



## Enquête publique sur le SDRIF-E Avis Environnement 92

*L'association Environnement 92 créée en 1991, est une fédération regroupant 56 associations de protection de l'environnement et du cadre de vie des Hauts de Seine. Elle est agréée Protection de l'Environnement et habilitée au dialogue environnemental au niveau du département des Hauts de Seine. Elle est fédérée à l'union régionale France Nature Environnement-Ile de France.*

### A. Remarques générales

La région francilienne est le territoire le plus artificialisé de France, à plus de 23 % de sa surface, soit deux fois plus que la moyenne nationale. Un chiffre qui atteint les 90 % dans la Métropole du Grand Paris. C'est pourquoi la Région Ile-de-France doit avoir des objectifs **forts et structurants** en termes d'enjeux environnementaux dans l'élaboration de son plan d'aménagement pour les quinze prochaines années. La carte des paysages de l'ouest parisien (voir figure ci-contre) incluant la



végétation (strates arborées et herbacées en vert) produite par France Nature Environnement Île-de-France (voir plateforme [cartovegetation.fne-idf.fr](http://cartovegetation.fne-idf.fr)) illustre l'importance des zones artificialisées (en rouge et rose).

La Région Île-de-France est la seule région dont l'aménagement est imposé par l'Etat avec le régime d'exception de la loi Grand Paris (70 000 logements par an) qui conduit à des politiques publiques contradictoires sur la consommation d'espaces. Les constructions réalisées aujourd'hui concernent toujours les logements de standing et des espaces de bureaux alors que le marché du logement connaît une crise sans précédent : les besoins des franciliens en matière de logements sociaux (800 000 demandes en Ile-de-France) ne sont pas satisfaits d'où accroissement des inégalités et engorgement des transports publics et du réseau routier.

Conçus pour répondre à une crise du logement francilien, la loi Grand Paris a été un échec profond puisque n'atteignant pas ses objectifs et surtout ne ciblant pas les populations ayant besoin de se loger à des coûts acceptables. Moralité,

de nombreux foyers avec et sans enfants ne peuvent plus se loger à Paris et en petite couronne et s'éloignent soit en grande couronne ou changent de région. La population de Paris/Petite Couronne (PPC) ne croit pratiquement plus. Ces constats statistiques ne sont pas pris en compte par les auteurs du SDRIF-E qui persistent à vouloir poursuivre les orientations de la loi Grand Paris. A cela s'ajoute le fait que densifier une ville « dense » avec des logements ne répondant pas aux critères de résistance à la crise climatique va entraîner des souffrances indicibles des populations ainsi entassées.

**Paris à 50 °C sera invivable en été et les villes périphériques seront aussi atteintes.**

La Région Ile-de-France, au même titre que les autres régions de France, est soumise à l'objectif du zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici 2050, fixé par la loi Climat & Résilience du 22 août 2021. Toutes les régions françaises dotées d'un SRADDET affichent un calendrier de réduction de 50 % d'ici 2031. La Région Île de France fait exception puisque le rythme de réduction de l'artificialisation des sols n'est que 36 % à l'horizon 2040.

Par ailleurs, en réponse aux engagements nationaux, européens et internationaux pris pour conserver la biodiversité dans le monde, la loi pour la Reconquête de la Biodiversité, de la Nature et des Paysages (2016) y contribue avec des obligations de compensation des atteintes à la biodiversité et plus largement à la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC). Cette loi vise donc un objectif **d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité**. Cette loi va donc au-delà de l'objectif ZAN puisqu'elle introduit une notion de protection et même d'accroissement de la présence de la faune et la flore sauvage partout sur le territoire y compris en zone urbaine.

On constate que le texte du SDRIF-E ne respecte pas cette disposition de la loi.

Enfin, les enseignements de la concertation font ressortir les thématiques suivantes au cœur des préoccupations des franciliens :

1. La création d'une offre de logements abordables est **un besoin essentiel pour les Franciliens et les collectivités** ; néanmoins, cet objectif doit s'accompagner de limitation des déchets de la construction. A cet égard, les Franciliens insistent sur le besoin d'évolutivité et de réversibilité des bâtiments en fonction des besoins et des usages, notamment par la transformation des bureaux vacants en logements.
2. L'amélioration de l'accès aux transports est également **une priorité pour les Franciliens** qui souhaitent une amélioration des conditions de transport grâce aux renforcements de l'offre dans le réseau actuel et la création d'une offre de bus rapides et performants.
3. Le Zéro Artificialisation Nette est **une nécessité pour de nombreux Franciliens**. Pour y arriver, les espaces naturels et les continuités écologiques doivent être protégés et préservés. La densification, pour être acceptée, doit d'abord se faire par **recyclage urbain** grâce à la réhabilitation de friches, la rénovation des bâtiments et l'utilisation des logements et bureaux vacants, dans le respect des paysages urbains.
4. L'attractivité du territoire, ce sont des emplois mieux répartis dans la région afin de réduire les déplacements et dynamiser les centres villes.
5. La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> constitue un défi central et pour y arriver, les Franciliens priorisent la décarbonation des transports et de la logistique.
6. L'adaptation au changement climatique représente pour les Franciliens un enjeu à traiter en transversalité et doit passer par la lutte contre les îlots de chaleur, la réduction des risques d'inondations et la résilience alimentaire ; les solutions fondées sur la nature (végétalisation, dés-imperméabilisation) sont à privilégier.

Par ailleurs, les garants de la concertation préalable ont formulé des recommandations suite à des interrogations qui ont émergé lors de la concertation sans trouver de réponses. Ces

recommandations concernent la Région mais également les Pouvoirs Publics en général.

Concernant la Région, les garants demandent notamment « *de préciser les options issues de la concertation afin que les propositions ne se situent pas uniquement au niveau des grands défis politiques mais bien au niveau opérationnel déclinable concrètement sur les vingt prochaines années* » ; « *de préciser la cohérence et la complétude entre le SDRIF-E et les SRADDET des régions limitrophes* ; *de préciser et d'assurer les conditions de non propagation et de non artificialisation des sols par la multiplication des zones d'entrepôts ou de la spéculation immobilière* » ; « *de préciser avec les autres acteurs les dispositions et les actions envisagées pour renforcer les transports publics* ».

Concernant les Pouvoirs Publics, les garants demandent de préciser « *les modalités d'application et de faisabilité du Zéro Artificialisation Brute par la réalisation d'une étude scientifique à ce sujet et un benchmark à l'international* ».

<https://www.iledefrance.fr/toutes-les-actualites/sdrif-e-la-commission-nationale-du-debat-public-salue-limplication-de-la-region>

Pour autant, force est de constater que le SDRIF-E soumis à enquête publique ne répond pas aux attentes des Franciliens ni aux enjeux climatiques et de biodiversité : les forêts ne jouent plus leur rôle de puits de carbone et les actions de re-végétalisation en ville sont insuffisantes pour compenser l'absorption du carbone ; le bilan carbone des constructions n'est pas imposé (cf la démolition /reconstruction souvent préférée à la réhabilitation) ; l'échelle des cartes du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) n'est pas pertinente au niveau local (continuités écologiques non identifiées par des cartes au niveau local, pas assez de dés-imperméabilisation de sols) ; le principe Eviter, Réduire, Compenser fait la part belle à la compensation, jamais pour l'évitement et rarement pour la réduction.

La carte « nature » ne permet pas de protéger les espaces de nature de taille modeste alors qu'ils sont indispensables à la résilience des habitants devant les canicules ou pour certains contribuent à rendre probable les continuités écologiques, nécessaires à la faune sauvage.

De ce fait, le SDRIF-E ne répond pas non plus aux enjeux de santé des franciliens eu égard aux problèmes liés à la pollution de l'air, de l'eau, des sols, la pollution sonore.

Le présent avis est détaillé dans ce qui suit, sur la base de données et d'observations du Département des Hauts de Seine, montrant d'importantes faiblesses du SDRIF-E pour le 92.

## **B. Le polycentrisme en question dans les Hauts de Seine**

L'objectif de « Polycentrisme » affirmé dans le SDRIF de 2013 persiste dans la version nouvelle du SDRIF-E, comme remède pour « *résorber le déséquilibre Emploi / Logements* ».

Nous lisons sur le site du Conseil Régional la déclinaison d'un tel objectif : « *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* ». On ne peut que souscrire à ce souhait qui peut effectivement satisfaire tout le monde ! La réalité de la situation depuis 2013 ne va pas du tout dans le bon sens.

Comment croire que la poursuite de la politique de développement de la Région pratiquée depuis 10 ans va inverser la situation constatée aujourd'hui d'une hypercentralisation de l'activité à Paris et dans les Hauts de Seine, doublée d'une crise du logement et la dégradation de la nature ?

Villes des Hauts de Seine	Emplois
Courbevoie	97 595
Nanterre	83 595
Boulogne-Billancourt	81 658
Puteaux	78 245
Levallois-Perret	55 389
Issy-les-Moulineaux	54 001
Neuilly	46 431
Rueil Malmaison	46 154
Gennevilliers	42 269
Clichy	37 418

La situation du département des Hauts-de-Seine (comme celle de Paris) est caricaturale d'une concentration exceptionnelle des emplois de la Région d'Île de France. Selon les chiffres de l'INSEE en 2019, 10 villes (voir tableau) du département des Hauts de Seine font partie des 20 villes comportant le nombre d'emplois le plus important en Île-de-France.

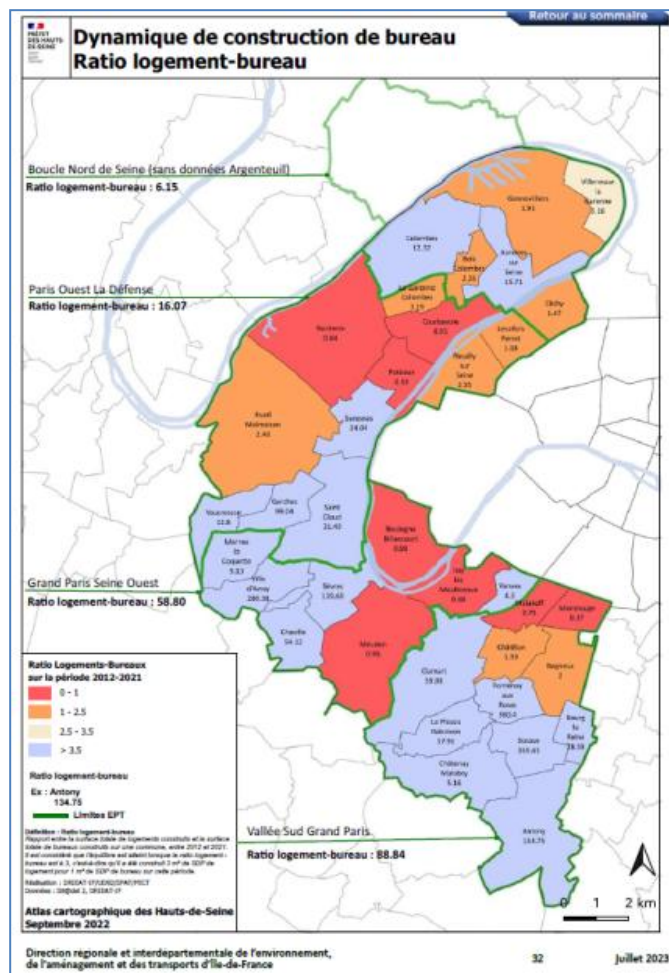
Depuis 2013, selon l'atlas du département (Source DRIEAT

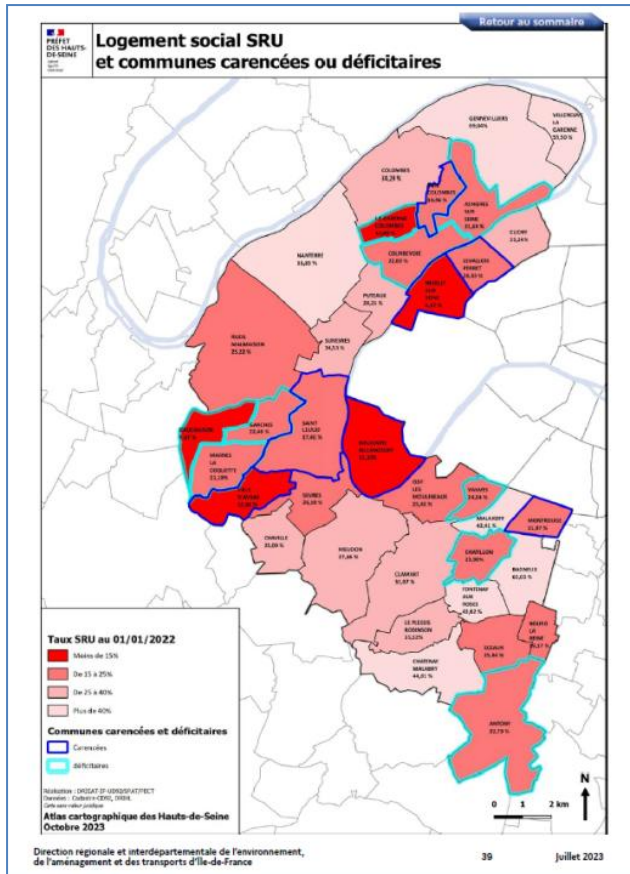
2023), le ratio logement/bureaux pointe la persistance aujourd'hui de ce déséquilibre dans 17 villes sur les 36 du département, et même une aggravation de ce déséquilibre dans 8 villes (ratio de 0 à 1) (en rouge sur la carte ci-contre). Alors qu'avant 2013, la préfecture des Hauts de Seine avait négocié avec les 36 communes un rapport logement/bureau en m<sup>2</sup> de 2/1, cet accord a été totalement oublié par la suite. On peut ajouter à ces constats le déficit de logements sociaux.

A titre d'exemple, le projet de fusionner l'hôpital de Garches et Ambroise Paré à Boulogne Billancourt, pour réaliser un nouvel **hôpital** de 650 lits et 86 places, alliant l'excellence des activités aiguës et ambulatoires d'Ambroise-Paré, dissimule, malgré l'ambition indiscutable des objectifs de santé, des problèmes récurrents liés à l'absence de logements sociaux ou d'autres offrant des loyers simplement abordables sur le marché privé. En effet, les salaires trop modestes des personnels soignants (infirmières, aides-soignants et autres) ne permettent pas de se loger à proximité. Le fait d'être contraints à habiter ailleurs en petite et grande couronne va aggraver encore l'engorgement du trafic dans les transports en commun et sur les routes.

On peut citer d'autres exemples liés aux besoins de logements à bas coût pour les habitants des Hauts de Seine que l'on peut apprécier à la lecture des listes d'attente pour des logements sociaux dans un grand nombre de communes. (Le délai d'attente moyen pour obtenir un logement social dans les Hauts de Seine (pour les cas prioritaires) est de 48 mois, plus élevé que le chiffre de 31 à 33 mois de 2018-2019 pour la Région Île de France). On ne peut que constater que le déséquilibre emploi-logement et surtout emploi-logements/sociaux aggrave l'engorgement des transports en commun et du réseau routier.

Enfin la notion de bassin de vie et de polarité dans les Hauts de Seine n'a pas grande signification.





Dans la carte affichée dans l'actuel SDRIF-E, Paris est auréolé d'un vaste cercle étendu à une grande partie de la petite couronne et les polarités de la carte indiquées autour de Nanterre/La Défense, et Val de Seine autour de Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, n'apportent pas de nouvelles ambitions à la situation actuelle.

Pour conclure sur ce point, cette vision du polycentrisme manque d'ambition pour diminuer l'hypertrophie des centres d'activités, l'indigence des logements sociaux, la trop forte consommation d'espaces proscrite par la directive ZAN ; elle ne résout pas le rapprochement domicile-travail sans compter la dégradation de la nature en ville.

Notre demande

Modification de l'OR 57 : Pour concilier l'objectif ZAN et l'objectif de production de 70.000 nouveaux logements par an respectivement imposés par la loi Climat et Résilience de 2021 et la loi Grand Paris de 2010, le SDRIF-E doit tendre vers 100% de la production de nouveaux logements en **renouvellement urbain avec une proportion accrue de logements sociaux**. Cet objectif devra être retranscrit et décliné dans le SRHH.

### Comment concilier le besoin de construction de logements avec la directive ZAN

Depuis la crise sanitaire, le taux de vacance de bureaux est en hausse dans les Hauts de Seine : 13 % en décembre 2021 contre 10 % avant la crise. Celle-ci a profondément transformé nos modes et habitudes de travail, dont le télétravail. Il faut, donc, beaucoup plus d'ambition sur le renouvellement urbain, tel que défini par l'OR 57 de l'actuel SDRIF-E : « ***l'ensemble des processus de construction et de reconstruction de la ville n'impliquant pas la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers : réhabilitation, rénovation ou recyclage de bâtiments obsolètes et de friches, changement d'usage, surélévation, déconstruction-reconstruction, densification à la parcelle ou à la suite d'une division parcellaire, construction des dents creuses.*** »

Les 2,18 millions de m<sup>2</sup> de bureaux vacants dans les Hauts de Seine permettraient de créer plus de 30 000 logements sans avoir besoin ni de les détruire, ni de faire de gros travaux onéreux : l'EPAD (Aujourd'hui Paris La Défense) avait entrepris en 2013 une étude pour transformer les tours de bureaux en logements et en avait chiffré le coût à cette époque à 1 200 €/m<sup>2</sup>.

Enfin, il est impératif d'encourager la réversibilité du bâti en permettant l'attribution du permis de construire sans affectation et appliquer la mixité fonctionnelle.

Il existe des initiatives (très limitées) qui encourage la mixité sociale dans les bâtiments collectifs comme celle du Pacte pour un Urbanisme Responsable en vigueur à Chaville depuis 2021 qui

consiste à privilégier l'organisation d'un dialogue entre les toutes les parties prenantes (élus, aménageurs, riverains, associations, experts) avant la délivrance du permis de construire, et qui porte ses fruits avec des projets nouveaux en respectant le concept de renouvellement urbain.

Notre demande : Inciter les collectivités à délivrer des permis de construire sans affectation pour conditionner la nature de l'implantation du bâti et favoriser la réversibilité des constructions selon les usages qui pourront leur être attribués.

## **C. La situation de la consommation d'espaces naturels et des pratiques de construction dans les Hauts de Seine.**

### **Contexte départemental**

Le département des Hauts-de-Seine comme les autres départements de la petite couronne est un département ville très artificialisé sur ses frontières nord et ouest.

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. 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.

Trop de villes tendent à privilégier l'emploi dans le tertiaire 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 habitants 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.

### **Quelques exemples de politiques urbaines dans les Hauts de Seine non vertueuses qui doivent être corrigées par le SDRIF-E.**

#### ***1/ La consommation d'espaces ouverts : une tendance à privilégier les constructions au détriment de la nature en ville, alors que de nombreux bureaux sont vides***

Les arbres et les plantes sont une arme contre la pollution de l'air par la séquestration de la pollution atmosphérique notamment le CO<sub>2</sub>. Alors que la sanctuarisation des zones boisées devient un enjeu majeur, trop de projets d'aménagement urbain s'accompagnent systématiquement de la consommation d'espaces de nature en justifiant leur démarche par la renaturation alors que d'autres emplacements peuvent être utilisés sans grignoter les espaces de nature plus particulièrement dans les villes carencées en espaces verts.

#### **Le grignotage du parc Henri Barbusse à Issy-les-Moulineaux :**

Le parc Henri Barbusse est situé à Issy les Moulineaux et a été créé en 1936. C'est un des rares parcs municipaux.

On y accédait par un escalier monumental de style art déco signé Marcel Chappey.

Cet escalier a été détruit et remplacé par un bâtiment technique de près de 900 m<sup>2</sup>, haut de 6 mètres, long de 63 mètres et large de 17 mètres en liaison avec la réalisation du Grand Paris Express alors que dans l'enquête publique il avait été annoncé un simple puit de ventilation bien moins important.

D'une part, la démolition de cet accès principal pose également le problème de l'accès au parc qui désormais ne sera plus possible à cet endroit sans que des solutions tenant compte des contraintes techniques aient été trouvées à ce jour : ascenseur, escalier mécanique, rampe ... ; d'autre part, ce chantier a entraîné l'abattage d'un nombre important d'arbres matures compte tenu de la surface de ce parc. L'association isséenne ACTEVI a sollicité le Maire pour qu'il intervienne auprès de la Société du Grand Paris afin que le choix de cette implantation soit reconsidéré.

L'association proposait par exemple que ce bâtiment technique soit implanté dans l'enceinte des futures gares (Fort d'Issy Vanves Clamart ou Issy RER) ce qui aurait été possible dans le cadre des nombreuses expropriations générées par ce gigantesque chantier. Le maire n'a tenu aucun compte de cette requête.

#### **Projet de réaménagement du square Schumann à Montrouge :**

La ville Montrouge est une des villes les plus artificialisées des Hauts-de-Seine. Elle dispose de peu d'espaces verts. Le square Schumann situé dans le centre-ville, compte parmi les rares espaces verts de la Ville avec ses 17 arbres (bouleau, ginkgo biloba, magnolia, tilleul, savonnier de Chine qui est une espèce rare, marronniers communs, murier noir ...).

La Ville a souhaité restructurer ce square mais sans privilégier un réaménagement doux avec préservation la végétation existante. Elle a opté pour la destruction de la flore existante à l'exception des plus grands arbres ainsi que pour la perturbation de la faune existante sans avoir réalisé au préalable d'étude sur la biodiversité, contre l'avis des habitants qui désirent préserver le square ainsi que ses plantations sans s'opposer à son agrandissement.

#### **Le projet de reconstruction du bâtiment INSEE à Malakoff : restriction forte de la surface d'espaces verts et démolition/reconstruction du bâtiment :**

L'ancien siège de l'INSEE situé sur le territoire de la commune de Malakoff en entrée de ville, à la frontière du 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris et du boulevard périphérique fait l'objet d'un projet de démolition et de reconstruction d'un immeuble sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat en vue d'y accueillir le second grand site de l'administration centrale pour les ministères sociaux.

Ce projet illustre le manque d'exemplarité de l'Etat dans la Stratégie Nationale Bas Carbone ainsi que le souligne l'enquête publique environnementale qui se conclut par **trois avis défavorables de la commission d'enquête publique environnementale (rapport du 8 janvier 2024)** notamment sur la délivrance d'une autorisation de construire afin d'implanter un équipement public et à la demande formulée par les ministères sociaux de déclarer le projet de second grand site de l'administration centrale sur la commune de Malakoff d'intérêt général.

Dans son rapport, la commission d'enquête publique environnementale souligne que :

- (i) « *les mesures pour compenser les effets négatifs notables de la démolition du bâtiment sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ne sont pas prévues par le maître d'ouvrage alors que le projet impacte fortement l'environnement urbain du quartier et de la ville de Malakoff* » ;
- (ii) « *le projet proposé est en contradiction avec la politique ZAN en ne proposant aucune véritable surface de pleine terre, aucun arbre digne de ce nom, que des plantes en pots vulnérables à la moindre sécheresse, à la moindre faillite d'entretien* » ;
- (iii) un projet qui présente des inconvénients dans la lutte contre le changement climatique sans que le porteur de projet prévoit des compensations. En l'espèce, les ressources gaspillées sont les matériaux, les transports, le bilan carbone induit, la structure du bâtiment vouée à la démolition alors qu'il aurait pu être réhabilité et rénové : « *un projet au bilan carbone désastreux* » ;

- (iv) « une absence de prise en compte par le porteur de projet des contributions du public et des élus qui interroge sur sa volonté d'associer partenaires locaux et citoyens ».

#### **Pas assez de zones réservées dans le département pour la compensation :**

L'exemple emblématique est donné par la construction du tramway T10 entre Clamart et Antony, qui a conduit au défrichement de près de 5 ha de forêts pour construire le Service de Maintenance et de Remisage, en ne respectant pas le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) sans compter le fait que l'opération n'était pas autorisée par le SDRIF en vigueur.

En application de la loi « Pour la Reconquête de la Biodiversité, de la Nature et des Paysages » du 8 Août 2016, la perte de 5 ha de forêts doit être compensée. En effet cette loi apporte un renforcement et une clarification des règles relatives à la compensation des atteintes à la biodiversité et plus largement à la séquence ERC avec un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. De plus la loi précise que les mesures de compensation doivent être mises en œuvre en priorité sur le site endommagé où à proximité de celui-ci.

**Or les mesures initiales de compensation proposées concernaient des terrains en Seine et Marne et non pas sur la zone sud du département et ces mesures n'ont pas changé à ce jour.**

#### **Les berges de Seine sont trop minérales et dans les secteurs encore naturels il existe des projets de construction majeurs => cas du projet GREENDOCK sur le port de Gennevilliers :**

Le projet GREENDOCK consiste à réaliser dans le port de Gennevilliers une giga zone d'entrepôts de 90 000 m<sup>2</sup> en face d'un parc classé zone Natura 2000 située sur la pointe de l'île Saint Denis.

Ce projet s'inscrit dans les projets d'HAROPA Port, le grand port fluvio-maritime de l'axe de Seine, qui s'étend du Havre à Paris pour améliorer la livraison du dernier kilomètre mais son gigantisme est injustifié car seules 15 % de marchandises pourraient transiter par le fleuve, chiffre annoncé par le promoteur lui-même.

Alors que l'argument de « l'enjeu écologique de pouvoir livrer plus proche de Paris » est mis en avant par la mairie pour le soutenir, ce projet soulève de nombreuses questions sur le plan environnemental qui sont toujours sans réponses à ce jour : les documents fournis pour la concertation ne mentionnent pas d'études d'incidences envisagées pour la zone Natura 2000 ; les nuisances liées aux pollutions acoustiques et lumineuses ont été identifiées mais les moyens mis en œuvre pour les réduire ont été peu évoqués ; la pré-étude réalisée sur les moyens mis en œuvre pour préserver la biodiversité est insuffisante ; aucune information sur la capacité des panneaux solaires à assurer l'autonomie énergétique du site ; les principaux enjeux environnementaux à savoir les risques industriels, notamment lié aux dangers présentés par le stockage des marchandises ont été peu traités lors de la concertation, de même que les risques d'inondations et de sites et sols pollués, les consommations d'énergie, la production et le traitement des déchets, l'impact paysager (site très mal arboré).

#### **Des constructions persistantes de bureaux à Nanterre malgré la crise immobilière du tertiaire :**

Les projets de création de bureaux perdurent à Nanterre en dépit de la très forte crise de l'immobilier de bureaux : comme par exemple le projet de restructuration des tours Aillaud notamment par un changement d'usage de logement social en bureaux à hauteur de 30% ainsi que dans le quartier des Groues.

A l'heure de la crise immobilière tertiaire et des besoins de logements sociaux locaux, cette fuite en avant vers toujours plus de zones d'activités va à l'encontre des besoins réels et en même temps aggrave le déséquilibre activités/logements dénoncés plus haut.



## **Pas de protection d'arbres d'alignement dans le cadre des projets de réhabilitations des voies départementales => cas du projet de requalification du tronçon de la RD 7 entre Suresnes et Saint-Cloud :**

Un projet peu innovant initié par le conseil départemental des Hauts de Seine il y a près de 20 ans qui vise à favoriser le trafic routier sur la rive gauche de la Seine par l'élargissement des voies de ce tronçon au détriment des mobilités douces et de la végétation et néfaste par ses nuisances pour la santé des altoséquanais qui vivent le long de cette voie.

Avec ce projet, le département des Hauts de Seine tourne le dos à la lutte contre les dérèglements climatiques et ses conséquences, et à la lutte contre le déclin de la biodiversité.

Ce projet est néfaste pour la santé : les analyses fournies par AIRPARIF et BRUITPARIF montrent que la qualité de l'air et le niveau sonore le long de la RD 7 sont déjà bien au-dessus des niveaux recommandés par la législation française et par l'Organisation Mondiale de la Santé. L'élargissement de la RD 7 sur Saint-Cloud et Suresnes va accroître ces pollutions.

La requalification de la RD 7 en une autoroute urbaine sur la rive gauche de la Seine va faire un appel d'air au trafic routier local et de transit, avec un élargissement des voies et une augmentation probable de la vitesse des véhicules, de la pollution de l'air et contribuer à l'augmentation des gaz à effet de serre.

Un projet néfaste pour la biodiversité : ce projet sacrifie la végétation existante et allant ainsi à l'encontre du plan vert de la région Île de France de mars 2017 (la nature partout et pour tous). Sa réalisation va conduire à **abattre 425 arbres matures d'alignement et un grand nombre de haies sur les voies sur berge** alors que ce sont des éléments de bien-être des riverains et celui des actifs qui travaillent à proximité. Ces arbres et haies sont particulièrement utiles pour contrer les effets ilots de chaleur car ce sont des climatiseurs naturels à cause de l'évapotranspiration, ils permettent aussi d'absorber la pollution de l'air, et ont une capacité à absorber le carbone de l'air. **L'argument de replantation de jeunes sujets ne résout pas la question au moins pour les 50 à 80 ans à venir, le temps nécessaire à ce que cette végétation retrouve une frondaison équivalente à celle d'aujourd'hui.**

Par ailleurs, la disparition concomitante des espaces verts en pleine terre, aggrave l'artificialisation des sols et diminue la capacité à infiltrer les eaux de ruissellement, à atténuer les effets des inondations de la Seine dans la zone particulièrement vulnérable des berges du fleuve.

On peut s'interroger sur l'opportunité de ce projet comme celui de la requalification de la RD 1 puisque ces voies sont surtout utilisées par le trafic routier pour rejoindre Paris dont les routes d'accès se ferment progressivement à la circulation.

Il serait temps que les collectivités locales prennent en compte ce fait d'autant que les effets sur la santé du trafic routier sont importants.

## **L'exploitation croissante du bois des forêts domaniales, communales et privées nuit aux forêts :**

Bien que le rôle majeur des forêts pour ralentir le dérèglement climatique en raison de leur capacité à capter le carbone ne soit plus à établir, il convient de rappeler à nouveau que **les forêts et les sols forestiers assurent la majeure partie de la séquestration de CO<sub>2</sub> sur les continents** : ils absorbent une part des émissions dues aux activités humaines et pourraient en absorber beaucoup plus si leur exploitation était plus durable.

Il n'est certes pas possible d'arrêter toute exploitation forestière car le bois est indispensable pour des applications importantes, mais il convient de la réduire à son strict minimum pour limiter notre empreinte carbone et particulièrement dans l'hexagone pour ne pas exposer nos forêts à la seule demande du marché, ce qui risque fort de la détruire.

La stratégie consistant à augmenter les prélèvements n'est pas bonne car elle aggrave le réchauffement climatique, qui à son tour détériore les forêts en réduisant leur croissance, en

favorisant les maladies sur les arbres affaiblis par les sécheresses et en asséchant les sols forestiers exposés au soleil, ce qui augmente les risques d'incendie : **c'est un cercle vicieux !!**

Il est donc indispensable d'ajuster les récoltes pour qu'elles restent toujours inférieures à l'accroissement naturel, lequel diminue d'ailleurs chaque année assez rapidement en raison du réchauffement climatique.

A cela s'ajoute l'utilisation d'engins démesurés pour l'exploitation des forêts dont les passages surtout sur le sol imprégné d'eau, tassent le sol à 70 ou 80 %. Or, le processus de régénération d'un sol tassé prend des dizaines d'années.

## **2/ Des nuisances qui pourraient être évitées**

### **Le chauffage au bois en hiver accentue la pollution de l'air :**

Deux millions de franciliens se chauffent au bois aujourd'hui. Ce mode de chauffage pollue plus que le chauffage au gaz, y compris pour les centrales de chauffe qui ont installé des filtres à particules car ces filtres laissent passer les particules ultrafines les plus dangereuses pour la santé.

Airparif a effectué de février à avril 2022 une campagne de mesure des particules ultrafines à Paris, menée avec la Ville de Paris et Bloomberg Philanthropies. Les particules ultrafines sont des particules solides présentes dans l'air dont le diamètre est inférieur à 100 nanomètres (c'est-à-dire 1000 fois plus fin qu'un cheveu).

Ces particules de très petite taille sont des polluants de l'air dont l'impact sanitaire fait consensus – plus les particules sont de petite taille, plus elles sont dangereuses pour la santé – mais qui ne sont pas encore réglementés.

L'analyse de la composition chimique des particules ultrafines montre que ces dernières proviennent certes du trafic routier et de la transformation de gaz polluants dans l'atmosphère **mais aussi du chauffage au bois**. En effet, le premier contributeur aux émissions de particules fines (PM<sub>10</sub>) en Île-de-France est le secteur résidentiel dont 86 % des émissions est liées au chauffage au bois individuel alors que le chauffage au bois ne couvre que 6% des consommations énergétiques régionale du secteur résidentiel en 2019.

<https://www.airparif.fr/actualite/2023/lair-est-deux-fois-plus-pollue-aux-particules-ultrafines-pres-du-traffic-routier>

### **La construction d'immeubles dans des zones de forte pollution de l'air et de pollution sonore comme le voisinage des grands axes routiers :**

Les problèmes sanitaires liés à la pollution de l'air et la pollution sonore issue du trafic routier ne sont plus à démontrer.

De nombreux travaux ont mis en évidence les effets de la pollution de l'air émise par le trafic routier dans l'origine des crises d'asthme chez l'enfant mais également de la mortalité pour causes de maladies cardiovasculaires.

Il est établi qu'à proximité directe des voies de circulation, l'exposition est fortement majorée, alors qu'il est maintenant prouvé que les niveaux des émissions liées au trafic qui constituent un mélange de polluants spécifiques (particules diesel, benzène, métaux lourds), décroissent pour certains rapidement en s'éloignant de l'axe routier (notamment les particules ultrafines particulièrement nocives pour la santé). <https://www.airparif.fr/actualite/2023/lair-est-deux-fois-plus-pollue-aux-particules-ultrafines-pres-du-traffic-routier>

De même, la construction d'immeubles à proximité de grands axes routiers expose leurs occupants à une forte pollution sonore : au-delà de 55 dB (A), gêne et conséquence sanitaires peuvent se manifester selon l'Organisation Mondiale de la Santé.

Or, selon Bruitparif, **62,1% des Franciliens**, seraient exposés à des niveaux supérieurs à **55 dB**, et **15,1 % des Franciliens le seraient à des niveaux supérieurs à la valeur limite prise par la France à savoir 68 dB**. <https://www.bruitparif.fr/les-expositions-au-bruit-du-traffic-routier/>.

Le département des Hauts de Seine est traversé par cinq autoroutes dont l'A86, trois nationales et de multiples départementales. Les alto-sequanais sont surexposés au trafic routier et donc à ses pollutions.

**Il est donc urgent d'interdire les constructions, notamment pour des crèches, écoles et autres bâtiments recevant du public, à proximité des grands axes routiers.**

### **3/ Des solutions d'économie d'espaces quasi-inexplorées et des solutions de transport de proximité non satisfaites**

#### **Trop peu de réhabilitation de bâtiments existants :**

Le règlement du SDRIF-E prévoit comme outils de l'accroissement du parc de logement dans les zones urbanisées la construction de nouveaux logements en renouvellement par le recyclage de friches ou de bâtiments obsolètes, la mutation des quartiers de gare, la mobilisation des dents creuses, la surélévation des bâtiments, la densification douce ... ainsi que la transformation de bureaux en logements **mais tous ces outils ne sont qu'indicatifs.**

Il convient de souligner à nouveau que la sur-densification favorisant la création des îlots de chaleur urbains et l'accroissement des effets de la canicule, le SDRIF-E doit être prescriptif dans ce domaine et imposer les modes de développements urbains vertueux comme la réhabilitation/rénovation de bâtiments existants (par exemple la préfecture de Nanterre, le siège du promoteur OGIC à Issy les Moulineaux) ainsi que la transformation des bureaux.

La densification a atteint ses limites dans le département des Hauts de Seine et certaines intercommunalités en sont déjà conscientes : l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Seine Ouest (GPSO) a émis un avis défavorable sur le projet de Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement qui prévoit un objectif quantitatif de construction de nouveaux logements pour le territoire du GPSO entre 2024 et 2030 de 2000 logements/an de construction de nouveaux logements, entre 1287 et 1587 logements/an de production de logements sociaux et 1307 nouvelles places d'hébergement aux motifs notamment que « *Les territoires doivent faire face à de nombreux enjeux identifiés dans le SDRIF avec lequel le SRHH doit être compatible. Tout d'abord la nécessité de préparer nos villes au changement climatique, aux enjeux de cohésion sociale et de dynamisme économique. Ensuite, il est indispensable de recréer de la fluidité dans les parcours résidentiels et de répondre aux aspirations de nos concitoyens en matière d'environnement, de qualité du cadre de vie, et tout particulièrement de qualité des logements (taille, confort, coût...). Sans cela, des phénomènes d'exode urbain sont à craindre comme le montrent les données démographiques récentes avec une baisse de la population déjà amorcée à Paris ou sur notre territoire avec un solde migratoire devenu négatif sur la période 2015-2021 (-0,56%).*

*Il apparaît évident que les objectifs quantitatifs de densification imposés aux territoires ne permettront pas d'être vertueux et de répondre à ces enjeux. S'attacher à la seule logique comptable ne permettra pas de s'adapter aux réalités locales et de conduire une politique de développement efficace ».* (Séance du Conseil de Territoire du mercredi 7 février 2024 n° C2024/02/09)

#### **La ligne SNCF T11 :**

Le T11 est un tram-train qui utilise les voies existantes d'une ancienne ligne ferroviaire de la Grande ceinture et qui portait autrefois le nom de « Tangentielle Nord ». Il s'agit d'une liaison banlieue/banlieue en rocade, utilisant l'ancienne infrastructure SNCF qu'on appelait « Grande ceinture » et qui reliait les banlieues nord de la zone dense.

Son tracé fait 28 kms au total et permettrait la jonction de trois départements, depuis Sartrouville (78), en passant par Argenteuil (95) jusqu'à Noisy-le-Sec (93).

A partir d'Épinay-sur-Seine, seul un tronçon de 11 km est aménagé jusqu'au Bourget depuis juillet 2017. La ligne simplifie la vie de 33 000 voyageurs, avec un trajet de 15 mn sans passer par la capitale. Elle répond aux besoins grandissants des populations de bénéficier d'une solution de desserte rapide et fine en petite couronne. La ligne est fréquentée par 54% d'actifs et 33% d'étudiants en semaine (cf. Villetaneuse Université). Mais elle permet aussi d'accéder par exemple aux 400 ha du parc départemental de La Courneuve via la gare de Dugny-La Courneuve.

Le premier tronçon Sartrouville/Argenteuil/Épinay-sur-Seine - bien que programmé depuis des années - n'est toujours pas aménagé, alors qu'il permettrait de desservir Argenteuil, troisième ville d'Île-de-France sans passer par Paris. Le troisième tronçon, partant du Bourget jusqu'à Noisy-le-Sec, n'est pas non plus aménagé.

L'aménagement des voies du T11 est programmé depuis une bonne trentaine d'années mais malheureusement, le budget de la région étant accaparé par le Grand Paris Express, cette liaison est reconduite à chaque fois dans la programmation alors qu'elle permettrait de desservir 620.000 habitants dont 110.000 argenteuillais en leur permettant de bénéficier de correspondances avec les RER A, B, C, D, E, les lignes transiliennes H, J, L et les tramways T 1 et T 8.

Dès lors, consacrer le budget de la création de la ligne 17 Nord à l'aménagement de la T 11 serait représentatif d'une démarche vertueuse tant sur le plan financier que sur le plan environnemental.  
<https://environnement92.fr/avis-sur-le-plui-bns-mai-2023/>

## D - CONCLUSION

Les objectifs du SDRIF-E sont très insuffisants au regard des enjeux :

- De première part, ils ne sont pas assez prescriptifs et laissent une liberté d'appréciation et de décision aux collectivités locales qui ne permettra pas de mettre en place les transformations importantes induites par le changement climatique : au lieu d'imposer la création d'aménagements permettant de limiter les effets d'une hausse importante de la température, les projets urbains, de logements, de transports...vont au contraire aggraver les effets ressentis par les franciliens.
- De seconde part, ils ne sont pas à la hauteur des attentes des franciliens notamment en matière de développement de logement abordable, préoccupation essentielle de la population francilienne.
- De troisième part, le qualificatif d' »Environnement » du nouveau SDRIF n'est pas mérité en l'état, non seulement par le manque de zones de végétation pourtant indispensables aux franciliens pour supporter les canicules et à la faune sauvage pour résister à l'effondrement de la biodiversité : la préservation des espaces forestiers et agricoles existants, et les espaces verts (de toute surface) existants en zone urbaine relève des déclarations de bonnes intentions : en matière de politique « ERC » la Région privilégie la compensation sur l'évitement et la réduction ; Il ne reste pas beaucoup de temps pour trouver des solutions d'atténuation et force est de constater que ce temps est perdu dans le projet actuel.

Le 12 mars 2024  
Irène Nenner, Présidente