

**Union des Associations de Sauvegarde du
PLATEAU de SACLAY
et des vallées limitrophes**

Avis de l'UASPS sur le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E)

Dans le cadre de l'enquête publique sur la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France, ce document présente la contribution de l'UASPS.

L'UASPS

L'Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes (UASPS) comprend 12 associations de défense de l'environnement. Créée en 1988, elle a pour objectif de défendre conjointement l'environnement dans tous ses aspects : urbanisme, patrimoine naturel et architectural, qualité de la vie et sur toute l'étendue du territoire du plateau de Saclay (de Palaiseau à Guyancourt) et des vallées limitrophes. Elle est agréée sur le plan régional au titre de la défense de l'environnement.

Première partie : Urbanisme

Une mégapole non durable

L'Île-de-France a la particularité, unique en France, d'être à la fois une mégapole de 12 millions d'habitants, où se creusent sans cesse les inégalités territoriales et sociales, et une métropole dont le bilan est mitigé. Si, cette dernière bénéficie d'une attractivité et d'une productivité – tirant profit d'une main-d'œuvre qualifiée et diversifiée, ainsi que d'investisseurs – ces avantages peuvent être contrecarrés par les inconvénients d'une agglomération aussi dense (un record européen), notamment avec l'accélération du dérèglement climatique : pollution de l'air, minéralisation et îlots de chaleur urbains, bruit, saturation des réseaux de transport, etc. Il y a un contraste fort entre le désamour qui frappe la capitale¹ et la concentration toujours plus grande des activités et des emplois, au point que des voix s'élèvent en faveur de la « démétropolisation » afin de freiner l'explosion des inégalités et des dégradations écologiques².

Malgré le déficit migratoire avec la province, la population totale de l'Île-de-France ne cesse de croître, grâce à un solde naturel (naissances-décès) excédentaire et le SDRIF-E s'inscrit dans une perspective de croissance ininterrompue de la mégapole francilienne.

Pourtant, cette évolution n'est pas durable ! Le monde d'aujourd'hui a été façonné par la disponibilité abondante d'une énergie à bon marché, ce qui a, entre autres, facilité l'approvisionnement des agglomérations urbaines (en France un camion sur trois transporte des denrées alimentaires), leur permettant de croître quasiment sans limites. À l'horizon 2040, celui visé par le SDRIF-E, il paraît hautement probable qu'une contraction des ressources énergétiques changera substantiellement la donne : conjuguée aux effets du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité, elle posera le double problème de la baisse des rendements agricoles et de la moindre disponibilité des moyens logistiques. Il s'ensuivra une remise en cause de la taille maximale des agglomérations pouvant être durables.

¹ Sujet bien illustré dans ce livre :

Olivier Razemon, « *Les Parisiens* », *une obsession française*, éd. Rue de L'Échiquier, 2023.

Une étude de l'INSEE confirme qu'en 2021, 69 000 ménages provinciaux sont venus s'installer en Île-de-France pendant que 136 000 ménages franciliens sont partis en province, soit une entrée pour deux sorties, ratio qui s'est dégradé depuis 2013 (trois arrivées pour quatre départs) :

Nadia Boussad & François Dubujet, *En 2022, toujours moins d'emménagements en Île-de-France*, février 2024, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7927055>.

² Voir par exemple cet ouvrage :

Guillaume Faburel, *Indécence urbaine : pour un nouveau pacte avec le vivant*, éd. Flammarion, 2023.

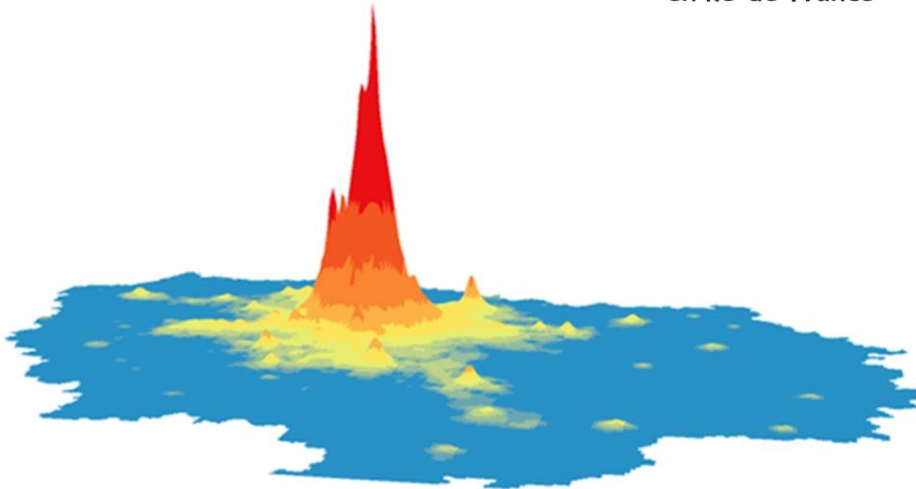
Un polycentrisme en trompe-l'œil

Dans un document fondateur de son projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E)³, le Conseil régional (« la Région ») se fixe comme objectif de créer une **Île-de-France polycentrique**, « ce qui signifie pour chaque Francilien, la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d'éduquer ses enfants, de se divertir, de s'aérer, de se promener et de trouver l'ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie ». Et dans projet de SDRIF-E, la présidente de la Région affirme : « Je veux casser cette logique mortifère du « métro-boulot-dodo », des déplacements pendulaires trop longs et des banlieues dortoirs, ou pire des banlieues ghettos. Je veux concilier à la fois l'attractivité économique, la qualité environnementale et "l'esprit village" qui font le charme et la singularité de la France », puis « Je veux construire une "région des 20 minutes" où tous les équipements sont accessibles en moins de 20 minutes de transport. L'ensemble du projet d'aménagement est construit autour de cette vision centrale. Cette région polycentrique assume un nouveau rapport entre l'Homme, la Ville et la Nature pour une Île-de-France sobre et verte »

On ne peut qu'applaudir des intentions aussi louables ! Mais il s'agit là d'un discours incantatoire qui est à mille lieux de la réalité d'une région battant tous les records d'inégalités sociales et territoriales, fractures que reconnaît le projet d'aménagement régional proposé.

Et surtout, **il est en totale contradiction avec l'objectif affiché par ailleurs d'une « Île-de-France connectée »**, constituée de « pôles attractifs, autonomes et reliés entre eux » grâce à « des transports collectifs toujours plus performants ». Cet objectif ne s'inscrit pas du tout dans une vision de région polycentrique. Au contraire, il constitue un plaidoyer pour le renforcement de l'actuelle région monocentrique, considérant l'Île-de-France comme un vaste bassin d'emploi unique où depuis n'importe quel domicile on devrait pouvoir joindre facilement tout lieu de travail, en particulier le cœur de l'agglomération qui concentre la part du lion des emplois franciliens :

Répartition des emplois en Île-de-France



© Pierre-Henri Bono LIEPP

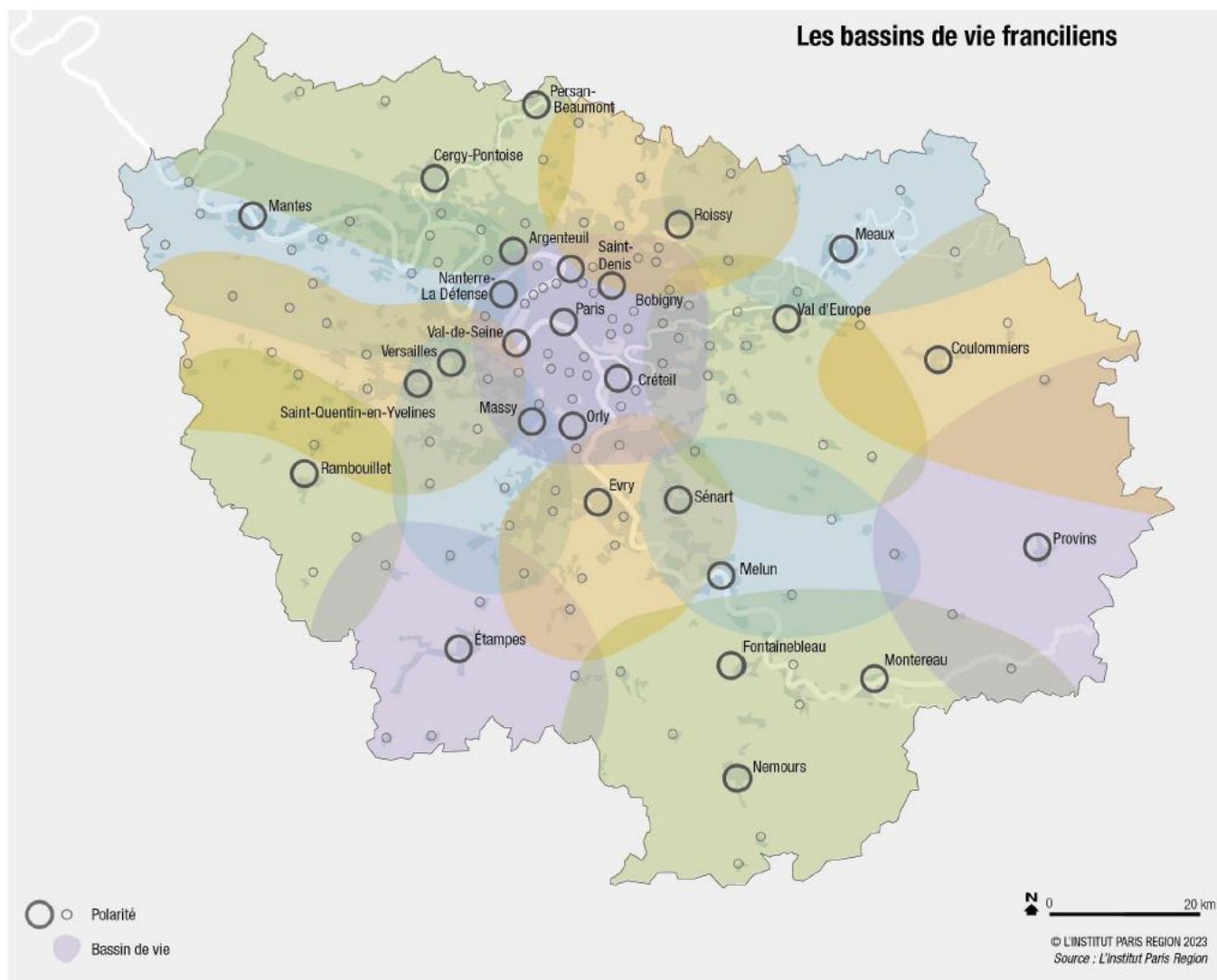
En effet, « *pôles autonomes reliés entre eux par des transports collectifs performants* » est un **oxymore** : des pôles reliés par des transports performants ne peuvent être autonomes, leurs habitants étant mis en capacité de travailler ailleurs dans la région et les emplois locaux étant facilement accessibles depuis l'extérieur. Ainsi, une « Île-de-France connectée » ne favoriserait nullement la déconcentration des emplois et créerait des « **pôles dissociés** » (ceux qui y habitent n'y travaillent pas, ceux qui y travaillent n'y habitent pas)⁴ et la réalisation d'une « région des 20 minutes » où les habitants travailleraient à proximité de leur domicile serait parfaitement illusoire.

Mise en carte sur la figure ci-dessous, le polycentrisme du projet de SDRIF-E repose sur une structuration en deux niveaux : un ensemble de 139 « polarités », dont 27 sont promues au rang de « centralités structurantes à l'échelle régionale ». Selon la terminologie de l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme), les centralités désignent des « **lieux d'intensité urbaine** » offrant une densité et une diversité de fonctions. Les polarités sont assurées par des sites de

³ Conseil régional d'Île-de-France, SDRIF-E : vers un territoire polycentrique, résilient et solidaire, <https://www.iledefrance.fr/toutes-les-actualites/sdrif-e-vers-un-territoire-polycentrique-resilient-et-solidaire>.

⁴ Jacqueline Lorthiois, Les villes dissociées : « l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y réside pas », <https://j-lorthiois.fr/les-villes-dissociees/>.

moins attractive⁵. Autour des centralités retenues, la Région a ensuite dessiné des ellipses figurant des « bassins de vie ». Une opacité totale règne sur les critères de choix de ces polarités et centralités totalement disparates, où Paris (2,15 millions d'habitants) figure au même rang que Coulommiers (15 000).



(extrait du fascicule *Projet d'aménagement régional* du projet de SDRIF-E)

Le SDRIF-E introduit sa propre définition des bassins de vie : ils « constituent des espaces cohérents qui doivent permettre aux Franciliens d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, et à des espaces de nature. Les bassins de vie sont structurés par des polarités urbaines ». Le terme « espace cohérent » suggère une bonne proximité domicile-travail. Mais en même temps, la Région renonce à l'emploi sur place, puisqu'elle veut offrir des moyens de transport permettant l'accès à l'emploi – sous-entendu extérieur –, dont le caractère « aisé » est d'ailleurs très douteux. Cela montre à nouveau l'ambivalence du cadre conceptuel de la Région.

Les périmètres des « bassin de vie » identifiés par la Région sont essentiellement des « territoires prescrits » de type institutionnel et non des « territoires vécus » correspondant aux pratiques quotidiennes des habitants.

Citons à titre d'exemple le prétendu « bassin de vie » englobant Orly, Massy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, un vaste territoire comprenant trois bassins fortement indépendants les uns des autres et jouissant chacun d'un bon degré d'autonomie qu'il importe de ne pas diluer. En effet, comme l'illustre la figure ci-dessous, les échanges domicile-travail entre ces bassins sont insignifiants, les flux à l'intérieur de chaque bassin étant 21 fois supérieurs aux flux entre ces bassins.

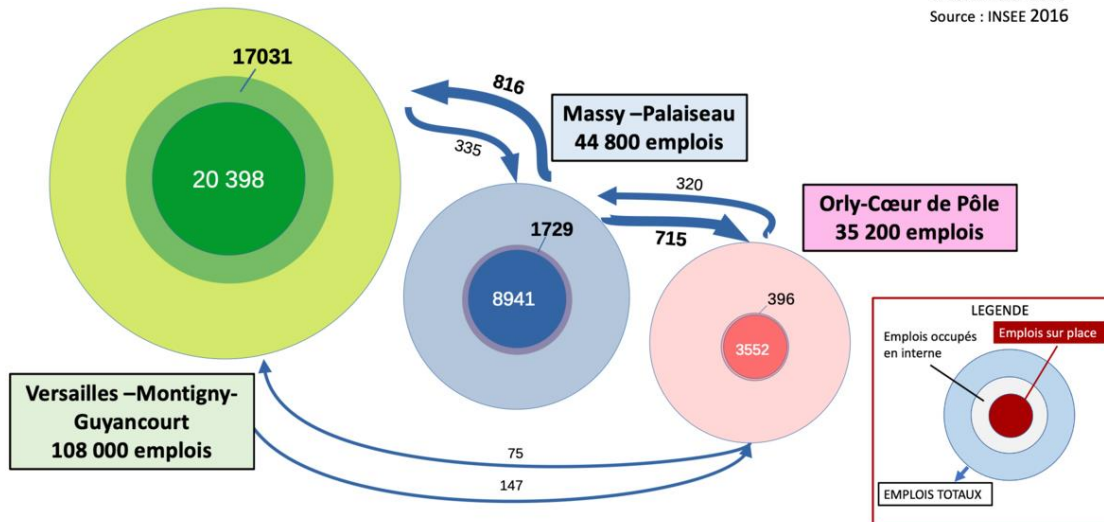
⁵ Une critique approfondie des concepts de « centralité », « polarité » et « bassin de vie » tels que définis par la Région, assortie d'une perspective historique et de références bibliographiques sur le polycentrisme est présentée dans cet article :

Jacqueline Lorthiois, *L'ambigu polycentrisme d'Île-de-France : comment fabriquer des « bassins sans vie »*, février 2024

<https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/050224/le-leurre-du-polycentrisme-la-fabrique-des-bassins-sans-vie-de-lile-de-france>.

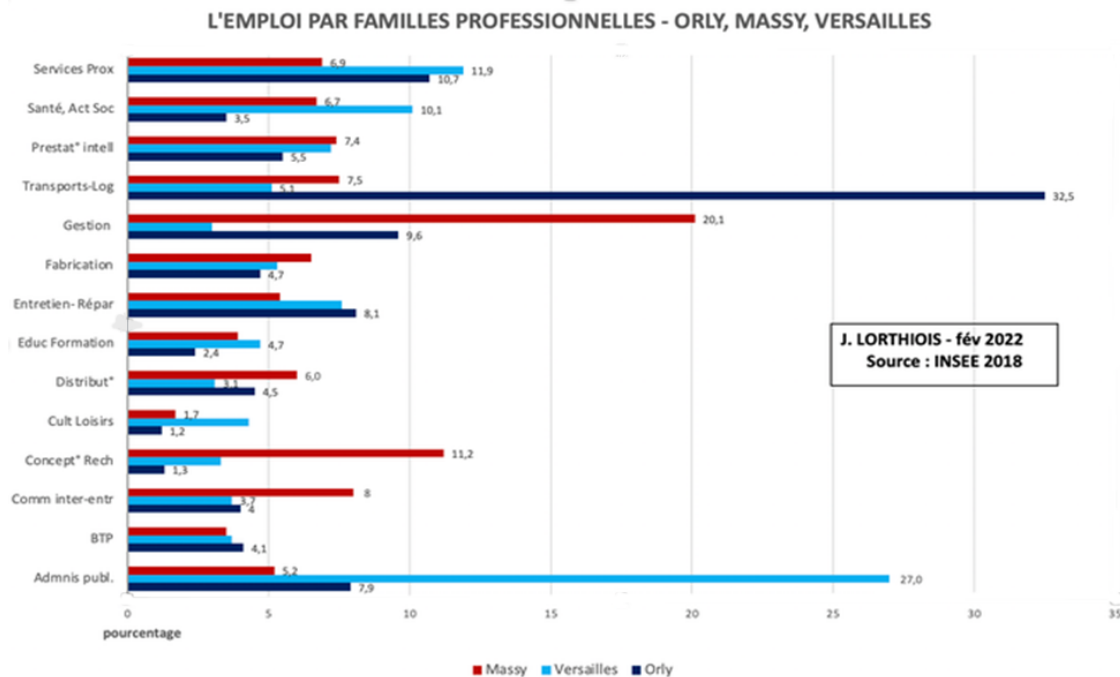
Où travaillent les actifs des 3 pôles qui seraient desservis par la ligne 18 ?

J. LORTHIOIS – 2021
Source : INSEE 2016



La singularité de chaque bassin est confirmée par une analyse des emplois des 3 pôles Orly / Massy / Versailles, répartis par grandes « familles professionnelles » en 2018 (voir en annexe la présentation de cette source statistique Insee). Le graphique ci-dessous (figure 5) montre 3 histogrammes très typés, traduisant l'originalité de chacun des pôles, donc des bassins étudiés ici.

Une analyse de la structure des emplois dans les trois pôles Orly, Massy et Versailles, présentée dans le graphique ci-dessous par grandes familles professionnelles, fait également apparaître de fortes disparités⁶.



Il est clair que ces trois bassins n'ont pas grand-chose en commun et rien ne justifie de les amalgamer en un seul, ni de les relier entre eux par un transport capacitaire. S'y ajoute le fait que Massy et Orly font par ailleurs partie d'un énorme « bassin de vie » comprenant Paris et la proche couronne.

Au total, même si on fait abstraction de l'« Île-de-France connectée », la structuration polycentrique proposée par la Région manque de crédibilité.

⁶ Ces graphiques sont tirés de l'article suivant, qui analyse finement les trois bassins :
Jacqueline Lorthiois, *Ligne 18 – Intox 2- L'incohérence de relier 3 bassins totalement disparates*, mars 2022,
<https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/010322/ligne-18-intox-2-l-incoherence-de-relier-3-bassins-totalement-disparates>.
16/03/2024

L'illusion de la densification autour des gares

L'inscription d'office comme « centralités » prioritaires dans le SDRIF-E des quartiers autour des gares du Grand Paris Express (GPE), appelés « pôles gares », est particulièrement contre-productive. Une gare est rarement un lieu de destination, elle constitue très souvent un lieu de dispersion.

Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer ?

« L'étalement urbain n'est que la face émergée d'un processus plus global de spécialisation de l'espace – socialement et fonctionnellement – par la vitesse. Ainsi, plus on condamne cet étalement en le considérant comme une aberration des ménages de préférer la proximité de la nature ou une aberration des communes périurbaines d'accueillir ces ménages, plus on s'interdit de peser en fait sur sa manifestation. La lutte contre l'étalement urbain ne se fera donc pas à coup de transports collectifs rapides et subventionnés, supposés permettre de densifier autour de leurs gares... Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer quand c'est certainement autant un moyen de "dispenser" et de "spécialiser". Mystère... »

Marc Wiel⁷

Par conséquent, il est absurde d'imaginer que des habitants viennent y vivre à proximité de leur lieu de travail. S'ils devaient s'installer là, ce serait précisément pour profiter du réseau de transport pour facilement aller travailler ailleurs. De même, à ceux qui viendraient y travailler, la bonne accessibilité de leur lieu d'activité procurerait un large choix de lieux de résidence. Si néanmoins il devait y avoir des Franciliens qui habitent et travaillent à proximité d'une gare, cette dernière n'aurait aucune utilité pour eux, sauf occasionnellement pour partir en voyage. Ainsi, un quartier de gare du GPE est voué à devenir un « quartier dissocié », sans aucun enracinement local. C'est d'ailleurs la tendance observée par l'urbaniste Daniel Béhar : « rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris Express », « les ménages, comme les promoteurs, sont allés ailleurs, dans le diffus »⁸.

Si l'idée de la densification autour des gares du GPE ne résiste pas au principe de réalité, c'est que, comme l'a souligné l'urbaniste Marc Wiel, « trop de vitesse fait perdre du temps à tout le monde » car **vitesse de déplacement et densité d'habitat sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre – densité rime avec lenteur, vitesse génère dispersion et étalement**⁹. Cette règle fondamentale est absente de la doctrine de la Région, comme de celle de la Société du Grand Paris (SGP, désormais baptisée Société des grands projets), en matière de mobilités : elles restent calées sur le concept complètement dépassé des « transports structurants », terme employé à maintes reprises dans le projet de SDRIF-E. Déjà en 1993, dans son article « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique »¹⁰, l'urbaniste Jean-Marc Offner fustigeait l'idée reçue très répandue de la ville s'aménageant autour des infrastructures de transports. En 2014, son article « Les "effets structurants" du transport : vingt ans après »¹¹ cite divers soutiens, tout en soupirant « La messe devrait être dite ! Et pourtant... Le mythe a la vie dure, parce qu'il continue à fonctionner à la fois comme facteur explicatif (trop) simple des mutations urbaines et comme argument de vente (fallacieux) des grands projets ».

En effet, qu'il s'agisse d'autoroutes, de lignes de TGV ou de métro, la mythologie politico-journalistique continue à brandir ce concept. En Île-de-France, cela se traduit par un gigantesque mouvement brownien de 43 millions de

⁷ Extrait de *Grand Paris – sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Jean-Pierre Orfeuill & Marc Wiel, éd. Scrineo, 2012.

L'urbaniste Marc Wiel a étudié en profondeur les phénomènes de dynamique urbaine résultant des interactions entre mobilité et aménagement, dont font partie les relations entre vitesse de déplacement et densité de construction.

⁸ D. Béhar : « Rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris express », Le journal du Grand Paris, mai 2022, <https://www.lejournaldugrandparis.fr/daniel-behar-rien-ne-sest-passe-comme-prevu-dans-les-quartiers-de-gare-du-grand-paris-express/>

⁹ En moyenne, le métro parisien affiche une « vitesse commerciale » d'environ 26 km/h et s'arrête tous les 580 m ; c'est un transport lent en zone très dense. En comparaison, un « métro à la campagne » comme la ligne 18 est prévu pour une vitesse commerciale d'environ 65 km/h et la distance moyenne entre gares devrait avoisiner 3,9 km. C'est un transport rapide en zone très peu dense, avec une section Saclay-Guyancourt de 7 km sans arrêt, du jamais vu pour un métro. Si ce tronçon ouest devait se réaliser, il ne trouverait pas la clientèle le rendant économiquement viable, ce qui entraînerait le rajout de gares intermédiaires, inéluctables catalyseurs d'urbanisation.

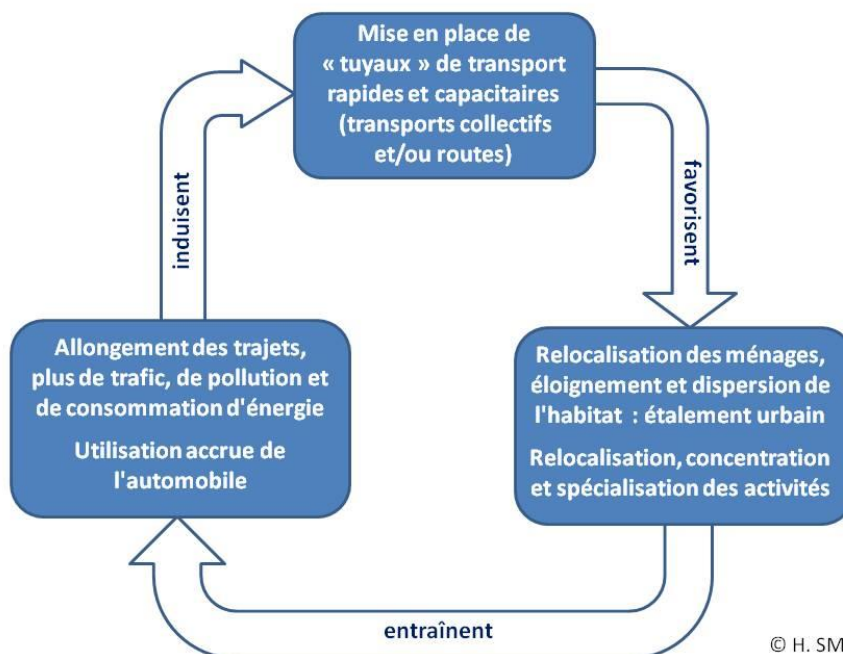
¹⁰ « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », Jean-Marc Offner, in *L'espace géographique* 22-3, pp. 233-242, 1993,

https://www.academia.edu/80059676/Les_effets_structurants_du_transport_mythe_politique_mystification_scientifique.

¹¹ « Les "effets structurants" du transport : vingt ans après », Jean-Marc Offner, in *L'espace géographique* 2014/1, pp. 51-67, 2014, <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2014-1-page-51.htm>.

déplacements quotidiens, en hausse de 240 000 flux/jour chaque année. Une **spirale infernale**, où de nouvelles infrastructures de transport lourd induisent des relocalisations des acteurs urbains (ménages et entreprises), qui à leur tour génèrent de nouveaux besoins de mobilités. Conjugué à l'explosion des coûts du foncier et de l'immobilier au cœur de la région, ce cercle vicieux engendre **étalement urbain** et **ségrégation sociale** : les classes moyennes viennent gentrifier la petite couronne, qui se densifie. Or, Paris étant une des villes les plus denses du monde, il n'est nullement souhaitable que la proche banlieue s'engage dans la même voie. À leur tour, les classes populaires, les plus modestes, sont rejetées plus loin en périphérie. Si bien que le « *métro-boulot-dodo* » a de beaux jours devant lui...

Cercle vicieux induit par les infrastructures de transport lourd



Ayant pour but affiché d'accroître la concentration des emplois dans la partie dense de la région, le GPE alimentera ce cercle vicieux.

L'illusion de la densification autour des gares va de pair avec celle des **gains de temps** que procurerait un transport lourd, tel le GPE. Ils sont fictifs car convertis par les acteurs urbains en d'autres avantages. Ainsi, quand un moyen de transport lourd (route ou transport collectif, radial ou tangentiel) est mis en place, les ménages profitent de la vitesse accrue pour augmenter la portée spatiale de leurs trajets en se relocalisant plus loin en périphérie. Conjugué à l'explosion des coûts de l'immobilier au cœur de la région, cela induit mécaniquement l'étalement urbain.

Les méprises conceptuelles constatées proviennent d'un **raisonnement « toutes choses égales par ailleurs »** : considérant une agglomération comme statique, **il n'est pas tenu compte de l'effet rebond** induit par la mise en place d'un transport lourd, provoquant des relocalisations des acteurs urbains¹².

¹² Cet avis d'urbaniste résume bien le fossé qui sépare la réalité du terrain de la conception qu'en ont les responsables politiques : Emmanuel Munch, « *On ne peut plus valoriser les transports en s'appuyant sur des théories héritées des "trente glorieuses"* », Le Monde, février 2024, https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/02/08/on-ne-peut-plus-valoriser-les-transports-en-s-appuyant-sur-des-theories-heritees-des-trente-glorieuses_6215370_3232.html.

Conclusion de la partie Urbanisme

La Région fonde sa vision du polycentrisme sur une confusion entre bonne accessibilité par les transports et attractivité urbaine. Cette dernière repose sur un éventail d'« aménités urbaines », telles que l'offre de services publics, la beauté architecturale et le charme des quartiers, le patrimoine historique, l'animation et l'offre en commerces et services, les équipements culturels et de loisirs... sans oublier la qualité de l'air, les espaces verts et la sécurité. L'offre de transports en fait également partie, mais seulement en ce qui concerne les déplacements de proximité. Car ces aménités n'ont guère de chances de se développer dans un urbanisme dissocié, où la faible présence de la population locale aux heures ouvrables empêcherait les services de proximité de se développer.

Un changement de paradigme s'impose : **organiser la région de façon véritablement polycentrique** autour des bassins existants dont on optimise l'autonomie pour en faire des « zones cohérentes »¹³ – à l'instar de celle de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines –, où se recourent bassin d'emploi et bassin de main-d'œuvre. Les dessertes de proximité y priment sur les liaisons de transit. Ainsi, les besoins de transports sont réduits à la source, d'où des distances domicile-travail minimales.

Il faut déconcentrer les emplois et ralentir la circulation ! La meilleure mobilité est celle qu'on évite !

¹³ *Zone cohérente*, Jacqueline Lorthiois & Harm Smit, Forum Vies Mobiles, mai 2021.
16/03/2024

Partie ZPNAF

La ZPNAF dispositif unique en France

Le site de l'Etablissement Public d'Aménagement du Plateau de Saclay, précise, en introduction de la page « ZPNAF » :

« La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 a instauré la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) et a imposé que cette zone comprenne a minima 2 300 ha de terres consacrées à l'activité agricole. Le décret du 27 décembre 2013 délimite son périmètre sur une surface totale de 4115 ha, dont 2469 ha sont consacrés à l'activité agricole./.../

La ZPNAF et le programme d'action associé ont pour objectif d'une part, le développement d'une agriculture dynamique et diversifiée et d'autre part, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

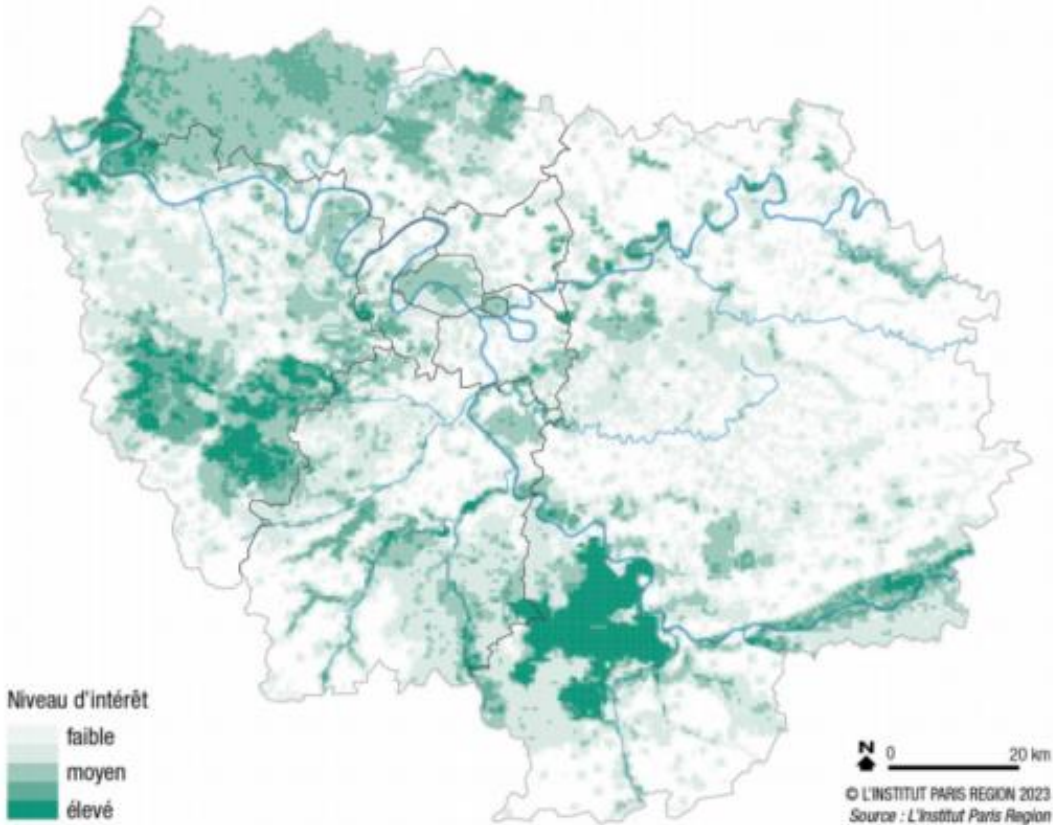
La ZPNAF permet effectivement de valoriser une agriculture vivante sur le plateau de Saclay, en assurant la vocation agricole d'un vaste espace, suffisamment important pour y garantir le maintien des fonctionnalités d'un territoire agricole. La ZPNAF et son plan d'action permettent en outre de renforcer la gestion des espaces forestiers et de consolider le fonctionnement écologique du territoire. Il s'agit également de reconnaître le formidable atout que représente l'existence d'un tel espace protégé au contact direct des nouveaux quartiers, tant d'un point de vue fonctionnel que paysager. Ainsi, de nouvelles formes de coopération entre le monde agricole et urbain pourront se développer conduisant à l'émergence d'une nouvelle alliance entre la ville, l'agriculture et le vivant. »

La ZPNAF est aussi un élément clé de l'attractivité et du développement de l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay, en particulier du cluster scientifique des zones de Polytechnique et de Gif Moulon.

La ZPNAF et le SDRIF-E de juillet 2023

Dans la version du SDRIF-E du 12 juillet 2023, soumise à la présente enquête publique, la ZPNAF n'est mentionnée qu'à la marge, parmi les autres dispositifs de protection d'espaces agricoles et naturels dans le seul document « Evaluation environnementale stratégique » (pages 69,70, 71, 110, 220, 236). En particulier, dans la carte des espaces sensibles p110, cette zone importante n'est pas individualisée.

Secteurs d'intérêt paysager, patrimonial ou productif protégés ou sous vigilance



La ZPNAF n'est pas du tout mentionnée dans les documents « Projet d'aménagement régional » et « Orientation règlementaire ». Ceci est une anomalie compte tenu de l'importance stratégique de cette zone dans les projets d'aménagement du plateau de Saclay et de ses environs. De plus, dans le contexte du changement climatique, la préservation de cette zone revêt une importance particulière pour garantir une alimentation des populations en circuit court.

Nos souhaits pour la ZPNAF dans le SDRIF-E

La Charte de la ZPNAF (ci-jointe en annexe) a été signée en 2018 par les élus et collectivités locales du Plateau de Saclay. Un extrait de cette charte (chapitre « Objectifs ») est reproduit ci-dessous :

« Les dispositions légales et réglementaires relatives à la servitude d'urbanisme que constitue la ZPNAF sont très synthétiques et peuvent conduire à des interprétations différentes. Aussi, l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire (EPA Paris-Saclay, Communautés d'agglomération, chambre d'agriculture, services de l'Etat, etc.) réunis au sein du comité de pilotage de la ZPNAF se sont accordés sur la nécessité d'adopter une charte dont les objectifs sont :

1. *Partager une vision commune de la vocation de la ZPNAF*
2. *Définir les types d'aménagement ou d'installation qui pourront être autorisés à se développer dans la ZPNAF*
3. *Organiser le processus consultatif et de suivi des projets en ZPNAF »*

Cette charte précise la protection de la ZPNAF par rapport à la Loi du Grand Paris, qui se contente de spécifier que la ZPNAF est « non urbanisable ». Par contre, elle ne s'impose pas aux participants, en particulier dans les PLU des communes, avec la même force que le SDRIF.

Nous souhaiterions que la Charte de la ZPNAF soit annexée au SDRIF-E et que les principes de cette charte énoncés par les articles suivants soient intégrés aux documents « Projet d'aménagement régional » et « Orientation règlementaire » :

- Article 2. Caractère et vocation de la zone agricole
- Article 3. Caractère et vocation des zones naturelles et forestières
- Article 4. Mise en compatibilité des PLU avec la ZPNAF

Nous souhaiterions également que la carte de la ZPNAF, partie intégrante du décret de décembre 2013 (cf ci-joint) soit intégrée au SDRIF-E.

Conclusion de la partie ZPNAF

Ancrer la ZPNAF dans le SDRIF-E permettrait d'assurer une meilleure protection juridique de cette zone menacée par les nombreux projets d'équipement et d'urbanisation futurs envisagés sur le Plateau de Saclay.

Partie environnement

Environnement: des efforts nécessaires

L'évolution climatique rendra plus nécessaire la maîtrise des eaux de surface liées aux précipitations (cours d'eau, ruissellement). Cet impératif doit aussi prendre en compte les améliorations et l'entretien nécessaires de l'existant (moyens et réglementations) et des problématiques nouvelles liées à l'augmentation programmée des logements. Bonne nouvelle l'accroissement des zones urbanisées ne sera pas aussi important que l'on pourrait le craindre ! (*« nous conservons l'objectif de produire 70 000 logements par an.... Produire ne signifie pas nécessairement construire. La rénovation du bâti sera en effet notre priorité car 80 % du bâti de 2040 existe déjà. Nous soutiendrons également la transformation de bureaux en logements et la modernisation des zones d'activité vieillissantes. »*)

Les plans de gestion des eaux de ruissellement de la responsabilité des autorités locales sont encore loin d'être tous élaborés et mis en œuvre. La pérennité et l'entretien des dispositifs de maîtrise de ces eaux doivent être surveillés et encouragés. La dés-imperméabilisation des sols, la reconquête d'espace de pleine terre sont des mesures appréciables.

Pour les inondations, beaucoup d'efforts sont en cours afin de gérer les masses d'eau sur les cours d'eau, mais de curieuses solutions sont envisagées comme l'utilisation des sous-sols. L'accueil de nouvelles constructions dans les zones inondables des PPRI doit être exclu.

La géologie des sols de l'Île de France explique l'existence dans nombre de vallées de nappes d'eau souterraines et affleurantes. Il est souhaitable que leur connaissance et l'inscription dans les PLUs soient améliorées et exigées.