plafonnement du trafic aérien, l'interdiction des vols de nuit à Roissy.
  - Des objectifs chiffrés et des contraintes réglementaires pour encadrer le développement des surfaces logistiques génératrices de trafic routier et favoriser un report modal sur le ferré et la voie fluviale.

