



## Fontainebleau Patrimoine

Association loi 1901 n° 9741 déclarée au JORF du 11 décembre 1996 p. 5454  
Site : fontainebleau-patrimoine.blogspot.fr Courriel : echosbleau@gmail.com Tel : 01 60 74 80 33  
24, Bd Thiers 77300 Fontainebleau

### OBSERVATIONS CONCERNANT LE

### PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE

Enquête publique du 1/2 au 16/3/24

#### Sommaire

Introduction.....	2
I. Sur les objectifs généraux et l'objectif de construction .....	3
A. Sur les facteurs limitants et en particulier les transports .....	6
B. Sur la lutte contre les îlots de chaleur .....	9
II. Sur les intérêts publics négligés .....	10
A. Sur le patrimoine et le cadre de vue .....	10
B. Sur la protection des bois et forêts.....	12
Conclusions.....	15

## **Introduction**

Les statuts de Fontainebleau Patrimoine précise :

*"1. L'Association a pour objets :*

*a) la protection et la mise en valeur du patrimoine culturel ainsi que les éléments du domaine public (comme par exemple : la Villa Lavaurs, la Bibliothèque,...);*

*b) la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie;*

*c) l'amélioration des services au public dans le cadre d'un aménagement du territoire harmonieux.*

*2. Dans ce cadre, l'Association s'assurera de la bonne information du public sur les choix et alternatives sur les domaines visés par ses objets, par tout moyen y compris des bulletins et un site internet.*

*De même, l'Association est compétente pour faire toute proposition et tout recours juridique devant toute juridiction relativement aux documents suivants dès lors qu'ils ont un impact même limité sur le territoire des communes de Fontainebleau-Avon : [...]*

*- schéma directeur de la région Ile de France; [...].*

*3. L'Association est compétente sur l'ensemble du territoire des deux communes de Fontainebleau-Avon mais également pour l'ensemble des zones géographiques couvertes par les documents visés au 2".*

Le Schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF) régleme l'utilisation du sol, la localisation des infrastructures de transports et des grands équipements, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, et la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que les activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

Il pousse à la densité et au bétonnage sans tenir compte des caractéristiques du territoire, aggrave l'artificialisation par une sur-utilisation du territoire régional en augmentant la population consommatrice de ressources naturelles, sans tenir du cadre de vie des habitants et au mépris des monuments et sites.

Nous démonterons que l'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement est tout à fait insuffisante.

## **I. Sur les objectifs généraux et l'objectif de construction**

L'article L. 123-1 du code de l'urbanisme dispose :  
« Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région.  
Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.  
Il détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements.  
Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.  
Il fixe une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation. »

Ce schéma doit respecter le principe d'équilibre de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme dispose :

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain et rural maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, notamment les services aux familles, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° *La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;*

6° *La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;*

6° bis *La lutte contre l'artificialisation des sols, avec un objectif d'absence d'artificialisation nette à terme ;*

7° *La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ;*

8° *La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie dans les zones urbaines et rurales ».*

Selon la note explicative (pièce n° 1-1), on comprend le projet régional :  
"le nouveau schéma ambitionne à la fois de :

1. *Adapter le territoire francilien au réchauffement climatique ;*

2. *Préserver la nature ;*

3. *Accueillir 50 000 nouveaux Franciliens et permettre la construction de 70 000 nouveaux logements par an ;*

4. *Inscrire la région dans la trajectoire de sobriété foncière (ZAN) ;*

5. *Relocaliser des activités productives pour assurer notre souveraineté économique, qui a été questionnée lors de la crise du COVID-19."*

L'objectif 3 est parfait incompatible avec les objectifs 1, 2 et 4 et avec l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme, puisque l'on ne répond pas à l'«*objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique* » mais au contraire on vise à l'aggraver par une augmentation de population.

Il est vrai qu'il s'appuie sur l'article 1er de la Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris « *Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.*

*Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.*

*Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain."*

L'absence d'évaluation environnementale et de concertation concernant cet objectif fait peser un très grand poids sur la licéité du futur SDRIF au regard de la Convention d'Aarhus et la directive sur l'évaluation stratégique des plans et programmes ayant un impact sur l'environnement.

La Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement a été adoptée sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies le 25 juin 1998, en vigueur depuis le 30 octobre 2001. Son article 6 fait obligation aux Parties de garantir la participation du public aux processus d'adoption des décisions ayant un effet potentiellement important sur l'environnement. Certaines activités relèvent de plein droit de cette obligation, d'autres devant être précisées par les Etats. Son article 7 demande un cadre transparent et équitable pour la participation du public en ce qui concerne les plans et programmes relatifs à l'environnement.

Il n'est pas discuté que la Convention engendre des obligations pour les États membres. La question de son invocabilité directe par les particuliers a été diversement appréciée. Il s'agit de déterminer si ces dispositions fondent des obligations inconditionnelles et suffisamment précises de nature à régir directement la situation juridique<sup>1</sup>. La jurisprudence a longtemps hésité. Des décisions récentes ont confirmé que les dispositions sur la participation du public sont d'effet direct, y compris en matière de droit de l'urbanisme.

La Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 est relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (dite directive ESIE<sup>2</sup>). Dans notre contexte, son article 3 prévoit qu'une évaluation environnementale est effectuée préalablement à l'approbation des plans et programmes élaborés pour les secteurs de l'aménagement du territoire urbain et rural ou de l'affectation des sols. Ces documents définissent le cadre dans lequel la mise en oeuvre des projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement<sup>3</sup> selon le type ou en raison de la présence d'un site Natura 2000. Une évaluation au cas par cas est prévue pour les modifications mineures ou les autres plans et programmes (§ 3, 4 et 5). Son article 6 prévoit qu'une autorité environnementale est consultée ainsi que le public pour recueillir leurs avis. Il n'est pas douteux que cette directive trouve bien application aux documents d'urbanisme<sup>4</sup>, indépendamment du fait que les demandes ultérieures d'autorisation d'urbanisme seront soumises à une procédure d'évaluation des incidences au sens de la directive sur l'impact des projets<sup>5</sup>. La directive ESIE

---

<sup>1</sup> CE Ass. 11 avril 2012 GISTI n° 322326 : *"une stipulation doit être reconnue d'effet direct par le juge administratif lorsque, eu égard à l'intention exprimée des parties et à l'économie générale du traité invoqué, ainsi qu'à son contenu et à ses termes, elle n'a pas pour objet exclusif de régir les relations entre États et ne requiert l'intervention d'aucun acte complémentaire pour produire des effets à l'égard des particuliers. L'absence de tels effets ne saurait être déduite de la seule circonstance que la stipulation désigne les États parties comme sujets de l'obligation qu'elle définit"*.

<sup>2</sup> ESIE : évaluation stratégique des incidences sur l'environnement.

<sup>3</sup> Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (dite directive EIE) qui fait suite à la Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985.

<sup>4</sup> CJUE, 22 mars 2012, Inter-Environnement Bruxelles e.a., C-567/10 : *"la notion de plans et programmes «exigés par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives», figurant à l'article 2, sous a), de la directive 2001/42, doit être interprétée en ce sens qu'elle concerne également les plans particuliers d'aménagement des sols"*

<sup>5</sup> CJUE, 7 juin 2018, Inter-Environnement Bruxelles e.a. (2), C-671/16 : *"un règlement régional d'urbanisme, tel que celui en cause au principal, fixant certaines prescriptions pour la réalisation de projets immobiliers, relève de la notion de « plans et programmes"*

s'étend, elle, aux règles fixant les conditions générales pour la délivrance de permis d'urbanisme ayant une telle incidence<sup>6</sup>.

- L'objectif se traduit ainsi selon le résumé non technique (pièce n° 1-2) :
- *"le SDRIF-E se donne pour objectif que 90% de ces logements soient produits en renouvellement urbain, c'est-à-dire en remplacement de logements moins denses ou d'autres types de bâtiments existants. Les capacités d'accueil des villes pourront être augmentées en construisant des bâtiments davantage en hauteur, en construisant sur des friches ou à la place de zones commerciales peu dynamiques ou en transformant certains bureaux en logements".*
  - *"Le SDRIF-E fixe aussi des objectifs d'augmentation du nombre de logements à l'horizon 2040 selon les caractéristiques des territoires :*
    - *+ 13% en moyenne en Île-de-France,*
    - *+ 15% dans les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes rurales,*
    - *+ 17% dans les polarités de coeur d'amélioration et de la couronne d'agglomération, en rose clair et jaune dans la carte ci-contre".*

#### A. Sur les facteurs limitants et en particulier les transports

En écologie du développement comme en biologie, un facteur limitant est le facteur qui va conditionner la vitesse ou l'amplitude d'un phénomène plurifactoriel à un moment précis.

En droit de l'urbanisme, la saturation de certaines infrastructures essentielles sont de nature à interdire l'extension de la construction. On pense évidemment à la question de l'assainissement ou de l'approvisionnement en eau. Il est clair que lorsqu'une station d'épuration est saturée, l'accueil de population nouvelle entraîne nécessairement un excédent qui ne peut être traité. La jurisprudence sanctionne d'ailleurs les nouveaux permis de construire dans les communes qui ne peuvent satisfaire ses besoins essentiels.

La question des transports fonde une grande partie de la réflexion sur l'urbanisme moderne : c'est l'automobile qui a formaté la pratique foncière. Toute augmentation de population a des effets sur les transports et les transports conditionnent l'implantation des populations et des emplois. Le droit de l'urbanisme exige que l'évaluation environnementale de la planification d'urbanisme porte évidemment sur les transports : *"La localisation préférentielle du développement de l'habitat et des activités que prévoient les SCOT et les PLU a des conséquences sur les besoins de mobilité des habitants et des actifs. Selon les modes de transport utilisés, un accroissement des déplacements peut engendrer des incidences sur les consommations d'énergie, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les continuités écologiques et le bruit. Les documents d'urbanisme sont donc également des leviers très importants en termes de mobilité, et donc de maîtrise des conséquences*

<sup>6</sup> CJUE, 27 octobre 2016, Patrice D'Oultremont e.a., C-290/15; CJUE, 25 juin 2020, A e.a. (Éoliennes à Aalter et à Nevele), C-24/19.

*environnementales des déplacements, principalement les SCOT et les PLU dans les territoires urbains et périurbains. Les évolutions récentes du code de l'urbanisme ont également renforcé leur rôle en la matière, en particulier l'articulation entre développement urbain et transports collectifs.*" (Commissariat général au développement durable, Guide de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, Une démarche au service de la qualité des documents d'urbanisme, Novembre 2019).

Or, le schéma directeur de la Région Ile de France est fondé sur une double aporie : la volonté de construire en densifiant une région dont les transports sont saturés ou en voie de l'être. La population de la région Île-de-France est en constante augmentation, et devrait atteindre 13 millions d'habitants en 2040. Cette croissance va générer une augmentation de la demande de transport, qui devra être satisfaite de manière durable et efficace.

On relève dans les priorités du Projet d'aménagement régional (p. 20) : *"5. Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transport robustes, décarbonés et de proximité La région poursuivra le développement des transports en commun et des mobilités actives pour améliorer la robustesse du système de déplacements, le polycentrisme régional et la qualité de vie des Franciliens."*

Une telle ambition est louable, mais à la condition qu'elle soit faisable et réaliste et surtout que l'objectif de construction soit plafonné à la capacité d'absorption de la population dans les transports.

L'évaluation environnementale stratégique (ou prétendue telle) a raison de vouloir *"lier urbanisme et transport"* (p. 190). Cependant, loin d'analyser l'état initial des transports, comme la Loi lui impose d'ailleurs, elle perd dans des généralités et des affirmations partant du principe que l'écoulement du temps viendra résoudre les difficultés par un volontarisme dont seul l'affichage paraît être une garantie. Seul une allusion noyée démontrée la gravité du problème : *"Le réseau de transports se trouve toutefois confronté à d'importants problèmes de saturation ; par ailleurs 43 % des habitants de grande couronne n'ont d'autre alternative que l'automobile pour se déplacer"* (p. 61). Quant à l'analyse des effets probables, autre exigence de la Loi, et alors que la population, pardon, doit augmenter, ils ne sont pas analysés, ce qui condamne à notre avis tout fondement sérieux à ce SDRIF.

L'autorité environnementale constate la gravité de la situation dans son Avis délibéré n°2023-98 du 21 décembre 2023: *"Avec un temps moyen de déplacement quotidien d'1h30 alors qu'il dépasse à peine une heure en moyenne nationale, et plus de 40 millions de déplacements quotidiens, la mobilité des personnes et des biens est une question centrale"* et se borne à constater : *"L'EES ne donne pas d'éléments d'analyse des incertitudes des effets du Sdrif-E sur la mobilité", " Les indicateurs relatifs aux évolutions de mobilité sont presque absents ou peu pertinents "*.

Non seulement les besoins en transports ne sont pas analysés, mais l'impact de la construction sur lesdits besoins n'est pas mentionné : en d'autres termes, le projet de SDRIF s'inscrit dans une démarche irrationnelle en refusant de prendre acte des effets négatifs probables qu'il va avoir.

Il va de soi qu'ainsi le projet viole l'Article L. 104-4 du code de l'urbanisme : "*Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 [donc le SDRIF de plein droit] :*

*1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;*

*2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;*

*3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu".*

On rappellera selon l'annexe I de la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement que l'on doit analyser : "*f) les effets notables probables sur l'environnement(1), y compris sur des thèmes comme la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs".*

Notre analyse ne s'arrête pas là : elle constate que, malgré la difficulté de disposer des statistiques sur le sujet de la saturation qui semble tabou, on peut accéder à des rapports qui dénoncent celle-ci ainsi que la dégradation de la qualité de service des transports collectifs. Nous prendrons par exemple celui de la Cour des comptes, La qualité de service du réseau express régional (RER) en Île-de-France, Rapport public thématique, 18 octobre 2023 : "*Toutes les lignes présentent d'importants enjeux en termes de fréquentation (en croissance d'environ 20 % en 10 ans), d'infrastructures et de qualité de service. Certaines sont saturées (la capacité des lignes B et D plafonne alors que leur trafic augmente de 2 % par an depuis 2010) et il ne se passe pas de semaine sans que des incidents de toute nature ne viennent détériorer le niveau de service, provoquant incompréhensions et exaspérations".*

Dans le contexte local de Fontainebleau, on constate régulièrement que le réseau ferroviaire n'est plus en mesure d'absorber les usagers, d'autant que les projets urbains de Melun aggrave la situation. M. Alain Krakovitch, ancien directeur des lignes D et R du réseau transilien indiquait que la pression urbaine est de nature à aggraver la situation de saturation actuelle des transports ferroviaires et demandait aux élus d'arrêter d'augmenter une population que le réseau ne peut plus absorber.

Par ailleurs, cette saturation s'aggrave avec de nouveaux besoins générés par l'accroissement de la population issue des projets d'urbanisation et de densification massives. En d'autres termes, il est irresponsable d'accueillir de nouveaux logements alors que l'accès à l'emploi et aux services supposent de recourir à des réseaux qui ne satisfont pas les besoins du public. Il est en plus demander aux Franciliens de changer de mode de transport en passant de la mobilité automobile individuelle à des modes collectifs, ce qui augmente mécaniquement les besoins.

Alors que le réseau doit faire l'objet d'investissements à taille constante, il est continuellement sous la pression de besoins grandissants impliqués par l'augmentation du nombre de logements. De nombreux projets d'urbanisation ne tiennent pas compte de l'état des transports collectifs, alors qu'il s'agit d'une obligation prévue par le code de l'urbanisme dans le cadre du diagnostic obligatoire des documents d'urbanisme et une raison logique à améliorer la cohérence entre la construction et la disponibilité. Les



collectivités locales n'ont pas toujours l'expertise pour faire le bilan coûts/avantages entre l'accroissement de l'habitat et l'insuffisance des mobilités.

Il paraît donc irresponsable en l'état du réseau d'aggraver la charge, le SDRIF devrait donc maîtriser la démographie en limitant la construction dans l'attente que des capacités réelles existent et en tenant compte en outre des disparités infra-régionales. De toute façon l'état dégradé du réseau actuel n'incite pas à un report modal. Cela suppose un travail autrement plus approfondi que les seules affirmations données en pâture au public.

## B. Sur la lutte contre les îlots de chaleur

Une Communication de la commission Agriculture, environnement et ruralité du Conseil économique social et environnemental régional d'Ile de France "L'Agriculture, l'alimentation, la forêt et les sols face au défi du changement climatique" du 10 décembre 2015 (p. 16) : *"La ville, de par sa forme et constitution mêmes, génère un phénomène de surchauffe, connu sous le nom « d'îlot de chaleur urbain », qui engendre un écart entre la température moyenne de Paris intra-muros et celle des zones rurales d'Île-de-France. Or, cet îlot de chaleur s'aggrave sous l'effet du dérèglement climatique".*

Dans son Avis délibéré n°2023-98 du 21 décembre 2023, l'autorité environnementale note sans commentaire : *"En matière de lutte contre les îlots de chaleur urbains, le Sdrif-E fixe des orientations portant sur l'accroissement des espaces végétalisés ouverts au public (OR 28, 29, 30 et 11) et aquatiques (OR 22 et 23)."*

Tout cela paraît très insuffisant : la surdensité et la suppression des espaces libres des villes aggravent les îlots de chaleur. Bien évidemment, cet aspect des choses est superbement ignoré et même l'orientation OR 28 présente une incohérence *"Le développement urbain et l'accroissement de la densité doivent s'accompagner du développement d'un maillage d'espaces verts accessibles aux habitants et aux usagers du territoire, prioritairement dans les secteurs les plus carencés"*. La plupart du temps le développement urbain et l'accroissement de la densité s'accompagne de la destruction d'un maillage d'espaces verts.

Nous soulignons par exemple un rapport : *"La végétalisation de pleine terre est plus efficace que celle des toits pour rafraîchir l'air de la ville"* (projet MUSCADE Modélisation Urbaine et Stratégie d'adaptation au Changement climatique pour Anticiper la Demande et la production Énergétique de Météo France-CNRS).

## **II. Sur les intérêts publics négligés**

### **A. Sur le patrimoine et le cadre de vue**

Dans l'introduction de la Présidence de la région au Projet d'aménagement régional (PAR) (pièce n° 2-1 p. 6) : *"Loin des critiques permanentes, l'Île-de-France se différencie par la qualité de vie qu'elle offre à ses habitants. Les siècles écoulés sur ce territoire, coeur vibrant des plus grands événements de notre histoire, nous ont laissé en héritage un patrimoine culturel d'une richesse exceptionnelle qui explique que l'Île-de-France reste, année après année, la première destination touristique au monde"*.

On lit plus loin dans le PAR (p. 92) : *"Le patrimoine francilien est reconnu internationalement, avec notamment l'inscription sur la liste du patrimoine mondial des rives de Seine à Paris, des châteaux de Versailles et Fontainebleau [...] De nombreux monuments historiques et sites classés témoignent quant à eux d'une reconnaissance nationale. Le patrimoine urbain comme le patrimoine vernaculaire, ou ordinaire (pavillons en meulière, corps de ferme, etc.) participent eux aussi de l'identité francilienne. Ce patrimoine, qu'il soit exceptionnel ou plus ordinaire, doit être protégé et pleinement intégré à l'aménagement d'une région dont les tissus urbains et les paysages se transforment. - il s'agit de poursuivre la politique de protection et de préservation, à la fois des édifices et des paysages bâtis et non bâtis. En parallèle, la région se transforme : le renouvellement urbain\*, l'adaptation au changement climatique, l'accélération de la transition énergétique pour atteindre la neutralité carbone, la réindustrialisation, les nouveaux besoins résidentiels bousculent le cadre que l'on connaît aujourd'hui et posent l'enjeu de la participation des tissus anciens à ces transformations"*.

Nous passerons sur le reste du texte qui approuve l'idée de non-dénaturation, sachant que les orientations réglementaires, elles, ne le prévoient pas réellement : (PAR, p. 97) : *"Les évolutions architecturales (surélévations, extensions latérales, divisions de grands bâtiments, etc.) devront être encadrées afin de ne pas dénaturer le bâti et d'adopter des stratégies urbaines cohérentes (insertion des nouveaux projets dans leur environnement, maintien d'espaces de respiration : cœurs d'îlot, jardins, etc.). Le parc de logements anciens, qui représente 23 % des logements vacants dans les communes rurales de la région, devra évoluer pour s'adapter aux attentes contemporaines (grandes surfaces, luminosité, espace extérieur), en privilégiant les réhabilitations plutôt que les démolitions-reconstructions"*.

L'objectif de défense du patrimoine culturel bâti semble bien rester lettre morte dans les orientations réglementaires qui ne comporte aucune orientation pour sa protection ou les précautions nécessaires : la densification est donc le seul maître mot. On lira une vague précaution visant parmi d'autres sujets ce patrimoine, mais dans une introduction au contenu juridiquement faible (prendre en compte n'est pas appliqué en compatibilité, ce qui est d'autant plus absurde en cas de risques!) : *"Elles ne font pas obstacle à la prise en compte par les documents d'urbanisme locaux des servitudes*

*d'urbanisme et des servitudes d'utilité publique, notamment celles concernant la prévention des risques naturels et technologiques et la protection du patrimoine (monuments historiques, sites naturels inscrits et classés, patrimoine architectural, etc.) et les plans d'exposition au bruit des aérodromes. »(pièce n° 2-2 p. 8),*

*La qualité et l'insertion architecturale ne font pas de développement très intéressant et reste dans des généralités : "OR 63 Les documents d'urbanisme ne doivent pas obérer la mise en oeuvre d'actions visant la rénovation énergétique du parc immobilier existant, dans le respect de la qualité patrimoniale et architecturale du bâti et des qualités paysagères des sites ».*

On mentionnera cependant une prise en compte, dont on rappelle que ce n'est donc pas une priorité: *"OR 76 Les développements urbains et l'intensification des espaces urbanisés existants doivent prendre en compte les caractéristiques paysagères, les éléments patrimoniaux d'urbanisation traditionnelle et le patrimoine vernaculaire. Dans le cadre du renouvellement urbain, la reconversion et la réhabilitation du bâti existant présentant un intérêt patrimonial ou architectural doit être privilégiée à la démolition. »*

Le principe d'équilibre de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme prévoit cependant une meilleure prise en considération de : *"1. c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ; d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ; [...] 2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ; ».*Il y a donc un déséquilibre significatif dans les objectifs du SDRIF.

L'évaluation environnementale stratégique précise : *"les logiques patrimoniales se sont étendues à l'espace autour des monuments puis aux territoires présentant un intérêt historique, architectural ou artistique : les abords des monuments et les sites patrimoniaux remarquables couvrent ainsi près de 12 % de la superficie régionale. Au total, 17 % du territoire francilien est concerné par des protections fortes du patrimoine bâti".*

De bonnes questions sont posées, mais sans réponses (p. 214) :

*"• Les dispositions du SDRIF-E sont-elles susceptibles d'avoir des impacts sur les paysages, d'obstruer des points de vue remarquables, des belvédères, ou de porter atteinte aux sites remarquables (classés, inscrits, UNESCO...)?*

*• Le SDRIF-E favorise-t-il l'insertion urbaine, architecturale, et paysagère des projets futurs ou des extensions de bâtiments, ouvrages existants".*

Dans son Avis délibéré n°2023-98 du 21 décembre 2023, l'autorité environnementale souligne portant l'importance de la question : *"Les paysages de la région Ile-de-France cumulent à la fois des grands massifs boisés (Fontainebleau, Rambouillet), des grands champs ouverts sur des plateaux et un patrimoine bâti exceptionnel dont 17 % sont l'objet de protections fortes. Ce paysage est sujet à une altération liée à l'étalement urbain et à la réalisation de nouveaux équipements. L'enjeu de la préservation du patrimoine bâti doit se concilier avec les objectifs de recyclage dans la perspective d'absence d'artificialisation nette en 2050".*

Nous sommes malheureusement en désaccord avec Avis délibéré n°2023-98 du

21 décembre 2023 de l'autorité environnementale "*Le patrimoine paysager fait l'objet d'une attention particulière : les OR 72 à 76 imposent la préservation et la valorisation des grands paysages structurants, des belvédères, encouragent la requalification des entrées de villes et des centres-villes dégradés, et la reconversion/réhabilitation du bâti existant, développent l'accessibilité aux éléments paysagers patrimoniaux (notamment pour des mobilités actives)*". L'analyse tient plus du résumé, et malheureusement certains termes comme requalification ne sont pas synonymes de préservation.

## B. Sur la protection des bois et forêts

Malgré des affirmations nombreuses, la protection des bois et forêts présente de très graves déficiences et nous pensons qu'il existe un déséquilibre entre les orientations poussant à la construction et celles défendant les espaces boisés.

Des questions excellentes sont posées dans l'évaluation environnementale, mais on dirait bien qu'elles n'ont pas des réponses excellentes :

<p><b>Les massifs forestiers et la ressource en bois</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anticiper le dérèglement climatique, adapter la sylviculture et dynamiser la séquestration du carbone par la forêt</li> <li>• Préserver la multifonctionnalité des forêts (biodiversité, ressourcement et accueil du public, production de matériaux et d'énergie)</li> <li>• Développer la filière bois francilienne, en réimplantant première et deuxième transformation en Île-de-France</li> <li>• Protéger les forêts franciliennes de l'urbanisation et stopper l'enclavement des massifs forestiers par l'urbanisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les dispositions du SDRIF-E préservent-elles la multifonctionnalité des forêts franciliennes (biodiversité, ressourcement et accueil du public, production de matériaux et d'énergie) ?</li> <li>• Le SDRIF-E réduit-il les pressions de l'urbanisation sur les massifs forestiers, notamment leur enclavement ?</li> <li>• Les dispositions du SDRIF-E favorisent-elles le développement de la filière bois francilienne</li> </ul>
--	---	---

Dans son Avis délibéré n°2023-98 du 21 décembre 2023, l'autorité environnementale souligne portant l'importance de la question : "*Les paysages de la région Ile-de-France cumulent à la fois des grands massifs boisés (Fontainebleau, Rambouillet), des grands champs ouverts sur des plateaux et un patrimoine bâti exceptionnel dont 17 % sont l'objet de protections fortes. Ce paysage est sujet à une altération liée à l'étalement urbain et à la réalisation de nouveaux équipements. L'enjeu de la préservation du patrimoine bâti doit se concilier avec les objectifs de recyclage dans la perspective d'absence d'artificialisation nette en 2050*".

### 1. Une protection foncière insuffisante

Une orientation semble protéger les bois et forêts : "*OR 17 Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils*

*ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Cette orientation s'applique sans préjudice des dispositions du code forestier et du code de l'environnement permettant sous conditions la réalisation de certaines opérations dans ces espaces. "*

Mais elle annonce des exceptions portées par une autre orientation. Elle fragilise grandement cette prétendue protection ou alors constitue une magnifique contradiction dans les termes: *"OR18 À titre exceptionnel, à condition de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité pastorale ou forestière en place et de ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, peuvent être autorisés dans les espaces boisés et les espaces naturels, sous réserve que les dispositions législatives et réglementaires applicables à ces espaces permettent de l'envisager : a. le passage des infrastructures, sous réserves qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement ; b. l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engendrer des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés ; [...] ; d. les installations permettant d'accueillir du public à la condition qu'elles n'engendrent pas d'artificialisation des sols ; [...]".*

## 2. Une portée affaiblie de la règle de protection des lisières des bois et forêts

La règle sur la protection des lisières des bois et forêts souffre de plusieurs vices constitutifs qui ne sont pas faciles à distinguer à la lecture : *"OR 20 Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation, à l'exception des bâtiments agricoles, ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares. Le calcul des 50 mètres s'effectue à partir de la lisière observée à la date d'approbation du SDRIF-E".*

La première difficulté vient de l'application par les juridictions administratives d'une règle qui est opposable en compatibilité limitée conformément aux articles L. 131-1 et L. 131-6 du code de l'urbanisme . Or, la jurisprudence a tiré des conséquences négatives de cette relation en rendant hasardeuse l'application d'une règle pourtant très favorable à l'espace forestier francilien. Ainsi, en l'état de la législation, les dispositions de ce schéma ne sauraient avoir légalement pour effet d'imposer aux documents d'urbanisme une stricte conformité à leur égard (par exemple : CE, 29 juillet 2002, Association seine-et-marnaise pour la sauvegarde de la nature c/ maire de Fontainebleau, Req. N° 232582). Compte tenu de cette situation, le juge permet aux autorités compétentes de relativiser les empiétements par rapport aux périmètres des grands massifs, ce qui revient à vider la règle de sa substance. En d'autres termes, la règle est privée de toute application en raison de la comparaison entre l'atteinte envisagée la taille des massifs (comme pour la Forêt de Fontainebleau.

La seconde difficulté est issue du concept de site urbain constituée qui malgré les années reste difficiles à préciser : *"Un ensemble de constructions éparses ne saurait être regardé comme un site urbain constitué. [...] Un site urbain constitué est un espace bâti présentant une densité, une continuité et une structuration par des voies de circulation et des réseaux que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Son*

*existence et ses limites seront appréciées au cas par cas en tenant compte notamment des limites physiques et des voiries existantes".*

La dernière difficulté est l'atténuation donnée permettant la création d'infrastructures comme les parkings : *"Peuvent être autorisés dans ces lisières les aménagements et les installations nécessaires à la vocation multifonctionnelle de la forêt, permettant : • l'accès pour les besoins de la gestion forestière, • le développement économique de la filière bois, • l'extension du patrimoine forestier ouvert au public, notamment en secteur périurbain et dans les secteurs carencés du cœur de l'agglomération".*

Il y a donc des effets négatifs que l'évaluation environnementale confirmait (p. 188).

La création de forêts de protection es alors portée comme indicateur d'amélioration de l'impact (évaluation environnementale p. 220). Il nous apparaît que l'intervention du Décret n° 2023-1402 du 29 décembre 2023, relatif à la modification du classement comme forêt de protection et au régime spécial prévu à l'article L. 141-4 du code forestier, a mis à mal la conception des forêts de protection qui était une catégorie d'instrument juridique de conservation foncière efficace. En effet, seul un décret en conseil d'État après enquête publique pouvait prévoir un déclassement. La tentation des pouvoirs publics a donc été d'abaisser la qualité de cette protection.

Le nouveau décret permet des déclassements par arrêté simple du ministre chargé des forêts, dans la limite de 100 hectares. Il permet également de déroger à la protection par des autorisations préfectorales pour des défrichements, fouilles, extractions de matériaux, emprises, exhaussements du sol ou dépôts. Le texte a donc été pratiquement vidé de sa substance et permet donc les mitages et les emprises.

En effet, le statut actuel permet les mêmes atteintes absurdes que celles qui motivaient antérieurement le classement en forêt de protection pour mettre à l'abri les massifs de la pression urbaine ou des infrastructures nouvelles.

## **Conclusions**

Nous concluons au fait que le SDRIF aura des inconvénients graves, et nous invitons la Commission d'enquête à donner un **AVIS NEGATIF** ainsi motivé :

### **1. Artificialisation des sols et étalement urbain :**

Le projet prévoit la construction de nombreux nouveaux logements et infrastructures, ce qui pourrait entraîner une artificialisation accrue des sols et un étalement urbain non contrôlé.

Cela pourrait avoir des conséquences négatives sur la biodiversité, les espaces naturels et agricoles, et la qualité des paysages.

### **2. Impact sur les transports et la pollution atmosphérique :**

L'augmentation de la population et de l'activité économique risque d'aggraver la congestion du trafic et la pollution atmosphérique, surtout si l'accent n'est pas mis sur des modes de transport durables.

Cela pourrait avoir des impacts négatifs sur la santé publique et le bien-être des habitants.

### **3. Manque de concertation et d'implication des citoyens :**

Nous soulignons un manque de concertation et d'implication des citoyens dans les différentes phases de son élaboration : aucun débat sur le projet n'a par exemple été organisé à Fontainebleau et les effets ne sont pas correctement indiqués au public sachant que la densification entraîne une transformation profonde du tissu urbain et social, ce qui peut se traduire par une perte d'identité et de lien social pour les habitants.. Cela pourrait fragiliser la légitimité du projet et générer des conflits d'intérêts.

### **4. Incertitudes et risques financiers :**

Le contexte économique et financier actuel rend difficile l'estimation des coûts réels du projet et sa faisabilité à long terme.

Cela soulève des questions sur la capacité des pouvoirs publics à assumer les risques financiers associés au projet.

### **5. Impact sur le patrimoine et l'identité culturelle :**

Le développement urbain et les nouvelles constructions peuvent avoir un impact négatif sur le patrimoine historique et l'identité culturelle de la région.

Il est important de veiller à la préservation des sites et monuments historiques et à la valorisation du patrimoine culturel.

Or, le SDRIF ne comporte pas de règles suffisamment crédibles sur cette question.

### **6. Manque de prise en compte des enjeux environnementaux et de cadre de vie**

Le projet ne prend pas suffisamment en compte les enjeux environnementaux comme le changement climatique, la préservation des ressources naturelles et la transition écologique, mais aussi les effets négatifs sur le cadre de vie des habitants, la densification

Il est important de renforcer les aspects du projet qui visent à réduire l'empreinte environnementale et à promouvoir un développement durable.

Fait à Fontainebleau, le 13 mars 2024.

Pour le Directoire,  
Le Président,  
Dr Guillaume Bricker