

Compte-rendu de la réunion publique du 29 février 2024 organisée dans le cadre de l'enquête publique relative au Schéma directeur de la Région Île-de-France

Après une introduction de M. Chaulet, président de la commission d'enquête, la présentation de chacun des commissaires enquêteurs et une présentation générale du SDRIF-E réalisée par M. Dugoin-Clément, Vice-Président de la Région Île-de-France, en charge du logement, de l'aménagement et du SDRIF-E et par Mme Belrose, déléguée régionale au SDRIF-E, les échanges avec les XX participants ont porté sur 5 thématiques.

Thème 1 : La sobriété foncière, le Zéro artificialisation nette (ZAN) et la densification

Luc Blanchard, Co-président de France Nature Environnement :

- Toutes les régions françaises sont tenues d'avoir 50% de réduction d'artificialisation d'ici 2030.
- Les -20% de la Région Île-de-France sont une exception alors qu'il s'agit de la région la plus artificialisée de France.
- Comme pour les autres régions, il faudrait imposer -50% d'ici 2030 pour atteindre le ZAN d'ici 2050. L'autorité environnementale dit également qu'il sera impossible d'atteindre le ZAN en 2050 avec la trajectoire prévue dans le SDRIF-E.

Farah Ammisaid, Citoyenne du 18^{ème} arrondissement de Paris et représentante du collectif « Sauvons les jardins du Ruisseau » à Porte de Clignancourt :

- Serait-il possible de classer la petite ceinture patrimoine comme patrimoine mondial de l'Unesco, monument historique, protéger les animaux et protéger tous les arbres ?
- Nous souhaiterions préserver ces arbres pour lutter contre le réchauffement climatique.

Franck Emmanuel, membre du Groupe Régional d'Expertise Climatique (GREC) :

- Présentation d'une analyse du groupe d'urbanisme écologique de l'Institut de la Transition Ecologique à la demande du GREC.
- Le SDRIF-E part de la nécessité de construire 70 000 logements par an alors que la métropole parisienne est aussi la métropole européenne qui souffre le plus de vagues de chaleur. La problématique de la densité extrême et de son inadaptation au changement climatique ne sont pas traitées réellement dans le projet au chapitre 1. Il faudrait préciser où et comment végétaliser dans le cœur de la métropole.
- Le potentiel de rafraîchissement associé est très réduit au cœur de métropole, or il existe des réservoirs de biodiversité que sont les jardins des zones pavillonnaires et les cités jardins des habitats collectifs construits au milieu du 20^{ème} siècle.
- L'ambition d'atteindre les 30% de pleine terre dans les zones carencées est louable mais le mode d'emploi est trop flou pour assurer le résultat. Il est inquiétant de voir que la végétation hors sol est prise en compte alors que ce type de végétation n'est pas soutenable en cas de sécheresse prolongée.

- Il serait intéressant de prévoir un plan de circulation optimale de l'air frais en associant la trame bleue et verte dans les couloirs peu denses avec les bâtis de faible hauteur, des forêts et zones agricoles vers le cœur de métropole, en élargissant la trame verte autour des voies fluviales. Des simulations peuvent être réalisées pour cela.
- 98% de la population de l'hypercentre est concernée par les vagues de chaleur. La vulnérabilité est forte dans le nord et le sud-est de la petite couronne, caractérisés par une forte artificialisation des sols. Ce sujet nécessiterait un chapitre spécifique pour lutter contre les aberrations de la construction actuelle avec des immeubles massifs, des toits en ardoises et autres matériaux sombres sur les étages élevés.
- Le projet ne précise pas quelles zones agricoles doivent être protégées en particulier. Pourtant les zones agricoles de Saclay ou du Triangle de Gonesse mériteraient un plan spécifique pour garantir la pérennité des activités agricoles dans ces secteurs.
- Le chapitre 3 aborde les inégalités sociales et le polycentrisme. Les hypothèses retenues sont celles d'une poursuite de l'augmentation de la population. On ne s'interroge pas sur le pourquoi et la pertinence de l'accroissement. Ne serait-il pas plus intéressant de soutenir le dynamisme des régions dans lesquelles les villes souffrent de dépopulation ? Préserver la qualité de vie des Franciliens ne serait-il pas plus facile avec une population moins dense ? On pourrait par exemple reconverter les immeubles de bureaux en logements.
- La section 3.2.1 aborde la valorisation des villes existantes. Dans tous les quartiers de gare il est envisagé un accroissement de la population, il serait bon de préciser quel accroissement doit être réalisé dans les cœurs de villes denses et comment sera réalisée la préservation des espaces naturels.
- Le projet prévoit la création de 111 nouveaux espaces verts : il est dommage qu'il n'y ait pas plus de renaturation visée dans le cœur et l'hypercentre. Pourquoi ne pas renaturer les berges de Seine par exemple ?

Lauriane Beltz, consultante en aménagement du territoire :

- Comment sont répartis les efforts de réduction de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) sur le territoire francilien ? Quels sont les critères utilisés ?
- Quels sont les outils pour mesurer la consommation d'ENAF et l'artificialisation ?
- Quelles sont les difficultés rencontrées en la matière ?

Vianney Orjebin, Président du groupe de la France insoumise au conseil régional d'Île-de-France :

- Vous prévoyez de réduire de 20% l'artificialisation des sols tous les 10 ans d'ici 2040 : dans le schéma on a vu qu'on passait de 774 ha/an de consommation d'ENAF sur la première décennie à 480 ha/an sur la décennie 2030-2040 puis 0 net à partir de 2050. Cette trajectoire ZAN vous paraît-elle réaliste et sincère ?
- Pourquoi avoir fait cette trajectoire alors que beaucoup de personnes (CESER, agriculteurs, associations de défense environnementale à Saclay et Gonesse) demandaient le Zéro artificialisation Brut ?

Céline Malaisé, présidente du groupe de la gauche communiste, écologiste et citoyenne au conseil régional d'Île-de-France :

- Je regrette qu'il n'y ait qu'une seule réunion publique pour ce sujet majeur. Jamais l'urgence écologique et sociale n'ont été telles : l'avenir de la région ne peut pas être confié à une poignée de spécialistes initiés. Le débat public aurait dû s'ouvrir.
- Ce SDRIF est anachronique : jamais la trajectoire ZAN ne sera tenue en 2030, 2040 ni en 2050, l'autorité environnementale le dit très clairement.
- Le refus de comptabiliser les projets initiés par l'Etat dans la trajectoire ZAN fait qu'aujourd'hui 2250 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers pourraient être détruits avec ce SDRIF-E. Dans ces projets non comptabilisés, il y a par exemple la ligne Paris-Normandie et une partie de la zone Val d'Europe à côté de Disneyland.
- Ces éléments fragilisent le document qui est pourtant un document de planification essentiel à l'heure de l'urgence climatique et sociale. La possibilité de recours va s'ouvrir et engendrer des retards dans sa mise en œuvre.
- Le projet est aussi anti-social : il ne comporte rien sur le rééquilibrage est – ouest.
- Sur la méthode, il y a un défaut de consultation. Dans la concertation préalable, seulement 0,004 % des Franciliens ont participé, c'est très peu.
- Au cours de l'une des permanences, un commissaire a dit que « tout est déjà bouclé, le schéma est bien ainsi et cela explique le faible nombre de contributions. » Que vont donc devenir les contributions qui sont opposées aux constructions des 5 nouvelles prisons ? Que vont devenir les contributions de toutes les collectivités de tout bord politique qui ont émis un avis négatif sur le projet ? Que va devenir la demande de la métropole du Grand Paris de retrait de la clause anti-ghetto ?

Jean-Pierre Chaulet, président de la Commission d'Enquête :

- La commission d'enquête a fait le choix de n'organiser qu'une seule réunion publique dans une grande salle centrale pendant l'enquête car les 8 réunions publiques organisées pendant la période de concertation ont obtenu un faible taux de participation. Certaines d'entre elles n'ont rassemblé qu'une dizaine de participants. Cela est la responsabilité de la commission.
- Nous demanderons au conseil régional de répondre à toutes les questions posées par les Personnes Publiques Associées (PPA), dont les départements, les EPCI, et certaines communes font partie. Ces avis des PPA sont réunis dans un document de 1700 pages joint dans le dossier d'enquête.
- Pour l'enquête publique de 2007, nous avons organisé 360 permanences qui avaient attiré très peu de participants. Nous en tenons aujourd'hui encore beaucoup (240). Nous avons choisi que ces permanences se tiendraient dans les 158 chefs-lieux de cantons, pour garantir une égalité entre les communes. Nous comptons à ce jour seulement 200 contributions dans les registres papiers de ces lieux d'enquête, tandis que 2560 observations ont été déposées par voie électronique à l'heure actuelle. Nous atteindrons probablement les 4500 contributions à la fin de l'enquête. En 2007, il n'y avait pas de voie électronique pour contribuer.
- La réunion et vos questions de ce soir sont enregistrées, feront l'objet d'un compte-rendu qui sera joint au procès-verbal et au rapport de la commission d'enquête. La réunion fait partie intégrante des questions posées à la commission d'enquête, et celles-ci seront posées au conseil régional qui devra y répondre.

Jean-Philippe Dugoin-Clément, Vice-Président du Conseil Régional :

- La Région Île-de-France n'est pas la seule à ne pas être concernée par la réduction de -50% de l'artificialisation d'ici 2030. La Corse et les Outre-mer sont également dans ce cas.
- L'autorité environnementale et l'Etat n'ont pas émis le même avis sur la soutenabilité de la trajectoire de l'Île-de-France.
- Concernant les jardins du Ruisseau, le classement UNESCO ne dépend ni de la Région ni du SDRIF-E. Le SDRIF-E renforce la renaturation, notamment en ville. La protection spécifique des arbres relève des PLU des communes et dans ce cas, du PLU de la Ville de Paris qui est en cours de révision.
- Par rapport à l'intervention du GREC, il faut souligner que l'objectif de construction de 70 000 logements par an est une obligation légale et obligatoire imposée par la loi du Grand Paris. La révision du SDRIF est soumise à l'approbation du conseil d'Etat. Se soustraire à cette loi serait donc rendre le document illégal ; il serait alors automatiquement retoqué par le Conseil d'Etat.
- Le SDRIF ne prévoit pas de densification sur la zone hypercentre (Paris et micro-couronne), contrairement à l'accroissement de densité sur le reste du territoire pour répondre aux demandes de l'Etat, parmi lesquelles figurent la loi du Grand Paris et l'objectif de 70 000 nouveaux logements par an. L'Etat pousse d'ailleurs pour que des objectifs de densification soient aussi imposés dans l'hypercentre.
- Le SDRIF-E ne peut pas intégrer d'orientations réglementaires très précises sur les types et modes de construction. Certains éléments se retrouvent dans le projet d'aménagement régional car le code de la construction ne nous permet pas d'aller plus loin que des évocations dans le SDRIF-E.
- Concernant le soutien aux régions qui perdent de la population, l'Île-de-France est chaque année ponctionnée de 1 milliard d'euros de ses recettes au titre du fond de solidarité entre les Régions qui est alimenté à 95% par l'Île-de-France et à 5% par Auvergne Rhône Alpes.
- L'augmentation de la population française n'est pas due à un solde migratoire positif venant des autres régions françaises mais à un solde démographique positif et un solde migratoire positif venant d'autres pays.
- Les orientations réglementaires prévoient bien un objectif de densification dans les quartiers de gare (+15% en moyenne).
- La répartition des droits d'artificialisation d'espaces naturels agricoles et forestiers dans les territoires se fait de différentes manières :
 - o Les potentiels non cartographiés sont calculés pour chaque commune grâce à une règle de trois en fonction de son occupation des sols actuelle, si elle est une polarité ou non, si elle compte une gare ;
 - o L'application de la loi avec 1 ha minimum garanti par commune ;
 - o Une enveloppe foncière d'environ 1700 ha pour développer les projets de transport et de transition énergétique.
- Parmi les 10 600 ha de droits d'urbanisation répartis, 4000 ha sont des projets « coups partis », enclenchés, en réalisation voire déjà achevés depuis 2021, qui est l'année de référence.
- L'outil de suivi des données est le MOS (mode d'occupation des sols), piloté par l'Institut Paris Région.

- Pour revenir à la trajectoire de réduction de l'artificialisation, la Région Bretagne, qui doit diminuer sa consommation d'ENAF de 50% d'ici 2030, consomme actuellement plus de 3000 ha par an, tandis que la Région Île-de-France consomme actuellement en moyenne 775 ha par an. Ainsi, la Région Bretagne, même en divisant par deux sa consommation actuelle, aura toujours une consommation d'ENAF annuelle deux fois supérieure à ce qui est fait aujourd'hui en Île-de-France. En 30 ans, la Région Île-de-France est la seule à avoir divisé par quatre son artificialisation, alors qu'elle est la région la plus dense d'Europe en termes de population.
- Les projets de l'Etat sont aujourd'hui intégrés dans la trajectoire régionale et dans les 10 600 ha d'enveloppe foncière. L'arrêté relatif aux grands projets de l'Etat permettra d'en sortir certains. Dans la version du SDRIF-E arrêté en juillet, tous les projets de l'Etat sont intégrés sauf 2 exceptions :
 - La ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), puisqu'il s'agit d'un point de blocage entre l'Etat et la Région : les 300 ha concernent à la fois la région Île-de-France et la Normandie,
 - Le centre pénitencier de Noiseau de 15 ha que la Région ne soutient pas.
- La concertation préalable a été menée largement. Aujourd'hui, alors que nous ne sommes qu'à la moitié de la durée de l'enquête publique, nous avons déjà reçu 2450 contributions. En comparaison, l'enquête publique du SDRIF de 2013 avait obtenu un total de moins de 2700 contributions. Le 16 mars, à la fin de l'enquête publique, la somme d'observations sur le SDRIF-E sera bien supérieure à ce qui avait été reçu il y a 10 ans.

Précisions apportées par Valérie Belrose, Déléguée au SDRIF-E :

- Les capacités d'urbanisation sont distribuées aux territoires via différents outils au sein du SDRIF-E :
 - 40% des capacités d'urbanisation sont distribuées via le potentiel non cartographié qui permet de renforcer le polycentrisme, dont a parlé Monsieur le Vice-Président ;
 - Les pastilles cartographiées sont un outil qui était déjà présent dans le précédent schéma directeur. Ces droits à urbaniser de 10 ou 25 ha ne sont pas répartis au hasard : les pastilles tiennent compte des coups-partis, des projets déjà engagés, et des futurs projets dont nous ont fait part les territoires pendant l'intense et longue période de concertation que nous avons organisé et qui continue aujourd'hui. Le positionnement de ces pastilles est passé au crible de quatre grilles pour identifier les espaces :
 - qu'il ne faut pas urbaniser car il y a des enjeux de protection du patrimoine naturel et des paysages,
 - qu'il ne faut pas urbaniser pour des enjeux de protection des services écosystémiques,
 - qu'il ne faut pas urbaniser pour des enjeux de santé environnementale,
 - qu'on pourrait urbaniser en priorité en raison de leur bonne desserte.
 On identifie ainsi les projets les plus pertinents et on ne retient pas ceux qui ne le sont pas.

Julie Ozenne, élue d'opposition à Vigneux-sur-Seine et membre de l'association RENARD agréée pour la protection de l'environnement dans toute l'Île-de-France :

- Au sein du code de l'environnement, l'article L.110-1 interdit la régression des règles environnementales du SDRIF-E. Pourtant, le SDRIF-E est devenu moins contraignant sur certaines règles : pourquoi le principe de non-régression n'est-il pas pris en compte ?
- Combien de règles sont-elles en régression dans le SDRIF-E par rapport au SDRIF de 2013 ? Comment le Conseil d'Etat va-t-il réagir face à cela ?
- Par exemple, la réouverture des rus était obligatoire dans le SDRIF de 2013 mais ce n'est plus le cas dans l'OR 23.

Alex Joubert, habitant du 13^{ème} arrondissement de Paris :

- De nombreux propos exprimés dans le cadre du registre numérique souhaitent imposer le zéro artificialisation brute dans toute la région. Il faut se méfier de ce concept pour les territoires ruraux qui sont les plus éloignés des dynamiques économiques. Cela risque de figer les fractures territoriales. Je souhaite alerter la commission d'enquête sur ce sujet.
- Il a été dit que le SDRIF-E permettrait d'économiser 4000 ha par rapport à la consommation des années précédentes. Combien d'hectares le SDRIF-E permet-il d'économiser par rapport au précédent SDRIF ? Quel était la consommation d'ENAF qui était permise et qui ne le sera plus avec ce nouveau schéma ?

Bernard Loup, Président du Collectif pour le Triangle de Gonesse :

- Sur les cartes, on distingue très mal les forêts et les espaces agricoles dans le territoire que je connais. La forêt de Montmorency est en vert alors que celle de l'Isle Adam est en gris. Comment distinguer les forêts des espaces agricoles entourés de traits verts ? Les forêts et les espaces agricoles doivent être tous de la même couleur, qu'ils soient sanctuarisés ou non.
- Considérer au même niveau les centralités de l'agglomération de Cergy et l'Aéroport de Roissy est un non-sens. Avoir un grand cercle pour l'aéroport et un petit cercle pour la ville de Sarcelles et celle d'Aulnay est aussi un non-sens. Un aéroport ne sera jamais une centralité urbaine car on ne peut pas y construire de logements.
- Sur le triangle de Gonesse, je demande à la Région de ne pas tenir compte des avis des PPA qui demandent davantage de capacités d'urbanisation. La Région maintient déjà 3 pastilles de capacité d'urbanisation dans un espace qui coupe totalement la continuité agricole, ce qui est un non-sens au niveau de l'aménagement, pour justifier la présence d'une gare. Les collectivités territoriales, l'agglomération et le département demandent d'en rajouter 3 pour le projet Agoralim. Le premier ministre nous a annoncé que ce projet visait la production de légumes, pas la bétonisation des terres agricoles. Sur les trois pastilles du SDRIF-E, le seul projet qui existe aujourd'hui est celui de la cité scolaire : nous avons déjà désigné 2 sites où celle-ci pourrait être construite dans les villes alentours. On ne devrait pas construire de cité scolaire hors des villes à un endroit où on ne peut pas construire de logement avec un internat.
- Nous demandons de lancer une concertation avec GPA sur l'ensemble de la ZAC. Nous ne pouvons pas noyer ce sujet dans une concertation d'ensemble alors que GPA n'a aucun projet à construire sur ce territoire. 3 pastilles d'urbanisation pourraient ainsi être retirées pour tendre vers un SDRIF plus vertueux.

- Les futurs jeunes de la cité scolaire ont les mêmes droits que les prisonniers pour qui vous organisez des concertations concernant la construction de prisons.

Jean-Philippe Dugoin-Clément, Vice-Président du Conseil Régional :

- Le ZAB (zéro artificialisation brut) serait un problème majeur pour les zones rurales, même si dans la petite couronne nous y sommes déjà de fait. Notre région a des disparités territoriales extrêmement fortes : quand on parle de rapprochement emploi/travail, la vérité de la grande couronne c'est qu'il y a un besoin et une nécessité d'avoir un minimum de nouveaux aménagements.
- Le SDRIF-E, propose 4 960 ha de pastilles contre 17 475 ha de pastilles votés par la majorité d'alors dans le SDRIF de 2013, soit une division par presque 4 du potentiel cartographié. En termes de potentiel non cartographié, c'est 3335 ha contre 7750 ha, soit une division par 2 par rapport à 2013. Ceci représente un effort extrêmement important de réduction de l'artificialisation porté par la Région.
- Sur Gonesse, le triangle Nord est maintenu ouvert à l'aménagement avec par exemple le projet de cité scolaire à la demande de l'ensemble des acteurs institutionnels et économiques du Val d'Oise. L'enquête publique permet à chacun de s'exprimer sur ce sujet. Le triangle sud est quant à lui sanctuarisé par le SDRIF-E, contrairement aux demandes qui sont portées notamment par l'agglomération pour rajouter 3 pastilles soit 75 ha d'urbanisation.
- La centralité sur Roissy ne concerne pas seulement Roissy mais un bloc de 4 communes : Roissy, Mitry-Mory, Tremblay-en-France et le Mesnil Amelot. Tremblay doit par exemple faire face à des enjeux très lourds en termes d'aménagement.

Valérie Belrose, Déléguée au SDRIF-E :

- Sur la question de régression des règles : pour rédiger les 148 orientations réglementaires, nous avons pris en compte le travail de l'IPR qui a fait en 2019 l'évaluation du précédent schéma directeur et qui a analysé ce qui avait fonctionné ou non. Nous avons retravaillé ces règles pour rester au moins au même niveau d'exigence environnementale que le précédent schéma. Sur certaines règles nous allons nettement plus loin, par exemple la liste des exceptions autorisées dans les espaces agricoles a été largement réduite après avoir constaté que certains acteurs avaient exagéré, ce qui avait amené à du mitage agricole depuis 2013.
- Sur la réouverture des rivières, l'important n'est pas seulement de regarder la rédaction de la règle mais aussi la quantité des objets cartographiques à laquelle elle s'applique. Quand on multiplie les objets, on adapte forcément la rédaction de la règle mais je peux vous assurer que nous avons regardé point par point chaque règle. Nous sommes accompagnés dans ce travail d'élaboration par un conseiller d'Etat qui ne nous a jamais remonté d'alerte sur le fait que nous aurions des règles qui seraient en régression environnementale. S'il en identifie, nous travaillerons ce point avec lui car cela n'est pas du tout l'ambition de la Région.

2 – Les logements

Didier Mignot, conseiller régional, membre du groupe de la gauche communiste écologiste et citoyenne et habitant et élu du Blanc-Mesnil en Seine-Saint-Denis :

- Le Secrétaire Général de la Région s'est excusé que nous n'ayons pas reçu les invitations de certaines réunions publiques. Certaines nous sont aussi arrivées que la veille pour le lendemain.
- Il y a 70 ans, l'Abbé Pierre lançait son célèbre appel. 70 ans plus tard, dans les voitures, dans la rue, dans les caves, les bois d'Île-de-France, 12 700 sans-abris et 150 000 personnes sans domicile fixe tentent de survivre malgré le froid et les canicules.
- 800 000 demandes de logement social sont en attente dans la région, cette attente est en moyenne de 10 ans dans le cœur d'agglomération.
- Le logement social, c'est en fait le logement pour tous, car 70% des Franciliens y sont éligibles par leurs revenus.
- Pendant ce temps-là, des millions d'entre eux sont pris au piège de l'habitat insalubre, des marchands de sommeil, ou d'un taux d'effort exorbitant pour pouvoir se loger.
- Je lance ce soir un cri d'alarme et de détresse. A-t-on seulement idée des souffrances engendrées par cette situation indigne dans l'une des régions les plus riches du monde ?
- Ce projet du SDRIF-E nous propose une norme « anti-ghetto » dont nous pouvons douter de la fiabilité juridique et qui ne repose sur aucune étude sérieuse. Cette norme vise à interdire la construction de logements sociaux dans les villes qui en comptent déjà plus de 30%. Son application impliquerait selon l'Etat une baisse de construction de logements sociaux de 21%. Cela est à contre-courant de l'Histoire et de l'attente des populations.
- Aucune mesure incitative ou coercitive n'est prise à l'encontre des communes qui ne respectent pas la loi SRU. D'un côté on interdirait et de l'autre on demanderait gentiment.
- Il faut que le futur SDRIF-E s'attaque résolument à la crise du logement. Bien sûr, il faut réquisitionner les logements vides, transformer les immeubles de bureaux inutilisés mais surtout construire des logements sociaux partout en Île-de-France, dans les villes, et non pas dans les champs.
- Il faut que les 70 000 logements prévus par la loi et repris dans le SDRIF-E ne soient pas les 20 000 que l'on connaît actuellement.
- La mixité sociale ne doit pas être à sens unique : il faut en finir avec les ghettos de pauvres, mais aussi avec les ghettos de riches.

Francilienne anonyme :

- On parle d'un nouvel équilibre, d'un projet de société. Le polycentrisme doit permettre la création de pôles, d'hubs, mais ce soir on a un unicentrisme puisqu'on a une seule réunion publique organisée à Paris. J'aurais aimé que Madame Péresse fasse une vidéo sur les réseaux sociaux pour inviter les Franciliens à participer à la réunion publique. Je trouve inadmissible qu'il y ait si peu de communication sur le SDRIF-E, seulement un article du Monde hier.
- Avec le polycentrisme, on nous dit que les pôles sont des endroits dans lesquels on va bien vivre, ce sont des bassins de vie cohérents avec des logements, de l'emploi, des services et des équipements. Il y a une chose qui manque : l'alimentation, qui ne fait

pas du tout partie du projet de SDRIF. On ne sait pas ce qu'on va manger et comment. La santé n'est pas non plus évoquée alors que nous sommes dans une région capitale polluée au niveau de l'air et du bruit. Les bassins de vie cohérents à côté des aéroports posent un problème car on devra avoir plus d'emplois et des logements dans un endroit avec beaucoup de bruit.

- On dit aux Franciliens qu'ils vont avoir accès à des espaces de nature à moins de 10 minutes, mais quelle est la définition de nature ? S'il s'agit seulement d'un pot avec une plante, cela n'en est pas.
- Vous dites que vous allez sanctuariser mais je vois que vous distribuez de nombreuses pastilles, comme le demandent les collectivités pour les PLU.
- On parle de territoires qui doivent résister au changement climatique mais on devrait parler d'humains. Par exemple à Deuil-la-Barre, vous avez oublié le plan bruit en prévoyant la densification de logements, la construction de routes, alors où va-t-on pouvoir respirer ?

Questions écrites de la salle :

- La Région fait elle des études sur le réemploi de constructions obsolètes ? L'identification de potentiels et contraintes du sol est elle réalisée dans ces cas-là ? Quelle est la part de ce potentiel qui permettrait de limiter la densification très forte et non désirée des futurs logements ? Peut-on envisager un pourcentage de surface construite par territoire ?
- Pourquoi les élus régionaux ont-ils retiré la commune de Saint-Maur-des-Fossés des polarités du SDRIF alors qu'elle ne respecte pas l'obligation légale des 25% de logements sociaux ?

Jean-Philippe Dugoin-Clément, Vice-Président du Conseil Régional :

- Le polycentrisme prévoit une offre de santé : un bassin de vie cohérent, c'est la possibilité d'avoir du logement, de l'emploi, des services (services publics, santé, études) et des nœuds de transport.
- En termes de communication sur cette réunion, nous avons réalisé 6 vidéos diffusées sur les réseaux sociaux de la Région, plusieurs articles et avis ont été publiés dans la presse et des affiches ont été installées dans l'ensemble des communes franciliennes.
- Sur l'alimentation, un travail extrêmement important est porté dans le cadre de ce document sur la question de l'agriculture et de son maintien. Le principal sujet qui se pose est celui de la transmission puisque la moitié de la population agricole partira à la retraite dans les 10 prochaines années. Le principal sujet est donc celui de l'accompagnement à la reprise d'activité : cela est porté en partie dans le SDRIF-E, mais aussi dans la politique de la Région en faveur de l'agriculture. La question de la production alimentaire en Île-de-France est bien entendu un sujet important que nous traitons.
- Sur la question de la santé et du bruit, nous avons introduit des trames blanches : ceci est une nouveauté qui n'existait pas dans le précédent schéma directeur. Il y a au total cinq typologies de trames, dont deux qui existaient dans le SDRIF de 2013 et trois qui ont été rajoutées. Nous demandons ainsi aux PLU, à leur échelle de proximité, de travailler sur ces sujets.
- La réalité de la souffrance de la crise du logement est un constat que nous partageons. C'est pourquoi nous avons intégré dans le SDRIF-E l'objectif de construction de 70 000

logements par an. Nous allons beaucoup plus loin que ce qui n'a jamais été fait puisque nous prescrivons 2/3 de logements accessibles dans la production de logements : logements locatifs sociaux, logements intermédiaires et accession à la propriété. Nous nous refusons de cumuler les difficultés, et nous incitons à la mixité : dans les communes et quartiers qui connaissent une forte concentration en logements sociaux, le SDRIF-E demande, et n'impose pas, de privilégier une diversification de l'offre. Le problème n'est pas de ne pas construire, mais de ne pas construire n'importe comment et n'importe où.

- Dans le SDRIF-E, nous avons réalisé un important travail sur le réemploi des matériaux, la circularité de l'économie. L'Institut Paris Région a aussi réalisé un recensement et une cartographie des friches qui constituent une réserve de développement foncier sur des terrains déjà artificialisés, souvent pollués. Ceci est un outil mouvant car la réalité des friches évolue. Sur les 4500 ha de friches recensés, les 2/3 sont des friches agricoles. Le potentiel foncier des friches est donc assez restreint pour une région de 12,3 millions d'habitants.
- Nous avons aussi un enjeu de recyclage urbain sur les zones d'activités économiques qui représentent 35 000 ha en Île-de-France : un certain nombre de ces zones doivent être recomposées pour permettre une densification et une mixité d'usage sans difficulté de voisinage.
- Notre région est particulière car le logement est déjà produit dans les enveloppes urbaines construites. Au cours des 10 dernières années, 87% des nouveaux logements ont été produits en renouvellement urbain et non en extension. Les extensions concernent aujourd'hui principalement le développement économique et la logistique. Le SDRIF-E pousse pour que nous soyons à plus de 90% de logements construits dans les enveloppes urbaines constituées.
- Nous ne pouvons pas nous substituer à la loi mais nous essayons dans le SDRIF-E de promouvoir la transformabilité des bâtis dès leur conception. Le fait qu'un bâti ait été conçu comme modulable rend un immeuble de bureau vide assez facilement transformable en logements.
- La centralité de Saint-Maur a été retirée à la demande de la commune. Si des demandes contraires sont faites pendant l'enquête publique, cela sera examiné. J'ajoute que le principe de centralité dans le SDRIF n'a rien à voir avec la loi SRU : la centralité donne des potentiels d'extension urbaine supplémentaires aux communes alors que la SRU impose un taux de logement social. Ne pas être une centralité peut obliger à avoir plus d'intensification urbaine et moins d'extension.

Jean-Pierre Chaulet, président de la Commission d'Enquête :

- Je voudrais revenir sur la remarque qui a été faite sur le fait que nous ne parlions pas d'eau ou d'air pendant cette réunion publique. En effet, il a fallu choisir un certain nombre de thèmes à traiter en 3h, tous ne pouvaient pas être évoqués en une soirée. Sans trahir le travail de la commission d'enquête, je vais vous dévoiler les 16 thèmes sur lesquels nous allons travailler et que nous n'aurions pas pu aborder tous ce soir :
 - L'accessibilité et la lisibilité des documents mis à l'enquête,
 - La densification,
 - Les mobilités,
 - La politique de logement,
 - Les espaces verts et la biodiversité,

- L'activité économique et l'emploi,
- Le cadre de vie et la santé,
- La sobriété foncière et le ZAN,
- La qualité de l'air,
- La qualité des sols,
- Les énergies renouvelables,
- Les continuités écologiques et les trames,
- L'eau,
- L'agriculture,
- L'adaptation au changement climatique,
- Les autres problématiques.

3 – Transports et Mobilités

Denis Millet, président du Collectif Non à l'A104 Bis dans les Yvelines :

- L'A104 bis est un projet 2 fois 2 voies maintenu malgré les objectifs opposés du SDRIF-E et financé par la Région à hauteur de 35 millions d'euros. Ce projet représente 40 ha de sols artificialisés, une augmentation des gaz à effet de serre et une consommation d'énergie de 14%. La compensation serait inefficace pour un tel projet.
- Lors de l'élaboration du SDRIF, plusieurs associations ont rencontré les membres de la Région, il a été convenu que ce projet ancien n'était pas adapté au regard du projet de prolongement du T13 et des objectifs environnementaux.

Murielle Josselin, habitante d'Athis Mons :

- Je suis contre le projet de franchissement de la Seine car il détruirait un bois et un jardin botanique. Cela s'oppose à l'objectif du SDRIF-E d'avoir des espaces de nature accessibles à moins de 10 minutes. Les trames blanches devraient permettre de limiter les nuisances, mais le projet de port à Athis-Mons va en créer de supplémentaires. Les exceptions sur les nouveaux projets sont trop nombreuses.
- Finalement, en regardant les cartes, je m'aperçois que ce sont davantage les porteurs de projets qui sont favorisés et que les protections environnementales sont placées a posteriori pour compenser.

Fabien Guillaud-Bataille, conseiller régional communiste, administrateur de Île-de-France mobilités :

- La démocratie exige du temps et des moyens, on ne peut pas faire moins de réunions publiques parce que les gens ne viennent pas. Dans la majorité de la population, personne ne va prendre le temps de lire un document de 1200 pages.
- Il y a un mythe de la région des 20 minutes et on ne parle pas des personnes qui traversent l'Île-de-France pour travailler. Il y a aussi ceux qui, objectivement du fait de leur salaire, ne peuvent pas se loger près de leur lieu de travail.
- A part le VIF, le projet de SDRIF-E ne prévoit rien en termes de mobilité après le Grand Paris Express. Un projet de transport ferré en Seine-et-Marne a été refusé alors que c'est un territoire peu desservi. Il n'y a rien sur la réduction du trafic routier, sur l'impact des implantations d'entrepôts logistiques en grande couronne, le fret fluvial et ferré sont à l'abandon ce qui pourtant permettrait de réduire l'impact des camions...

Sur ce sujet, vous me direz qu'il y a le Plan de Mobilité d'Île-de-France mais je pense que cela permet surtout de reporter la question à un autre moment.

Audrey Boehly, habitante du Val d'Oise, journaliste et militante dans le Collectif Vivre sans BIP et dans un collectif de parents d'élèves :

- Le projet BIP ou Avenue du paris, de 2x2 voies, traverserait 6 villes du Val-d'Oise pour relier l'A1 et l'A15. Cela n'est plus justifié depuis l'abandon des projets d'Europacity et du Dôme de Sarcelles.
- 40 établissements scolaires sont à proximité de ces voies rapides, de la crèche au lycée. Toutes ces écoles sont déjà au-dessus des normes de l'OMS sur la pollution de l'air du fait des couloirs de l'aéroport de Roissy. Le trafic prévoit 60 000 véhicules par jour. Le tronçon Ouest prévu par le SDRIF-E impacterait 7 000 élèves et conduirait à la destruction d'une prairie, la ferme Le Moine, qui est le seul espace vert du secteur.

Henri Dupas, Conseiller municipal du Parti radical de Meudon dans les Hauts-de-Seine :

- Le projet d'extension de la ligne de métro 12 jusqu'à Meudon est une évolution nécessaire pour le territoire de Grand Paris Seine-Ouest. L'actuel projet prévoit une extension entre Issy-les-Moulineaux et Meudon, mais les villes considèrent que le prolongement devrait aller jusqu'à la Manufacture de Sèvres en passant par de nombreux équipements culturels (Seine musicale, des universités, Île Seguin) et en permettant par ailleurs la liaison avec la ligne 15 sud, la ligne 9 et le RER C.

Marie-Catherine Arrighi, présidente de l'association Protection arbre et faune :

- L'idée du SDRIF-E est de placer la nature au cœur du projet, pourtant les arbres d'alignement sont un patrimoine arboré particulièrement menacé. Depuis 2022, la loi L350-3 a été détricotée et permet leur abattage par dérogation en cas d'aménagement routier. Depuis, la démultiplication de projets routiers impacte fortement les arbres. Pourrait-on classer et protéger les arbres d'alignement de notre région ?
- La rénovation de la RD920 qui débouche sur la Porte d'Orléans prévoit la destruction de 400 arbres. A Montrouge, 200 arbres sont abattus alors qu'il s'agit du 2^{ème} îlot de chaleur de l'Île-de-France.

Anonyme :

- Est-ce que le SDRIF-E fait schéma de transports ? C'est ambigu parce que depuis la ligne 15 financée il y a 10 ans, on a l'impression qu'il n'y a plus que des projets de bus entre les zones industrielles.

Jean-Christophe Lagarde, ancien maire de Drancy et ancien député de Seine-Saint-Denis :

- La ville de Drancy est la seule ville de petite couronne de 72 000 habitants qui n'a pas de transports en commun lourd en son centre. Toutes les autres villes alentours ont plusieurs stations de métro. Si la Région ne fait pas le nécessaire pour éviter à la population de Drancy de prendre la voiture pour aller travailler, ce qui est encore plus difficile aujourd'hui car 82% de la population travaille en dehors de la ville et que Paris devient inaccessible en voiture, la ville sera victime de ghettoïsation. En effet, toutes les personnes qui s'installent cherchent à se rapprocher des lieux de transports et malgré les trois gares RER la ville est tronçonnée par des grandes infrastructures de

transports de marchandises (gare de triage de Drancy au nord et à l'ouest). Il faut permettre aux habitants d'intégrer la métropole du Grand Paris.

- Il faut développer les pistes cyclables, mais c'est difficile dans les villes anciennes avec des trames viaries complexes car dans ce cas c'est le stationnement qui est retiré pour laisser de la place aux vélos. Il faut donc donner aux collectivités la possibilité de compenser le manque de stationnement du fait de la création de pistes cyclables, au risque de ne pas voir celles-ci se développer.

Questions écrites de la salle :

- Les lignes 17 Nord et 18 ont été créées pour desservir Europa city notamment mais le projet a été abandonné, alors comment surmonter la contradiction entre des moyens de transports qui traversent des champs et ne pas urbaniser le Triangle de Gonesse ?

Jean-Philippe Dugoin Clément, Vice-président de la Région de l'Île-de-France

- Sur le franchissement d'Athis-Mons, c'est le département de l'Essonne qui porte le projet depuis plusieurs années. Cette position peut être amenée à évoluer. C'est à l'enquête publique de mesurer l'expression générale sur ce projet.
- Pour le projet Haropa Port à Vigneux, c'est un projet porté par l'Etat et imposé à la Région. C'est un secteur intéressant sur le plan économique mais sensible sur la biodiversité, il se peut que les études environnementales puissent faire évoluer ou annuler ce projet.
- Les ambitions en termes de transport du SDRIF-E sont fortes. En effet, ce sont 771 km d'infrastructures nouvelles qui sont prévues. Par ailleurs, on nous reproche des choses contradictoires, d'une part de ne pas être suffisamment ZAN (notamment en lien avec la ligne 17 ou la 18) et d'autre part de ne pas être suffisamment ambitieux sur la mobilité. Le développement du fret fluvial et ferroviaire ainsi que le développement de sites multimodaux sont des enjeux portés par le SDRIF-E.
- Sur le projet du BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis), ce sont deux tronçons de voirie qui sont portés par le Conseil Départemental du Val d'Oise. Dans le SDRIF-E la Région ne reprend que le tronçon est. Sur ce projet, les collectivités n'ont pas toutes le même avis. Il faut avoir en tête également que ce que le SDRIF-E inscrit ou n'inscrit pas n'empêche pas le projet de se réaliser.
- Le bouclage de la A104 n'a pas été retenu dans la version arrêtée du SDRIF E.
- Sur la jonction A13 / A15, il s'agit d'une demande soutenue par le département des Yvelines, mais ce projet n'a été retenu qu'en partie dans le document.
- Concernant l'extension de la ligne 12 à Meudon et du métro à Drancy, ces projets sont bien portés par le SDRIF-E.
- Sur la création des pistes cyclables, elles sont considérées par la loi de 2021 comme de l'artificialisation donc il n'est pas toujours évident de les compenser par de nouvelles places de stationnement. En zone rurale particulièrement, la création de pistes cyclables est comptabilisée.
- Pour la ligne 18, c'est la desserte du Plateau de Saclay qui est en jeu. Le projet a connu des oppositions avec mise en place de ZAD mais est en cours de réalisation en ce moment. Sur la ligne 17 Nord, l'objectif n'était pas uniquement de desservir EuropaCity (ce qui était effectivement le cas pour la partie Sud de Gonesse), la partie nord a été maintenue car cela correspond aussi à un besoin de développement économique du Nord du Val d'Oise. La partie sud du Triangle de Gonesse a été

sanctuarisée, ce qui n'est pas accepté par toutes les collectivités comme l'illustre l'avis négatif de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France

- Le SDRIF-E n'est pas un schéma de transports mais d'occupation des sols, le PDMIF est dans un rapport de comptabilité avec le SDRIF-E.
- Le SDRIF-E ne peut pas aller au-delà de la loi, prescrire des règles relatives à l'alignement des arbres dans les OR serait illégal. Pour autant, le PAR peut être enrichi sur ce sujet selon les retours de la commission d'enquête.

4 – Activités et emploi

Fabienne Merola, membre du Collectif contre la ligne 18 et contre l'artificialisation des terres :

- Il y a un double discours sur l'ambition de réduire l'artificialisation. Il n'existe aucun chiffre pour savoir si les projets de l'Etat sont intégrés dans la trajectoire de réduction de l'artificialisation de la Région.
- Le Plateau de Saclay est classé OIN (Opération d'Intérêt National), mais les aménagements ne sont pas comptabilisés dans les pastilles d'urbanisation que l'on voit sur les cartes. A Corbeville, il y a un projet de 94 ha qui n'est pas comptabilisé.
- Je demande un tableau de suivi des projets de l'Etat qui sont réellement inclus dans la trajectoire de réduction de 20% par décennie. Si on ne les intègre pas ou en partie, le taux d'artificialisation restera le même soit à 774 ha par an (voire 900 ha si on intègre les projets de l'Etat).
- Concernant la ligne 18, quel sens y a-t-il à faire circuler un métro au milieu des champs, au dixième de sa capacité aux heures de pointes, pour relier des pôles qui n'ont pas d'échanges significatifs, mais qui va produire des nuisances importantes sur un territoire d'une grande fertilité ? Le métro artificialise 22 ha, rend 80 ha de terres agricoles inexploitable, coupe les corridors écologiques entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy, et génère autour de cinq gares de nouvelles capacités d'exploitation urbaine. Par ailleurs, un projet routier qui suit exactement le tracé de la ligne 18 a été autorisé.
- La Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière a été oubliée dans le projet de SDRIF-E. Faute d'un bornage juridique opposable suffisant, les empiètements sont possibles et la carte de ces espaces protégés n'est pas correctement réalisée, aucune protection réglementaire subsiste.

Antoine Toroca, habitant de Rosny-Sous-Bois :

- Le SDRIF-E est très précis sur les objectifs de densification en logement dans les zones proches des gares, mais il n'y a pas d'objectifs de mixité fonctionnelle (emplois, équipements, espaces verts). Le risque est de prévoir des logements sans que puissent suivre les emplois et les équipements. Cela renforcera le déséquilibre de l'est parisien où les habitants doivent parcourir de longues distances pour accéder à leur emploi.
- Les extensions urbaines sont spécifiquement situées sur l'est de la Région (Marne-la-Vallée, Sénart) alors qu'il existe déjà un déséquilibre Est/Ouest. Les capacités de réseau de transports ne sont pas suffisantes. Au travers du SDRIF-E, la Région planifie les transports mais pas le développement des emplois. Cela nuit à l'attractivité et au rayonnement économique de la Région.

Claire le Porchot, présidente de l'association SOS Bord de Seine :

- Le Projet Haropa à Vigneux est sur une zone naturelle humide de 110 ha, ce qui conduira à la destruction d'au minimum 50 ha pour l'accueil de péniches. L'objectif semble être de justifier d'une activité fluviale qui semble être plus acceptée que le fret routier. C'est pourtant le fret ferroviaire qui est le moins polluant. La Seine rallonge les trajets et induit des pollutions sur les communes adjacentes au fleuve, il y a un mensonge sur l'intérêt écologique du fret fluvial. Il y a une incohérence entre le développement du fluvial et la pratique économique qui décroît selon le rapport de Voies Navigables de France.
- L'Essonne a voté en faveur du projet contrairement au Val de Marne qui subira davantage la pollution et le bruit des péniches. A Paris la limite du bruit en bord de Seine la nuit est de 71 décibels, avec ce projet les communes du Val de Marne dépasseront largement ce seuil.
- Je demande à supprimer ces pastilles à visée économique et qu'on ne mette pas la même chose qu'à Bonneuil.

Didier Novloki, citoyen :

- Je ne suis pas un technicien et je voudrais faire une analyse psycho-sociale du SDRIF-E. Le mythe du « quand le bâtiment va, tout va » imprègne toujours le SDRIF-E. Il est faux de considérer l'opposition entre champ agricole et développement économique. Le développement économique dans le futur est lié à l'agriculture. Il faut arrêter de construire. Le projet du Triangle de Gonesse est un chantage à l'emploi, rien ne prouve que la gare et la cité scolaire, vont amener de l'emploi, si le train va jusqu'à l'aéroport.

Michel Robinet, val d'oisienne :

- Sur quelle évaluation socio-économique est basé l'intérêt de la ligne 17 (et 18 Ouest) maintenant que Europacity n'existe plus ? Les habitants veulent l'amélioration du transport en commun existant (RER D, RER B, les tramways, les bus). La Gare du Triangle dessert le Parc des Expositions qui dispose déjà d'une gare du RER B, le « CDG2 » qui a déjà une gare puis le projet « CDG4 » qui est un projet abandonné. Nous serions la seule agglomération où l'aéroport international serait desservi par trois transports lourds. Quel gâchis d'argent ! Des projets de transports sont bien plus nécessaires ailleurs comme à Drancy ou en banlieue.

Charlotte Nenner, conseillère régionale écologiste

- Je voulais intervenir sur l'enjeu des gares qui sont transformées en centres commerciaux et en bureaux. En prenant l'exemple du projet de la Gare d'Austerlitz à Paris, c'est une aberration urbaine car il s'agit de créer de nouveaux bureaux alors que ce secteur connaît une vacance importante et une sous-occupation. Nous avons besoin en Île-de-France de gares pour le transport de voyageurs et le fret ferroviaire. Les gares doivent être équipées de parking vélo sécurisés, en accès PMR, avec du personnel de sécurité. Les gares doivent être des projets de transport et non pas des projets économiques qui ne sont pas viables. Nous avons l'exemple de la gare du Nord qui est tombée parce qu'elle a été transformée en centre-commercial.

François Chauvet, président du conseil de quartier de Paris centre :

- Dans les années à venir, beaucoup d'exploitations agricoles vont être libérées. Ce changement démographique est-il accompagné par le SDRIF-E de façon à permettre la transition agricole de la grande céréaliculture vers une agriculture de proximité ?

Bernard Loup, Président du Collectif pour le Triangle de Gonesse :

- Il faut préférer la « diversité » des emplois plutôt que le nombre d'emplois. La diversité d'emplois se trouve à Paris et non à Roissy. Les transports à Roissy ne permettront pas de créer des emplois sur le territoire.

Jean-Philippe Dugoin Clément, Vice-président de la région de l'Île-de-France

- Les projets de l'Etat sont bien pris en compte dans la trajectoire régionale de sobriété foncière du SDRIF-E comme le justifie l'annexe 2 des OR (hors LNPN et Prison de Noisieu). L'Etat ne pourra faire que ce qui lui est permis par le SDRIF-E. L'Etat demande l'inscription de ses projets comme ceux portés par Haropa.
- La ZPNAF du plateau de Saclay est sous armature verte sanctuarisée.
- Sur la densification autour des gares, c'est le PLU ou PLUi qui édicte les règles donc ce pouvoir revient aux communes ou aux intercommunalités. Le polycentrisme vise le rééquilibrage emploi/logement notamment en grande couronne pour permettre le développement économique. Une pastille donnée à titre de production de logements impose une densité de 45 logements par ha, ce qui pour les territoires de grande couronne va au-delà de leur typologie urbaine existante.
- Sur le développement économique et l'indépendance productive régionale, le SDRIF-E prévoit dans ses orientations réglementaires 790 ha de secteur de développement industriel d'intérêt régional, 14 525 ha de sites existants d'activités productives régionales, qui sont sanctuarisés, 12 561 ha de sites économiques existants fléchés comme à préserver et moderniser.
- La carte de développement économique fait figurer les surfaces agricoles. Les extensions urbaines ne sont pas toujours destinées à de l'activité économique. Sur la dernière décennie, 87% du logement s'est fait sur des secteurs déjà artificialisés. La consommation d'espaces naturels et forestiers (ENAF) est liée en Ile-de-France majoritairement à l'activité économique et la logistique.
- Europa City a été abandonné. Le développement de l'activité économique sur la partie Nord du triangle de Gonesse est cependant maintenu, c'est le souhait du département du Val-d'Oise, de l'Etat et de tous les acteurs institutionnels, collectivités et économiques du territoire.
- A Gonesse il y a l'ambition de créer une diversité des emplois au travers des zones d'activités économiques. Le projet AGORALIM est particulièrement prévu pour le développement des emplois agricoles sur la partie sud du territoire.
- Le SDRIF-E ne peut répondre à toutes les dimensions de la transition agricole. Néanmoins la Région investit et accompagne l'installation de nouvelles exploitations agricoles et la conversion à l'agriculture biologique. La Région porte une politique volontariste via la sanctuarisation des terres agricoles.
- Les gares appartiennent à la SNCF et leur évolution doit obéir aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) mais le SDRIF-E demande à penser l'intermodalité et met en place une série de disposition pour renforcer les aménités urbaines, pour développer les mobilités douces, les emplois et les logements, à proximité des transports en commun.

5 – Cadre de vie et biodiversité

Anne Baudry, ancienne professeur de biologie, reconvertie dans le secteur écologique :

- Il n’y a pas de biodiversité inintéressante à l’heure de la 5^{ème} extinction de masse. Les corridors écologiques sont indispensables pour la diversité génétique des espèces et pour la nature en ville pour les humains. Le SRCE de 2013 est actuellement en révision. Le SDRIF-E sanctuarise l’armature verte, représentée sur la carte n°3 relative à la nature, mais il menace certaines continuités écologiques comme par exemple avec la ligne 18 qui détruit des corridors écologiques. Dans ces conditions, comment le SRCE peut-il être pris en compte alors qu’il est en révision ?

Jean-Marie Guillot, habitant d’Ozoir-La-Ferrière et représentant d’un groupe intercommunal :

- Je tiens à remercier les équipes du SDRIF-E qui ont résisté au projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes de 1500 logements et d’une zone industrielle sur 40 ha de terres agricoles. Ce projet a été en parti retoqué par la Région l’an dernier. Mais il est encore présenté par M. Oneto le président de la Communauté de Communes et le maire d’Ozoir-la-Ferrière par courriel à Madame Pécresse en mettant en copie la Mission SDRIF E pour demander que le projet ajusté soit confirmé dans la version arrêtée du SDRIF. Or ce projet pose des difficultés concernant la dégradation du cadre de vie, de la biodiversité, de l’environnement. La desserte routière ne sera pas suffisante pour assurer les besoins des anciens et des nouveaux habitants.
- Ma question s’adresse à la commission d’enquête, lorsque la demande a été formulée par les personnes publiques associées, comment la commission va donner son avis sur un tel sujet ?

Jean-Pierre Chaulet, président de la commission d’enquête du SDRIF-E :

La commission d’enquête travaille dans le cadre du Code de l’environnement. Son avis sur le SDRIF-E est encadré juridiquement, soit favorable, favorable avec réserves ou défavorable. Un schéma directeur arrête des orientations qui déboucheront ou pas sur des projets, mais cela ne veut pas dire que le projet aboutira. Par exemple, le SDRIF-E de 2013 prévoyait le prolongement de la ligne 1 au-delà de Vincennes, j’ai présidé la commission d’enquête et il y avait 8400 observations. La commission a donné un avis défavorable et le Ministre des Transports a demandé à Île-de-France Mobilités de présenter un autre projet.

Florence Léger, militante :

- Avec l’ajout du E au SDRIF on aurait pu croire à une réelle prise de conscience de la catastrophe écologique en cours et à l’adoption de grands objectifs. Avec le SDRIF-E, il n’est presque jamais question de règles, ce ne sont que des orientations. Sous couvert d’un chapitre 1 dédié entièrement à l’environnement, ce SDRIF perpétue une politique de densification, du toujours plus, qui nous asphyxie.
- En parallèle du SDRIF-E, des projets destructeurs de l’environnement ont toujours lieu. Le collectif Contre le projet Green dock de Gennevilliers se mobilise contre un projet logistique qui veut s’installer sur les berges de Seine en face d’une zone Natura 2000, qui générera du trafic routier et de la pollution. Sous couvert de promouvoir le fret fluvial. C’est un exemple parfait de la croissance de la logistique dans les espaces servants au détriment du vivant. Anciennement, l’espace de ce projet était une friche

industrielle habitée par plusieurs espèces protégées. Les friches en ville sont des espaces de végétation essentiels et sont des habitats pour les espèces fragiles. Les friches ne sont pas considérées dans les orientations réglementaires, au contraire elles sont désignées comme à urbaniser prioritairement. Les friches urbaines ne sont évoquées nulle part.

- Nous demandons la création d'orientations réglementaires qui requalifient les friches en leur donnant une haute valeur écologique afin de permettre leur préservation ; de toujours donner la priorité à la renaturation en bord de Seine ; de toujours donner la priorité au fret ferroviaire et qu'aucun nouvel entrepôt ne puisse voir le jour s'il n'est pas associé à une utilisation prioritaire de ce mode de transport.

Philippe Tellier, représentant de l'association de Saint Quentin en Yvelines en transition :

- Sur le projet de la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, une partie nord-est est désignée en urbanisation préférentielle, or cela comprend des jardins familiaux et des friches. C'est en contradiction avec l'objectif du Zéro Artificialisation Nette, avec l'égalité d'accès à la nature et avec le principe de l'autonomie alimentaire agricole. Nous sommes contre la demande de l'agglomération de déclasser le golf de la base de loisirs en espace pouvant bénéficier de capacités d'urbanisation préférentielle.
- Concernant la Zac de Satory, nous sommes fortement inquiets des débordements de la vallée de la Bièvre et du possible développement industriel d'intérêt régional sur l'espace sanctuarisé, nous souhaitons que la lisière de la ZAC soit clairement définie dans l'OR 20 et si nécessaire aille au-delà des 50m. Quel impact environnemental de l'urbanisation est prévu sur cette ZAC ? Nous ne comprenons pas la demande de l'Etat de vouloir déplacer la pastille de développement industriel vers l'ouest qui est sur une zone boisée et dépourvue de desserte conséquente. Cette demande figure en p.69 du recueil des personnes publiques associées.

Habitante de Versailles, adhérente à la fédération des associations versaillaises et de Versailles Grand Parc :

- Il y a un programme régional de la forêt et du bois établi pour la période 2019-2029 : « action 5.2 : proposer de classer en forêt de protection en priorité les forêts de la proche couronne et des forêts les plus fréquentées de la grande couronne au titre du bien-être des populations et pour des motifs écologiques » avec une liste de 10 forêts. Cette liste des forêts est-elle intégrée dans le SDRIF-E ?

Patrick Magny, Président de l'association « Tous mobilisés contre une prison à Magnanville »

- A la phase de concertation du SDRIF-E, j'avais émis des remarques sur les critères d'implantation des projets de l'Etat (comme la proximité d'établissement scolaire pour les centres pénitentiaires). Dans le dossier d'enquête publique rien n'a été inscrit. Plusieurs courriers ont été émis à ce sujet. Ce projet se situe à 150 m des habitations et des établissements scolaires. Une pastille rose a été déposée sur des zones agricoles. C'est un axé saturé sur le plan des mobilités. Tous les critères portés par l'APIJ sont à l'opposé de ce qui est dit dans les plans gouvernementaux. Les solutions alternatives ont toutes été écartées.

Sévérine Garnier, membre du Parc Naturel Régional de la Brie et Des Deux Morins, conseillère municipale de Saint-Ouen sur Morin :

- Je suggère de créer une couronne verte autour de Paris pour englober les parcs naturels régionaux d'Île-de-France et créer le 5^{ème} parc Brie et deux Morins, pour permettre à la Région de trouver un équilibre entre le bassin de vie central densifié et les espaces de loisirs et de bien-être autour.

Antoine Toroca, habitant de Rosny-Sous-Bois :

- Dans les nombreuses zones très carencées en espaces verts, le SDRIF-E impose de construire massivement auprès des gares, mais il faut mettre un plafond sur le nombre de logements à construire et un minimum sur les espaces verts à préserver. Sur les secteurs carencés, la Région doit aider les communes pour planter des arbres, faire des couvertures d'autoroutes. Le SDRIF-E doit être un outil pour que les collectivités se saisissent de moyens financiers pour rendre les espaces plus vivables.

Julie Ozenne, élue d'opposition à Vigneux-sur-Seine et membre de l'association RENARD agréée pour la protection de l'environnement dans toute l'Île-de-France :

- Mes questions n'ont pas obtenu de réponses lors de la phase de concertation du SDRIF-E, c'est le problème de ce type de document qui couvre des sujets larges.
- Sur le cadre de vie y a-t-il des prédispositions légales pour obliger les collectivités à réhabiliter en premier lieu les équipements publics au lieu de les détruire pour en faire de nouveaux ?

Jean-Philippe Dugoin Clément, Vice-président de la région Île-de-France

- Le Vice-président commence par corriger son lapsus à propos de la « biodiversité inintéressante » sur le site de Vigneux : il a voulu dire « biodiversité intéressante ».
- Le SDRIF-E renforce les corridors écologiques : les trames vertes ont été élargies, les trames brunes ont été créées, les kilométrages de front vert ont été triplés. Les cinq chapitres du SDRIF-E sont interconnectés, l'enjeu de la biodiversité est transversal à ces cinq chapitres. Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) est en cours de révision mais il y a un travail de croisement entre les équipes de la Région et de l'Etat pour faire converger les enjeux.
- Les projets considérés comme néfastes à la biodiversité sont limités du fait des capacités d'urbanisation accordées. L'effort porté par le SDRIF-E est passé de près de 17 500 ha ouverts à l'urbanisation par des pastilles dans le SDRIF de 2013 à moins de 5 000 ha de pastilles dans le SDRIF-E.
- À Gennevilliers, le SDRIF-E n'ouvre aucune potentialité d'extension urbaine. Le terrain considéré est probablement une friche (green dock) donc déjà considéré comme artificialisé. Ce seront les études environnementales préalables qui encadreront le projet, conformément au code de l'environnement, et qui détermineront la faisabilité du projet.
- Concernant Ozoir-la-Ferrière, j'ai pris bonne note de ce qui a été indiqué. C'est typiquement l'objectif de l'enquête publique, les avis divergent et les choix de la Région seront définitifs à l'été 2024 pour l'adoption du SDRIF-E.
- Sur la ZAC de Satory, la pastille est en limite forestière mais le projet ne déborde pas sur la forêt, c'est un biais cartographique. La pastille d'activité industrielle a été

positionnée à la demande de l'Etat pour régulariser un coup parti. Cela revient donc à acter quelque chose de déjà réalisé par l'Etat (il s'agit d'une piste d'essai pour un pôle d'excellence sur la mobilité).

- Le classement des forêts de protection ne relève pas du SDRIF-E mais de l'Etat. L'ensemble des forêts classées le sont dans le SDRIF-E, les prochaines bénéficieront des mêmes protections. La Région le soutient.
- Magnanville est un projet très compliqué, il fait partie des 5 nouveaux centres pénitentiaires portés par l'Etat. Ils sont tous en extension urbaine. L'ensemble des contributions reçues par les commissaires enquêteurs montre que l'Etat passe en force, comme à Noiseau, où en plus de générer une nouvelle extension urbaine, le projet s'implante dans la ceinture verte sanctuarisée.
- Dans les parcs naturels régionaux, la Région essaie de maintenir une cohérence entre petite et grande couronne, ainsi qu'entre les 4, bientôt 5 parcs naturels régionaux.
- Sur les zones carencées en espace vert, on a inscrit des poches d'armature verte sanctuarisée sur les cartes mais nous ne pouvons représenter les espaces en-dessous de 5 ha légalement. On a renforcé les corridors écologiques en agissant sur leur largeur de protection. Les trèfles représentent des zones à renaturer. Enfin, un objectif de 30% de pleine terre a été donné, qui est déjà porté en petite couronne par le SCOT de la MGP. Il existe également des dispositifs financiers régionaux en soutien aux initiatives locales pour la création d'espaces verts.
- L'orientation réglementaire 105 privilégie la transformation des équipements publics à leur destruction et le dispositif régional « Réhabiliter plutôt que construire » vient financer ce type de transformations au bénéfice des communes.
- Sur l'enjeu de la protection du patrimoine, ce sont principalement les Architectes des Bâtiments de France qui ont la charge de ce sujet.

Remerciements du président de la commission d'enquête.