

# RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E) 3<sup>ème</sup> partie



**Enquête publique du jeudi 1<sup>er</sup> février au samedi 16 mars 2024** LA  
COMMISSION D'ENQUÊTE

Jean- Pierre CHAULET : Président

Nicole SOILLY : Membre  
Catherine MARETTE : Membre  
Jordan BONATY : Membre  
Jean-Yves COTTY : Membre  
Philippe ZELLER : Membre  
Annie LE FEUVRE : Membre  
Laurent DANE : Membre  
Monique DELAFOSSE : Membre

Marie-Claire EUSTACHE : Membre  
Bertrand MAUPOUMÉ : Membre  
Yves MAËNHAUT : Membre  
André GOUTAL : Membre  
Jean-Jacques BALAND : Membre  
Reinhard FELGENTREFF : Membre  
Jean-Charles BAUVE : Membre  
Jean-Luc BOISGONTIER : Membre

**MAI 2024**





# SOMMAIRE

<b>3. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>11</b>
3.1. LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS .....	13
3.1.1. <i>Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres papiers mis en place pour cette enquête .....</i>	<i>14</i>
3.1.2. <i>Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique et l'adresse courriel mis en place pour cette enquête .....</i>	<i>14</i>
3.1.3. <i>Tableau récapitulatif des courriers adressés au siège de l'enquête.....</i>	<i>14</i>
3.1.4. <i>Récapitulatif de l'ensemble des contributions reçues au cours de l'enquête .....</i>	<i>14</i>
3.1.5. <i>Examen détaillé des contributions recueillies au cours de l'enquête.....</i>	<i>15</i>
3.2. LES THEMES ELABORES CONCERNANT LE PROJET DE REVISION DU SDRIF-E .....	17
3.2.1. <i>Thème N°1 : Publicité de l'enquête et accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête.....</i>	<i>19</i>
3.2.1.1. La publicité et l'accessibilité en général .....	19
3.2.1.2. L'accessibilité sur Internet .....	23
3.2.1.3. L'accessibilité aux réunions publiques.....	25
3.2.1.4. L'accessibilité aux chefs-lieux des cantons (dossier et permanences) .....	26
3.2.1.5. La lisibilité du contenu des documents .....	28
3.2.1.6. La lisibilité des 3 cartes du dossier d'enquête : .....	30
3.2.1.7. Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	33
3.2.2. <i>Thème N°2 : La densification.....</i>	<i>37</i>
3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	37
3.2.2.1.1. Les observations ci-après illustrent les principales conséquences de la densification énoncées ci-avant : .....	37
3.2.2.1.2. Certains mettent l'accent sur les conséquences de la densification sur le réchauffement climatique ...	40
3.2.2.1.3. Certains mettent en évidence les conséquences de la densification au regard des risques d'inondation et de la perte des espaces agricoles .....	41
3.2.2.2. Deux projets inscrits notamment dans le SDRIF ont fait l'objet d'une contribution particulièrement importante : .....	43
3.2.2.2.1. Densification à Pontault-Combault. Un grand nombre d'observations a été déposé relatif à ce thème.	43
3.2.2.2.2. Le projet de la Communauté de communes des Portes Briardes (CCPB) à Ozoir-la Ferrière .....	46
3.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	47
3.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et ou découlant du dossier d'enquête .....	51
3.2.3.1.1. Gouvernance et suivi du projet SDRIF .....	51
3.2.3.1.2. Conditions de mobilités requises pour la densification .....	57
3.2.3.1.3. Mobilités et nuisances.....	60
3.2.3.1.4. Le rejet de la voiture .....	62
3.2.3.1.5. Les transports en site propre .....	65
3.2.3.1.6. Le Vélo .....	67
3.2.3.1.7. L'intermodalité .....	69
3.2.3.1.8. Le transport fluvial .....	70
3.2.3.1.9. Les projets non mentionnés par la région et les propositions nouvelles : Les réponses attendues du public .....	74
3.2.3.2. Projets mobilités à forte contribution (analyse et synthèse) .....	78
3.2.3.2.1. Ligne 7 à Drancy .....	78
3.2.3.2.2. Ligne 1 à Vincennes .....	79
3.2.3.2.3. Ligne 17 et 18 et 19 (dont gare de Gonesse).....	80
3.2.3.2.4. Voie rapide vélo V7 sur la pelouse de Montgeron.....	82
3.2.3.2.5. Doublement Tunnel RER B et RER D.....	83
3.2.3.2.6. Le BIP.....	83
3.2.3.2.7. RD 130 RD 190 (Yvelines) .....	85
3.2.3.2.8. Le Pont d'Achères .....	86
3.2.3.2.9. Le Pont de Vigneux .....	87
3.2.3.2.10. Le port HAROPA à Vigneux .....	88
3.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête : .....	100
3.2.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	105

3.2.4.1.1.	L'objectif des 70 000 logements/an.....	105
3.2.4.1.2.	Les besoins en habitat social et le dispositif anti-ghetto .....	108
3.2.4.1.3.	La notion de logements abordables.....	116
3.2.4.1.4.	Les logements vacants et les bureaux inoccupés, réhabilitation, transformation .....	117
3.2.4.1.5.	Demande d'une meilleure coordination entre projets d'infrastructures de transport et secteurs d'urbanisation préférentielle d'habitat. ....	119
3.2.4.1.6.	Caractère jugé trop prescriptif des règles incitant à la production de logements : .....	121
3.2.4.1.7.	A l'inverse, pointage de freins divers à des programmes de logement : .....	125
3.2.4.1.8.	Ozoir-la-Ferrière.....	127
3.2.4.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	128
<b>3.2.5.</b>	<b>Thème N°5 : Les espaces verts et les continuités écologiques .....</b>	<b>141</b>
3.2.5.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	141
3.2.5.1.1.	Les espaces verts dans l'armature verte.....	141
3.2.5.1.2.	Les continuités écologiques et la préservation de la biodiversité.....	144
3.2.5.1.3.	La gestion des espaces naturels (NATURA 2000, PNR).....	150
3.2.5.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	152
3.2.5.3.	Focus sur des projets impactant des zones Natura 2000 .....	162
3.2.5.3.1.	Projet HAROPA à Vigneux.....	162
3.2.5.3.2.	Projet GreenDock à Gennevilliers .....	163
<b>3.2.6.</b>	<b>Thème N°6 : L'activité économique .....</b>	<b>165</b>
3.2.6.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	165
3.2.6.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	170
<b>3.2.7.</b>	<b>Thème N°7 : La qualité de vie : .....</b>	<b>173</b>
3.2.7.1.	Sur la qualité de l'air : .....	173
3.2.7.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	173
3.2.7.1.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	176
3.2.7.1.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	177
3.2.7.2.	Sur la qualité des sols : .....	180
3.2.7.2.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	180
3.2.7.2.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	181
3.2.7.2.3.	Question complémentaire de la commission d'enquête .....	182
3.2.7.3.	Sur la qualité de l'eau : .....	182
3.2.7.3.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orale relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	183
3.2.7.3.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	185
3.2.7.3.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	186
3.2.7.4.	Sur le bruit : .....	187
3.2.7.4.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orale relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	187
3.2.7.4.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	194
3.2.7.4.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	195
<b>3.2.8.</b>	<b>Thème N°8 : LA SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET LE ZAN.....</b>	<b>201</b>
3.2.8.1.	Les enjeux du ZAN.....	201
3.2.8.1.1.	La trajectoire du ZAN.....	201
3.2.8.1.1.1.	Analyse et synthèse des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .	201
3.2.8.1.1.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	203
3.2.8.1.1.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	208
3.2.8.1.2.	La fiabilité du MOS comme outil de mesure .....	211
3.2.8.1.2.1.	Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	211
3.2.8.1.2.2.	Avis et commentaire du Conseil Régional d'Ile de France : .....	212
3.2.8.1.2.3.	Question complémentaire de la commission d'enquête .....	213
3.2.8.1.3.	ZAB à la place du ZAN .....	214
3.2.8.1.3.1.	Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	214
3.2.8.1.3.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	215
3.2.8.1.3.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	216
3.2.8.1.4.	Quelle temporalité pour l'imputation foncière des projets.....	219
3.2.8.1.4.1.	Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	219
3.2.8.1.4.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	219
3.2.8.1.4.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	220
3.2.8.1.5.	Prise en compte des projets nationaux .....	222
3.2.8.1.5.1.	Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête	222
3.2.8.1.5.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	223
3.2.8.1.5.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	224
3.2.8.2.	ZAN : une mise en tension foncière complexe à gérer sur les territoires .....	225
3.2.8.2.1.	Une application déconnectée des réalités de terrain.....	226
3.2.8.2.1.1.	Analyse et synthèse des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .	226

3.2.8.2.1.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France.....	227
3.2.8.2.1.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	227
3.2.8.2.2.	ZAN et développement démographique et économique : des objectifs paraissant contradictoires à concilier .....	229
3.2.8.2.2.1.	Analyse et synthèse des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	229
3.2.8.2.2.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France.....	230
3.2.8.2.3.	Mutualisation des capacités d'extension.....	232
3.2.8.2.3.1.	Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête.....	232
3.2.8.2.3.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	233
3.2.8.2.3.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	235
3.2.8.2.4.	Les secteurs de développement autour des gares interrogés .....	238
3.2.8.2.4.1.	Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête.....	238
3.2.8.2.4.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	239
3.2.8.2.4.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	239
3.2.8.3.	Évaluation et suivi : Quel contrôle pour évaluer, mesurer la mise en place des trajectoires ?.....	240
3.2.8.3.1.	Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	241
3.2.8.3.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	241
3.2.8.3.3.	Question complémentaire de la commission d'enquête .....	241
<b>3.2.9.</b>	<b>Thème N°9 : Les énergies renouvelables.....</b>	<b>245</b>
3.2.9.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	245
3.2.9.1.1.	Certains plébiscitent le recours aux énergies renouvelables en faisant des propositions.....	245
3.2.9.1.2.	D'autres sont davantage réservés sur certains recours aux énergies renouvelables .....	250
3.2.9.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France : .....	250
3.2.9.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	252
<b>3.2.10.</b>	<b>Thème N°10 : L'agriculture.....</b>	<b>257</b>
3.2.10.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	257
3.2.10.1.1.	Protection des terres agricoles : .....	257
3.2.10.1.2.	Agriculture de proximité, résilience alimentaire : .....	260
3.2.10.1.3.	Projets des centres pénitentiaires de Crisenoy, Noiseau et Magnanville : .....	262
3.2.10.1.4.	Extension urbaine d'Ozoir-la-Ferrière : .....	264
3.2.10.1.5.	Le Triangle de Gonesse : .....	265
3.2.10.1.6.	Le plateau de Saclay : .....	266
3.2.10.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	268
<b>3.2.11.</b>	<b>Thème N°11 : L'adaptation au changement climatique .....</b>	<b>271</b>
3.2.11.1.	Analyse et synthèse des observations, écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	271
3.2.11.1.1.	Mise en cause de l'artificialisation des sols issue de la densification .....	271
3.2.11.1.2.	La construction de nouvelles voies routières.....	272
3.2.11.1.3.	La construction d'ouvrages spécifiques ; Il s'agit, notamment, des prisons, de nouveaux ponts .....	274
3.2.11.1.4.	Des suggestions sont faites pour s'adapter au réchauffement climatique.....	274
3.2.11.2.	Questions complémentaires de la commission d'enquête : .....	277
<b>3.2.12.</b>	<b>Thème N°12 : Les autres problématiques.....</b>	<b>283</b>
3.2.12.1.	Le SDRIF-E et les autres plans régionaux .....	283
3.2.12.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	283
3.2.12.1.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France.....	284
3.2.12.1.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	286
3.2.12.2.	L'implantation de nouvelles prisons en Ile de France : .....	288
3.2.12.2.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	288
3.2.12.2.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France.....	291
3.2.12.2.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête .....	292
3.2.12.3.	Les Datacenters ou centres de données .....	293
3.2.12.3.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête .....	293
3.2.12.3.2.	Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France.....	295
3.2.12.3.3.	Question complémentaire de la commission d'enquête .....	295







## Liste des pièces jointes

(Les pièces jointes sont destinées à l'autorité organisatrice de l'enquête)

- Pièce 1** : Décision N°E23000017/93 du 4 août 2023, du président du tribunal administratif de Montreuil désignant une commission d'enquête composée de monsieur Jean- Pierre CHAULET, en qualité de président, de madame Nicole SOILLY, de madame Marie-Claire EUSTACHE, de madame Catherine MARETTE, de monsieur Jean-François BIECHLER, de monsieur Jordan BONATY, de monsieur Yves MAËNHAUT, de monsieur Pierre BARBER, de monsieur André GOUTAL, de monsieur Philippe ZELLER, de monsieur Jean-Jacques BALAND, de madame Annie LE FEUVRE, de monsieur Reinhard FELGENTREFF, de monsieur Laurent DANE, de monsieur Jean-Charles BAUVE, de madame Monique DELAFOSSE de monsieur Jean-Luc BOISGONTIER en qualité de membres et de monsieur Jean CULDAUT et madame Dalila DA COSTA ALVES en qualité de membres suppléants pour procéder à une enquête publique ayant pour objet la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental (SDRIF-E) ;
- Pièce 2** : Décisions complémentaires du premier vice-président du tribunal administratif de Montreuil du 21 décembre 2023 et du 2 janvier 2024. désignant monsieur Jean-Yves COTTY comme titulaire en remplacement de monsieur Pierre BARBER après son désistement et monsieur Bertrand MAUPOUMÉ et madame Aurélie INGRAND comme suppléants en remplacement de monsieur Jean CULDAUT et de madame Dalila DA COSTA ALVES qui se sont également désistés ;
- Pièce 2 bis** : Décision du vice-président de la région Ile de France chargé du SDRIF Environnemental de remplacement de M. BIECHLER membre de la commission d'enquête par M. MAUPOUMÉ 1<sup>er</sup> suppléant de la commission d'enquête.
- Pièce 3** : Arrêté n°2023/553 du 28 décembre 2023 de la présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France prescrivant l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique ayant pour objet la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental (SDRIF-E) ;
- Pièce 4** : Exemple de l'affiche apposée sur le territoire des cantons et des communes d'Ile de France concernant la révision du SDRIF-E (Un type d'affiche par département) ;
- Pièce 5** : Photos prises par le président de la commission d'enquête lors des 43 permanences qu'il a effectuées en double avec les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ;
- Pièce 6** : Extrait du site de Publilégal permettant de consulter plus de 3000 photos sur 65 pages prises par ce prestataire de service lors de cette enquête de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 7** : Copies des 30 publications locales et des 2 publications nationales effectuées dans les journaux avant l'enquête et au cours de l'enquête pour cette enquête de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 8** : Exemples des autres moyens de publicité mis en place par le Conseil

- Régional d'Ile de France pour mieux faire connaître l'enquête portant sur la révision du SDRIF-E ;
- Pièce 9** : Captures d'écran des sites internet des principaux cantons et/ou arrondissements ayant communiqué sur la tenue de cette enquête de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 10** : Dossier d'enquête et autres documents relatif au projet de révision du SDRIF-E ;
- Pièce 11** : PowerPoint de présentation du projet de SDRIF-E projeté à la commission d'enquête le 4 octobre 2023 ;
- Pièce 12** : Totalité des 64 questions rédigées par le public lors de la réunion publique du 29 février 2024 ;
- Pièce 13** : Compte rendu de la réunion publique ayant eu lieu au Forum des Images dans le 1<sup>er</sup> arrondissement de Paris le 29 février 2024 ;
- Pièce 14** : Registres papier mis en place dans les 158 cantons et/ou arrondissements parisiens ainsi que celui mis au Conseil Régional, siège de l'enquête recueillis à l'issue de l'enquête ;
- Pièce 15** : Tableau des courriers parvenus après la fin de l'enquête (jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 2024) n'ayant pas pu être mis à la disposition du public ;
- Pièce 16** : Procès-verbal de synthèse remis et commenté aux représentants du Conseil Régional d'Ile de France le 27 mars 2024 ;
- Pièce 17** : Mémoire en réponse du Conseil Régional d'Ile de France remis à la commission d'enquête le 15 avril 2024.







## Liste des annexes

(Les annexes font partie intégrante du rapport et sont jointes sous forme de fichier électronique)

Annexe I	Captures d'écrans (65) des principaux cantons ou arrondissements ayant communiqué sur le SDRIF-E sur leur site internet
Annexe II	Questions écrites (64) posées par le public lors de la réunion publique du 29 février 2024 au Forum des Images (Paris 75001)
Annexe III	Tome 1 de la grille de dépouillement des courriels de 1 à 2000 (491 pages)
Annexe IV	Tome 2 de la grille de dépouillement des courriels de 2001 à 4000 (673 pages)
Annexe V	Tome 3 de la grille de dépouillement des courriels de 4001 à 6000 (1020 pages)
Annexe VI	Tome 4 de la grille de dépouillement des courriels de 6001 à 8053 (1157 pages)
Annexe VII	Tome 5 de la grille de dépouillement des cantons et arrondissements (218 pages)
Annexe VIII	Tome 6 de la grille de dépouillement des courriers parvenus dans les délais (241 pages)
Annexe IX	Synthèse des avis des PPA avec commentaires de la région Ile de France
Annexe X	Synthèse de la réunion publique du 29 février 2024 au Forum des Images (75001)







**EVALUATION DU PROJET  
SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE**



31

**LES OBSERVATIONS ET  
COURRIERS RECUEILLIS**

Est récapitulé ci-après l'ensemble des observations, courriels et courriers recueillis au cours de l'enquête publique relative à la révision du SDRIF-E.

### 3.1.1. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres papiers mis en place pour cette enquête

Commune	Nombre observations
Paris 16 arrondissements + Paris centre (1 <sup>er</sup> , 2 <sup>ème</sup> , 3 <sup>ème</sup> et 4 <sup>ème</sup> arrondissements)	31
Département de Seine et Marne 23 cantons	299
Département des Yvelines 21 cantons	30
Département de l'Essonne 21 cantons	44
Département des Hauts de Seine 23 cantons	23
Département de Seine Saint Denis 21 cantons	42
Département du Val de Marne 25 cantons	11
Département du Val d'Oise 21 cantons	94
Siège de la Région à Saint Ouen	1
<b>Total observations sur registres papier</b>	<b>575</b>

### 3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique et l'adresse courriel mis en place pour cette enquête

Au total ce sont **8053** courriels (avec parfois des fichiers joints) qui ont été recueillis par voie électronique sur le registre dématérialisé et à l'adresse courriel mis en place pour cette enquête.

### 3.1.3. Tableau récapitulatif des courriers adressés au siège de l'enquête

**107** courriers ont été reçus au Conseil Régional d'Ile de France siège de l'enquête avant la clôture de l'enquête. Des courriers ont été reçus après la clôture de l'enquête, n'ayant pas pu être mis à la disposition du public ils ne peuvent pas être pris en considération.

### 3.1.4. Récapitulatif de l'ensemble des contributions reçues au cours de l'enquête

Ce sont donc au total  $8053 + 575 + 107 = \mathbf{8735}$  contributions qui ont été recueillies au cours de cette enquête.

Dès le début de l'enquête la commission d'enquête avait identifié 16 thématiques possibles ce qui a permis aux commissaires enquêteurs de répartir les observations jour après jour au fur et à mesure de leur réception dans une grille de dépouillement.

A chaque fois qu'un des **16** thèmes listés dans la grille de dépouillement était abordé la

commission d'enquête a porté une croix **X** dans la colonne correspondant à ce thème, comme dans l'exemple suivant :

**NB** : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les observations, courriers ou courriels figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque observation ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEME→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
← Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les 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	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel. Ci-dessous l'appellation « mail » concerne toutes les observations déposées par voie électronique qu'il s'agisse des observations envoyées par courriels ou de celles déposés directement sur le registre électronique
<b>COURRIELS RECUEILLIS SUR LE REGISTRE ELECTRONIQUE</b>																	
Mail 36		X	X	X			X							X			<b>Une anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit :</b> contre le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.

Ce sont au total 6 Tomes d'un total de 3797 pages A4 annexés (Annexe I) à ce rapport qui rassemblent le dépouillement des 8716 observations recueillies au cours de cette enquête.

### 3.1.5. Examen détaillé des contributions recueillies au cours de l'enquête

Compte tenu de l'importance relative de certains des thèmes le dépouillement précédent des mails, observations et courriers a conduit la commission d'enquête à ne retenir que les **12** thèmes suivants (traités au paragraphe 3.2).

N° Thème	Libellé du thème
N°1	La publicité de l'enquête, l'accessibilité et la lisibilité des documents mis à l'enquête
N°2	La densification
N°3	Les mobilités
N°4	Les logements
N°5	Les espaces verts et les continuités écologiques
N°6	L'activité économique
N°7	La qualité de vie
N°8	La sobriété foncière- Le ZAN
N°9	Les énergies renouvelables
N°10	L'agriculture
N°11	L'adaptation au changement climatique
N°12	Les autres problématiques

L'ensemble des mails, observations et courriers résumés dans les **6** tomes de l'annexe I jointe, ainsi que l'ensemble des avis des PPA reçus pour cette enquête (Annexe III) la synthèse de la réunion publique du 29 février 2024 (Annexe IV), les fiches papier recueillies au cours de la réunion publique (Annexe V) a été remis au Conseil Régional d'IDF le 27 mars 2024 avec les 12 thèmes (Annexe II) élaborés par la commission d'enquête pour recueillir ses avis et commentaires (Cf. Procès-verbal de synthèse cité au paragraphe **2.8.3** et faisant l'objet de la **pièce 16 jointe**).

Le Conseil Régional d'IDF a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 15 avril 2024, mentionné au paragraphe **2.8.8** et faisant l'objet de la **pièce 17 jointe**.

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes traités dans le paragraphe **3.2** suivant et comportent à la suite les appréciations de la commission d'enquête.





32

**LES THEMES ELABORES  
CONCERNANT LE PROJET DE  
REVISION DU SDRIF-E**

### Elaboration des thèmes à partir des observations et des courriers

Les observations et courriers recueillis dans les registres papier, par courrier ou par voie électronique (Cf. paragraphe **3.1** ci-dessus), ont été dépouillés par tableaux en fonction des occurrences constatées (cf. **annexes** jointes séparément à ce rapport).

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement et compte tenu des résultats d'occurrences constatées, la commission d'enquête a élaboré **12** thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et ses propres questionnements.

Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

- ▶ Analyse et synthèse des observations et des courriers recueillis sur le thème au cours de l'enquête,
- ▶ Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête,
- ▶ Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France.
- ▶ Appréciations de la commission d'enquête.

Comme indiqué au paragraphe **2.8.3** ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été remis au Conseil Régional d'Ile de France pour recueillir son avis et ses commentaires.

Le Conseil Régional d'Ile de France a fait part de son avis et de ses commentaires dans un mémoire en réponse qui a été remis le **15** mars 2024 et qui est intégralement transposé dans les paragraphes suivants (**3.2.1** à **3.2.12**)



### 3.2.1. Thème N°1 : Publicité de l'enquête et accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête

De nombreux contributeurs ont exprimé leurs positions, généralement négatives, sur le projet de SDRIF-E pour 2040, notamment quant à l'accessibilité et à la lisibilité du dossier soumis à l'enquête publique.

Les contributeurs qui s'expriment sur le thème estiment être peu ou non informés (tenue enquête publique, permanences, réunions publiques), confrontés à des difficultés d'accès au dossier en ligne et au registre électronique. Ils estiment le dossier soumis à l'enquête touffu (« usine à gaz ») et incompréhensible, et fustigent des cartes graphiques difficilement exploitables.

(Ne sont pas répertoriées, sur le fond, les contestations de pastilles et autres trèfles sur les cartes graphiques – de même, les erreurs matérielles constatées, les demandes de modifications et autres ajouts des cas-par-cas locaux).

#### 3.2.1.1. La publicité et l'accessibilité en général

Mail 7471 - Mathilde (Anonyme) de Chevreuse, a écrit :

« Modalités de l'enquête publique

*L'information sur le projet et l'enquête en cours a été insuffisante. Dans ma commune, seule l'affiche jaune d'avis d'enquête a été relayée sur les panneaux en mairie. A ma connaissance, il n'y a pas eu d'autres annonces par le biais des divers canaux de communication municipaux (site internet, réseaux sociaux...). Je n'ai découvert que fortuitement l'annonce de la réunion publique du 29.02 lors d'une démarche en mairie de notre Sous-Préfecture (Rambouillet). Etant donné l'importance de ce projet, la tenue d'une unique réunion publique en soirée et à Paris est insuffisante ».*

Mail 7001 - M. KAMM (les Naturalistes des Terres) de Paris a écrit :

« Déroulement de l'enquête publique - manque de démocratie.

*La durée de l'enquête publique : 6 semaines, est très courte pour s'approprier un sujet aussi complexe et intriqué. Comment des personnes actives, avec des enfants, des activités sportives et culturelles... peuvent-elles trouver le temps de lire plusieurs centaines de pages pour comprendre les tenants et les aboutissants d'un tel schéma ? Le registre numérique ne permettait pas de faire des recherches par mots clés ou zones géographiques, ce qui auraient pu permettre aux citoyens de s'imprégner des différents avis et points de vue. Enfin, l'organisation d'une seule et unique réunion, un jeudi soir sur Paris, n'a pas permis une participation importante du public ».*

Mail 5365 - M. Claude RESTELLINI de Pontault-Combault a écrit :

« Sur la participation à l'enquête publique : le choix des dates sur des vacances scolaires - du 1er février au 16 mars - n'était pas judicieux pour permettre une expression plus participative des habitants ».

Courrier 97 de l'Association Sauvons le Tournelle a écrit :

« N'aurait-il pas été judicieux, en amont de faire parvenir une note explicative par courrier à chaque habitant (e) et que chaque commune soit accompagnée dans la tenue d'une réunion publique de présentation du projet pour une communication véritable et équitable auprès de chaque francilien (ne)s afin de mieux les associer à ce projet ? ».

Avis et commentaires du Conseil Régional

L'élaboration du projet de SDRIF a donné au public l'occasion de participer au processus

décisionnel à deux étapes essentielles de celle-ci.

A titre liminaire, il convient de rappeler que les orientations stratégiques du document ont fait l'objet d'un débat, préalable à son élaboration, au sein du conseil régional et dans des conditions accessibles au public.

Dans une première étape, le projet de SDRIF étant assujéti à une évaluation environnementale, il a fait l'objet d'une concertation préalable en application de l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement. L'élaboration du SDRIF est aussi guidée par les modalités du code de l'urbanisme, notamment dans son article L. 123-7.

La procédure d'élaboration du SDRIF-E a été confrontée à une situation inédite, puisqu'elle a été soumise à la fois, aux modalités de concertation définies par le code de l'environnement et à celles définies par le code de l'urbanisme. Un dispositif continu de concertation a ainsi été déployé de mars 2022 à mai 2023, afin de se conformer aux exigences de ces deux codes.

Ce dispositif continu de concertation a été arrêté, après un travail préalable avec les services de l'Etat et de la Commission nationale du débat public, par le vote de la délibération n° CR 2022-009 par les élus régionaux, le 16 février 2022. Le vote de cette délibération a formellement lancé le dispositif global de concertation sur l'élaboration du SDRIF-E, au titre du code de l'urbanisme et du code de l'environnement. Cette délibération mandatait également la présidente pour saisir la CNDP en vue de la désignation de garants.

Cette concertation particulièrement longue et ambitieuse a obtenu des résultats inédits. Près de 12 000 contributions du grand public ont ainsi été réceptionnées au cours des 3 phases de concertation, ainsi que 350 contributions écrites de la part de collectivités et 102 contributions écrites de partenaires (associations et professionnels de l'aménagements). Des dizaines d'ateliers participatifs avec les citoyens ainsi que de réunions bilatérales avec les collectivités et les partenaires ont été organisés pendant cette période.

La Région a produit, au fur et à mesure du processus, des bilans pour chacune des phases de concertation. Trois bilans ont ainsi été rendus publics sur le site internet de la Région et diffusés largement à la fin de chaque phase. Un bilan global a ensuite été produit en vue de l'enquête publique (pièce 3.2 du dossier d'enquête publique).

La Région a été accompagné à chaque étape par des garants désignés par la CNDP. Ces garants ont rendu deux bilans qui ont salué, à chaque fois, l'engagement de la Région et les modalités déployées pour chacune des trois phases de concertation.

La conclusion globale du premier rapport des garants, remis le 15 janvier 2023, était ainsi la suivante : « De manière objective et factuelle, les garants attestent, au vu de ces constats, du respect par la Région des impératifs de transparence, de compte-rendu, d'équité de traitement des différents publics et d'inclusion, ceci tout au long des trois mois de la concertation préalable au titre du code de l'environnement, ainsi que de la sincérité de la démarche de concertation et de l'implication du niveau politique et administratif de la Région. »

La conclusion globale du second rapport des garants, remis le 11 juillet 2023, était la suivante : « À l'issue de cette ultime phase de concertation, le garant de la concertation publique peut certifier que l'esprit du débat public a été respecté, avec un débat clair, ouvert et complet, ceci malgré la complexité du sujet et l'importance numérique de la population qui ne permet pas une consultation universelle de celle-ci. »

Dans le dossier d'enquête publique, la Région a mis à disposition les bilans relatifs à cette longue concertation, via les documents suivants :

Dossier 3 : Les enseignements de la concertation

Pièce 3.1 : Bilans des Garants de la CNDP

Pièce 3.2 : Bilan de la concertation organisée au titre du code de l'environnement

Pièce 3.3 : Synthèse de la concertation

Dans une seconde étape, le projet de SDRIF a donné lieu à une enquête publique dans les conditions prévues par le code de l'environnement.

L'enquête publique sur le SDRIF-E a été probablement l'enquête la plus ambitieuse jamais organisée sur un schéma de planification ou un document d'urbanisme.

Elle a permis de recueillir 8716 observations contributions, soit près de deux fois plus qu'en 2007 (5 021 contributions) et plus de trois fois plus qu'en 2013 (2 654 contributions).

L'enquête publique sur le SDRIF-E aura duré autant de temps que celle de 2013, mais elle aura permis de tenir 240 permanences, contre 175 en 2013, dans 159 lieux d'enquête contre 29 en 2013.

A titre de comparaison, l'enquête publique sur le SCoT de la Métropole du Grand Paris, document de planification d'importance portant sur un territoire de plus de 7 millions d'habitants, a compté 49 lieux d'enquête, 23 permanences, et aura permis de recueillir 266 contributions.

On peut aussi comparer le nombre de contributions reçues lors de l'enquête sur le projet arrêté de SDRIF-E de la Région Île-de-France (12,4 millions d'habitants) avec le nombre de contributions reçues sur des projets arrêtés de SRADDET. A titre d'exemple, on peut citer :

- Normandie (3,3 millions d'habitants) : « une centaine d'observations » (selon le site de la Région),
- Bretagne (3,4 millions d'habitants) : 238 contributions,
- Occitanie (6,1 millions d'habitants) : 345 contributions,
- Hauts de France (6 millions d'habitants) : 635 contributions.

Le très net succès rencontré par l'enquête publique sur le projet arrêté de SDRIF-E démontre l'ambition et les efforts déployés par la Région en matière de dispositif d'enquête publique et de communication.

Concernant la publicité de l'enquête, ses modalités sont déterminées par le code de l'environnement (art. L 123-10) et la Région s'y est rigoureusement tenue.

Mais au-delà des obligations réglementaires, la Région a pris toute mesure pour favoriser la participation du public.

D'une part, la durée de l'enquête a été portée à six semaines, donc au-delà de l'obligation réglementaire (1 mois).

D'une manière générale, le choix de la période de l'enquête publique – qui selon la jurisprudence, relève du pouvoir discrétionnaire de la personne publique concernée - est toujours délicat compte tenu des contraintes des différents publics concernés et il est difficile d'éviter un chevauchement avec notamment des périodes de vacances scolaires en raison du rythme d'élaboration des documents d'urbanisme qui fait intervenir une multitude d'acteurs, à la fois personnes publiques associées (C. urb., art. L. 123-7) et organismes consultés (C. urb., art. L. 123-9).

Tenant compte de cette difficulté, d'une manière générale, le juge administratif qui s'assure que la période choisie pour l'enquête a permis au public de présenter effectivement ses observations, considère de manière constante que la circonstance que l'enquête se soit déroulée pour partie sur une période de vacances n'affecte pas la régularité de la procédure (CE, 25 juin 2003, n° 244733 ; 17 décembre 2009, n° 333719 ; 24 mars 2010, n° 300852 ; 17 avril 2023, n° 464389)

D'autre part, si la durée de l'enquête a pu apparaître insuffisante au regard de la complexité du document, la Région s'est efforcée de pallier cette difficulté en rendant le projet le plus largement possible accessible au public :

- En amont, en s'efforçant de donner la plus large publicité à l'enquête publique ;
- En rendant le dossier consultable à la fois en version papier au siège de la région et sur les lieux d'enquête et en version numérique sur le site de la région ;
- En apportant l'information au plus près des publics concernés en organisant, en accord avec la commission d'enquête, une réception du public dans 158 communes sur des plages horaires significatives ;
- En clôturant la période durant laquelle le public a pu prendre connaissance du dossier et être reçu par les membres de la commission d'enquête, par une réunion publique organisée sous l'égide de la commission d'enquête et dans un lieu largement accessible parce que bien desservi.

La Région a également parfaitement respecté les mesures de publicité légale de l'enquête publique. 16 annonces légales ont été publiées au minimum 15 jours avant le début de l'enquête puis dans les 8 premiers jours de l'enquête, pour un total de 32 publications, dont 2 dans l'édition nationale du Figaro.

La Région a fait le choix d'étendre aux 1268 communes franciliennes l'affichage légal relatif à l'enquête publique, qui a été mis en place au plus tard 15 jours avant le début de l'enquête devant chaque mairie.

De plus, la Région a mis en œuvre de nombreuses mesures d'informations complémentaires :

- Auprès de toutes les communes d'Île-de-France :
  - o Distribution d'affiches légales supplémentaires et d'affiches communicantes comprenant le QR code redirigeant vers le registre numérique pour que les communes puissent les installer dans leurs panneaux administratifs,
  - o Envoi d'un kit de communication à chaque maire comprenant un exemple d'article à publier sur leur site internet, un modèle de mail à envoyer à leurs administrés, des visuels pour leurs réseaux sociaux et des brochures numériques d'informations sur le SDRIF-E et l'enquête publique,
- Dans chacune des 158 mairies lieux d'enquête :
  - o Installation d'un kakémono dans la mairie pour informer sur la démarche d'enquête publique et signaler la présence du registre d'enquête,
  - o Distribution et installation d'affiches pour informer sur la réunion publique,
  - o Mise à disposition de brochures 12 pages synthétiques sur le SDRIF-E et informatives sur l'enquête publique,
  - o Mise à disposition de flyers recto/verso d'information sur l'enquête publique,
- Par l'intermédiaire d'autres médias :
  - o Mise en ligne d'informations sur le site internet de la Région et mise en avant de l'enquête publique sur la page d'accueil,
  - o Mise en ligne d'une plateforme dédiée à l'enquête publique contenant toutes les informations sur la commission d'enquête et les permanences organisées, le dossier d'enquête publique numérique complet, et des fonctionnalités permettant de déposer des contributions et de consulter celles déjà publiées,
  - o Envoi de 4 communications par mails à l'ensemble de la base contact de la

Région Île-de-France (plus de 300 000 destinataires),

- Publication de 52 posts et de 13 stories sur les réseaux sociaux de la Région (Facebook, Instagram, X et LinkedIn), ayant cumulé un total de 104 493 impressions,
- Diffusion de vidéos d'informations sur le SDRIF-E et l'enquête publique dans les 172 transiliens équipés de 5 500 écrans, pour un public estimé de 600 000 à 800 000 personnes par jour.

Tous les foyers franciliens ont reçu « *Région le Mag* », diffusé à 5,7 millions exemplaires et qui contenait un article dédié à l'enquête publique sur le SDRIF-E.

Enfin concernant le contenu du projet de SDRIF-E, la Région a parfaitement conscience de la complexité du dossier porté à la connaissance du public.

Cela tient largement :

- Au champ extrêmement large que le législateur assigne au document dans la perspective de « *maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement* » de la région IDF (C. urb., art. L. 123-1)
- À la contrainte réglementaire qui impose de soumettre à l'enquête publique l'entier dossier (C. urb., art. L. 123-10 et C. env. art. R. 123-8)

Face à ses impératifs, la Région a néanmoins veillé à assurer la lisibilité et l'accessibilité du dossier et notamment des orientations réglementaires, formulées de manière claire et pédagogique autour des grandes lignes thématiques dégagées par le PAR.

Des documents pédagogiques ont aussi été produits régulièrement pendant toute la durée de la concertation mais aussi pour composer le dossier d'enquête publique. La Région a également produit des vidéos explicatives sur les grands enjeux du schéma afin de permettre à chacun de se saisir facilement et rapidement de l'objet et du contenu du SDRIF-E.

[Voir également la réponse suivante sur les efforts pédagogiques réalisés pour rendre le SDRIF-E accessible au plus grand nombre lors de l'enquête publique]

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission note les efforts de communication et de concertation entrepris par le Conseil régional sur un projet d'envergure et dans un espace élargi, avec une publicité réglementaire, voire extra-réglementaire à déployer et faire distribuer sur 1268 communes d'Île-de-France ... un déploiement et une distribution peut-être peu ou mal suivis aux échelons les plus bas.

Le Public a eu, cependant, du mal à interpréter les Orientations les concernant, et à se repérer dans les documents graphiques ; d'autres publications à paraître pourraient faciliter l'interprétation et l'application locale de ces objectifs stratégiques et orientations réglementaires.

#### 3.2.1.2. L'accessibilité sur Internet

##### Mail672 - Mme Blandine a écrit :

« *Je ne vois pas le dossier d'enquête sur le site. Y a-t-il des documents présentant le schéma environnemental, projets envisagés ?* »

##### Mail 5016 - M. REN SABIN de Claye-Souilly, a écrit :

« *Tout d'abord ce document d'enquête publique est incompréhensible pour le français moyen dont je suis. Comment se retrouver sur le site internet dédié à cette enquête. Tout*

semble fait pour ne surtout pas s'y intéresser et encore moins y participer ».

Mail 5505 - Julie (Anonyme) de Vigneux-sur-Seine, a écrit :

« Il n'est pas possible de retrouver les contributions avec un outil "recherche" et ainsi faire des recherches par mots clés. Ce qui est gênant. Impossible de retrouver une contribution Impossible de trouver des avis par commune Impossible de trouver par mot clé pour voir les thèmes abordés par les contributeurs ».

#### Avis et commentaires du Conseil Régional

Le dossier d'enquête publique a été imprimé et mis à disposition dans les 159 lieux d'enquête publique. Le prestataire a procédé à 3 tournées de contrôle pour chaque lieu d'enquête. Entre chaque tournée de contrôle des envois postaux en courrier recommandé ont été faits pour remplacer les pièces déclarées manquantes.

La version numérique du dossier a été mise à disposition du public sur le site dédié à l'enquête publique, accessible via URL ou QR code mis à disposition dans tous les supports de communication et via le site internet de la Région. On a compté 61 129 visites et 22 479 téléchargements et visualisations des pièces du dossier.

La Région a pleinement conscience que, par nature, le projet de SDRIF est un document complexe. Et concernant son accessibilité, elle ne peut que revenir sur la contrainte réglementaire qui impose de mettre l'entièreté du dossier à la disposition du public. Le dossier d'enquête contenait donc, de façon obligatoire, l'intégralité des documents du schéma, mais aussi des notes techniques complémentaires et les avis des personnes publiques associées.

Cependant des efforts importants ont été faits pour compléter les pièces les plus techniques et difficiles d'accès avec des documents beaucoup plus accessibles. Ainsi, le dossier d'enquête publique contient une pièce intitulé « *Résumé non-technique du SDRIF-E* ». Ce document d'une vingtaine de pages présente le schéma en expliquant, sans termes techniques, l'essentiel de son contenu. Il est conçu comme une « porte d'entrée » sur le SDRIF-E lui-même. Il a été préparé par les services de la Région qui ont mobilisé des équipes de graphistes pour traduire certaines dispositions du SDRIF-E en schémas. Les retours faits sur ce document sont particulièrement positifs.

Les documents du SDRIF-E (« *Projet d'aménagement régional* », « *Orientations réglementaires* » et « *Evaluations stratégique environnementale* ») comprennent également des introductions pédagogiques mais aussi des pages de résumé avec des schémas explicatifs (pour chaque chapitre du projet d'aménagement par exemple). Un « *Guide de lecture des orientations réglementaires* » est également inséré dans ce document à partir de la page 8.

Le dispositif déployé de mise à disposition des contributions sur la plateforme numérique, correspond aux dispositions légales. C'est exactement le même dispositif que pour l'enquête publique sur le SCoT de la Métropole ou celle sur le PLU de Paris. Ces collectivités ont en effet eu recours au même prestataire que la Région, à savoir Publilegal.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête remarque que le nombre important de contributions sur le registre électronique montre que la consultation dématérialisée (8053) a bien fonctionné, notamment par rapport aux révisions du SDRIF de 2007 et de 2013 où la participation du public par voie électronique n'existait pas ou n'était pas devenue obligatoire.

Le relais dématérialisé n'a pas toujours été utilisé de façon pratique, ciblée, voire complémentaire par les chefs-lieux de cantons sur leurs sites propres qui se sont souvent contentés d'informer très brièvement sans adaptation locale.



## 3.2.1.3. L'accessibilité aux réunions publiques

Mail 2793 - Mme Catherine LE BOEDEC de Draveil a écrit :

« *L'incitation à participer à l'Enquête Publique sur le SDRIF E*

*Je déplore l'absence de communication sur cette consultation qui concerne tous les habitants de l'Île de France.*

*Le dossier est complexe et les cartes peu accessibles.*

*Au lieu d'un affichage quasi invisible dans les communes, pourquoi ne pas initier des réunions publiques dans chaque municipalité, où seraient expliqués et débattus les enjeux du SDRIF et où chacun serait incité à apporter sa contribution ?*

*Sans cela, je pense que le simple particulier est, soit non informé, soit découragé de participer à un processus démocratique ».*

Observation 2 d'un Anonyme sur le registre papier de Villiers le Bel

« *CARTON ROUGE : pour l'organisation de la réunion publique, une et une seule !! de présentation le 29/02/2024 à -16 de la clôture de l'enquête, aux Halles (75001) de 19h30 à 22h30 :*

*On rentre comment le soir dans nos banlieues ????*

*Mme Péresse prend en charge les notes de taxi/UBER ?*

*Pourquoi ne pas avoir fait une réunion par département ? »*

Intervention de Mme MALAISE lors de la réunion publique du 29 février 2024

« *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 ».*

Intervention d'une francilienne Anonyme lors de la réunion publique du 29 février 2024

« *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 ».*

Avis et commentaires du Conseil Régional

Une partie des interrogations exprimées ici trouve une réponse ci-avant dans ce document. La Région a fait le choix de procéder à **l'affichage des avis d'enquête publique dans les 1268 communes franciliennes, alors que l'obligation légale ne portait que sur les 159 lieux d'enquête publique.**

Toutes les mairies franciliennes ont, en outre, été destinataires de plusieurs mails afin de leur présenter l'enquête publique et de leur transmettre un kit numérique de communication sur le SDRIF-E avec des éléments préparés à insérer dans leurs sites internet ou dans leurs bulletins municipaux.

Lors de la phase de concertation préalable au titre du code de l'environnement, la Région a organisé, sur une période de trois mois, une réunion publique dans chacun des huit départements franciliens, ainsi qu'une réunion dématérialisée.

Au regard de cette expérience, mais aussi d'expériences lors des précédentes procédures d'enquête publique sur le SDRIF, le président de la commission, a décidé d'organiser une seule réunion publique à Paris. La Région est tenue de se conformer à cette décision et ne peut donc, de sa propre initiative, organiser d'autres réunions publiques en Île-de-France.

Pour rappel, **240 permanences ont également été tenues dans tous les départements franciliens.**

La réunion publique à Paris a rassemblé environ 150 personnes.

La réunion s'est tenue au Forum des Images, dans des conditions d'accessibilité optimales,

à proximité immédiate de la gare Châtelet-Les Halles qui compte 5 lignes de métro et 3 lignes de RER et qui accueille 750 000 voyageurs par jour.

Afin de l'annoncer, la Région a déployé les actions de communication suivantes :

- Installation et distribution de 20 affiches d'informations sur la réunion publique dans chacune des 158 communes lieux d'enquête qui ont pour consigne de les installer dans leurs panneaux administratifs,
- Diffusion des informations sur la réunion publique sur le site internet de la Région et sur la plateforme dédiée à l'enquête publique,
- Insertion des informations sur la réunion publique dans les vidéos sur le SDRIF-E diffusées sur les réseaux sociaux et dans les transiliens,
- Publications de plusieurs postes dédiés à la réunion publique sur les réseaux sociaux de la Région dans les jours et semaines la précédant,
- Insertion de l'information de la réunion publique dans le kit de communication envoyé à toutes les communes d'Île-de-France (modèle d'article, modèle de mail à destination des administrés, visuels...),
- Envoi d'un mail à l'ensemble des 300 000 contacts de la Région avec les informations de date et lieu de la réunion publique.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête avait noté que lors de la phase de concertation une réunion publique s'était tenue dans chacun des huit départements franciliens, réunion qui avait rassemblé un très faible public allant de 10 personnes à 50 personnes maximum par département.

Elle n'a pas souhaité renouveler cette expérience coûteuse et peu productive et a opté pour une seule réunion publique au Forum des images des Halles accessible par les RER A, B et D qui a rassemblé 200 à 300 personnes.

Elle observe cependant que la communication (par affichette) de la tenue de cette réunion publique du 29 février n'a pas toujours été bien exploitée localement.

#### 3.2.1.4. L'accessibilité aux chefs-lieux des cantons (dossier et permanences)

##### Mail 2962 - Mme GODART de GONESSE a écrit :

*« J'émet un avis défavorable à ce SDRIF/E, notamment sur la forme car la longueur des textes à lire, leur caractère très technique, le langage volontiers technocratique rendent leur consultation indigeste et n'incite pas à s'intéresser à ce Schéma Directeur Régional d'Ile de France.*

*De plus les lieux et surtout les horaires des permanences des commissaires enquêteurs (dans mon département du 95, 1 seule permanence le samedi, les autres en semaine, ce qui exclut beaucoup de citoyens) posent question.*

*A Gonesse ou j'habite, il n'y a pas de permanence de commissaire enquêteur et du coup pas de possibilité de laisser un commentaire sur un Registre Papier (pas prévu) et ce alors que cette ville a des projets d'urbanisation sur les terres agricoles du Triangle de Gonesse, projets qui signifieraient plus de bétonnage, moins d'espaces verts ou de terrains de cultures ... ».*

##### Mail 1041 - Éric (Anonyme) a écrit :

*« J'habite Villennes sur Seine (Depuis peu) et cherche et trouve avec la plus grande difficulté les dates et lieux de réunions publiques SDRIF : sites web incohérents, pas à jour... Même les mairies sont sous-informées ou non informées ce qui est sidérant ! »*

##### Mail 5293 - Caroline (anonyme) de Claye-Souilly a écrit :

*« Tout d'abord, pourquoi vos permanences se sont toutes déroulées à des jours et horaires*

lors desquelles le plus grand nombre travaille et n'est pas disponible ? ».

### Avis et commentaires du Conseil Régional

Les modalités de publicité de l'enquête publique sont déterminées par le code de l'environnement (C. env., art. R. 123-11). La Région s'y est strictement conformée.

L'ensemble des modalités de participation à l'enquête publique ont été précisées dans l'arrêté N°2023-553 du 28 décembre 2023 de la Région Île-de-France. Les dispositions pertinentes de cet arrêté ont été présentées dans **les avis d'enquête publique affichés dans les 1 268 communes franciliennes et publiés à 32 reprises dans des journaux franciliens**.

Ces modalités ont été également expliquées sur le site internet de la Région, sur le registre numérique mais aussi dans les documents d'accompagnement du dossier d'enquête publique, notamment dans les pièces suivantes :

- Dossier 1 : Introduction
  - o Pièce 1.0 : Guide de lecture du dossier d'enquête publique
  - o Pièce 1.1 : Notice explicative de l'enquête publique

**240 permanences ont été organisées dans 158 communes** en tenant compte de la disponibilité des membres de la commission d'enquête. Spécifiquement, dans le Val-d'Oise, 18 communes ont été désignées lieux d'enquête et ont accueilli pas moins de 30 permanences d'une demi-journée complète.

En résumé, les lieux et horaires des permanences ont été ainsi disponibles dès fin décembre 2023 pour le public dans :

- L'arrêté pris pour ouvrir l'enquête publique (mis en ligne sur le site de la Région),
- Les avis affichés dans les 1 268 communes franciliennes et les 32 encarts presse,
- Le site internet de la Région et le registre numérique.

Rappelons également que tous les documents de communication, notamment numériques, renvoyaient vers le site de la Région et vers le registre numérique.

Les horaires des permanences correspondaient aux horaires habituels d'ouverture des lieux d'enquête et dépendaient donc des communes accueillant l'enquête publique et non de la commission d'enquête ou de la Région.

Comme indiqué à plusieurs reprises dans ce document, les services de la Région et le prestataire de la Région, ont échangé régulièrement par mail et téléphone, avec les 1 268 communes franciliennes, et plus particulièrement avec les 158 communes lieux d'enquête publique, afin de leur transmettre toutes les informations relatives à l'enquête publique et plus particulièrement aux permanences. Les membres de la commission d'enquête ont également été en contact réguliers avec les services de ces communes afin de préparer les permanences.

Les services de la Région ou la commission d'enquête ne peuvent être tenus responsables de la diffusion des informations au sein des services des communes désignées lieux d'enquête publique.

Il n'a pas été possible d'organiser des réunions publiques décentralisées dans chaque commune, il était néanmoins possible de déposer des observations :

- En version numérique sur le site de la Région,
- En version papier sur tous les lieux d'enquête [communes chefs-lieux de canton d'Île-de-France consultables sur le site internet de la Région et mairies d'arrondissement de Paris] aux jours et heures habituels d'ouverture, rappelés sur le site internet de

chaque commune,

- Sur le registre électronique mis en place,
- Et par courriel indiqué dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête note que la procédure de consultation du dossier d'enquête et des permanences des commissaires enquêteurs a été diversement respectée selon les lieux d'enquête.

En effet, dans de nombreux lieux, à l'arrivée du commissaire enquêteur pour tenir sa permanence, la boîte contenant le dossier n'était pas ouverte, le kakémono n'était pas déployé et les cartes non affichées dans la salle prévue pour la permanence.

Par ailleurs cette salle n'était pas toujours adaptée à une telle enquête sans réelle possibilité de recevoir plusieurs personnes et/ou d'afficher les 3 cartes du SDRIF-E.

De manière générale la commission d'enquête a pu constater que la Région Ile de France avait fait un réel effort pour assurer la publicité de cette enquête et fournir tous moyens adéquats allant au-delà des obligations réglementaires en la matière mais que la plupart des cantons lieux d'enquête ne se sont pas ou peu investis pour relayer cette publicité.

Un cas particulier à noter : le fait qu'à Paris se tenait concomitamment l'enquête sur la révision de son PLU a quelque peu occulté cette enquête sur la révision du SDRIF-E, le kakémono l'annonçant étant parfois placé derrière les kakémons relatifs au PLU de Paris de façon peu visible.

Enfin le bilan des déplacements aux chefs-lieux de canton lieux d'enquête et des observations annotées sur le registre d'enquête est plutôt décevant ; il pourrait être attribué à ce relais local minimum de publicité et à l'accessibilité difficile du lieu d'enquête souvent en centre administratif éloigné de la mairie où était affichée l'avis officiel de l'enquête.

#### 3.2.1.5. La lisibilité du contenu des documents

##### Mail 6382 - M. THOMA de l'Etang-La-Ville a écrit :

*« Les documents sont touffus, avec beaucoup de verbiage et de nombreux sujets se recoupent voire se contredisent ».*

##### Mail 63 - M. Etienne Jeremy de Tournan en Brie a écrit :

*« La complexité de ce projet me paraît par contre difficile à comprendre dans tous ces éléments détaillés.*

*Je ne pense pas qu'il sera vu comme un document qui prépare l'avenir de la région Ile de France mais comme un énième document technocratique qui ne prend pas suffisamment en compte le quotidien des franciliens et le soutien au francilien pour les accompagner au changement de comportement en prenant en compte la nouvelle réalité de préservation environnementale du territoire, tout en préservant la qualité de vie, l'emploi, les transports ... »*

##### Mail 89 - M. Alain de Gommecourt a écrit :

*« Quel citoyen va lire dans sa totalité votre littérature ?*

*Une usine à gaz écrite par des personnes citadines, déconnectées de la nature et qui veulent nous apprendre et nous imposer une manière de vivre à la campagne ».*

##### Mail 4084 - Association Pour l'Environnement des Layes a écrit :

*« L'information locale est peu accessible et compréhensible, les zooms sont d'une qualité graphique insuffisante sur les .PDF mis à disposition sur le site du registre numérique, □ le choix général des couleurs pastel ne permet pas de bien discerner les informations, □ les pastilles roses et rouges ne se distinguent quasiment pas... Pourquoi ne pas avoir adopté*

des formes différentes ? (Carré vs rond) ».

Observation 1 de M. DAUPHIN sur le registre papier de Paris 13<sup>ème</sup> arrondissement, a écrit :

« On peut par ailleurs regretter :

- Un certain manque de lisibilité de certaines cartes ».

Observation 1 de M. TROGER maire de Clairefontaine sur le registre papier de Rambouillet a écrit :

« Dans un souci de lisibilité et pour une meilleure information des administrés, il est fortement recommandé que sur les documents graphiques des documents d'urbanisme figurent : la bande d'inconstructibilité de 50 mètres et l'identification des SUC ».

### Avis et commentaires du Conseil Régional

Le contenu du SDRIF-E est défini par la loi.

Les réponses proposées précédemment rendent compte des efforts faits par la Région afin de rendre les différents documents du SDRIF-E les plus accessibles possibles au plus grand nombre.

D'une part, le projet de SDRIF doit projeter sur la cartographie toute une série de normes supérieures : règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire ; dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'Etat et d'opérations d'intérêt national ; compatibilité avec les objectifs de gestion des risques d'inondation ; orientations des schémas des services collectifs ... (code de l'urbanisme, art. L. 123-2). Cette pluralité de normes aboutit nécessairement à une cartographie chargée d'informations

D'autre part, l'ambition assignée par la loi au document conduit nécessairement à la complexité puisque notamment il se voit fixer pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace mais tout en garantissant le rayonnement international de la région Île-de-France.

Plus précisément, il détermine

- Les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ;
- Notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements ;
- Également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques (C. urb., art. L. 123-1).

La remarque du Maire de Clairefontaine ne peut être prise en compte dans le SDRIF-E. Son observation s'adresse en réalité aux documents d'urbanismes locaux, et non pas au SDRIF-E dont l'échelle cartographique ne permet pas de représenter des bandes linéaires de 50 m de large.

### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête même si elle est bien consciente du fait que le projet d'aménagement et d'urbanisme régional est un « schéma », non détaillé sur un zonage local ; de même que les « orientations » ne sont pas, non plus, des prescriptions strictes « à la parcelle », a eu du mal à le faire comprendre au public lors des permanences qu'elle a tenues ...

Le « Résumé non technique » ne semble pas avoir été bien exploité et mis en avant, en

introduction (dans ses pages 13 et 8) des documents majeurs « Projet d'aménagement régional » et « 148 Orientations réglementaires » - les cartes graphiques thématiques étant généralement proposées enroulées ou absentes (voire affichées ailleurs).

3.2.1.6. La lisibilité des 3 cartes du dossier d'enquête :

Mail 537 - Un Anonyme de Férolles-Attilly a écrit :

« Les 3 cartes mises à disposition sur le site web de l'enquête sont inexploitable au niveau d'une commune (fichiers PDF trop compressés) et ne permettent donc pas une analyse correcte et donc d'émettre des avis corrects. Pouvez-vous mettre rapidement à disposition des cartes de meilleure résolution ? ».

Mail 704 - Association Sauvegardons les Coteaux de Mareil (ASCM) a écrit :

« L'échelle retenue pour la cartographie du SDRIF-E qui rend peu précis les éléments qui s'y trouvent. C'est d'autant plus regrettable que ces éléments graphiques sont censés être opposables juridiquement. ASCM pense que ce choix s'est fait dans le but de permettre plus de liberté d'interprétation et ainsi de limiter les risques de recours ! D'autre part, les orientations du SDRIF-E ne sont, après analyse des documents, pas assez prescriptives pour être respectées ».

Mail 792 - ANONYME a écrit :

« La carte "maîtriser le développement urbain" est très peu lisible (légende peu claire, peu de noms de villes, routes nationales et départementales en flou artistique) ».

Mail 968 - Christelle PLUVINET de Roissy-en-Brie a écrit :

« Difficulté de lecture des cartes. Je ne comprends pas pourquoi ils ont réalisé 3 cartes différentes. Il me semble que toutes les légendes auraient pu tenir sur 1 carte sans rendre la lecture impossible ou illisible. D'autant plus que : - des légendes se répètent d'une carte à l'autre (projets d'infrastructure de transports, zones inondables...). - des éléments se retrouvent sur 2 cartes mais n'ont pas le même motif (ce qui rend plus compliqué l'articulation entre les cartes) Il est déjà difficile de jongler entre la légende et la carte au vu de la taille du document, jongler en plus entre 3 cartes pour pouvoir comprendre les impacts globaux du SDRIF sur son territoire, les recouper et voir les agencements et les interactions entre les différents items est compliqué. La représentation géographique des orientations règlementaires sur 3 cartes ne permet pas de comprendre les enjeux et les impacts du document sur son territoire et nuit à son application dans les documents inférieurs (P.L.U., Scot) ».

Mail 2524 - M. SIROUX (Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise) de Beauchamp a écrit :

« Dans la thématique transport, un zoom est fait sur le ferroviaire, ne tenant compte d'autres moyens de transports collectifs ou alternatifs (bus, tram, vélo). Une carte thématique pour les transports aurait peut-être contrecarré cette difficulté ».

Mail 4677 – « Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain ...

Mail 6581 - Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit :

« Sur la forme, les cartographies sont incomplètes et peu exploitables : □ l'information locale est peu accessible et compréhensible, les zooms sont d'une qualité graphique insuffisante sur les .PDF mis à disposition sur le site du registre numérique,

- le choix général des couleurs pastel ne permet pas de bien discerner les informations,
- les pastilles roses et rouges ne se distinguent quasiment pas... Pourquoi ne pas avoir adopté des formes différentes ? (Carré vs rond) ».

Observation 1 de M. DAUPHIN sur le registre papier de Paris 13<sup>ème</sup> arrondissement a écrit :

« On peut par ailleurs regretter :

- Un certain manque de lisibilité de certaines cartes ».

Observation 1 de M. TROGER sur le registre papier de Rambouillet a écrit

« Dans un souci de lisibilité et pour une meilleure information des administrés, il est fortement recommandé que sur les documents graphiques des documents d'urbanisme figurent : la bande d'inconstructibilité de 50 mètres et l'identification des SUC ».

Courrier 97 de l'Association Sauvons la Tournelle a écrit :

« L'association déplore une lecture difficile des cartes en raison de choix de codes couleurs, un manque de précision sur les contours, même en zoomant, les limites de zone donnant lieu à des interprétations hasardeuses, fragilisant juridiquement la protection des zones. L'utilisation des verbes indicateurs et non prescripteurs sont à proscrire car n'ont aucune valeur juridique.

Q : Une cartographie plus lisible et plus précise est -elle envisageable ? Quelles indications lorsqu'il n'y a aucune couleur (zone blanche) ? »

Avis et commentaires du Conseil Régional

La critique porte ici sur la **cartographie, son échelle et sa lisibilité**.

Le SDRIF-E doit respecter le principe de compatibilité. Ainsi, le Conseil d'Etat dans son avis n° 349 324 du 5 mars 1991 précise que « Le rapport de compatibilité entre le schéma directeur de la région d'Ile-de-France et les documents d'urbanisme doivent être regardés comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France telle qu'elle est explicitée par le rapprochement de ses documents graphiques et du rapport qui l'accompagne ».

Ces options et objectifs ne sauraient cependant ni entrer dans un degré de détail qui conduirait à méconnaître tout à la fois la place respective du schéma directeur de la région d'Ile-de-France et des documents d'urbanisme, l'autonomie communale et les principes énoncés à l'article L.110 [du code de l'urbanisme, actuel article L.101-2], ni s'étendre à des questions étrangères à l'utilisation du sol".

Les différents choix cartographiques du SDRIF-E permettent de répondre à cette obligation juridique, dont le non-respect entraînerait l'illégalité du schéma. Ces choix déjà opérés pour le SDRIF de 2013 ont été validés par le Conseil d'Etat saisi pour avis sur le décret d'approbation de ce schéma et que le contentieux n'a pas démenti.

Ainsi, l'échelle retenue, le 150 000<sup>ème</sup> offre la lisibilité nécessaire aux objectifs régionaux d'aménagement sans entrer dans un niveau de précision relevant des documents d'urbanisme locaux. La cartographie repose sur une version simplifiée du Mode d'occupation du sol (MOS 2021). Ne sont représentés que les espaces de plus de 5 ha. Ceux de moins de 5 ha sont inclus dans l'occupation du sol majoritaire qui les entoure. Pour autant, cela n'exclut pas l'application des OR qui les concernent. Le guide de lecture des orientations réglementaires p. 9 explicite tous ces éléments et rappelle que la réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique.

En outre, et dans le cadre de la mise en œuvre des principes de non-tutelle d'une collectivité sur une autre et de compatibilité entre schéma régional et documents d'urbanisme locaux,

le 150 000ème est adapté à la fois au fait que le SDRIF fixe des « orientations » et au périmètre du territoire C'est d'ailleurs l'échelle généralement retenue par les documents de planification régionale (v. PADDUC).

Sur ce point, on peut relever que le SDRIF s'impose en termes de compatibilité aux SCoT et, en l'absence de SCoT aux PLU et cartes communales (C. urb., art. L. 131-1 et L. 131-6). Le Conseil constitutionnel en a tiré la conséquence que lorsque l'organe délibérant d'une région – en l'espèce l'Assemblée de Corse – fixe les échelles cartographiques, il est tenu de veiller, sous le contrôle du juge administratif, à la préservation d'un rapport de compatibilité, et non de conformité, entre les documents d'urbanisme et le document de planification régionale (Conseil constitutionnel, n° 2016-597 QPC du 25 novembre 2016).

Les 3 cartes réglementaires permettent d'exprimer le projet régional et ses composantes majeures : la préservation de l'environnement, l'organisation du développement urbain, le développement économique. Ces 3 cartes sont complémentaires et ont été construites dans le souci d'éviter toute incohérence dans les représentations. Le cas échéant, elles seront corrigées si une incohérence ressortait des observations des PPA et des participants à l'enquête publique.

Il n'y a pas de carte dédiée aux transports car le SDRIF-E est un document d'aménagement qui organise le fonctionnement régional sur la base des liens urbanisme-transport. S'agissant d'une vision régionale, seules les infrastructures de niveau régional sont cartographiées, qu'ils s'agissent des infrastructures routières, ferroviaires ou cyclables. S'il ne peut être question à l'échelle de l'Île-de-France de représenter le réseau de bus ou de pistes cyclables, des OR encadrent leur développement.

Par ailleurs, tout n'a pas vocation à être cartographié. De nombreuses OR ne donnent pas lieu à une représentation cartographique soit du fait de l'échelle (par exemple la bande de 50 mètres de protection des lisières n'est pas visible au 150 000ème) ou de la simplification du MOS, soit de l'absence de localisation y afférentes. Pour autant, ces OR s'appliquent avec la même force juridique et leur non-respect par les documents d'urbanisme locaux est sanctionné de la même façon.

Au même titre que les représentations cartographiques, la rédaction des OR est adaptée au respect des principes de compatibilité et de subsidiarité et de l'objectif poursuivi.

Un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E opposable est en cours de développement. Accessible gratuitement, il permettra de disposer d'informations à la commune. Les éléments consultables n'auront aucune valeur juridique, seul le SDRIF-E étant opposable, mais apporteront des explications et des points de repères géographiques et quantitatifs.

Des cartes imprimées en très haute qualité graphique sur des supports PVC extrêmement résistants et facilement manipulables ont été mis à disposition au sein du dossier d'enquête publique accessible pendant toute la durée de l'enquête dans les 159 lieux d'enquête répartis dans toute la Région.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est consciente qu'à ce niveau régional d'aménagement et de planification les documents graphiques ne peuvent avoir l'échelle et la lisibilité (voire la précision) des documents infras (SCOT, PLUI, PLU).

Les documents graphiques du projet d'aménagement et d'urbanisme régional doivent être considérés comme des schémas d'orientations thématiques (et non des prescriptions strictes « à la parcelle ») à interpréter et adapter sur les secteurs concernés où la réalité du terrain l'emporte sur les meilleures intentions.



## 3.2.1.7. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1

La commission d'enquête s'est interrogée sur la motivation et la capacité des cantons à favoriser l'accessibilité et la lisibilité dans les mairies et/ou les centres administratifs lieux de consultation des dossiers ou lieux des permanences

Il est apparu à certains des commissaires enquêteurs à l'occasion de la tenue de leur permanence (parfois une ou deux semaines après le début de l'enquête) que certains dossiers n'avaient pas été déballés (voire étaient momentanément introuvables) et que le kakémono inclus dans le kit livré au canton n'était pas en place pour informer le public, même si les affiches réglementaires étaient bien en place à l'extérieur et à l'intérieur des lieux d'enquête. La commission d'enquête s'interroge donc sur la teneur des consignes relatives à la tenue de cette enquête donnée par le Conseil Régional aux chefs-lieux de cantons.

Avis et commentaires du Conseil Régional

La Région a été évidemment sensible à l'obligation d'assurer la meilleure information du public, compte tenu notamment du périmètre du projet de SDRIF et de la complexité du dossier.

Les services de la Région et le prestataire Publilégal ont eu des contacts réguliers avec les services des 158 communes qui accueillent des lieux d'enquête publique en amont de l'enquête et pendant l'enquête.

Un premier courrier signé par la présidente a été envoyé le 10 octobre 2023 afin de prévenir les maires des communes concernées, de leur transmettre de premières consignes et de leur indiquer que les services de la Région allait se mettre en relation avec les services de la commune concernée.

Des échanges se sont tenus ensuite entre les membres de la commission d'enquête et les services des communes désignées lieux d'enquête publique afin de rappeler aux communes les obligations qui leur incombent en vue de permettre la meilleure information du public.

De nombreux mails bilatéraux et appels téléphoniques entre les services de la Région, le prestataire Publilégal et les communes lieux d'enquête ont également été échangés en amont de l'ouverture de l'enquête et pendant tout le déroulé de celle-ci pour répondre à toutes les demandes des mairies le plus rapidement possible.

Plus particulièrement, les services de la Région et le prestataire choisi Publilégal ont envoyé les mails de cadrage suivants :

- Le 14 décembre, pour transmettre le kit de communication numérique et prévenir du calendrier de livraison à venir des avis d'enquête publique, des dossiers et des supports de communication préparés par la Région ;
- Le 8 janvier, pour présenter le prestataire choisi, Publilégal, envoyer tous les contacts nécessaires et demander à remplir un formulaire relatif à la programmation des différents affichages et livraisons ;
- Le 22 janvier, pour prévenir de la livraison à venir des dossiers d'enquête publique, en transmettre la version numérique et donner des précisions sur les documents facultatifs complémentaires, présenter les fonctionnalités et les ressources du registre numérique et transmettre l'arrêté pris par la Région précisant les modalités d'organisation des permanences ;
- Le 24 janvier, pour avertir de l'achèvement de la tournée de livraison des dossiers et demander à remonter les éventuels problèmes rencontrés ;

Ensuite, lors de l'enquête publique, le prestataire a effectué des tournées de contrôle très régulières afin de remplacer les éléments manquants du dossier en cours d'enquête :

- 1ère tournée de contrôle : du 5 au 16 février 2024,
- 2ème tournée de contrôle : du 19 février au 1er mars,
- 3ème tournée de contrôle : du 4 au 16 mars.

Les services de la Région, et les équipes de Publilégal, ont répondu à toutes les demandes des mairies par mail ou par téléphone.

La persistance de problèmes dans certains lieux d'enquête ne peut donc être imputée au maître d'ouvrage.

Le cas échéant, la Région ne peut que déplorer les incidents, qui semblent néanmoins ponctuels, qui ont pu être relevés par les membres de la commission d'enquête.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête rappelle (cf. supra) que le bilan des déplacements en mairies et des observations annotées sur le registre d'enquête est plutôt décevant à quelques exceptions sur des points particuliers ayant mobilisé localement la population, il pourrait être attribué à un manque de relais local sur la publicité de cette enquête.

#### Question N°2 :

Les 3 cartes livrées avec le Kit, malgré leur dimensions adéquates, étaient à une échelle ne permettant pas de se faire une idée très précise des limites des pastillages ou autres symboles mis en place. Lors des permanences les commissaires enquêteurs possédant les fichiers de ces actes en haute résolution (14 Mo en moyenne) ont pu sur leur ordinateur portable mieux renseigner le public sur les limites de ces symboles alors que les mêmes fichiers de ces cartes accessibles au public étaient de plus faible résolution et donc moins précis.

Pourquoi ne pas avoir mis en ligne des fichiers cartes à haute résolution ?

Quelle cohérence possible entre les 3 cartes (repérages géographiques notamment)?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional

Comme il a été dit précédemment, concernant l'échelle, il appartient à la Région de la déterminer. A cet égard, il est apparu que le 1/150 000<sup>ème</sup> était adapté au fait que le SDRIF doit se borner à fixer des orientations et au périmètre du territoire. C'est l'échelle généralement retenue par les documents de planification régionale (v. PADDUC) et c'est l'échelle approuvée par le Conseil d'Etat pour le SDRIF de 2013.

Sur ce point, on peut relever que le SDRIF s'impose en termes de compatibilité aux SCoT et, en l'absence de SCoT aux PLU et cartes communales (C. urb., art. L. 131-1 et L. 131-6). Le Conseil constitutionnel en a tiré la conséquence que lorsque l'organe délibérant d'une région fixe les échelles cartographiques, il est tenu de veiller, sous le contrôle du juge administratif, à la préservation d'un rapport de compatibilité, et non de conformité, entre les documents d'urbanisme et le document de planification régionale (Conseil constitutionnel, n° 2016-597 QPC du 25 novembre 2016).

De même, pour assurer la lisibilité de la cartographie, la Région a considéré que réunir sur une seule carte l'ensemble des orientations résultant du contenu réglementaire du document l'aurait rendu illisible. C'est pourquoi elle a fait le choix d'établir trois cartes thématiques.

Concernant la résolution des cartes, d'une part les spécifications techniques fournies par notre prestataire impliquaient de mettre à disposition des documents en PDF, et d'autre part

une plus haute résolution présenterait un intérêt nul puisque le principe est justement de permettre aux documents d'urbanisme locaux de « zoomer » plus finement sur leur territoire.

Pour rappel, la page 9 du guide de lecture des orientations réglementaires précise clairement :

« Ces cartes, à l'échelle du 1/150 000e, couvrent la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2021. Les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares ont été en général englobés dans les espaces environnants. La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repères. »

Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de ces cartes méconnaîtrait ces principes.

La représentation des orientations se conforme à l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme pour, notamment :

- Définir les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger ;
- Déterminer la localisation préférentielle des développements urbains, sans délimiter les surfaces des espaces concernés ;
- Représenter les sites d'activité économique et les sites commerciaux, à préserver ou à faire évoluer ;
- Représenter les projets d'infrastructures sous forme de tracé ou de principe de liaison.

L'échelle de la représentation cartographique a pu conduire à positionner des pastilles d'urbanisation en partie sur des fronts verts d'intérêt régional ou sur l'armature verte à sanctuariser, sans que cela remette en cause les orientations réglementaires d'intangibilité du front ou de préservation de toute urbanisation de l'armature verte. Toute autre interprétation, excédant le principe de compatibilité, risquerait d'entacher le document d'urbanisme local d'illégalité."

Un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E opposable est en cours de développement. Accessible gratuitement, il permettra de disposer d'informations à la commune. Les éléments consultables n'auront aucune valeur juridique, seul le SDRIF-E étant opposable, mais apporteront des explications et points de repères géographiques et quantitatifs.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte que face aux difficultés de lecture et surtout d'interprétation des 3 cartes du SDRIF-E mises à l'enquête, la région entend développer un outil numérique opposable d'aide à la mise en œuvre de ce SDRIF.

Face aux nombreuses interrogations constatées en cours d'enquête, il lui semble en effet indispensable qu'un tel outil soit mis en œuvre pour aider notamment les collectivités territoriales à mieux appréhender les pastillages ou autres symboles mis en place.





### 3.2.2. Thème N°2 : La densification.

Ce thème, en relation directe avec l'application du ZAN et intimement lié à la politique du logement, aux mobilités, et à l'activité économique a été évoqué par un grand nombre de personnes, des particuliers, des collectivités, et des associations.

D'une façon générale il ressort des observations déposées que la densification est prévue sans tenir compte des équipements collectifs existants, au détriment de l'habitat pavillonnaire, avec une incidence néfaste sur le trafic routier, sur le cadre de vie des habitants et sur la biodiversité.

3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.2.1.1. Les observations ci-après illustrent les principales conséquences de la densification énoncées ci-avant :

#### Mail 253 d'un Anonyme sur le registre électronique

*Plutôt que de privilégier une expansion rapide et non réfléchie, nous devrions envisager des solutions alternatives telles que la réhabilitation des logements existants, la revitalisation des quartiers dégradés et la promotion d'une densification intelligente qui utilise efficacement les espaces urbains déjà aménagés. En investissant dans des pratiques de construction durables et en préservant les zones naturelles, nous pouvons construire des communautés plus résilientes et respectueuses de l'environnement pour les générations futures.*

#### MAIL 283 de Mme DORKENOO sur le registre électronique

*Que ce soit au nom de l'effort de densification de l'Ile de France pour éviter l'étalement urbain ou au nom de la densification des quartiers de Gare, il n'est pas acceptable de densifier notre ville, de supprimer les zones pavillonnaires une à une, de toujours augmenter le nombre d'étages.*

#### Mail 343 de Mme HUDELOT sur le registre électronique

*Je suis formellement opposée à la construction prévue dans le nouveau plan directeur compte tenu des constructions déjà en cours et qui saturent la circulation et le stationnement dans notre ville d'autre part je ne vois pas comment les infrastructures de la ville pourraient absorber ce surplus de population et leur permettre de vivre correctement*

#### Mail 469 d'un anonyme sur le registre électronique

*Préserver l'environnement par des actes et des lois : à l'heure du réchauffement climatique, la densification de nos villes de la région parisienne est un crime contre l'humanité....que les bâtiments comme les bureaux inutilisés, ne soient pas systématiquement transformés en logements rasant les trottoirs au point qu'on ne puisse même plus y marcher, ou en magasins non nécessaires, mais, puissent être des espaces rendus à la nature dont les animaux (insectes, petits mammifères...) et les humains pourraient profiter, faisant ainsi baisser la chaleur accumulée par les effets des îlots de chaleur urbains.*

#### Mail 680 de M. HUET sur le registre électronique

*Stoppez la densification de logements à outrance en éludant la complémentarité d'aménagement d'équipements publics et des plans de circulation.*

#### Mail 730 de M. ROBIN sur le registre électronique

*Non à la construction de nouveaux logements. Non à l'artificialisation des sols. Non au bétonnage. Cessez de construire des immeubles. Oui aux pavillons. Non aux immeubles, peu importe la hauteur.*

#### Mail 766 de M. CARTON sur le registre électronique

*Nous ne voulons pas plus de bétonisation et d'artificialisation des sols en région Île de France. Pour les logements et l'industrie mieux vaut la réhabilitation/rénovation des nombreuses friches industrielles et des logements délabrés, et la densification du tissu urbain plutôt que l'étalement. Nous ne voulons pas non plus de nouvelles routes mais un meilleur fonctionnement des transports en commun. Globalement nous ne voulons pas un étalement encore plus grand du tissu urbain et une destruction des espaces naturels et agricoles dans une région déjà très urbanisée et polluée.*

Mail 978 de Mme PASTUREL sur le registre électronique

*Les opérations urbaines liées au Grand PARIS ont entraîné la disparition de milliers de petits pavillons et de milliers de petits jardins. Là où s'élevaient des arbres je vois de superbes immeubles (en locatif privé), que du béton autour de moi. MAIS je suis priée de croire que les équilibres écologiques ont respectés car ma ville a su me créer une superbe " noue urbaine". Je me félicite de ne pas avoir acquis une petite maison avec jardin, cela m'évitera de me retrouver expropriée pour créer des logements, alors que les immeubles de bureaux récemment édifié (là où se trouvaient des jardinets avec arbres) sont largement vacants.*

Mail 1070 d'un Anonyme sur le registre électronique

*Les chantiers se sont multipliés ces dernières années, faisant apparaître ici et là des immeubles déjà trop nombreux pour une ville pavillonnaire. Nous ne voulons pas que toute l'Île-de-France ressemble au 93 en termes de bétonnage. Et avant d'envisager des constructions en plus, donc des habitants en plus, la Région devrait déjà regarder les transports qu'elle propose actuellement... tous dépassés*

Mail 1418 de M. LEJEUNE sur le registre électronique

*La bétonisation de la commune dégrade fortement la qualité de vie. Encouragez plutôt l'emploi en région plutôt que de densifier une région invivable que de nombreux franciliens dont je fais partie ont envie de fuir.*

Mail 2228 de M. SOUDERES sur le registre électronique

*MAITRISER LA DENSIFICATION La densification de la région Île-de-France n'est pas compatible avec la sécurité et la santé des habitants, et limite la capacité de reconstruire une résilience alimentaire. En effet, elle entraîne la disparition des espaces naturels et agricoles en ville. Ces espaces participent pourtant à la résilience face aux risques d'inondation et d'îlots de chaleur dans l'agglomération parisienne. Sa mise en œuvre doit être différenciée en fonction du contexte urbain.*

Mail 2499 d'une Anonyme sur le registre électronique

*La densification à outrance refusée par une grande majorité de la population - la préservation des communes rurales et semi-rurales - la préservation des quartiers pavillonnaires*

Mail 3264 de Mme MEYNET sur le registre électronique

*« Je suis contre ce Sdrif car vous allez encore densifier considérablement des villes de banlieue aux dépens des espaces verts et des zones pavillonnaires qui vont, d'abord être victimes de mitages et disparaître progressivement avec de nombreux immeubles ce qui va entraîner en raison d'une population trop dense, une détérioration de la qualité de vie de nos banlieues ».*

Mail 3581 d'un Anonyme sur le registre électronique

*Je constate que des objectifs de densification sont clairement exprimés. Le problème est que la région est déjà très urbanisée e je n'en peux plus du béton et des immeubles qui viennent balayer les arbres et les jardins des pavillons. Il serait temps de cesser la*

*bétonisation et de rendre la région plus agréable, en se focalisant davantage sur la perméabilité des sols, des parkings, la réfection de la voirie et la plantation continue d'arbres. Il faut aussi se concentrer sur la rénovation du bâti existant. En fait, il faudrait d'abord travailler sur un cadre de vie plus agréable pour les millions d'habitants de la Région, avant d'envisager d'en rajouter encore via la construction de nouveaux logements.*

#### Mail 3647 de Mme SAUNIER sur le registre électronique

*Nous voulons une région vivable et apaisée c'est-à-dire sans densification excessive avec une évolution du bâti qui respecte des coefficients conséquents de pleine terre (au minimum 30 %) et qui limite les hauteurs des bâtiments. L'expérience de ces dernières décennies montre qu'une densification trop importante n'est pas de nature à "apaiser" la ville mais au contraire peut conduire à une dégradation de la qualité de vie des résidents.*

#### Mail 4971 M. COTTA sur le registre électronique

*Arrêtez ces constructions ! Vous construisez dans une ville avec des rues qui datent de plus de 100 ans... !! Manque d'infrastructures, médecins généralistes et spécialistes, écoles, collèges et surtout parking...et on parle de 1500 logements à compter 2 voitures par logements, où va-t-on mettre les 3000 de plus sans compter toutes les autres constructions !! Essayons de garder un peu de paysage Briard et de verdure !!! Ne nous étonnons pas des inondations à force de bétonner...*

#### Avis et commentaires du Conseil Régional

Les remarques du public, portées à la connaissance de la Région par la commission d'enquête, montrent bien les contradictions flagrantes qui traversent la société francilienne sur la question du cadre de vie et de l'intensification de la ville, assimilée à une bétonisation. Les contributions sélectionnées sont contradictoires entre elles et parfois contradictoires directement en elles-mêmes. Il faudrait ne pas densifier la zone dense mais également ne pas densifier les tissus pavillonnaires périphériques. Ces contradictions doivent être résolues à l'heure de l'impératif de sobriété foncière.

Rappelons en effet que le code de l'urbanisme impose de longue date aux documents d'urbanisme un principe de gestion économe des sols, associé depuis la loi SRU à un objectif de densification couplé à celui de la lutte contre l'étalement urbain. Depuis la loi Climat et Résilience de 2021, s'y ajoute un objectif d'optimisation de l'utilisation des espaces urbanisés et à urbaniser. Le législateur a ainsi progressivement renforcé l'objectif d'optimisation de la densité, et plusieurs documents d'urbanisme ont été sanctionnés dans la période récente pour leur insuffisance de ce point de vue.

Pour résoudre les contradictions relayées par les Franciliens et répondre aux exigences de la loi, le SDRIF-E propose un modèle de développement polycentrique qui refuse à la fois la densification à outrance de la zone dense mais aussi l'étalement urbain en grande couronne. Ainsi, si la Région fait le choix de l'intensification urbaine, elle a pris le parti de projeter l'objectif législatif sur le territoire en prenant en compte ses caractéristiques et n'a donc pas localisé son objectif dans les parties du territoire les plus denses.

Le SDRIF-E est en effet porteur d'un projet d'aménagement qui vise à la fois à répondre aux besoins de constructions, et notamment de logements qui font cruellement défaut en Île-de-France et à renforcer la place de la nature. Loin de miser uniquement sur la construction neuve, il promeut la réhabilitation des bâtiments existants, comme la transformation de bureaux en logements par exemple. Il est néanmoins à garder en tête que le recyclage des friches, la résorption de la vacance et la réhabilitation de bureaux en logements seuls ne suffisent pas à répondre à la crise du logement en Île-de-France.

Le modèle polycentrique du développement régional et le lien urbanisme-transport, qui sont au cœur de la construction du SDRIF-E, ambitionnent de rétablir les déséquilibres habitat-emploi ou emploi-équipements. Les efforts attendus en matière d'accueil de logements sont

modulés pour tenir compte de l'offre de transports et du niveau de densité existant. Les espaces de nature sont préservés et le SDRIF-E prévoit le développement de 145 projets d'espaces verts d'intérêt régional, ainsi qu'un renforcement du maillage en espaces verts locaux.

C'est donc bien l'amélioration des cadres et des conditions de vie qui sont recherchés pour permettre à tous les Franciliens de se loger, de travailler et de se détendre tout en adaptant le territoire aux effets du dérèglement climatique et en limitant l'artificialisation des sols.

Le SDRIF-E ne vise évidemment pas la disparition du pavillonnaire qui répond à des choix d'habitation et à des enjeux environnementaux. Dans le respect du principe de compatibilité, il revient aux porteurs des documents d'urbanisme locaux d'adapter les dispositions régionales au contexte local, en favorisant certaines formes urbaines au regard de la volumétrie des constructions existantes, en privilégiant la reconversion de friches ou la transformation de bâtiments, etc.

Le SDRIF-E privilégie le renouvellement urbain, en visant par cette modalité la production de 90% des logements attendus, mais ne porte pas d'objectif de densification aveugle ou à tout prix. Il propose une intensification raisonnée de la ville qui conjugue renouvellement urbain et renaturation, et dans le même temps, la limitation de l'étalement urbain et donc la protection des ENAF, dans une perspective ZAN.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse du Conseil Régional confirme le paradoxe ressenti au travers des observations du public qui tout en comprenant la nécessité de densification, refuse la « bétonisation » aspire à profiter davantage d'espaces verts en conservant un cadre de vie moins minéral. Dans ces conditions, il s'avère effectivement difficile de concilier les aspirations des franciliens en respectant les obligations du ZAN, ce qui ne pourra se faire qu'avec un changement complet des modes de vie des franciliens.

La commission d'enquête considère que la décision du SDRIF-E de ne pas localiser son objectif de densification dans les parties du territoire les plus denses, en instaurant des espaces verts en nombre suffisant concourt efficacement à la prise en compte de ces aspirations, d'autant que, selon l'INSEE on identifie 400 000 logements vacants en IDF, ces vacances augmentant progressivement principalement en grande couronne, il est permis de penser qu'une partie de ces structures viendra combler une partie des besoins.

Par ailleurs, la commission d'enquête approuve la possibilité laissée aux porteurs des documents d'urbanisme locaux d'adapter les dispositions régionales au contexte local.

Cependant, tout en souscrivant à cette initiative, il lui paraîtrait judicieux de fixer un cadre plus précis à cette souplesse laissée aux acteurs locaux, en définissant les critères au-delà desquels la « réalité du terrain ne pourra plus emporter sur la cartographie » ; en effet une dérive à ce niveau pourrait faire obstacle à la poursuite des objectifs du ZAN.

Enfin, pour s'assurer à l'horizon 2040 que toutes ces dispositions auront satisfait les obligations du ZAN, la commission d'enquête considère, qu'il semble nécessaire de prévoir un suivi régulier des opérations de densification.

#### 3.2.2.1.2. Certains mettent l'accent sur les conséquences de la densification sur le réchauffement climatique

##### Mail 1101 d'un Anonyme sur le registre électronique

*Il faut préserver dans les villes de la petite couronne des quartiers pavillonnaires pour éviter la saturation des écoles, des parcs et autres structures qui ne répondent plus au besoin quand les quartiers sont densifiés et arrêter de les défigurer. On parle de lutter contre les canicules mais le tout béton n'y contribue pas.*



Mail 2029 de M. NOVIEL sur le registre électronique

*La construction de nouvelles infrastructures impactera fortement la biodiversité ainsi que les continuités écologiques en détruisant et en fragmentant des habitats naturels, agricoles ou forestiers. Là aussi, ces projets sont contraires aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de désimperméabilisation des sols.*

Mail 2457 de M. CHEVALLIER sur le registre électronique

*Non à la densification : Je m'oppose à la densification des logements prévus dans le projet. Nous sommes déjà bien assez nombreux en Ile-de-France, les services publics et les moyens de transports (trains et routes) sont déjà totalement saturés. Utilisons les ressources de ce projet pour améliorer le cadre de vie des habitants à iso population. Par ailleurs, densifier les villes à l'heure du réchauffement climatique et de la raréfaction des énergies est une aberration*

- 3.2.2.1.3. Certains mettent en évidence les conséquences de la densification au regard des risques d'inondation et de la perte des espaces agricoles

Mail 960 de M. PAGNIER sur le registre électronique

*La densification de la région Ile-de-France n'est pas compatible avec la sécurité et la santé des habitants, et limite la capacité de reconstruire une résilience alimentaire. En effet, elle entraîne la disparition des espaces naturels et agricoles en ville. Ces espaces participent pourtant à la résilience face aux risques d'inondation et d'îlots de chaleur dans l'agglomération parisienne.*

Mail 1186 de M. BFAUNSTEFFER sur le registre électronique

*La densification de la région Île-de-France n'est pas compatible avec les objectifs environnementaux, la sécurité et la santé des habitants et limite la capacité de reconstruire une résilience alimentaire. Elle entraîne la disparition des espaces naturels et agricoles en ville. Ces espaces participent pourtant à la résilience face aux risques d'inondation et d'îlots de chaleur dans l'agglomération parisienne.*

Mail 4133 de M. GILBERT sur le registre électronique (relayé par plusieurs déposants de Brou/Chantereine, dont le maire de la commune Mail 5034)

*Habitant la commune de Brou-sur-Chantereine, je voudrais vous affirmer mon opposition au projet du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France arrêté le 12 juillet 2023. En effet, notre commune a connu une hausse significative du nombre de logements, dépassant les prévisions du SDRIF précédent de 1009 logements (soit 3175 logements en 2024 au lieu des 2166 attendus), et ceci alors même qu'avec un budget contraint (Brou-sur-Chantereine est la 57ème ville la plus pauvre d'Ile-de-France), il est difficile de développer les infrastructures adaptées (stationnements, écoles, voirie, services municipaux. . .). De plus, notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et, continuer à urbaniser, c'est-à-dire à imperméabiliser les sols va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier.*

Mail 2426 de Mme BERTRAND sur le registre électronique

*Non à la densification excessive : Habitant en Seine et Marne, je peux apprécier les espaces naturels et je connais les espaces très denses, aussi je trouve que la densification de la région Île-de-France n'est pas compatible avec la sécurité et la santé des habitants, et limite la capacité de reconstruire une résilience alimentaire. En effet, elle entraîne la disparition des espaces naturels et agricoles en ville. Ces espaces participent pourtant à la résilience*

face aux risques d'inondation et d'îlots de chaleur dans l'agglomération parisienne. Sa mise en œuvre doit être différenciée en fonction du contexte urbain.

Mail 2943 de Mme LESOMMER sur le registre électronique

« La densification de la région Île-de-France n'est pas compatible avec la sécurité et la santé des habitants, et limite la capacité de reconstruire une résilience alimentaire. En effet, elle entraîne la disparition des espaces naturels et agricoles en ville. Ces espaces participent pourtant à la résilience face aux risques d'inondation et d'îlots de chaleur dans l'agglomération parisienne ».

Mail 3103 de M. BINGANGOYE sur le registre électronique

Il est difficile de développer les infrastructures adaptées (stationnements, écoles, voirie, services municipaux...) De plus, notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et, continuer à urbaniser, c'est-à-dire à imperméabiliser les sols va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier.

Mail 4048 d'une Anonyme sur le registre électronique

*Pour la préservation des terres agricoles et des maraîchers en île de France*

*La densification de la région Île-de-France n'est pas compatible avec la sécurité et la santé des habitants, et limite la capacité de reconstruire une résilience alimentaire. En effet, elle entraîne la disparition des espaces naturels et agricoles en ville. Ces espaces participent pourtant à la résilience face aux risques d'inondation et d'îlots de chaleur dans l'agglomération parisienne.*

Courrier 20 de MRG MACE DE Brou/Chantereine

*De plus notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et, continuer à urbaniser, c'est-à-dire à imperméabiliser les sols va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier.*

Avis et commentaires du Conseil Régional

Les remarques du public remettent en cause l'objectif d'intensification urbaine, tant pour lui-même que dans ses rapports avec le réchauffement climatique.

Le modèle d'aménagement promu par le SDRIF-E recherche pourtant le juste équilibre entre la qualité des espaces urbains, nécessairement intensifiés afin de répondre aux importants besoins franciliens tout en préservant les terres agricoles et des espaces naturels, et une résilience accrue vis-à-vis du changement climatique.

Le SDRIF-E est en effet porteur d'un projet d'aménagement qui vise à la fois à répondre aux besoins de constructions, et notamment de logements qui font cruellement défaut en Île-de-France et à renforcer la place de la nature, élément essentiel de l'adaptation régionale aux évolutions climatiques.

La Région fait ainsi le choix de s'engager dans la réponse aux grands défis environnementaux et à leurs conséquences sur la qualité de vie et la santé des populations. S'il est effectivement nécessaire de produire davantage de logements compte tenu de la gravité de la crise et de la difficulté pour de nombreux Franciliens à se loger (jeunes étudiants ou salariés ne pouvant quitter le domicile de leurs parents, familles monoparentales, etc.), cela doit être accompagné de toutes les mesures nécessaires à l'amélioration des cadres de vie et à l'adaptation des territoires aux effets du dérèglement climatique.

Le SDRIF-E prévoit de nombreuses dispositions pour le développement des espaces verts de proximité, l'accès aux espaces de nature, le traitement des îlots de chaleur urbain, la préservation de la pleine terre et la désimpermeabilisation des sols, etc.

Pour préserver et améliorer le bien-être des Franciliens d'aujourd'hui et de demain, le SDRIF-E s'attache tant aux conditions des développements urbains, qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, indispensable à la résilience régionale compte tenu de leurs fonctions vitales (alimentaires, sociales, stockage de carbone, production de matériaux bio et géo-sourcés, rafraîchissement, prévention des inondations, etc.).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que tous les choix exposés dans le projet et réaffirmés dans la réponse du maître d'ouvrage, visent à établir un équilibre entre la préservation des espaces agricoles naturels et forestiers, le souci de répondre aux besoins en matière de logements et le respect du cadre de vie des franciliens, ceci dans l'objectif toujours présent d'apporter des solutions efficaces aux impacts du réchauffement climatique.

3.2.2.2. Deux projets inscrits notamment dans le SDRIF ont fait l'objet d'une contribution particulièrement importante :

3.2.2.2.1. Densification à Pontault-Combault. Un grand nombre d'observations a été déposé relatif à ce thème.

**Les déposants contestent le projet d'implantation de 3000 logements supplémentaires. Ces observations reprennent les points évoqués ci-dessus en les appliquant à la spécificité de leur commune et auxquelles viennent s'ajouter des craintes sur la sécurité de la population, sur l'augmentation du trafic routier qu'engendrerait une telle densification, et une incidence sur le réchauffement climatique.**

Mail 114 de M. BITOT sur le registre électronique

*Le projet induirait environ 3000 logements supplémentaires (soit 7000 à 8000 nouveaux habitants) dans notre ville de Pontault-Combault qui est déjà confrontée aux problèmes de transports, de circulations et stationnements, d'écoles, de police et de sécurité, d'offres médicales. Ce projet d'évolution du schéma directeur pour 2040 (SDRIF-E) est un contre-sens, une supercherie, qui ne tient pas compte des difficultés actuelles des communes de la grande couronne parisienne, et qui n'exprime que bien souvent le souhait d'études bureaucratiques trop éloignées de la réalité du terrain*

Mail 232 d'un Anonyme sur le registre électronique anonyme.

*Densification de notre ville ; Je réside depuis 35 ans dans Pontault et je m'aperçois que les pavillons le long des axes principaux sont remplacés par des immeubles, ce qui amène une circulation difficile, un stationnement soumis à zone bleue et un surcroît de population et son lot d'incivilités : donc arrêté de construire.*

Mail 127 de M. HOUIS sur le registre électronique

*Densifier davantage en logement la ville de Pontault-Combault reviendrait à la rendre invivable et irait à l'encontre de ce qui nous a fait choisir de nous y installer.*

*Nous avons choisi d'habiter Pontault car la ville présentait un cadre agréable pour élever nos enfants : beaucoup d'espaces verts, des quartiers résidentiels relativement peu densifiés, des infrastructures collectives (écoles, structures sportives) nombreuses.*

*Augmenter la densité en logement rendrait inévitablement l'accès à toutes ses infrastructures beaucoup plus compliquées. Sans compter la capacité de la gare RER et de la ligne E déjà saturées à absorber une augmentation du nombre de voyageurs.*

*Quel est l'intérêt de proposer plus de logements si la ville est techniquement incapable d'apporter un cadre de vie décent à sa population ? Cela va à l'encontre de notre bien être à tous.*

Mail 198 de M. DUPUY sur le registre électronique

*Les communes d'île de France sont déjà saturées en matière de population et n'ont pas de possibilité d'adaptation à une augmentation de leurs populations.*

*Les moyens dont les communes disposent sont réduit par le désengagement de l'état et une augmentation de leur population sans augmentation des services publiques (poste, police, écoles, crèches, hôpitaux) mènerai à une augmentation de l'insécurité et de la précarité.*

Mai 216 de Mme BLAVETTE sur le registre électronique

*"Disposer de plus de logements dans un cadre de vie de qualité" est contradictoire ! Nos villes comme Pontault-Combault (et bien d'autres) ne sont plus adaptées pour accueillir autant de logements et d'habitants. Nous souffrons depuis plusieurs années des travaux incessants dans notre ville pour la construction d'appartements, toutes les maisons sont détruites pour être remplacées par des immeubles, nos routes principales sont constamment saturées (bouchons dès la sortie de la N104 et dans le centre-ville toute la journée), il n'y a plus de soleil ni d'arbres dans les rues principales (avec immeubles). Les infrastructures (loisirs, écoles, etc.) ne sont pas suffisantes.*

Mail 1004 d'un Anonyme sur le registre électronique

*Le nouveau schéma directeur imposerait à la ville de Pontault-Combault une augmentation de près de 3000 logements alors même que les équipements et infrastructures existants ne sont déjà pas en mesure de satisfaire les besoins des habitants de Pontault-Combault. Cela se ferait sans doute par une densification et une surélévation de certains parcs de logements avec un impact important sur la qualité de vie des habitants. Ces 3000 logements (avec une moyenne de 4 personnes par foyer) représenteront près de 12000 personnes supplémentaires, soit presque 1/4 de la population actuelle de 38000 habitants, avec plus de 6000 voitures aussi. Il suffit de voir les embouteillages aux abords des 3 ronds-points près de la mairie qui peuvent demander 20 minutes d'attente à certaines heures pour faire 300m.*

Mail 1022 de M. TORRA sur le registre électronique

*L'objectif de 17% de densification supplémentaire est un non-sens, une méconnaissance des territoires et une aberration urbanistique. Nos villes, la mienne (Pontault-Combault 77340), sont submergées. Les infrastructures routières ne tiennent plus. Le RER E qui ne peut être amélioré du fait du Pont de Nogent et est soit en travaux soit en panne est saturé en termes d'usagers. Les villes n'ont plus d'espace pour les espaces verts indispensables aujourd'hui pour contrebalancer le dérèglement climatique. Elles n'ont plus les moyens de construire de nouvelles écoles et structures d'accueil pour plus sa population encore. Plus de concentration est aussi un drame en termes de sécurité. Moins de service de Police et les faits de délinquance explosent*

Mail 1446 de Mme REFFAIT sur le registre électronique

*L'objectif de 17% de densification supplémentaire est un non-sens, une méconnaissance des territoires et une aberration urbanistique. Nos villes, la mienne (Pontault-Combault 77340), sont submergées. Les infrastructures routières ne tiennent plus. Le RER E qui ne peut être amélioré du fait du Pont de Nogent et est soit en travaux soit en panne est saturé en termes d'usagers. Les villes n'ont plus d'espace pour les espaces verts indispensables aujourd'hui pour contrebalancer le dérèglement climatique. Elles n'ont plus les moyens de construire de nouvelles écoles et structures d'accueil pour plus sa population encore. Plus de concentration est aussi un drame en termes de sécurité. Moins de service de Police et les faits de délinquance explosent*

Mail 1556 de M. THOMAS sur le registre électronique

*En ma qualité d'habitant de Pontault-Combault, je tiens à exprimer mon opposition au projet SDRIF-E. Notre ville est déjà densément peuplée et ne peut accueillir davantage d'habitants. De plus, les infrastructures de transport sont actuellement saturées, ce qui se traduit par des embouteillages aux abords et aux sorties de la ville, ainsi qu'une insuffisance des services de transports en commun, notamment les bus. La construction intensive récente a déjà mis nos habitants à rude épreuve. De plus, où est la considération pour l'écologie*

Mail 1581 de Mme VIOT sur le registre électronique

*Je suis contre la construction de 3 000 logements supplémentaires d'ici à 2040, que restera-t-il de la place nécessaire accordée aux espaces verts qui doivent nous permettre de lutter contre le réchauffement climatique ? La ville n'a pas les structures routières nécessaires pour absorber la circulation de tant de véhicules personnels supplémentaires. Les embouteillages et les accidents sur la Francilienne impactent déjà le quotidien de notre ville. Notre qualité de vie serait énormément dégradée. Protégeons la qualité de vie qui permet un meilleur équilibre de la population.*

Mail 2189 de Mme LOPES sur le registre électronique

*Habitante sur Pontault-Combault depuis plus de 25 ans, je refuse qu'il y ait une densification de logements. Nos infrastructures, transports, écoles...ne sont pas adaptées, et une population déjà grandissante. Ce qui dénaturerait également notre ville. Gardons le peu d'espaces verts présents.... Et la tranquillité des habitants.*

Courrier 7 du maire de Bailly

*Le nouveau SDRIF-E impose une densification en logements des espaces urbanisés, notamment de 15% pour les villes, comme Bailly possédant une gare. Ces obligations ne prennent pas en compte les spécificités locales ni les efforts déjà réalisés.*

*En effet, le nombre de terrains disponibles extrêmement faible, les contraintes paysagères et environnementales et la nécessité de maintenir un équilibre habitat/emploi réduisent les possibilités de construction et de densification*

Avis et commentaires du Conseil Régional

Pontault-Combault est une commune de plus de 38 000 habitants, identifiée au SDRIF-E comme polarité de la couronne d'agglomération. La traduction de l'orientation réglementaire 57 revient pour cette commune à permettre, via le document d'urbanisme local, un accroissement du parc de logements de 17% d'ici 2040, soit environ 2 500 logements supplémentaires.

La réponse à la crise francilienne du logement passe en effet par une mobilisation adaptée de l'ensemble des communes franciliennes. La ville de Pontault-Combault présente des qualités spécifiques, ce qui lui confère un rôle structurant pour le territoire environnant, grâce notamment à la gare et du fait de l'importance des emplois présents. Le raccordement au futur GPE représentera en outre une alternative supplémentaire de mobilité. Ce rôle structurant, reconnu dans le SDRIF-E, lui octroie des capacités d'urbanisation spécifiques et implique également une responsabilité particulière de la commune.

Ainsi, l'intensification urbaine raisonnée de la commune contribuera à répondre aux besoins locaux de logements, sans changer sa forme urbaine. Pontault-Combault présente en effet actuellement une densité de 30 logements/ha. La production de logements attendue la fera passer en 2040 à 35 logements/ha, soit à titre d'illustration la densité actuelle de la ville de Chelles. A l'échelle de la communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne, la densité constatée aujourd'hui est de 37 logements/ha. L'évolution dessinée ne remettra pas en cause la forme urbaine de la commune de Pontault-Combault, avec la possibilité de conserver une part importante de zones pavillonnaires.

Appréciations de la commission d'enquête :

Dans l'absolu, les arguments présentés par le maître d'ouvrage quant à la capacité de la ville de Pontault-Combault à accueillir 2500 logements supplémentaires sont indéniables, d'autant que selon l'INSEE la ville présente un certain nombre de logements vacants (734) qui pourraient s'imputer sur ces besoins de production, sans trop augmenter la densité de lgts/ha d'une façon significative.

Toutefois, la commission d'enquête estime que le bien-fondé de cette production de logements ne pourra vraiment s'apprécier qu'au niveau du PLU de la commune, avec une connaissance précise des besoins chiffrés de la population et le recensement exhaustif des voiries et équipements collectifs dont dispose la commune.

3.2.2.2. Le projet de la Communauté de communes des Portes Briardes (CCPB) à Ozoir-la Ferrière

**Ce projet, qui impacte également les communes de Lésigny et Férolles-Attilly, a lui aussi soulevé de nombreuses observations. Les déposants contestent le projet de la Communauté de Commune des Portes Briardes (CCPB).**

**Outre le fait que ce projet porterait atteinte aux terres agricoles, à l'environnement, et au réchauffement climatique, il entraînerait des conséquences importantes sur le trafic routier notamment sur la D354 très fréquentée et déjà très surchargée**

Mail 2252 Mme CHAMPION sur le registre électronique

*L'urbanisation à marche forcée qui nous a été imposée a mis au jour de nombreux problèmes dans les domaines des : Infrastructures routières. Capacités scolaires. Accès aux soins et cela ne fera que s'aggraver si de nouvelles constructions voient le jour car Ozoir n'a pas la capacité d'absorber toujours plus de constructions, d'habitants, de véhicules. La raison voudrait que l'on construise dans des zones où tout est à créer afin que les villes nouvelles qui sortiront de terre soient conçues et adaptées au nombre d'habitants.*

Mail 4062 d'Anonymes de Lésigny

*Par ce présent mail je manifeste mon opposition au projet de construction de 1500 logements et la création d'une zone d'activités sur des terrains agricoles, sur la commune d'Ozoir la Ferrière. Ce projet n'est pas viable : Nos routes sont déjà saturées par les N104 et N4 embouteillées toute la journée, qui conduit à des déviations par nos villes de Lésigny et d'Ozoir. Cet emplacement n'est pas compatible avec la densification que cela va générer. Par ailleurs, il est regrettable de toucher à ces terres agricoles, ce paysage vert que la population locale souhaite préserver. Ce projet n'est pas en phase avec les attentes de la population*

Mail 4082 de Mme BIZET sur le registre électronique

*Le projet de la commune d'Ozoir ne justifie pas les dommages qu'il entraînerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes. - Le projet de la commune d'Ozoir la Ferrière au travers de la Communauté de Communes des Portes Briardes veut rapprocher le quartier "Clos de la vigne" alors que celui-ci a été volontairement créé à l'écart du bourg il y a 55 ans. Ses habitants ne souhaitent absolument pas être "connectés" par une urbanisation porteuse d'une détérioration de la circulation, déjà difficile*

Mail 4086 de M. BIZET-GAGNAIRE sur le registre électronique

*Le projet de la commune d'Ozoir et de la Communauté de Communes des Portes Briardes pour modifier le SDRIF-E affiche "La volonté de permettre aux industries de s'inscrire dans la continuité immédiate de la Nationale 4 ... ». Ainsi que de "construire 1500 logements" et*

*couvrir de béton et de goudron sur les terres mémorielles cultivables qui ont nourries des populations rurales de la BRIE pendant des siècles. Cette ambition impliquerait la réalisation d'une ouverture sur la N4 vers l'Est, ce qui ferait de la petite route Départementale 354 déjà surchargée une longue bretelle entre la Francilienne et la N4.*

Mail 4104 de Mme BIZET sur le registre électronique

*Le SDRIF-E préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser*

Mail 4119 d'un Anonyme sur le registre électronique

*Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respectera qualité de vie des résidents proches de cette zone*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Le SDRIF-E arrêté satisfait les nombreuses demandes exprimées à l'enquête publique puisqu'il n'a pas positionné de capacités d'urbanisation au sud de la RN4 à Ozoir-la-Ferrière.

La communauté de communes Portes Briardes entre Villes et Forêts, relayant la demande de la ville d'Ozoir-la-Ferrière, a de son côté formulé une demande en tant que Personne Publique Associée : elle sollicite l'ajout de capacités d'urbanisation au sud de la N4 au SDRIF-E.

La Région examinera cette demande et les nombreux avis exprimés à l'enquête publique.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie le parti pris du maître d'ouvrage de ne pas positionner de capacités d'urbanisation au Sud de la RN34 à Ozoir la ferrière.

En effet, indépendamment du fait qu'un tel projet serait néfaste à la protection de l'espace agricole, il générerait des perturbations importantes sur le trafic routier en raison de la situation de la RN34, en liaison directe avec la N104 et la N4 axes routiers très fréquentés. Toutefois, elle s'étonne que le projet puisse faire l'objet d'un réexamen alors que la décision prise semblait découler d'une volonté arrêtée.

3.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1

Quels sont pour la région les critères exacts qui définissent le concept d'opération de densification ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

En l'absence de définition juridique de la notion de densification par le droit de l'urbanisme, le SDRIF-E a défini les notions de densité urbaine et de densification dans son glossaire, P. 175 du document « Projet d'aménagement régional » :

« La densité est le rapport entre un élément quantifiable – habitant, emploi, mètre carré de planchers, par exemple – et la surface d'un espace de référence. La densité bâtie est le rapport entre une emprise au sol d'un bâtiment et une surface de référence (îlot, parcelle, commune).

La densification est un phénomène ou une action conduisant à l'augmentation du nombre d'habitants, d'emplois ou de surfaces bâties dans un espace donné.

Au sens du SDRIF-E, l'accroissement de la densité résidentielle et de la densité des nouveaux espaces d'habitat répond à un mode de calcul spécifique défini dans les orientations réglementaires dédiées. »

Des schémas explicatifs permettent d'illustrer ces notions :

- Projet d'aménagement régional : page 80 ;
- Orientations réglementaires : page 33.

La question de la densification des tissus urbains est notamment évoquée dans l'OR 57.

La densification renvoie à une approche économe de l'espace afin de permettre une gestion raisonnée du territoire. Elle est ainsi rattachée aux objectifs de lutte contre l'étalement urbain et à la préservation des espaces naturels.

Une opération de densification représente également une réelle opportunité d'amélioration des cadres de vie des populations en place. Réfléchi en fonction du contexte urbain et environnemental local, elle est l'occasion d'apporter de la mixité avec de nouveaux commerces ou équipements, de nouveaux emplois, de renforcer l'offre d'espaces verts, de favoriser les modes actifs, d'améliorer les espaces publics, etc. C'est le modèle d'aménagement durable porté par le SDRIF-E au travers du polycentrisme et de la sobriété.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des précisions apportées à la définition de la densification ; ces précisions donnent un éclairage concret quant aux objectifs que sous-tend cette notion.

#### Question N°2

Le Mode d'Occupation des Sols (MOS) en vigueur datant de 2021 est un outil à l'échelle nationale ; s'agissant de la connaissance de l'urbanisation de zones de petites tailles non cartographiées, dans un environnement diffus, sur quelles informations se base la prise en compte des spécificités locales ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France

Le MOS est une base spécifique à la Région Île-de-France développée en 1982 par L'Institut Paris Région et mise à jour tous les 4-5 ans.

Sa régularité et sa précision à la fois thématique (classification jusqu'à 81 postes de légende) et géométrique (échelle de restitution 1/5000e), font du Mos un outil unique de suivi et d'analyse de l'occupation du sol francilien.

Pour la cartographie réglementaire du SDRIF-E, le MOS a fait l'objet de plusieurs traitements pour répondre aux principes de compatibilité et de subsidiarité :

- Les 81 catégories d'occupation ont été regroupées en 5 catégories principales : espaces urbains, espaces naturels et boisés, espaces agricoles, espaces en eau, espaces verts et de loisirs ;
- Les espaces inférieurs à 5 ha sont englobés dans l'occupation environnante ;
- Certaines limites sont schématisées.

La prise en compte des spécificités locales relève des porteurs des documents d'urbanisme locaux dans le cadre de la traduction des orientations réglementaires du SDRIF-E. Elle se fait en fonction de la réalité du terrain, des servitudes publiques affectant l'utilisation des sols, des plans d'exposition au bruit, etc. Comme précisé dans le guide de lecture des orientations réglementaires, "La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique". Par conséquent, les espaces qui sont urbanisés dans la réalité, mais non représentés ainsi sur les cartes du SDRIF-E sont bien régis par les règles du SDRIF-E relatives aux espaces urbanisés. Le même raisonnement s'applique pour les autres typologies d'espaces.

C'est la date de 2021 qui constitue la base de départ pour la mesure de la consommation des espaces naturels agricoles ou forestiers. Les cartes du SDRIF-E ont ainsi été établies



en fonction du MOS de 2021. Rappelons que l'urbanisation d'espaces qui sont dans la réalité agricoles, naturels ou forestiers, mais non représentés ainsi sur les cartes du SDRIF-E (car englobés dans des espaces environnants d'une autre nature) est consommatrice de capacités d'urbanisation <https://www.institutparisregion.fr/mode-doccupation-du-sol-mos/>

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de ces précisions et retient « *que la prise en compte des spécificités locales relève des porteurs des documents d'urbanisme locaux et que « la réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique »*

Ces dispositions susceptibles de modifier l'évolution du ZAN, renforcent l'idée émise ci-avant de la nécessité d'instaurer un suivi de l'évolution de la densification en cours de trajectoire.





### Thème 3 : Les mobilités

Ce thème identifié spécifiquement par le SDRIF-E est au cœur des préoccupations des franciliens du fait même d'un état des lieux alarmant tant sur le plan des encombrements routiers, que de la saturation et des dysfonctionnements des transports en commun. Les contributions recueillies confirment bien, par leur nombre (un pourcentage très important des observations fait état de problématiques de mobilité) et leurs contenus, l'importance prépondérante des mobilités qui impactent au quotidien le cadre de vie des Franciliens.

On note, s'agissant des particuliers, un refus global des projets routiers, voire pour certains, une satisfaction de l'existence de points noirs routiers qui encouragent à l'utilisation des transports en commun. Il y a en opposition, une demande forte de projets ferrés à haute capacité (RER et métros). On remarque cependant moins d'observations sur les trams et très peu sur les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en site propre.

En revanche il est à noter que certaines collectivités (Départements, EPCI) adhèrent aux projets routiers inscrits au SDRIF par la région voire en souhaitent de nouveaux ou en réactiver des anciens (Cf. avis des PPA).

La commission d'enquête constate que le projet d'aménagement régional (p. 154 à 169), ne caractérise aucun des projets de transports recensés (transports collectifs, réseaux routiers, pôles multimodaux...) quant aux :

- Priorités de mise en œuvre vis-à-vis des usagers ;
- Niveau de développement ;
- Echéance prévisible.

rejoignant en cela les questionnements du public, des associations d'usagers (FNAUT...) et les demandes de l'Etat.

Un certain nombre de projets ont recueilli un grand nombre d'observations. Ils sont détaillés ci-après.

On notera aussi l'absence d'expression du public pour les thèmes stratégiques tels que le transport fluvial (sauf pour les infrastructures portuaires vues comme des contraintes environnementales supplémentaires), le fret ferroviaire, le peu de manifestation pour les solutions douces que pourront offrir les rues piétonnes en site urbain dense, le réseau « Vélo Ile de France » et le développement ou l'entretien des réseaux de chemins ruraux et des Parcs Naturels Régionaux.

3.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et ou découlant du dossier d'enquête

#### 3.2.3.1.1. Gouvernance et suivi du projet SDRIF

**Des contributions sollicitent des précisions sur la justification du choix des projets retenus, de leurs priorités en fonction des besoins des usagers, sur la définition des outils de suivi et de mise en œuvre du SDRIF-E, sur la définition d'indicateurs pertinents associés (dont leurs valeurs initiales et leurs évolutions prévisionnelles)**

Mail 01 du Collectif « L'institut Paris Région en lutte » (anonyme) sur le registre électronique :

*« Pour espérer atteindre ses objectifs ambitieux, le futur SDRIF-E entend s'appuyer sur un dispositif de suivi-évaluation solide, qui repose en grande partie sur l'expertise technique de*

*L'Institut Paris Région (L'IPR), mise à mal par la Région Île-de-France qui a choisi unilatéralement d'accélérer la baisse de la subvention accordée à L'Institut Paris Région. Nous nous interrogeons sincèrement sur la crédibilité de ce dispositif de suivi-évaluation, et sur la capacité du futur SDRIF-E à atteindre ses objectifs »*

Mail 2500 de M. Jean Vivier, concepteur de la ligne 14 et expert à l'Union International des Transports Publics sur le registre électronique :

*« 1) Le Grand Paris Express (GPE) au centre du volet du transport public du SDRIF :*

*Le SDRIF entérine donc un projet coûteux (60 milliards d'euros probablement) qui résulte d'un compromis entre la Région et l'État, supposé encourager les investissements étrangers prestigieux (sièges sociaux, start-up) dans « Paris ville monde ». Il est fondé sur la desserte des aéroports et les liaisons entre « clusters » (liaisons qui ne servent à rien). Il ignore les besoins de transport quotidiens des Franciliens.*

*Le GPE n'a jamais été comparé à d'autres projets et il paraît obsolète à bien des égards. Il ne tient pas compte de l'évolution de la société depuis cette date : nécessaire rééquilibrage entre Paris et la province, développement du télétravail, dégradation du service offert par le réseau existant, explosion de la dette publique... Seules la rocade 15 et les extensions de la ligne 14 ont un intérêt pour la collectivité. Si la SGP avait utilisé les méthodes d'évaluation classiques des projets de transport public, comme le fait IdF Mobilités, les lignes 16, 17 et 18 auraient été recalées. ...Il est vraisemblable en effet que la SGP a très largement surestimé l'attractivité des gares dans les zones peu denses en particulier pour l'implantation des emplois. A l'inverse, la SGP a probablement sous-estimé l'effet des gares de seconde couronne sur le développement d'un habitat individuel dispersé, générateur d'un usage accru de l'automobile et de rejets de CO2. Cela dit, les rédacteurs du SDRIF ne semblent pas tout à fait convaincus de la réussite du GPE qu'elle conditionne (en particulier) à la réalisation d'un réseau de rabattement sur les gares de métro et de parkings de rabattement, investissements non pris en compte dans le GPE à ma connaissance (cf. p 136 et 137).*

*2. Un catalogue pléthorique de projets mais qui oublie le traitement de la saturation de l'axe nord-sud du RER :*

*Le SDRIF ne dit rien sur les conditions actuelles de transport dont la dégradation est évidente ces dernières années et particulièrement depuis 2 ou 3 ans.*

*Il est invraisemblable que le SDRIF ne mentionne pas le principal goulot d'étranglement du système de transport public : le tunnel unique où circulent les trains des lignes B et D du RER entre Gare du Nord et Châtelet-les-Halles. Le doublement du tunnel figurait pourtant au SDRIF précédent.*

*Le SDRIF ne dit pas un mot non plus sur l'automatisation des lignes de métro qui pourtant a fait ses preuves sur les lignes 14, 1 et 4.*

*Le choix des pouvoirs publics est à l'opposé : dans le contrat de plan État - Région 2023 – 2027, il est prévu de consacrer 360 millions d'euros par an à l'amélioration du réseau ferré existant pendant que 2 à 3 milliards par an seront affectés au GPE.*

Mail 698 de MM. Daniel LANCELLE, Jean-Pierre LISCH, Mme Claude LANCELLE, de l'association « Amis du Village d'Eragny sur le registre électronique :

*« Le SDRIF mise peu sur le Nord-Ouest et ne s'appuie pas sur une analyse des forces et faiblesses fonctions des territoires ni sur une évaluation précise des résultats du SDRIF 2013 pour justifier les nouvelles orientations. »*

Mail 5747 de M. Claude DUCAROUGE pour l'association SAVE de Versailles sur le registre électronique :

*« D'autres SDRIF ont émaillé les débats dans les années passées. A des intervalles de temps de 8 ou 10 ans*

*Il aurait été instructif de situer les enseignements tirés de ces épisodes du passé sur le territoire de la région parisienne. Il eut été profitable et porteur d'enseignements de comparer les écarts entre les intentions initiales, les évolutions adaptations nécessaires durant l'écoulement des années, puis les résultats observés en fin de cycle avant relance d'un nouveau schéma.*

*Nous n'avons pas identifié les résultats d'une telle recherche*

*Manque d'articulation avec les autres plans existants ou en préparation sur Ile de France*

*On s'étonne qu'il n'en soit pas fait une analyse de cohérence et de coordination : Plan de mobilité*

*Ambitions très limitées sur les améliorations de la logistique sur la région, alors que c'est un sujet majeur pour ses conséquences sur les circulations routières sur la région.*

*Articulations non explicitées entre créations d'entrepôts logistiques et les interconnexions de moyens de transports routiers, ferroviaires, fluviaux... nous constatons que des absences alors soulignées en avril 2013 restent toujours à ce jour ouvertes.*

*En particulier :*

*-Traitement du nœud ferroviaire de Porchefontaine*

*-Prolongation de la tangentielle Ouest de St Cyr vers Versailles*

*-Bouclage TGV Ouest Francilien entre Massy Versailles puis l'Ouest parisien »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

[Sur la question du suivi et de l'évaluation du SDRIF-E :](#)

Les réponses aux contributions relevant le besoin de disposer d'indicateurs pertinents pour le suivi-évaluation ou d'éléments justifiant les choix retenus sont apportées dans le projet de SDRIF-E soumis à enquête publique.

Le dispositif de suivi-évaluation de la mise en œuvre du SDRIF-E est détaillé dans le projet d'aménagement régional (p. 154 à 169). Les principaux indicateurs sont mentionnés. La description de ce dispositif sera modifiée dans le projet de SDRIF-E qui sera soumis au vote d'adoption par le Conseil régional, afin d'intégrer les dispositions de la loi ZAN du 20 juillet 2023 et certaines évolutions attachées aux indicateurs (hiérarchisation en fonction de l'arbre des objectifs par exemple).

La justification des choix est développée dans le chapitre 5 de l'évaluation environnementale stratégique au regard de l'état initial de l'environnement et des incidences prévisibles du projet de SDRIF-E.

Il est par ailleurs précisé que l'élaboration du SDRIF-E a été précédée d'une évaluation complète du SDRIF de 2013, pour en tirer le retour d'expérience le plus complet. Le bilan du SDRIF de 2013 est accessible en ligne : <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/bilan-de-la-mise-en-oeuvre-du-sdrif/>

Les interrogations relatives à la capacité de l'Institut Paris Région à assister la Région pour la mise en œuvre et le suivi du SDRIF-E, du fait de la réduction de la subvention régionale, sont sans fondement. La Région a toujours soutenu l'Institut pour en faire un vrai laboratoire des politiques publiques à 360 degrés, notamment par l'élargissement des missions qui lui ont été confiées. La baisse de la subvention régionale en raison d'une trésorerie importante n'a pas eu d'impact sur le budget de l'IPR qui a diversifié ses recettes, notamment à l'international. Le futur déménagement de l'établissement, salué par le président de Plaine Commune, permettra également de renforcer le rôle de l'IPR.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que si le maître d'ouvrage précise que l'élaboration du

SDRIF-E a été précédée d'une évaluation complète du SDRIF de 2013 pour en tirer le retour d'expérience, la démarche correspondante n'est cependant pas présentée par le projet.

Le renvoi à un document de 2019 : <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/bilan-de-la-mise-en-oeuvre-du-sdrif> ne renseigne pas sur l'actualisation de cette expérience. Celle-ci est nécessaire de par l'épisode COVID qui peut avoir modifié durablement les conditions de mobilités de travail et d'habitats en Ile de France après 2019.

La commission d'enquête souligne le caractère indicatif et provisoire du dispositif de suivi du SDRIF esquissé à la fin du projet d'aménagement régional (p. 154 et suivantes). « *Cette première base nécessite encore des travaux d'approfondissement, auxquels seront associés l'État et le CESER et qui seront à finaliser avant l'approbation du SDRIF* » \*.

La commission d'enquête note également l'absence de description des outils complémentaires d'accompagnement du projet prévus. Ceux-ci, comme le rappelle l'Etat évoquant le Référentiel territorial du SDRIF en vigueur, « *sont à développer pour permettre l'appropriation du nouveau SDRIF. Ce référentiel est d'un usage capital pour les services de l'État qui ont notamment la charge d'apprécier la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF* » \*.

La commission d'enquête constate que le projet d'aménagement régional (p. 154 à 169), ne caractérise aucun des projets de transports recensés (transports collectifs, réseaux routiers, pôles multimodaux...) quant aux :

- Priorités de mise en œuvre vis-à-vis des usagers
- Niveau de développement \*
- Echéance prévisible \*.

Par ailleurs, peu d'indicateurs concernent les dysfonctionnements et contraintes répercutées aux usagers (km de bouchons, fiabilité des horaires ...). Aucune valeur initiale ni aucuns objectifs de progressions ne sont définis en référence à l'existant, supposé disponible, et aux apports attendus du projet.

De plus, le projet de SDRIF E est à actualiser pour intégrer les projets portés par l'Etat (Liaison Nouvelle Paris Normandie, 14 projets d'aménagement routier, projets multimodaux...) et ses « *recommandations quant aux priorités des investissements à réaliser sur l'existant en complément au développement du Grand Paris Express et des autres projets d'extension* » \*.

(\*) Citations de l'avis de l'Etat en tant que PPA

#### Sur la prise en compte du GPE par le SDRIF-E :

Pour l'essentiel, les observations portent sur l'articulation entre les objectifs du SDRIF avec les questions de mobilité.

Sur ce point, sur le plan de l'organisation du développement urbain, le projet vise à un renforcement des polarités et des zones les mieux desservies d'ici 2040 par les transports en commun. Il vise également à un équilibre entre habitat et emploi.

Ce faisant le SDRIF-E est au cœur de son habilitation en ce qu'il lui appartient de « coordonner l'offre de déplacement » et de déterminer « la localisation des grandes infrastructures de transport » (C. urb., art. L. 123-1).

Ces grandes infrastructures de transport relèvent de l'Etat et de Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et sont pour nombre d'elles déjà engagées voire en cours de réalisation.

Le SDRIF de 2013 scellait effectivement l'accord entre l'Etat et la Région sur le devenir des infrastructures lourdes de transport en commun en inscrivant au cœur du document le réseau Grand Paris Express ou GPE.

Il serait paradoxal et même contre-productif de ne pas construire le SDRIF-E autour de ce nouveau réseau en cours d'achèvement et qui va profondément bouleverser la vie des Franciliens. Ce nouveau réseau, qui va desservir la zone dense et ses franges, va augmenter considérablement la desserte en transport en commun de qualité et créer de nouvelles polarités autour des 68 nouvelles gares qui vont structurer le territoire. Cet accroissement de la desserte en transports en commun et la création de ces nouvelles polarités constituent une opportunité extraordinaire pour intensifier la ville, lutter contre l'étalement urbain et protéger la ceinture verte.

Cependant le SDRIF-E ne se contente pas d'accompagner la construction du GPE et d'anticiper les conséquences du futur réseau sur la zone dense et les territoires périphériques. Il vise justement à tirer parti de ce nouveau réseau afin d'en faire profiter tous les Franciliens, y compris ceux qui habitent en Grande couronne.

La question du raccordement de tous les territoires au GPE est donc au cœur du SDRIF-E qui prévoit le déploiement de 71 projets de transports en commun pour un total cumulé de 700 km, dont le principe de création d'une nouvelle ligne GPE, la ligne 19, afin de mieux desservir le Nord-Ouest de la Région et qui a été demandée depuis longtemps par le Val d'Oise, grand oublié du GPE.

Le SDRIF-E prévoit un autre projet majeur : la création d'un réseau de bus express avec voies dédiées sur les grands axes routiers et des pôles d'échanges multimodaux

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est consciente de l'intégration du GPE par le SDRIF des nouvelles mobilités portées par l'Etat et la Région. Mais elle note cependant que leur priorisation en fonction des besoins des usagers et en fonction des perspectives de développement des territoires polycentriques et de leurs rééquilibres nécessaires n'est pas précisément défini. Ces éléments pourraient constituer l'articulation entre le Plan Ile de France Mobilité et le SDRIF-E mais aussi les leviers nécessaires à la tenue de leurs objectifs, y compris les objectifs d'une densification réussie. De fait les interfaces entre ces plans ne sont pas présentés par le projet SDRIF E et la cohérence d'ensemble reste délicate à appréhender pour le public.

#### Sur l'amélioration du réseau existant (RER B et D, automatisation des lignes de métro...):

Voir ci-dessous la réponse à la question 3.2.5 pour les RER B et D

S'agissant de l'automatisation des lignes de métro, cela n'appelle pas d'inscription de nouvelles infrastructures au SDRIF-E, il s'agit de mesures d'exploitation et de modernisation de lignes ferrées existantes.

Le plan des mobilités 2030 d'Ile-de-France adopté par Ile-de-France Mobilités le 6 février 2024 et par le Conseil régional d'Ile-de-France le 27 mars 2024 prévoit, en réponse à cette demande, l'action 1.1.3 « investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau » et plus précisément « en complément des lignes déjà automatisées (lignes 1, 4, 14 et le GPE), des études sur l'automatisation de la ligne 13 sont engagées pour une mise en service en 2035. Des études prospectives sont également menées pour analyser l'opportunité et les conditions de réalisation de l'automatisation d'autres lignes de métro, à un horizon plus lointain ».

S'agissant de l'exploitation des RER B et D, le plan des mobilités 2030 d'Ile-de-France prévoit en réponse le « déploiement du système d'exploitation et de signalisation NExTEO et de systèmes de supervision et de régulation ATS+ (SNCF Réseau) et SAE+ (RATP) sur

les lignes de RER B, D et E, amorce des réflexions pour la création d'un centre de commandement unique pour les lignes B et D »

Appréciations de la commission d'enquête :

Si les mesures d'automatisation prévues vont améliorer la fiabilité au quotidien et peut-être une augmentation des cadences, c'est surtout l'arrivée du Grand Paris Express qui va permettre avec un réseau davantage maillé, d'augmenter la résilience du réseau, à savoir la capacité d'Ile de France Mobilités à assurer un retour à un fonctionnement normal des infrastructures opérées et des services fournis dans le délai le plus court possible, à la suite de défaillances majeures de ce réseau causant des dégradations ou des interruptions de service. La commission d'enquête note cependant le compromis raisonnable envisagé pour améliorer le pilotage des lignes B, D et E.

A plus court terme, par suite du déploiement futur d'Eole partageant un tronçon de la ligne A (saturée) vers l'ouest, celle-ci serait privée de toute amélioration immédiate de son exploitation (régularité, augmentation du nombre de rames). De même la ligne CDG Express partagera un tronçon de la ligne B déjà saturée.

La commission d'enquête note que la bonne gouvernance de ces projets de mobilité, implique une coopération étroite entre la Région, la Métropole du Grand Paris et l'Etat via la loi sur le Grand Paris Express.

Sur le traitement du nœud ferroviaire de Porchefontaine :

Le traitement du nœud ferroviaire de Porchefontaine relève d'une instruction au titre des schémas directeurs des lignes N, U et C du réseau ferré dans un cadre défini par Ile-de-France Mobilités.

Le financement des schémas directeurs et de modernisation des lignes de Transiliens et de RER est assuré par le Contrat de plan Etat-Région, une enveloppe de 1,1 milliards d'euros est inscrite au protocole CPER Mobilités 2023-2027 adopté en décembre 2023 par le Conseil régional.

Appréciations de la commission d'enquête :

Pas de remarque.

Sur la prolongation de la tangentielle ouest de St Cyr vers Versailles :

Le projet est insuffisamment étudié et a fortiori ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. La liaison entre la gare de Saint-Cyr-L'Ecole et celle de Versailles-Chantiers est actuellement assurée par les lignes Transiliens U, N et le RER C. Des échanges techniques préalables avec l'autorité organisatrice des transports restent à engager pour examiner la faisabilité technique et l'opportunité socio-économique d'un tel prolongement du T13 à Versailles Chantiers.

Appréciations de la commission d'enquête :

Versailles Chantiers n'est que l'une des destinations possibles d'un prolongement du Tram 13 au sud. Un prolongement vers Saint-Quentin en Yvelines ou vers Satory (via la voie desservant l'ancien camp militaire (voie unique) peuvent aussi être envisagés.

Sur le Bouclage du TGV Ouest Francilien entre Massy Versailles puis l'Ouest parisien :

Des échanges techniques préalables avec l'Etat et la SNCF susceptibles d'assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement de tels projets d'envergure nationale restent à engager.

Appréciations de la commission d'enquête :

Pas de remarque

Question complémentaire :

La Région vend « des cadres de vie désirables... » (Priorité 3 de l'aménagement pour 2040) et un rééquilibrage des territoires. Un article du Monde du vendredi 22 mars 2024 pointe un constat de la chambre régionale des comptes d'Ile de France sur l'échec de la MGP (Métropole du Grand Paris) à résorber les inégalités territoriales en déclarant : « la MGP



échoue dans sa mission à résorber les inégalités. « *Peu d'opérations sont réfléchies, décidées et réalisées en prenant en compte une stratégie globale (...) alors même que l'objectif principal du projet métropolitain était de pallier le déséquilibre en termes d'attractivité économique entre l'ouest et l'est de la région parisienne* » résumant les magistrats. Ainsi, sur les 1000 projets d'aménagement (600 en cours et 400 programmés), la MGP n'a déclaré, depuis 2018, » *que six opérations d'intérêt métropolitain* » [deux existantes, quatre en cours, dont trois en Seine-Saint-Denis], « *laissant la main aux communes sur les projets les plus ambitieux* ». La grande opération de Paris Rive gauche et celle de sa voisine d'Ivry Confluences, au sud-est, 275 hectares au total, lui échappent, par exemple, totalement ».

De fait, au-delà des prérogatives des maires, l'Etat, la Région, la MGP, ont des moyens financiers (contributions) et réglementaires pour orienter les projets des territoires, utilisés plus ou moins bien. Se pose alors la question de la gouvernance de ces projets ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

S'il relève de l'habilitation du SDRIF-E de déterminer la destination générale des différentes parties du territoire, la localisation préférentielle des extensions urbaines ainsi que des activités industrielles, logistiques et artisanales, il n'a pas de compétence opérationnelle.

A cet égard, il ne peut que prendre acte des projets en cours et de ceux annoncés. Mais ce n'est pas lui qui est à leur initiative ; il ne peut que les rendre possibles. En effet, la gouvernance des projets ne relève pas du SDRIF-E, dont les dispositions ne s'imposent pas directement aux demandes d'autorisations du droit des sols, comme cela a été rappelé à différentes reprises par le Conseil d'Etat.

En revanche, par sa force réglementaire et ses liens de compatibilité avec les documents d'urbanisme locaux et les différents plans ou schémas sectoriels, le SDRIF-E offre un cadre de cohérence globale pour un développement régional équilibré décliné à différentes échelles.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Si le SDRIF-E a certes une capacité limitée à influencer sur des projets qui ne sont pas tous de sa compétence, toutefois le Conseil Régional d'Ile de France peut intervenir notamment par des directives plus précises notamment sur le plan des mobilités.

#### 3.2.3.1.2. Conditions de mobilités requises pour la densification

**Les conditions de mobilité requises en préalable aux opérations de densification des territoires, d'implantations d'activités (en particulier logistiques), à mieux définir, sont induites par les remarques ci-après.**

#### Mail 39 M. THOREAU de Maudres-les-Roses dans le registre électronique :

*« Il me semble important que le "SDRIF e" puisse tenir compte des besoins de développement et/ou de réaménagement du réseau viaire en prévoyant des emprises foncières permettant ces aménagements. En effet, on ne peut densifier les territoires sans prendre en compte les besoins nécessaires à l'absorption des nouveaux flux à la bonne circulation des transports collectifs au gabarit toujours plus important, au besoin de stationnement, alors que nombre de réseaux de voirie date des 2 siècles derniers prévus pour le passage de charrettes puis de 4CV ou dauphine !!!! »*

#### Mail 65 de Fabrice (Anonyme) dans le registre électronique :

*« Depuis quelques années, un développement extrême de constructions, surtout verticales, a lieu sur toute la métropole de Cergy. Je soulève quatre problèmes majeurs : - Ces constructions verticales sont de plus en plus l'une sur l'autre et de plus en plus proches des*

secteurs individuels ou résidentiels. Outre le côté "cages à poules", les propriétaires de maisons individuelles vont voir leurs biens dévaluer. (C.F construction des immeubles boulevard d'Ecancourt à Jouy le Moutier, aux pieds des jardins des propriétaires arrières!)- Ces constructions empiètent de plus en plus sur notre "réserve verte", poumons végétales de nos villes qui s'asphyxient !- Cette augmentation importante de résidents génère une recrudescence des véhicules qui bouchonnent nos villes et déclenchent des stationnements complexes, voire anarchiques, faute de places de stationnement mal programmées (externes et en sous-sol).- Cette même augmentation de résidents génère également des engorgements des RER, qui ne sont pas pour autant augmentés, et qui deviennent de plus en plus chargés, cela ressemblant à certains transports de bestiaux qui sont, limite, mieux traités que les usagers! Je pense que ce plan d'urbanisation est très mal géré, mal anticipé »

Observation 1 de M. Carlos TOURNADE (Collectif Vincourt et Glatigny) de Jouy le Moutier sur le registre Cergy-Pontoise 1 :

« Les vieux villages traversés par le CD 55 sont saturés par une circulation urbaine intolérable. Les voies de contournement prévues à la création de la « ville nouvelle » n'ont pas été réalisées. Avant de continuer à urbaniser il est souhaitable de régulariser l'existant (voir pièce jointe) : Courrier du 12/2024 (mis en PJ du registre d'enquête), Ce document adressé à la Région (Pôle logement aménagement et transports de Saint Ouen sur Seine) rappelle la non-réalisation d'une rocade de contournement ralliant le nouveau pont sur l'Oise, l'absence d'un autre pont prévu pour desservir la ville de Vauréal et le non-prolongement du RER en parallèle au boulevard de l'Oise. Le CD 55 draine les véhicules des Yvelines de et vers Cergy Pontoise. Plus de 7500 véhicules jour (comptage de décembre 2017) traversent le village dans une rue de 5m de large. La réalisation du pont d'Achères aggravera cette situation. Comment peut-on continuer de bâtir des logements sans créer les infrastructures routières correspondantes ? »

Mail 2480 de Mme Annick MONNIER de Vigneux-sur-Seine sur le registre électronique :

« - Limiter le développement logistique du territoire

La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations règlementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. La région a commencé à aménager le Port aux Cerises afin de préserver la biodiversité, de même pour la fosse Montalbot à Vigneux. Il serait illogique et néfaste de détruire ces efforts par l'implantation de zones logistiques. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire[...]

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

[Sur l'articulation entre le renforcement du réseau régional des mobilités et la densification des territoires :](#)

Le SDRIF-E porte l'ambition, par son projet d'aménagement et ses orientations réglementaires d'améliorer la mobilité des Franciliens, grâce à des modes de transport robustes, décarbonés et de proximité. La planification portée par le SDRIF-E, au travers des cartes et orientations réglementaires, concerne tant les transports en commun, que les mobilités routières et les modes doux. Le SDRIF-E pose le cadre à l'amélioration des mobilités et identifie les projets les plus structurants. Ce cadre est ensuite décliné et précisé dans le Plan des mobilités en Ile de France (PDMIF), actuellement en révision. Il est à noter que tant le SDRIF-E que le PDMIF visent une réduction du nombre de voitures dans les rues et sur les routes franciliennes, par un report modal accru vers les transports en commun et les mobilités douces et une incitation aux mobilités routières groupées (car express, covoiturage).

Au-delà de ses mesures en faveur des mobilités, le SDRIF-E reprend à son compte l'objectif de production de 70 000 logements par an, objectif indispensable étant donné que la région va accueillir chaque année 50 000 nouveaux habitants. Logiquement, cette production de logements est particulièrement attendue dans les territoires les mieux dotés en infrastructures de transport. Cette intensification peut se faire en portant l'effort de production de logements sur les quartiers proches des gares, mais également en veillant au mieux à l'intégration des infrastructures de transport dans le tissu urbain.

#### Sur le développement logistique :

Le SDRIFE porte un projet d'organisation et de fonctionnement de la logistique ambitieux parce qu'il doit relever les défis complexes de l'approvisionnement du territoire, en réponse aux besoins du bassin de consommation, sans renoncer à ses ambitions environnementales. Il s'agit tout à la fois de viser la réduction de l'artificialisation des espaces et d'accélérer la décarbonation des usages logistiques, en s'appuyant sur un réseau maillé et multimodal.

Le premier enjeu relatif à l'amélioration de la logistique porte sur la préservation des sites actuellement dédiés à la logistique, en privilégiant ceux multimodaux. D'autres enjeux portent sur l'optimisation des espaces et les possibilités de densification des sites logistiques.

Dans ce cadre, l'objectif de l'OR114 est de privilégier la densification des emprises logistiques existantes. Elle est complétée par l'OR115 dont l'objectif est de maintenir les sites multimodaux existants et leurs emprises préservées, pour ne pas obérer l'avenir d'une logistique davantage décarbonée. L'OR116 indique que la multimodalité est un prérequis pour l'implantation des grandes plateformes logistiques régionales.

Concernant le projet de port à Vigneux-sur-Seine, porté par Haropa Port, structurant pour la logistique fluviale, il n'en est qu'à ses prémices. Le maître d'ouvrage devra en démontrer la faisabilité, la compatibilité avec la préservation des importants enjeux environnementaux et la capacité à s'articuler avec les usages présents sur le secteur.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

*La commission d'enquête note que « La planification portée par le SDRIF-E, concerne tant les transports en commun, que les mobilités routières et les modes doux. Ce cadre est ensuite décliné et précisé dans le Plan des mobilités en Ile de France (PDMIF), actuellement en révision. Au-delà de ses mesures en faveur des mobilités, le SDRIF-E reprend à son compte l'objectif de production de 70 000 logements par an. Cette production de logements est particulièrement attendue dans les territoires les mieux dotés en infrastructures de transport. Cette intensification peut se faire « en portant l'effort de production de logements sur les quartiers proches des gares... » (citation de la région)*

La commission d'enquête note donc que le projet de SDRIF-E se doit d'intégrer les éléments de planification des mobilités, données d'entrées du PDMIF et du SRHH conditionnant de fait la compatibilité des développements urbains.

## 3.2.3.1.3. Mobilités et nuisances

**Un rejet des nuisances et de l'altération du cadre de vie résultant de l'implantation future ou existante des projets routiers ferroviaires ou aériens est largement exprimé par leurs riverains.**

Mail 18 de Ludovic (Anonyme) pour l'Association d'Observation de la Qualité de Vie de Deuil-la-Barre dans le registre électronique :

« 1) *Trafic Aérien : Résidents du Val-d'Oise, nous sommes affectés par le bruit incessant du trafic aérien, une nuisance partagée par de nombreux Franciliens. L'annonce de nouvelles lignes de taxis aériens pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, censées révolutionner l'espace aérien, nous alarme. Une telle augmentation du trafic aérien ne nous semble pas être une solution adéquate pour améliorer notre qualité de vie*

5) *Moratoire sur l'Avenue du Parisis : Nous demandons un moratoire sur la continuation du projet de l'avenue du Parisis entre Sarcelles et Soisy-sous-Montmorency. Conçu au 20ème siècle, ce projet doit être réévalué dans notre contexte actuel, en particulier pour sauvegarder les terres agricoles et promouvoir la création d'espaces verts. Ce moratoire serait un pas vers un développement plus durable et respectueux de l'environnement »*

Mail 976 de Mme Miriam PASTUREL de BAGNEUX dans le registre électronique :

« *Depuis 2010 je subis les travaux de la construction des lignes M4 et M15 à Bagneux. Je m'apprête à subir les nuisances de la requalification de la RD 920. J'apprends qu'une prolongation de la ligne 4 du métro Lucie Aubrac à Bourg la Reine est envisagée. Je lis dans cette enquête que je vis dans une zone où les nuisances sonores me font perdre entre 15 et 20 mois d'espérance de vie en bonne santé. Au vu des nuisances sonores que je subis, je reste dubitative sur une amélioration de ma qualité de vie à l'échelon 2040-2050 mais plutôt à une DÉGRADATION de mon environnement, dégradation dont les collectivités locales sont entièrement RESPONSABLES. »*

Mail 996 de M. Daniel GUERIN de Villeneuve-le-Roi dans le registre électronique :

« *-Nuisances aériennes Orly : Le projet de SDRIFe tel que soumis à enquête publique n'intègre pas les mesures de protection des riverains de l'aéroport d'Orly pourtant inscrites dans l'actuel SDRIF. Il en est malheureusement ainsi, du couvre-feu de 23h30 à 6h dont les habitants, leurs élus et les associations qui les défendent demandent a minima l'extension à la plage horaire 23h-6h. Pas plus de rappel quant au plafonnement du nombre de créneaux à 250.000 par an pour un objectif de 200.000 mouvements ou plus généralement pour la réduction du bruit et l'utilisation d'avions plus modernes et générant moins de nuisances. L'essentiel du projet de SDRIFe met en avant les enjeux économiques de l'aéroport d'Orly sans porter donc la nécessaire défense et amélioration des droits des riverains. C'est une grave dégradation de cet outil qu'il convient de corriger en intégrant l'objectif d'un couvre-feu nocturne sur la plage horaire 23h-6h30 et d'un plafonnement à 200.000 mouvements effectifs annuels. »*

ObsN°1 de M. Ghislain GAGNY, Association Jardin des Sources, dans le registre de Garges-lès-Gonesse :

« *-Non au BIP, Oui à la ligne 19*

*Nous sommes opposés à la présence de l'Avenue du Parisis Est dans le SDRIF et favorables à la ligne 19 pour désenclaver la région et permettre aux habitants d'utiliser les transports en commun plutôt que la voiture.*

*Cette portion Est n'a aucune utilité sans sa continuation, à l'Ouest qui serait une catastrophe environnementale.*

*Nous notons en plus que près de 10 000 enfants sont scolarisés au bord de ce projet. C'est les mettre en danger que de construire cette voie rapide. La proposition de ligne 19 devrait être logiquement promue par la région comme une bonne alternative. Elle pourrait servir pour le fret aux heures creuses, ce qui réduirait le nombre de camions en circulation dans la région.*

*- Les nuisances aériennes*

*Nous pensons que la Région a un devoir de protection de ses administrés et devrait aider à limiter la croissance de Roissy, nous aider à obtenir un couvre-feu de 6 heures et imposer la descente continue avec un virage pour diriger les nuisances vers la Plaine de France beaucoup moins peuplée. Orly expérimente cette solution, pourquoi pas Roissy. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le projet de SDRIF a bien pris en compte la circonstance que l'IDF et en particulier le cœur d'agglomération et l'hypercentre sont exposés à divers risques, pollutions et nuisances : principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols. C'est pourquoi, il a posé pour orientation

- Que les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations et que les opérations en renouvellement doivent être l'occasion d'améliorer la situation des populations déjà exposées (OR 70)
- Que les nouvelles infrastructures doivent répondre à des exigences élevées de qualité environnementale et que leurs impacts, en termes de bruit et de pollution, doivent être maîtrisés (OR 136)

Plus précisément :

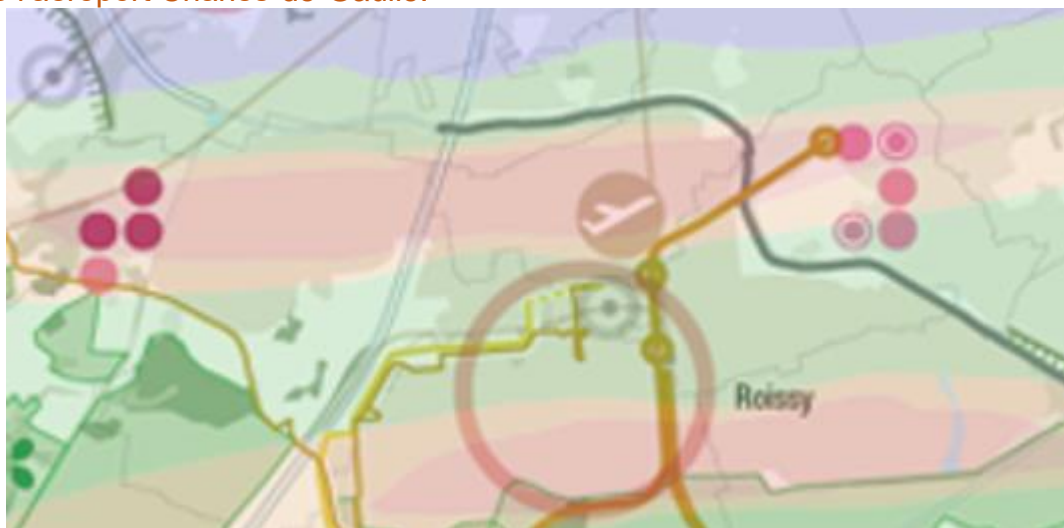
Sur les nuisances aériennes :

Le SDRIF-E n'est pas compétent pour réglementer le trafic aérien et les nuisances sonores induites et ne peut fixer de dispositions que dans le respect des PEB. Ainsi, Le SDRIF-E agit, dans la limite de son habilitation, pour réduire l'exposition de la population à ces nuisances, via les OR 146 et 147.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que l'OR 146 stipule que les mesures de protection de riverains vis-à-vis du bruit doivent être renforcées, notamment la nuit. La plateforme d'Orly évalue des approches de descente continue en virage. La commission d'enquête propose que la Région sollicite les instances concernées (dont la Direction Générale de l'Aviation Civile, DGAC notamment) pour une évaluation sur la plateforme de Roissy.

Il reste néanmoins surprenant d'avoir placé plusieurs pastilles d'urbanisation sur la commune du Mesnil-Amelot, dans une zone relativement exposée du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Charles-de-Gaulle.



*Superposition du Plan d'Exposition au bruit de l'aéroport Charles-de-Gaulle et de la carte « Maitriser le développement urbain »*

Sur les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport :

Pour sa part, le SDRIF-E impose à l'OR 136 que les impacts environnementaux des nouvelles infrastructures de transport soient maîtrisés, notamment en termes de bruit et de pollution. Elle prévoit également que lorsqu'un réaménagement des infrastructures existantes est envisagé, celui-ci doit permettre de réduire ces impacts.

Le SDRIF-E rend également possible la construction de nouvelles infrastructures ou l'adaptation d'infrastructures existantes de transport (700 km de transports en commun et 56 km de voiries) pour répondre aux besoins de mobilité actuellement non satisfaits. Cette planification résulte d'un équilibre entre la réponse aux besoins avérés, combinée à l'objectif d'assurer le rayonnement de la Région, impliquant donc un certain niveau d'équipements, et la maîtrise des nuisances induites.

Par ailleurs, la Région Ile de France est l'un des financeurs de la lutte contre le bruit routier et ferroviaire. Les gestionnaires d'infrastructures, propriétaires des installations ont des obligations réglementaires de traitement des nuisances sonores selon des seuils maximums, autorisés au niveau européen, mesurés en décibels. La Région Ile-de-France incite financièrement les gestionnaires d'infrastructure à faire réaliser des études et des travaux pour respecter leurs obligations. La Région va adopter un plan bruit en 2024 pour étudier et traiter les principaux points de nuisances sonores routiers et ferrés.

Pour ce qui est des nuisances ponctuelles liées à des chantiers, des mesures sont prises pour limiter celles-ci en concertation avec les collectivités locales. Malheureusement, ces nuisances sonores temporaires sont indispensables pour réaliser des infrastructures souterraines tels que des métros.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le rappel que la région agit contre le bruit avec d'autres moyens que le SDRIF-E, pas réellement adapté à ces actions est intéressant.

Sur le projet de boulevard du Parisis :

Voir la réponse à la question **3.2.3.2.6**

Appréciations de la commission d'enquête :

Voir la réponse à la question **3.2.3.2.6**

Sur le projet de ligne 19 du GPE :

Concernant les demandes de prolongement de ligne de métro, le SDRIF-E a inscrit treize projets de prolongement du métro historique, deux projets de prolongement du métro du Grand Paris (ligne 14 à Morangis et ligne 18 à Montgeron) et un projet de ligne nouvelle (ligne 19 dans le Val d'Oise). Cet objectif ambitieux devra être précisé dans le cadre d'études de faisabilité globale afin d'identifier les prolongements qui sont techniquement et financièrement réalisables.

Appréciations de la commission d'enquête :

Même si les projets ne sont pas réalisés, il est en effet bien dans le rôle du SDRIF-E de préserver un avenir possible à ces infrastructures. Il est dommage que cela n'ait pas été le cas pour la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Voir la réponse à la question **3.2. 3.1.1**

**3.2.3.1.4. Le rejet de la voiture**

**Un rejet de l'usage de la voiture (électrique ou pas) notamment dans les zones urbaines, en opposition au besoin de transports ferroviaires collectifs de qualité est émis de façon notable. Le choix du Bus ou du Tram étant peu évoqué comme solution alternative, le covoiturage est envisagé comme solution de transition. L'opposition à l'OR 129 : conforter le réseau magistral, est assez forte. Elle n'est pas comprise**

**comme un correctif à des défauts ponctuels du réseau routier, mais comme un découragement à prendre les transports en commun.**

Mail 1807 de M. Jean-Yves MERCIER de Saint-Denis dans le registre électronique :

« -Opposition à l'OR 129 visant la résorption des bouchons routiers par l'aménagement du réseau magistral :

*L'orientation réglementaire n°129 telle qu'elle est rédigée est totalement incompatible avec l'obligation incontournable de réduire drastiquement la pollution de l'air due au trafic routier. Il est par conséquent proposé de remplacer la totalité de la rédaction de l'OR 129 par la rédaction suivante : « OR 129 Aucune augmentation de la capacité du réseau routier existant ne sera réalisée. L'objectif dicté par l'obligation absolue de réduire la pollution de l'air en deçà des seuils délétères est au minimum de diviser par deux le trafic routier sur l'ensemble du réseau de l'Île-de-France. La réduction dans la même proportion du kilométrage total parcouru sera l'un des indicateurs de cette évolution. La désaturation et le cas échéant le décongestionnement des différents axes du réseau routier existant seront atteints par cette seule réduction du trafic, laquelle sera obtenue par une augmentation massive de l'offre de transports collectifs pour les personnes, et de l'offre de transport par voies ferrées ou fluviales pour les marchandises ». Exposé des motifs dans la pièce jointe résumée ci-après :*

*L'OR 129 de par l'extension du trafic routier qui sera engendré est en contradiction avec :*

*\* Le plan « Nouvel Air 2022-2027 » du Conseil Régional d'Île de France (Diviser par 2 la pollution de l'air en 7 ans)*

*\* Les directives de l'OCDE préconisant pour la limitation de la pollution par les particules fines un accès restreint des véhicules aux cœurs de ville et une limitation du kilométrage parcouru par les camions en métropole urbaine*

*\* Les résultats d'études britanniques (National Physical Laboratories...) montrant qu'un véhicule moderne produit de par ses pneumatiques 3000 fois plus de particules fines que par les gaz d'échappement de son moteur*

*\* Les remarques d'AIR PARIF vis-à-vis du respect des normes environnementales prévues : Elles supposeraient la suppression de la pollution des véhicules particuliers et utilitaires établie pour la projection de trafic routier en 2030. »*

Mail 2476 de M. Guy PERINELLI de Montreuil dans le registre électronique :

*« Alors qu'on nous parle de développement durable, la région souhaite développer la route. De qui se moque-t-on ? Les décideurs vivent dans des quartiers où il fait bon vivre, alors que nous sommes malades de la pollution par les automobiles. On nous propose un schéma où aucun espace de proximité ne subsistera. Pour réellement poursuivre des objectifs de développement durable, il faut préserver tous les écosystèmes naturels et les terres agricoles. La région devrait plutôt prendre des mesures plus ambitieuses pour renforcer l'utilisation des modes de déplacements collectifs existants, et permettre aux cyclistes de se déplacer sans risquer d'être malade ou blessés. »*

Mail 5843 de M. Pierre ALLAIN de Vanves dans le registre électronique :

*« L'usage de la voiture doit être sérieusement découragé*

*Sachant :*

- a) Qu'une voiture coûte entre 4k et 6k € par habitant de l'IDF, en moyenne*
- b) Que l'achat d'un véhicule électrique consomme entre 13% et 30% du budget carbone de chaque personne (sans même évoquer l'empreinte matière de la fabrication)*
- c) Que la pollution urbaine provoque environ 300 morts par an à Paris uniquement, et un nombre encore plus élevé dans toute l'IDF (sans parler de l'insécurité des voitures pour les jeunes enfants)*
- d) Que les 12m<sup>2</sup> par place de parking sont des espaces verts en moins et aggravent le phénomène d'îlot de chaleur...*
- e) 43 % des automobilistes pourraient se déplacer à pied ou à vélo,*

*On comprend que l'usage de la voiture doit être jugulé.*

*Dans le même temps, tout le monde ne peut pas rouler en vélo, l'offre de transport en commun reste insuffisante (comment aller et revenir de Vanves au Plessis-Robinson par exemple un samedi soir). Augmenter l'offre de transport en commun peut sembler un vœu pieux et difficile à réaliser. Cependant, nous avons à notre disposition une solution plus accessible : décourager l'usage de la voiture individuelle. Pour éviter que cette approche ne soit perçue comme punitive, nous proposons d'encourager le covoiturage. Cette solution pourrait non seulement réduire notre dépendance à la voiture individuelle, mais aussi favoriser une transition plus douce. Pour sortir du caractère punitif de cette vision, le fait de proposer plus de covoiturage pourrait réconcilier tout le monde. Cette solution offre des avantages à tous et pourrait être financée par les économies réalisées en abandonnant l'usage de la voiture individuelle. »*

Mail 3766 de l'association AIMES de Montigny-le-Bretonneux sur le registre électronique :

*« ... porter la RD36 à 2x2 voies pour en faire une voie rapide, qui longerait exactement la ligne 18 (Grand Paris Express) entre Guyancourt et Saclay (le RD36 est déjà à 2x2 voies de Guyancourt à Châteaufort).*

*Ce projet nous inquiète pour les raisons suivantes :*

- Concurrence rail / route entre deux gares du Grand Paris Express. Il est assez évident qu'un grand nombre des personnes qui actuellement font le trajet entre Saint Quentin-en-Yvelines et le plateau de Saclay vont continuer à le faire en voiture, pour des raisons de gain de temps (déplacements domicile/gare et gare/lieu de travail) et de confort. Ceci est en contradiction avec l'objectif annoncé de réduire la dépendance des franciliens à l'automobile.*
- Concurrence avec la future ligne BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui semble encore d'actualité : on arriverait alors à la situation ubuesque suivante : 3 modes de transport sur le même tracé : rail ligne 18 ; bus BHNS en site propre ; et voie rapide ! La conséquence sur la fréquentation de la ligne 18 nous paraît assez évidente[...]*
- Création d'un « appel d'air » : il est bien connu que les passages à 2x2 voies sous prétexte de désengorger des routes se traduisent en fait par un accroissement du trafic et n'entraîne aucune fluidification de ce dernier.*
- Fragmentation de l'espace dans une zone sanctuarisée par l'armature verte. Cette zone a déjà pâti du passage au sol de la ligne 18... »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

*Le transport routier s'inscrit dans une perspective de décarbonation de la route qui vise à faire baisser la pollution de la route et des émissions en CO2.*

*Cette décarbonation passe en effet par le développement des transports en commun notamment ferrés et routiers (tramway, métro, BHNS, bus express,) et les modes actifs, qui sont concernés par de nombreuses orientations du SDRIF-E (OR126, OR127, OR130, OR131, OR140, OR141, OR142...). Mais ces leviers ne seront néanmoins pas suffisants à eux seuls pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à horizon 2030.*

*Pour accélérer la dynamique, il convient d'agir tant sur les technologies (électrification des véhicules, matériaux de construction de la route...), sur les usages (taux d'occupation accru, réduction des distances...) et sur la réduction des émissions de CO2 liées à la circulation elle-même pour les usagers ne pouvant avoir recours au report modal. Il s'agit de réussir une décarbonation qui soit viable socialement et économiquement. La Région n'a jamais eu vocation, contrairement à d'autres collectivités, à contraindre les Franciliens qui sont, chaque jour, obligés de prendre leur véhicule pour aller travailler. Son objectif a toujours été de les soutenir dans le changement d'usage pour leur faciliter le quotidien.*

*Dans ce cadre, l'objectif de l'OR129 est de traiter des points de congestion du réseau magistral qui sont générateurs de pollution atmosphérique. Ainsi le traitement des principaux points de dysfonctionnement du réseau, permettra de réduire les émissions de*



CO2 directions liées à la saturation du réseau et s'inscrit dans l'ensemble de solutions liées à la décarbonisation de la route, d'autant que le trafic qu'il accueillera sera lui-même progressivement décarboné. A cet égard, la Région ne considère pas que l'amélioration du réseau routier visée par l'OR 129 va à l'encontre de l'objectif de réduction de l'émission de GES, ni de celui de développement des transports en commun.

L'encouragement à prendre les transports collectifs passe par l'amélioration de ces derniers qui sont concernés dans le même chapitre par les orientations OR126, OR 127, OR130 et OR131. En particulier, l'OR 130 porte sur l'accroissement de la multimodalité du réseau routier structurant en favorisant notamment la création de pôles d'échanges multimodaux routiers à l'interface entre réseau structurant et réseaux locaux (marche, vélo, bus et aires de covoiturage). Tout ceci va dans la droite ligne de la politique menée depuis 2016 et la Révolution des transports engagée par l'exécutif régional.

Par ailleurs, en matière de transport routier de marchandises, la Région Ile-de-France, dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale pour le fret et la logistique votée en septembre 2022, poursuit son soutien en faveur du report modal et du développement de l'innovation. Qu'il s'agisse de mutualisation, de réorganisation et de décarbonation des chaînes logistiques par tous les moyens (mieux remplir les chargements, développer les hubs urbains la cyclo-logistique), de la conception et l'utilisation de véhicules utilitaires propres, des outils numériques au service de l'optimisation des flux et leur meilleure insertion urbaine...

Enfin, la présidente de région a demandé que soit menée une étude pour le fret sur le grand contournement Nord et Sud de l'Ile-de-France afin de cesser de faire transiter par l'Ile-de-France tout le fret, avec les nuisances induites, sans réfléchir à des schémas plus pertinents. Une contribution évoque le doublement de la RD 36. Ce projet est traité ci-après à la question n°5.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La décarbonation du trafic routier ne résout que très partiellement le problème de la pollution par les particules fines essentiellement dues à l'usure des pneus et dans une moindre mesure au freinage effectivement beaucoup plus réduit sur un véhicule électrique.

De plus en mode décarboné, les embouteillages qui incitent à prendre les transports en commun ne génèrent plus de pollution.

#### 3.2.3.1.5. Les transports en site propre

**Les transports en site propre sont relativement peu évoqués. Ils ne doivent pas pénaliser la fluidité des voiries existantes et semblent adaptés aux territoires peu denses**

#### Mail 37 d'un anonyme de Chennevières-sur-Marne sur le registre électronique :

*« Pas de construction de collectifs sans transport en commun en site propre, car la circulation routière est déjà totalement asphyxiée en IDF. Comment parler alors de Plan Climat Air Energie ?*

*La cohésion entre les territoires en IdF*

*Sans remettre en cause le travail réalisé, je me permets d'apporter ma contribution pour concilier les différents acteurs de la région IdF :*

*C'est bien de répartir dans l'espace les réseaux de distribution et de déplacements, pour mieux distribuer dans les bassins de vie en créant aux croisements des radiales et rocade des stations multimodales et multi énergies. Composé en toile d'araignée, 24 bassins de vie se dessinent jusqu'à la Francilienne qui sont des lieux de départ, d'étape ou d'aboutissement. Chaque bassin de vie par sa géographie et son histoire représente une identité propre par la caractéristique des sols, l'oxygénation par les arbres et l'accompagnement de l'écoulement de l'eau doit être étudié pour rendre ces bassins de vie plus résilient par forte pluie. Par ce faire c'est déjà au niveau local, ou le territoire de GPSEA*

possèdent 3 bassins de vie (Zone Urbaine : Alfortville - Créteil - Bonneuil et périurbaine : La Brie Boisée et le plateau Briard), Investir dans les projets en cours : - Bien répartir pour mieux distribuer, c'est créer une station d'échange entre la ligne 15 et le RER E - Le TCSP ALTIVAL s'il n'a qu'une phase soit de Noisy le Grand à la place du 8 mai 1945 à Chennevières et ALTIVAL par l'avenue de Rets en impasse jusqu'au bout du Moulin à Vent pour desservir aussi deux parties d'Ormesson pour un investissement raisonnable en réduisant les dépenses de voies routières pour les camions (la RD10 jusqu'à la RD4 serait la création d'un nouveau transit qui accentuerait la qualité de l'air et l'impact de cancer pour les plus fragile)

Un habitat maîtrisé est un habitat qui correspond à une ville unifiée par une diversification de ces modes de transport pour valoriser tous les quartiers. Les PLU révisés doivent répondre aux axes de transports en commun mis en œuvre est indispensable. C'est pourquoi tous projets de déviation ou de création de routes abandonnées doivent laisser place aux trames vertes et bleues avec des circulations douces sécurisées dans des espaces apaisés et aux TCSP, dès que c'est nécessaire. »

Observation 1 de MM. Daniel LANCELLE, Jean-Pierre LISCH, Mme Claude LANCELLE, de l'association « Amis du Village d'Eragny » dans le registre de Saint-Ouen-l'Aumône :

« La liaison Cergy-Argenteuil par bus en site propre dont la faisabilité (incompatibilité avec les saturations de la A15) et l'intérêt (par rapport aux réseaux ferrés existants RER+J) seraient à démontrer... »

Mail 2513 de Mme. Marie HUTTEN-CSAPSKI de Saint-Gervais dans le registre électronique :

Pour le bien vivre ET le développement du tissu économique, culturel et social il est indispensable de développer les réseaux de transport en communs non polluants dans les territoires ruraux. Leur absence contribue à éloigner les jeunes, compliquer l'accès à l'emploi et limiter l'accès aux activités, à la culture et aux soins. Dans le Vexin, à l'ouest du Val d'Oise, le besoin est criant !

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les transports en commun sont au cœur du panel de solutions de mobilité offertes aux franciliens. Parmi eux, les tramways et bus à haut niveau de service, le cas échéant en site propre, tiennent une place particulière.

L'OR126 traduit le parti de développer l'offre bus, tandis que le projet d'aménagement régional présente en pages 140 à 142 l'engagement de développer un réseau régional de lignes de cars express.

Le SDRIF-E ne présente que les opérations structurantes suffisamment matures. Les projets de TCSP s'appuyant généralement sur des infrastructures existantes, la création de nouvelles lignes ou le renforcement de lignes existantes reste tout à fait possible, même si le projet n'est pas inscrit au SDRIF-E.

Des très nombreuses initiatives locales de créations de site propre sont en cours depuis plusieurs années en Ile-de-France, le plan des mobilités 2030 d'Ile-de-France encourage les collectivités à améliorer l'infrastructure de transport de surface pour augmenter la performance et la vitesse du réseau de transport de surface « En sus du réseau de transports en commun ferrés (train, RER et métro), les documents d'urbanisme locaux doivent permettre de développer les transports collectifs de surface, le cas échéant en site propre (tramway et BHNS) et de renforcer la capacité des axes bus saturés, afin de faciliter les mobilités au sein des bassins de vie et de désenclaver les quartiers vers des pôles d'échanges multimodaux.

A cette fin, les PLU(i) peuvent par exemple, dans le cadre d'une OAP thématique dédiée au

*partage de la voirie ou d'OAP sectorielles, identifier les principaux axes de circulation des bus et les points durs ou localiser les secteurs sur lesquels des aménagements de voirie sont nécessaires pour améliorer leur circulation. »*

Appréciations de la commission d'enquête :

Les transports en commun en site propre sont, en effet, à une échelle plus proche de celle des PLU que du SDRIF-E, ce qui explique qu'ils soient peu évoqués dans le cadre du SDRIF-E.

### 3.2.3.1.6. Le Vélo

**L'usage du vélo est recensé, surtout pour dénoncer le manque d'infrastructures adaptées ou les conditions de circulation actuelles et notamment le manque de continuité des pistes cyclables.**

Mail N° 990 de Jo (Anonyme) de Bagnolet dans le registre électronique :

« - Tramway : les rocade telles que constituées jusque maintenant n'améliorent pas les temps de trajet. Le tramway autour de Paris n'est pas efficient. Il suffit de regarder les applications de transport qui propose un trajet plus rapide en prenant des métros ou RER qui rentrent dans Paris pour prendre une correspondance. Si les nouveaux projets de transports en rocade ne permettent pas de gagner du temps, leur intérêt diminue grandement.

- Métro : Il faut remettre à niveau les transports en commun qui n'ont pas retrouvé les dessertes pré-covid. Préjudiciable au quotidien où on a souvent l'impression de vivre des heures de pointe en soirée ou tout le temps le week-end. Il n'est pas normal d'attendre 7 min, 10 min voire plus son métro. Usager quotidien de la 3, je sais de quoi je parle. Depuis le COVID, je ne donne plus que des horaires indicatifs de RDV devant le manque de fiabilité des transports, encore pire qu'avant COVID.

- VELIB : Ils sont un sujet de railleries permanentes : difficile à trouver, souvent en panne ou avec un problème le rendant de fait inutilisable. En gros, plus des trois-quarts du temps où je dois en utiliser, c'est impossible. Obliger de se rabattre sur les transports en commun. C'est bête alors que le Vélib serait tellement pratique. Dans les faits, il fait perdre du temps. Quel gâchis !

Concernant l'intermodalité : je suis preneur de ce sujet. Mais au quotidien, l'intermodalité entre les métros/RER et le réseau VELIB par exemple est inefficace ou inexistant faute de Vélib disponibles particulièrement aux terminus des lignes de métros, là où ils seraient pourtant utiles pour favoriser l'intermodalité. Cela est à grandement améliorer : plus de Vélib, notamment aux terminus des lignes avec des VELIB en état de marche.

Le jour où les transports seront efficaces en IDF, il pourra être envisagé d'autres politiques. Le transport est la mère des batailles car elle conditionne le reste comme les lieux de vies, le choix du logement etc. «

Mail 5670 de M. Michel JARDON de Mareil-Marly, dans le registre électronique :

« Excellence Environnementale = artificialisation, Transport et Qualité de Vie...

Transport : le schéma directeur hérite des travers historiques de cet exercice : que va-t-on faire ? Il omet systématiquement d'identifier les problèmes à résoudre (objectifs) et les hypothèses sous-jacentes : Pourquoi avons-nous besoin de Transport (d'où à où et quand) ?

Quel Type de Transport ?

Quel Temps de Transport ?

Pour Combien (démographie).

Dans le passé, cela a conduit à un A86 saturé dès sa mise en services, des RER si rapprochés que les incidents sont quasi journaliers, des "migrations" en proche-banlieue et grande couronne conduisant à des temps de transport moyen de près de 3 heures par jour. Il est plus rapide de venir de Lille pour travailler à Levallois (200 km) que de partir de Marly

le Roi (20km). Et le moyen de transport le plus rapide en Ile de France est... la voiture (et de loin). Les Transports en Commun ne doivent pas mailler la région Ile de France mais transporter un maximum de personnes entre le lieu de vie et le lieu de travail en moins de 30mn et être dimensionnés pour X personnes (évolution démographique à 30 ou 40 ans). Ce n'est pas la proximité d'une gare (objectif de développement) mais souvent le nombre de correspondance d'un point A à B qui impacte l'utilisation ou non d'un moyen de transport (1 correspondance = 10 à 15 mn) ;

Faute d'études ad-hoc et d'objectifs concrets, vos orientations ne sont que théoriques.

Néanmoins les pistes cyclables ne doivent pas ressembler à une carte de métro. Ce sont de vrais routes spécialement conçues (qualité, sécurité) pour des vélos : inspirez-vous du Danemark où les circulations (Voiture / Cycles / Piétons) sont quasi isolées, renforçant à la fois l'efficacité du transport et la sécurité (compte-tenu du comportement des uns ET des autres).

Cette orientation sécurité est complétement absente de votre rapport. Comme un renard devant traverser une autoroute, il existe de réels points noirs en termes de circulation pour les piétons et les cycles. Le meilleur exemple : la D913 au niveau Hermitage à Saint Germain en Laye / Port Marly / Le Pecq ; On a l'impression de risquer sa vie quand on veut rejoindre la Seine depuis le sud ou de devoir grimper des côtes à + de 10% pour faire un détour.

L'identification des ces points noirs mobilité doit faire partie des orientations côté pistes cyclables. L'impact résumé pour le Temps de Transport Mareil / Bezons ; Transport en Commun (Tram, RER, Tram) : minimum 1h moyenne 1h30 ; Voiture : mini 30mn, moyenne : 45 mn, Vélo : 45 mn mais danger de mort 2 fois par jour. »

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

En matière de mobilité, l'ambition régionale est de concilier l'excellence environnementale et la performance économique au service des territoires. Il s'agit de développer un système de transport cohérent sans concurrence des modes entre eux. Les déplacements cyclables font partie du panel de solutions qui s'offrent aux franciliens.

Le SDRIF-E, dans la limite de son champ de compétence, contribue à rendre l'usage du vélo possible et à améliorer le réseau. En particulier, via l'OR140, il indique clairement aux documents d'urbanisme locaux la nécessité de prévoir les mesures de sauvegarde et les aménagements nécessaires pour la réalisation des itinéraires structurants, continus et capacitaires, de niveau régional (Réseau Vélo Île-de-France) ou Suprarégional (« Eurovélo », Véloroutes nationales). Ces réseaux permettront à terme la desserte de l'ensemble de la Région, en sécurité. Ces itinéraires structurants devront être complétés par un maillage local.

Plus généralement, la compétence opérationnelle, quant à elle, revient :

- D'une part, aux documents d'urbanisme locaux, qui doivent décliner l'OR 140 du SDRIF-E précitée, ainsi que l'OR 141, qui vise à permettre la mise en place d'itinéraires pour les modes actifs, notamment le vélo, de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités et les établissements scolaires.
- D'autre part, au plan des mobilités d'Ile-de-France, qui est actuellement en cours de révision. Le plan actuel est organisé autour de 12 axes dont plusieurs concernent le vélo, qu'il s'agisse des itinéraires, des stationnements, du partage de la route, de la multimodalité, des mobilités touristiques...

Le Conseil régional souhaite également souligner la création d'un réseau cyclable à haut niveau de service à l'échelle de la région : le réseau vélo Île-de-France (VIF). Les principes fondamentaux du VIF sont le confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la

capacité. Son objectif est de permettre à tous les types de cyclistes (expérimentés, débutants, familles, etc.) de pouvoir se déplacer quotidiennement à vélo. Il est composé de onze lignes pour un linéaire total de 750 km, réalisé en deux phases.

Appréciations de la commission d'enquête :

Si les Véloroutes sont plutôt destinées à un objectif touristique, il s'agit d'infrastructures complémentaires ou identiques sur certaines portions aux lignes du VIF destinées à un usage du quotidien. La Commission d'enquête comprend que l'indication des deux réseaux puisse surcharger les cartes réglementaires, mais elle espère vivement que l'outil numérique de cartographie explicative du SDRIF-E offrira cette visualisation optionnelle, qui permettra de mieux appréhender un réseau dans son environnement matérialisé dans des couches distinctes.

3.2.3.1.7. L'intermodalité

**Le développement des sites multimodaux est accueilli diversement**

Mail 25 de M. Samy CHARIFI, secrétaire général du Secteur Fédéral CGT des cheminots de la région Paris Est dans le registre électronique :

« Avis du Secteur Fédéral CGT des cheminots de la région Paris Est sur les orientations réglementaires 115 et 116 du SDRIFe :

*Le syndicat émet un avis favorable au fléchage de la plateforme ferroviaire de Chelles-Vaires en tant que « site multimodal à préserver et renforcer ». Il exprime son opposition à l'avis défavorable émis par la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne (dont réserves relatives au chantier combiné rail route sur le site SNCF de la Trentaine). En développant les arguments correspondants, le syndicat demande l'engagement rapide des projets. »*

Mail 5267 de Julie COINTEMENT de Paris sur le registre électronique :

« Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations réglementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières.

*La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port.*

*D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire[...] »*

**Le manque de parkings à proximité des gares ou des stations de rabattement constitue un handicap pour l'intermodalité et l'abandon du véhicule individuel en approche des zones denses.**

Registre de Garges- les Gonesse Observation N° 3, M. Francis PITHOIS d'Arnouville a écrit :

« - Autres Mobilités, aménagements des « gares », vélos

*La liste des projets d'infrastructure de transport du SDRIF E comporte des projets routiers qui seront vite saturés et n'inciteront pas à prendre les transports en commun. Toutes Les « gares » (points d'accès à des transports en commun) doivent avoir des parkings (si possible gratuits) à conserver (contrairement aux projets de certains pour les gares de Villiers-le-Bel, Arnouville, Gonesse). Il est noté qu'il n'y a pas d'information sur le projet Vélo*

(Document Orientations Réglementaires, annexe page 69). »

Mail N° 3615 M. Yoann LEROSE de Marolles-en-Hurepoix dans le registre électronique :  
« Pour le Sud- Essonne, et notamment le secteur Sainte-Geneviève-des-Bois, Brétigny, Arpajon, Marolles :

1/ Manque de nouveaux transports ferrés en Essonne ! ...

2/ Conséquence de l'inaction du SDRIF-E : Une dépendance à l'automobile organisée et prolongée. Rien n'est fait pour que les modes de transport collectif deviennent plus attractifs que la voiture individuelle. Il n'y a pas de schéma cohérent des dessertes bus sur notre territoire. Beaucoup trop ne sont que des omnibus longs et tortueux vers les gares, sans être pensés comme un maillage du territoire, avec des interconnexions pertinentes et des temps de parcours réduits. Prendre le bus prend toujours trois fois plus de temps qu'en auto !

3/ Un plan vélo départementale (91) aux abonnés absents : Nos bus étant lents, il reste la solution du vélo. Celui-ci est très performant en termes de temps, puisqu'il permet d'aller en vitesse moyenne presque aussi vite qu'en auto, voir sur certains trajets, un peu plus vite. Néanmoins, il faut une certaine dose de courage sur notre territoire pour choisir ce mode de transport. »

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La décarbonation des transports vise à réduire l'usage des voitures individuelles. Il s'agit de permettre de passer d'un usage routier individuel vers un mode de transport plus vertueux, tels que le covoiturage ou un transport collectif. Cette intermodalité nécessite la mise en place de pôle d'échanges, permettant de passer facilement d'un mode à un autre, en incluant également les mobilités douces.

Pour l'essentiel, les observations relayées par la commission d'enquête et portant sur l'intermodalité concernent Ile-de-France Mobilités qui a pour mission d'organiser les transports publics en Ile-de-France

Il appartient en revanche au SDRIF de les rendre possibles en fixant pour orientation aux documents d'urbanisme locaux de réserver les emprises nécessaires aux pôles d'échanges multimodaux. C'est l'objet de l'OR 127.

Le SDRIF-E a par ailleurs inscrit tous les pôles d'échanges multimodaux routiers liés aux lignes de cars express dans son enveloppe foncière régionale pour les mobilités. En effet, une partie de ces pôles d'échanges sera vraisemblablement réalisée en extension urbaine, lorsque le tissu urbain existant ne s'y prêtera pas. Leur inscription dans l'enveloppe foncière régionale permettra de ne pas impacter les capacités d'urbanisation de la commune de situation.

Appréciations de la commission d'enquête :

Pas de remarque.

#### 3.2.3.1.8. Le transport fluvial

**La nécessité de recourir plus au transport fluvial de marchandises est souvent évoquée.**

Mail 7466 de Lydia SAUNOIS de Rosny-sous-Bois sur le registre électronique :

« Le trafic automobile doit être réduit au bénéfice des déplacements à vélo sécurisés ; il y a urgence à réduire le nombre de camions sur nos routes : les transports en train et fluvial doivent être développés ! »

Mail 3591 de Vincent LIECHTI de Bagnolet sur le registre électronique :

« Pour les flux de marchandises il faut d'abord réindustrialiser la région pour en réduire le besoin. Développer le fret ferroviaire et fluviale à partir de plateformes fluvio-ferroviaires à considérablement renforcer, notamment Bonneuil-sur-Marne en lien avec Villeneuve triage et Rungis. Organiser le maillage logistique pour prioriser en zone la plus dense celle des derniers kilomètres à assurer par des petits utilitaires sauf quand le volume d'un des objets à livrer ne le permet pas ».

Mail 226 de France Nature environnement sur le registre électronique :

« Pour des zones économiques & logistiques sobres : Conditionner l'implantation d'un entrepôt logistique à la desserte effective par voie ferrée ou fluviale ».

**Cependant, dès que des infrastructures sont envisagées en bord de rivière sur des zones naturelles, les oppositions sont fortes.**

Mail 6591 d'Anne Du Plessis dans le registre électronique :

« Un très important chantier, dont l'utilité publique reste fragile car il n'est pas question de report modal dans ce cas précis de création de cette canalisation de la Seine entre Bray et Nogent. Il est prévu dans ce secteur, qui détruira 80 ha de ces zones humides, de passer des péniches trois fois plus grosses que celles utilisées actuellement pour satisfaire le secteur privé, notamment agricole, dont les rendements baissent déjà, et l'acceptation sociale des pollutions pesticides et engrais diminue aussi ».

Mail 7865 de Jérôme DURIEUX sur le registre électronique :

« Le projet MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise) et le projet du canal Seine Nord-Europe vont accroître les risques d'inondations et de crues, rien n'est prévu pour limiter ces risques, au contraire la circulation de méga péniches avec ces projets vont abîmer les berges de l'Oise, à la place il faudrait développer le transport fluvial de passagers par une ligne qui pourrait passer de Compiègne jusqu'à Cergy-Pontoise ».

**Si la voie d'eau est à l'origine de la création de la ville de Paris, le transport fluvial reste toujours un support important de l'activité économique.**

Mail 6317 de la Communauté Portuaire Seine Aval sur le registre électronique :

« De ce fait, les plateformes multimodales de la région IdF, et notamment les ports permettent de répondre aux activités nécessaires au fonctionnement de la région : construction, recyclage des déchets, alimentation, e-commerce. Elles sont le fer-de-lance et le dernier bastion de l'industrie régionale et nationale. [...] Les zones industrialo-portuaires dans lesquelles nos entreprises sont implantées sont des lieux privilégiés de transformation et de transitions, elles accueillent des activités émergentes et d'avenir ; ENR, économie circulaire, hydrogène...

Dans ce sens, les actions inscrites dans le SDRIF-E doivent participer et encourager la capacité à moderniser ces infrastructures et à les adapter aux enjeux, au regard des investissements colossaux mis en œuvre par leurs acteurs, en permettant notamment les extensions et créations envisagées (Limay par exemple) et en améliorant la qualité de leurs raccordements ferroviaires (Limay, Gennevilliers), [...]

À la lecture des documents mis à disposition, nous ne trouvons pas de réponse à ces enjeux, si l'enjeu du fret fluvial et ferroviaire et des plateformes multimodales est porté par la Région, des éléments, notamment cartographiques, viennent en incohérence avec ces enjeux. La Communauté Portuaire Seine Aval exprime donc son inquiétude et souhaite que le SDRIFe puisse être mieux formulé en ce sens pour promouvoir le développement et la préservation des zones industrialo-portuaires d'Ile-de-France.

Mail 4487 d'Entreprises fluviales de France sur le registre électronique :

« Si 85 % des marchandises en conteneurs sont aujourd'hui acheminées par la route entre Paris, Le Havre et Rouen, la Seine transporte trois fois moins de marchandises que dans les années 1960 et pourrait accueillir quatre fois plus de trafic. L'axe Seine et l'ouverture du Canal Seine Nord Europe doivent permettre d'appuyer la structuration de l'activité logistique au profit de l'Ouest francilien. Il convient de soutenir le développement du fret fluvial en préservant et en renforçant ces sites portuaires et multimodaux face à la pression urbaine et en s'appuyant sur des relais au cœur de l'agglomération parisienne, tout en conciliant ces activités avec la préservation des berges. En parallèle, favoriser la voie fluviale nécessite de développer de nouvelles plateformes portuaires multimodales bien positionnées sur les grands corridors européens.

La logistique urbaine fluviale devra quant à elle permettre le préacheminement des marchandises dans la zone dense, grâce au réseau de ports urbains du cœur de l'agglomération parisienne dont il importe de consolider l'existence. En complément, l'ensemble des réseaux navigables, y compris les canaux de la Ville de Paris, devront être mieux mobilisés.

E2F partage l'importance accordée à la logistique et les choix effectués en la matière dans le projet de SDRIF-E. En effet, le projet d'aménagement régional définit « un nouveau modèle d'organisation logistique pour réduire les distances d'acheminement et favoriser l'usage de modes de transport bas carbone ». E2F considère que les quatre échelles répertoriées correspondent bien aux exigences du développement francilien : « grande logistique, entrepôts à vocation régionale, sites à vocation urbaine, espaces de logistique de proximité ou micro-hubs » ; E2F apprécie que le SDRIF-E organise la protection de 75 sites à desserte multimodale (sites à requalifier et densifier) et qu'il encourage la prise en compte explicite des besoins fonciers dans les documents d'urbanisme locaux, particulièrement en zones urbaines denses.

Le SDRIF-E confirme aussi le choix du report modal de la route vers le fluvial et le ferroviaire et propose des axes pour la décarbonation du transport routier (maillage de stations de recharge, déploiement du GNV...) et pour mieux organiser la logistique urbaine.

[...] De manière plus générale, E2F considère que le projet de SDRIF-E répond à la nécessité d'une meilleure articulation des systèmes de transport dédiés aux flux de marchandises et de services entre longue distance, transports lourds et transports de proximité. Autour et sur l'Axe Seine, l'intermodalité fer/route/fluvial aux différentes échelles en est l'une des conditions.

Pour poursuivre cette dynamique : de forts enjeux et un accompagnement nécessaire :

- Développer le foncier en bord de voie d'eau :
- Pour favoriser l'installation d'entrepôts logistiques et unités industrielles à proximité du bassin de consommation et des besoins, pour les encourager à utiliser la voie fluviale/ferroviaire pour l'acheminement de leurs marchandises/matériaux jusqu'à leur destination. De bons exemples : Franprix depuis Bonneuil-sur-Marne, IKEA depuis Gennevilliers, etc.
- Privilégier de nouvelles normes architecturales et urbanistiques pour promouvoir la reconstruction du port sur le port : reconstruire sur des surfaces artificialisées et limiter l'étalement urbain dans le cadre du ZAN, optimiser la surface au sol en privilégiant un développement vertical plutôt qu'horizontal, etc.
- Développer de nouvelles activités pour répondre aux enjeux environnementaux et sociétaux :
- Accueil d'un méthaniseur sur le port de Gennevilliers pour traiter les déchets alimentaires de la région
- Implantation d'une station multi-énergie, avec production d'hydrogène, sur le port de Gennevilliers
- Moderniser nos infrastructures et les adapter aux enjeux (réglementation, transitions écologique et énergétique, trajectoire économique, etc.) à travers des



*investissements colossaux, qu'il convient d'encourager :*

*Dont certains projets sont actés : [...] et d'autres méritent de ne pas être compromis par le SDRIF-E création d'un nouveau port à Vigneux-sur-Seine, extension du port d'Evry, extension et raccordement ferré Est du port de Limay-Porcheville, raccordement du port de Bonneuil-sur-Marne à la RN406, création d'un terminal tri modal à Bruyères-sur-Oise*  
*Des zones à modérer ou compléter pour qu'elles ne portent pas atteinte à leur vocation portuaire initiale d'accueil des activités industrielle et de logistique, et puissent garantir un développement à la hauteur des enjeux fixés : 1) Port de Vigneux-sur-Seine [...] 2) Port de Limay-Porcheville [...] 3) Port d'Evry [...] 4) Port de Bonneuil-sur-Marne ».*

#### AVIS et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le transport fluvial offre de nombreuses opportunités de développement de solutions innovantes et décarbonées pour la logistique, essentielle à l'approvisionnement et au fonctionnement industriel et économique régional. La massification des marchandises, l'optimisation et la décarbonation des chaînes logistiques sont rendues possible grâce à l'encouragement de l'usage du fret fluvial et ferroviaire via le maintien ou le développement des plateformes et sites multimodaux. Les OR115 et OR116 indiquent la volonté de développer le potentiel de fonctionnement multimodal de ces sites notamment par l'usage des infrastructures fluviales et ferroviaires. Ces sites multimodaux, repérés sur les cartes du SDRIF-E par des losanges, sont selon les cas à préserver ou à développer (dans le sens où la fonction logistique multimodale est à y renforcer, compte-tenu du potentiel existant).

L'OR 119 vise à assurer la possibilité de développement de nouvelles emprises en bord à voie d'eau pour des installations portuaires. L'objectif de l'OR122 est d'assurer le développement de nouveaux services multimodaux à toutes les échelles et notamment en zones urbaines denses, et l'intégration des besoins logistiques dans les projets d'aménagement.

Le développement de plusieurs sites portuaires, évoqués dans la contribution de Entreprises fluviales de France, est effectivement prévu dans le SDRIF-E, à la demande expresse de l'Etat : Limay-Porcheville, Bruyères-sur-Oise, Vigneux-sur-Seine, raccordement du port de Bonneuil-sur-Marne, mais aussi projet Port Seine Métropole Ouest à Achères. Certains de ces sites portuaires portant des enjeux de développement nécessitent un arbitrage politique pour ne pas obérer leur maintien ou leur développement au regard des enjeux environnementaux qui se posent sur ces territoires.

L'inscription de ces projets au SDRIF-E ne présage pas de leur réalisation effective. Les maîtres d'ouvrage concernés devront en effet conduire une série d'études préalables pour démontrer leur capacité à insérer ces projets dans un environnement présentant localement de forts enjeux écologiques. Ceci est rappelé par le SDRIF-E via l'OR 118 qui vise à assurer une bonne intégration des infrastructures, des équipements et des activités portuaires dans leur environnement urbain et naturel avec notamment la prise en compte des enjeux liés à la biodiversité et aux continuités écologiques de l'armature verte et bleue. De plus, les grands projets d'infrastructures fluviales sont tenus à avoir un impact hydraulique neutre et à prévoir des mesures compensatoires pour limiter les impacts environnementaux. L'OR 22 indique que les imperméabilisations des berges liées aux activités portuaires qui seraient inévitables doivent faire l'objet d'une restauration des continuités écologiques à proximité.

Les contributions évoquent également trois projets portés par l'Etat et ses opérateurs de mise au gabarit des fleuves pour le passage de bateaux de marchandises de gros emport (par exemple, filière céréalière et du BTP) : le projet de Canal Seine Nord Europe et le projet MAGEO, qui sont évoqués dans le PAR du SDRIF-E mais non cartographiés car situés hors d'Ile-de-France, ainsi que la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent. Ce dernier projet est cartographié au SDRIF-E à la demande de l'Etat.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie les propositions de la Région traitant du développement

du transport par voie d'eau et estime que si des efforts sont faits pour favoriser la cohabitation des différentes activités autour du fleuve, ce mode de transport de marchandises est parmi les moins impactants pour l'environnement naturel et humain.

3.2.3.1.9. Les projets non mentionnés par la région et les propositions nouvelles : Les réponses attendues du public

**De très nombreux projets de transports, ou d'alternatives aux projets envisagés sont évoqués par le public.**

Mail 62 de M. Ciprés Manuel de Fontenay - lès -Briis dans le registre électronique :

« Proposition de déviation de Fontenay-lès-Briis

Notre commune de 2300 habitants se trouve entre la nationale 20 et l'autoroute A10. Nos routes départementales RD 97 en venant d'Arpajon et RD3 en direction du ring des Ulis sont traversées par des près de 7000 véhicules jours. Depuis 30 ans nous parlons de la déviation Nord de Bel Air, cette déviation est liée à l'extension de ZA de Bel Air gérée par la communauté des communes du pays de Limours. En 2008 des merlons ont été réalisés en prévision de cette déviation et depuis rien. Nous constatons que vous ne prenez pas en compte sur vos schémas ce projet structurant dans la continuité du ring des Ulis. Cette déviation devant longer la forêt de la roche Turpin nous demandons en parallèle de créer des liaisons douces chevaux vélos piétons, que la forêt soit étendue jusqu'à la déviation et de la déviation jusqu'aux merlons avec un passage pour les piétons animaux. Ces plantations feront qu'à terme cette déviation deviendra une route forestière soit plusieurs 10 d'hectares de plantations. Dans le cadre de la révision du PLU de Fontenay Les Bris, une OAP pour cette déviation et l'extension de la zone d'activité est en cours. Le département de l'Essonne est propriétaire de l'ensemble des terrains. Nous vous demandons de bien vouloir prendre en compte ce projet vieux de 30 ans dans le SDRIF E »

Mail 506 de PAUL (Anonyme) de Saint Ouen-sur-Seine dans le registre électronique :

« Propositions de prolongement de la ligne 4 au nord

L'émergence du pôle "Pleyel (à terme gare de correspondance entre le RER D et les métros 13, 14, 15, 16 et 17) renforce l'intérêt d'étudier le prolongement de la ligne 4 au-delà de la porte de Clignancourt. Ce terminus est l'un des derniers à avoir conservé sa situation initiale, à une porte de Paris, alors que la ville de Saint Ouen est un territoire dense incluant de nombreux pôles au nord de la porte de Clignancourt de portée métropolitaine a minima : les Puces de Saint Ouen (plus grand marché d'antiquaires et de brocanteurs au monde), le Stade Bauer ( avec le RED STAR dont la montée en Ligue 2 est quasiment acquise - y compris projet "Bauer Box" lauréat du concours inventons la Métropole), le cimetière Parisien de Saint Ouen, et enfin le projet d'installation du siège de la DGSI. La desserte de ces zones participerait par ailleurs au désenclavement de quartiers aujourd'hui particulièrement mal desservis par les transports en commun (certains incluant des opérations ANRU et d'autres des projets de développement de zones d'habitation à l'image du Village des Rosiers, participant ainsi à l'effort de développement du logement en Ile de France inscrit au SDRIF-E). Par ailleurs, la ligne M4 est en correspondance avec toutes les lignes de métro intramuros et tous les lignes de RER. Sa connexion au Grand Paris Express au Nord, et singulièrement à la gare Saint Denis Pleyel participerait à compléter l'effet de maillage du réseau, contribuant ainsi au bon équilibre des flux à l'échelle métropolitaine, et à renforcer la résilience d'un réseau de Transport Collectif très sollicité et qui le sera encore plus à l'horizon 2030. C'est pourquoi je souhaite l'inscription de ce prolongement au SDRIF-E. Son intérêt d'ailleurs été rappelé dans l'avis de certaines personnes publiques associées. Il est d'ailleurs étonnant que le principe de l'étude d'extension d'une de la Ligne M4 au Nord, inscrite au précédent SDRIF-E ait disparu dans l'actuel, sans qu'aucune étude ou explication justifiant cette évolution de la stratégie (notamment dans l'évaluation environnementale) ne

soit venu conforter cette position de la Région Ile de France. »

Mail 1811 de M. Jean-Yves MERCIER de Saint-Denis dans le registre électronique :

« Proposition relative à l'aménagement de l'autoroute A1 dans sa traversée de Saint-Denis Depuis sa création, l'autoroute A1 est une source de nuisances et pollutions considérables pour la ville de Saint-Denis. Il s'agit de l'une des voies routières les plus chargées de France. Elle est saturée la plupart du temps en journée avec, dans la direction de Paris, un bouchon presque continu depuis Saint-Denis voire La Courneuve plus au nord. L'autoroute A1 a été couverte dans la totalité de sa traversée de La Plaine Saint-Denis. Il est proposé que cette couverture soit prolongée par un enfouissement de la portion de l'autoroute A1 qui longe le parc Georges Valbon par l'est. La nouvelle surface créée par la couverture de cette portion de l'A1 devra être intégralement aménagée en espace vert étendant vers l'est le Parc Georges Valbon. Il est proposé que parallèlement le pont autoroutier permettant le franchissement par l'autoroute A1 du canal de Saint-Denis soit remplacé par un franchissement sous-fluvial en tunnel. La disparition de ce pont autoroutier supprimera la fracture urbaine entre le centre-ville de Saint-Denis et La Plaine Saint-Denis. »

Mail 2475 M. Arthur MINE d'Orsonville dans le registre électronique :

« Réouverture de la ligne Massy-Chartres

L'ancienne ligne Chartres à Ouest-Ceinture via Massy a été fermée en 1939. Cette ancienne ligne est parallèle à la A10. Il serait intéressant de la réouvrir afin de couvrir Saint-Arnoult, Ablis, Prunay pour retourner jusqu'à Chartres via Gallardon. En région parisienne cela désenclaverait Limours, Bonnelles, en faisant jonction à Orsay jusqu'à Massy Palaiseau puis faire terminus à Paris-Austerlitz. L'ancien tracé est toujours présent et les ouvrages d'art aussi. Cela réduirait le trafic sur la A10 mais aussi la D988 et réduirait notre empreinte carbone. »

Mail 2489 de Bernard J (Anonyme) dans le registre électronique :

« Il faut un Grand Paris Express bis sous la A86. Pas normal d'être obligé de faire le trajet en voiture. Par exemple Versailles - Créteil sous la A86 ne présente aucune difficulté : pas d'emprises foncières (sauf stations). »

Mail 3641 de Philippe DE FRUYT, Président de l'Association « Wissous Notre Ville » dans le registre électronique :

« Transformation de la ligne Orlyval, Wissous, ...

1° La ligne Orlyval : L'association a été extrêmement surprise que cette ligne ne figure pas sur les cartes principales jointes au projet du SDRIF E. Elle souhaite la pérennisation de cet investissement après l'ouverture des lignes 14 et 18, par sa transformation en ligne locale grâce au minimum à l'ouverture sur le tracé existant de trois nouveaux arrêts (Chemin d'Antony, Wissous centre, Wissous Rungis / La Fraternelle). Cette solution minimaliste permettant la desserte de nombreux habitants d'Antony, de Fresnes, de Wissous et de Rungis, mais aussi des nombreux emplois situés à proximité direct de ces futures gares, allégeant ainsi le trafic automobile dans ces zones. Cette solution permettra en sus de conserver aux habitants de l'Etablissement Public Territorial Vallée Sud-Grand Paris un accès aisé à la plateforme d'Orly. Au-delà de cette solution à minima, l'association « Wissous Notre Ville » suggère que cette ligne soit légèrement prolongée vers l'ouest de façon à être en correspondance avec entre autres le T 10, et sans doute dans un deuxième temps vers l'est pour desservir de nouvelles zones. L'association se réjouit que cette analyse soit partagée par les départements de l'Essonne et des Hauts de Seine, ainsi que par la Communauté d'Agglomération de Paris-Saclay, les Etablissements Publics Territoriaux de Vallée Sud-Grand Paris et Grand-Orly Seine Bièvre. Elle ne doute pas que ces positions seront donc intégrées dans le SDRIF-E... »

Observation N° 12 de Mme Joëlle PENNEROUX de L'Isle-Adam dans le registre de l'Isle-

Adam :

« J'ai reçu les informations concernant notre commune, peu impactée. Une nouvelle passerelle (circulation douce) entre nos communes de l'Isle-Adam et Parmain se révélerait utile. »

Mail 5640 de M. Henri DELFINER de Paris, dans le registre électronique :

« *Préservation ligne Petite Ceinture*

*Déjà tout projet autre qu'un projet ferroviaire est du vandalisme, tout simplement. Nous avons une ligne de chemin de fer qui fait le tour de Paris (Les coupures présentes peuvent, bien sûr, être restaurées). Tout est là, les voies, les gares, les ouvrages d'art, les remblais, les tranchés, les tunnels, bref, toutes les infrastructures. A rénover bien sûr mais c'est quand même moins de travail que des lignes créées ex-nihilo. Voir les travaux pour le « Grand Paris ». Donc, cette ceinture (pas si petite après tout) construite selon un modèle automatique (voir la ligne 14 du métro) desservirait toutes les portes avec des correspondances avec le métro. Ça serait une version express du tour de Paris en complément du tram qui lui fait un tour détaillé. Si on veut aller du Pont du Garigliano à la porte de Vincennes, il n'est pas utile de s'arrêter à toutes les stations. Le RER-PC entre en action[...]C'est incroyable qu'une telle construction soit délaissée, pire, démolie. Pourquoi dans notre système démocratique, il n'y a personne pour s'opposer à ce carnage ? En espérant que nos actions pèseront dans les décisions que prendront les responsables qui ne sont pas ferroviathes à n'en pas douter. »*

Mail 5707 de M. Rémi RAGOT de Chapet dans le registre électronique :

« *Déviation RD154*

*Il me semble que pour éviter la saturation du trafic routier dans Chapet, il est essentiel de reprendre le projet initial de "rocade sud des Mureaux". Les nuisances analysées lors du projet sont négligeables par rapport à celles engendrées par le projet actuel ! »*

Mail 73 de M. Robert d'Arpajon dans le registre électronique :

« *Manque de transport dans la ville : Pas assez de bus qui relient le sud et le nord de la ville Pas assez de bus qui desservent les villes alentour (demande de création d'une ligne rocade qui ferait Arpajon, Egly, La Norville, Saint germain les Arpajon et Ollainville et la Zone industrielle d'Avrainville).*

*Création d'un bus qui relierait Arpajon à la Maison Neuve de Brétigny via le quartier sud et la future station à Avrainville. Plus de train Plus de bus qui relieront l'autre partie de Cœur Essonne (Saint Michel sur orge, Sainte Geneviève des bois) Un bus qui passera par la D19 et qui pourra aller jusqu'à Juvisy vu le nombre de trains supprimés sur le RER »*

Mail 2496 de Bernard de Paris a écrit :

« *Transformation du boulevard périphérique en boulevard urbain :*

*C'est une priorité pour réduire les nuisances de cette infrastructure routière et améliorer le cadre de vie des habitants situés à proximité mais aussi de ceux qui travaillent. Il convient d'engager le processus sans tarder car il y a urgence. Une telle infrastructure, dans son fonctionnement actuel est contraire à tous les objectifs fixés par les experts : climat, biodiversité, sécurité routière etc. Il convient donc de modifier les éléments du projet de SDRIF-E qui vont à l'encontre de ces objectifs élémentaires de salut public. Maintenir une autoroute à haut débit en milieu hyper dense est un non-sens et un anachronisme. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Concernant les demandes de prolongement de ligne de métro, le SDRIF-E a inscrit treize projets de prolongement du métro historique, deux projets de prolongement du métro du Grand Paris (ligne 14 à Morangis et ligne 18 à Montgeron) et un projet de ligne nouvelle (ligne 19 dans le Val d'Oise). Cet objectif ambitieux devra être précisé dans le cadre d'études de faisabilité globale afin d'identifier les prolongements qui sont techniquement et financièrement réalisables.

Concernant la réouverture de lignes ferroviaires historiques, il faut se tourner vers l'Etat et son gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau qui dans une logique économique, ont plutôt tendance à abandonner et fermer les lignes non rentables. Les infrastructures existantes sont des acquis que nous souhaitons défendre par un moratoire systématique à chaque annonce de fermeture. L'exemple d'Orlyval est d'actualité. La région Ile-de-France va inscrire son tracé au SDRIFE pour permettre la poursuite d'études en vue d'une possible reconversion.

Concernant les projets routiers, seuls sont inscrits les opérations d'intérêt régional, suffisamment matures et portées par un maître d'ouvrage ce qui n'est pas le cas des opérations citées par les contributions.

La création de passerelles pour les piétons et cycles est bien soutenue par le SDRIF-E, mais ces infrastructures ne sont pas représentées sur les cartes du SDRIF-E car elles ne correspondent pas à leur échelle.

S'agissant de la réutilisation de la petite ceinture à Paris qui desservirait toutes les portes avec des correspondances avec le métro, cette fonctionnalité est aujourd'hui assurée grâce à la mise en service du tramway T3 qui assure une rocade pour les voyageurs entre les portes de Paris avec une haute qualité de service et une haute fréquence. Le tramway T3 a été prolongé en avril 2024 à la Porte Dauphine, des études de prolongement jusqu'au Pont Garigliano sont envisagées par la Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités afin de boucler cette desserte performante en rocade de Paris.

S'agissant de la transformation du boulevard périphérique, le Conseil régional a exprimé son avis à l'occasion du vote d'une motion de l'exécutif régional le 31 mai 2023 en rappelant le rôle névralgique de cette infrastructure pour l'économie régionale et la nécessité de réaliser une étude d'impact sur le trafic et la pollution avant toute transformation de cette rocade qui supporte plus de 1,5 millions de déplacements par jour et utilisée à 80% par des non-Parisiens.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête rappelle la très forte demande d'infrastructures de transport collectif et de modération de l'usage de la voiture par tous les acteurs de la métropole du Grand Paris, que ce soit le public, ou les EPCI de tous bords politiques. En grande couronne seuls les départements sont demandeurs de plus d'infrastructures routières.

Dans ce contexte la commission d'enquête approuve l'action de la Région visant au maintien de l'exploitation d'Orlyval, au besoin dans un autre contexte, rejoignant en cela les appréciations du public et des associations locales.

#### **Des itinéraires spécifiques à certaines filières sont proposés**

Mail 43 de M. Jenner (Centre national de la propriété forestière Ile-de-France - CNPF), du Chesnay-Rocquencourt dans le registre électronique :

« Il me revient de vous faire parvenir des propositions de tracés de dessertes forestières à considérer dans le nouveau SDRIF-E reportés sur la carte en PJ. En effet il a été évoqué la possibilité de reporter ces tracés dans la carte numéro 2 "développer l'indépendance productive régionale", qui concerne aussi les espaces forestiers et leur fonctionnalité : Vous connaissez la réglementation particulière sur le transport des bois ronds rappelée dans cette plaquette mise au point en 2018 avec la DRIAIF : [Page n° 77](https://ifc.cnpf.fr/sites/ifc/files/2022-Toujours en 2018, le préfet de Région a commandé à l'IGN et au FCBA une étude sur les itinéraires de transport des bois à développer. Des propositions concrètes ont été élaborées, et notamment certaines par le CRPF. Cette étude a débouché sur la mise au point d'une carte ci-jointe portant ces itinéraires : - en orange ceux actuellement en vigueur par arrêté préfectoral, - en noir ceux proposés par IGN et FCBA, - en bleu foncé ceux proposés par CRPF. Si ces propositions d'itinéraires intégraient le SDRIF-E et notamment la carte numéro</a></p></div><div data-bbox=)

2 comme liaison forestière d'intérêt régional à maintenir / rétablir, cela viendrait conforter le redéploiement souhaité de la filière forêt-bois. Est jointe une carte traduisant ces propositions »

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Conformément à sa stratégie pour la forêt et le bois (acte 2 adopté en septembre 2023), la Région souscrit à l'objectif de faciliter la logistique de transport des bois car c'est une condition essentielle au développement de la gestion durable des forêts. Et ceci dans une double perspective : pour adapter les forêts au changement climatique et pour développer la filière bois, avec des impacts positifs en termes d'atténuation des émissions de GES (séquestration, stockage et substitution carbone sur l'ensemble de la filière), de création d'emplois et de valeur ajoutée.

Le SDRIF-E intègre cet enjeu via l'OR 43 : « L'accès aux espaces boisés faisant l'objet d'une exploitation forestière doit être garanti, en veillant au maintien des continuités adaptées entre ces espaces et les équipements destinés au stockage et à la transformation des ressources forestières, y compris s'agissant des territoires limitrophes de l'Île-de-France. »

Les axes routiers permettant le transport des bois ronds relevant d'arrêtés préfectoraux pris en application du code de la route (et mis à jour par les services déconcentrés du Ministère chargé des forêts sur l'infrastructure collaborative NaviForest), le SDRIF-E n'a pas vocation à déterminer, dans sa partie règlementaire, les axes de transport des bois d'intérêt régional.

En revanche, la Région étudiera la façon la plus adéquate de renforcer le projet d'aménagement régional (PAR) du SDRIF-E, pour bien souligner, en sus des dispositions de l'OR 43, l'importance pour les collectivités de prendre en compte, dans la définition des règles de circulation sur les routes et chemins du territoire, la nécessaire préservation des fonctionnalités des massifs forestiers alentour.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Pas de remarque.

### 3.2.3.2. Projets mobilités à forte contribution (analyse et synthèse)

**Les projets de mobilités par voie ferrée sont en général réclamés et plébiscités, sauf lorsqu'ils empiètent sur un milieu naturel, ce qui génère des oppositions locales fortes**

#### 3.2.3.2.1. Ligne 7 à Drancy

(Plébiscitée)

##### Mail 28 de Mme KERBOUS de Drancy dans le registre électronique :

« Je souhaite l'instauration d'une station de métro en l'occurrence la ligne 7 au centre de Drancy. L'état des réseaux des transports en commun est lamentable, surtout pour le prix. »

##### Mail 47 Mme Messaoud de Drancy dans le registre électronique :

« Métro 7 au cœur de ville de Drancy. Ce projet pourrait permettre de bénéficier de transport en commun au cœur de ville de Drancy. Ce jour, nous devons rajouter 20 minutes à nos trajets pour rejoindre le RER B ou le métro 5. Avoir la ligne 7 au cœur de ville va permettre d'alléger les bus, les voitures proches des gares, et faciliter nos vies au quotidien »

##### Mail N°1812 de Laurence (Anonyme) de Drancy dans le registre électronique :

« L'accessibilité directe pour Paris est un enjeu majeur pour aller travailler chaque jour. Aujourd'hui il m'est nécessaire de prendre 3 moyens de transport (bus, RER, métro) pour

*me rendre sur mon lieu de travail. Avec le métro en centre-ville de Drancy, je n'aurai plus qu'un seul transport à prendre. Par ailleurs, le métro est aujourd'hui plus fiable que le RER B, bien trop souvent perturbé. L'arrivée du métro en centre-ville est une nécessité à l'heure de la métropole parisienne. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Concernant les demandes de prolongement de ligne de métro, le SDRIF-E a inscrit treize projets de prolongement du métro historique (dont celui de la ligne 7 à Drancy), deux projets de prolongement du métro du Grand Paris (ligne 14 à Morangis et ligne 18 à Montgeron) et un projet de ligne nouvelle (ligne 19 dans le Val d'Oise).

Cet objectif ambitieux devra être précisé dans le cadre d'études de faisabilité afin d'identifier les prolongements qui sont techniquement et financièrement réalisables.

La solution technique du métro est adaptée au milieu urbain dense. La phase chantier peut se révéler complexe et contraignante mais pour un résultat final qui minimise l'impact et les nuisances.

Appréciations de la commission d'enquête :

Compte tenu de la très forte demande exprimée par un public varié, les nuisances d'un chantier de prolongement de la ligne 7 à Drancy devraient être plus facilement acceptées.

3.2.3.2.2. Ligne 1 à Vincennes

(Réinscription majoritairement rejetée)

Mail 2807 de Ann (Dan. STEER) de Fontenay-sous-Bois dans le registre électronique :

*« Ce projet a eu un avis défavorable de l'EP à l'unanimité, un avis défavorable du SGPI, un avis défavorable de l'AE, et enfin le ministre des transports a refusé de déclarer l'utilité publique de ce prolongement en décembre 2022. Et a juste de titre car il est en désastre environnemental avec une atteinte énorme au Bois de Vincennes, sans parler d'un bilan CO2 négatif sur minimum 30 ans. Je suis donc étonnée de voir que sur la page 138 du document ci-dessus, on lit que ce prolongement la ligne 1 est "Metro (Itinéraire validé)". Validé par qui ?? Au contraire, ce prolongement n'est pas validé par qui que ce soit. Est-ce qu'IDFM essaie de faire passer en douce ce prolongement en dépit de tous les avis défavorables ?? Le but de l'EP en cours relative au SDRIF-E n'est pas de refaire l'EP sur la ligne 1. Et heureusement car cela ferait exploser encore une fois le nombre de commentaires, à commencer par les 7000 personnes qui ont signé la pétition contre ce projet. Et ça serait stupide de refaire le travail qui a déjà été fait. Je vous demande simplement de rappeler les conclusions de l'enquête publique précédente sur ce projet, présidée par M. CHAULET et vérifier que, dans le dossier ci-présent, toute référence au prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay apparaisse bien comme NON VALIDÉ »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Ce prolongement de métro, en correspondance avec la ligne 15 Est du métro Grand Paris Express à Val-de-Fontenay, offrira une véritable alternative permettant aux populations concernées d'adopter de nouveaux comportements dans le choix de leurs itinéraires. Le Métro est une solution technique réaliste compte tenu de la densité du secteur. Il y a donc urgence à agir pour réduire la place de la voiture individuelle et décarboner les mobilités dans ces secteurs compris entre les stations « Château de Vincennes » et « Val-de-Fontenay ».

L'objectif de ce projet est de limiter les impacts sur les espaces urbanisés et les espaces boisés. Cette ambition est parfaitement partagée et déclinée dans le SDRIF-E. La localisation exacte du tracé n'est pas incompatible avec les zones traversées. Il est rappelé que le prolongement de la ligne 1 du métro 1 jusqu'à Val-de-Fontenay sera réalisé en

souterrain et que les impacts sur les espaces traversés seront temporaires (limités à la phase chantier). Par ailleurs, les espaces boisés impactés par le prolongement seront très majoritairement reconstitués ou, très ponctuellement, compensés. La destination finale de l'usage des sols sera, in fine, inchangée.

Le projet de prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay n'a effectivement pas obtenu de Déclaration d'Utilité Publique à l'issue de l'enquête de 2022. Toutefois, les avis exprimés nécessitent de reprendre plus largement les études afin de répondre aux observations formulées, en vue de la réalisation d'une nouvelle enquête publique. Le projet de prolongement du Métro 1 de Vincennes à Val-de-Fontenay reste donc inscrit au SDRIF-E dans la perspective de la reprise des études complémentaires qui devront tenir compte des remarques formulées dans le cadre de la précédente enquête publique.

Enfin, le tracé figurant sur la carte du SDRIF-E sera mis à jour afin de reprendre le tracé définitif validé.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que le projet de prolongement du Métro 1 de Vincennes à Val-de-Fontenay reste inscrit au SDRIF-E malgré le rejet d'un précédent projet par le ministre des transports qui a demandé à Ile de France Mobilités de proposer un nouveau projet.

Celui-ci devra, par des études complémentaires ou un nouvel itinéraire, tenir compte des remarques formulées dans le cadre de la précédente enquête publique qui avait conduit la commission d'enquête à donner un avis défavorable.

#### 3.2.3.2.3. Ligne 17 et 18 et 19 (dont gare de Gonesse)

Sont rejetées : la ligne 17 qui prévoit une gare au milieu des champs, la ligne 18 car elle traverse en partie des zones agricoles ainsi que son prolongement et la ligne 19 posant questions sur la réalité du projet, son financement, son emprise, ses échéances possibles.

#### Mail 3594 de M. David FONTEIX de Montreuil dans le registre électronique :

« - *Rapprocher Habitat et emploi*

*Le SDRIF E n'apporte aucune solution à la dissociation entre la localisation des emplois et celle des logements malgré les objectifs de polycentrisme annoncés. Les orientations réglementaires ne permettent pas de rapprocher les logements des emplois, certaines d'entre elles, même, produisent l'effet inverse. Notamment, la construction de lignes de métro (lignes 17 nord et 18 ouest) dans l'espace rural ou encore le maintien de la compétitivité des quartiers d'affaires internationaux qui allongent toujours plus le temps de transport. Il est nécessaire de définir des mesures claires permettant de lutter contre la concentration actuelle de 68% des emplois dans 6% du territoire. Une telle politique doit être accompagnée d'un effort sur les mobilités de proximité (notamment en grande couronne) et sur la mixité des quartiers (logement, commerce de proximité, activités[...]). Personnellement, j'ai toujours mieux vécu lorsque j'ai été proche de mon travail. Pouvoir y aller à pied ou en 20 minutes à vélo est un vrai confort de vie. Dans un monde idéal, si tout le monde pouvait habiter proche des commodités (alimentation, école, crèche[...]) et de son travail, la problématique des transports serait nettement simplifiée et il serait beaucoup plus facile pour les gens qui ont le choix de réduire voire d'arrêter de prendre la voiture. »*

#### Mail 5615 de Mme. Pascale YSEBAERT dans le registre électronique :

« - *Moratoire sur la réalisation du projet de ligne 17 nord.* »

#### Mail 5752 de M. Baptiste GERBIER de Noisy-le-Sec dans le registre électronique :

« *Le SDRIF devrait avoir 3 objectifs principaux : réduire les inégalités, réduire les émissions de CO2 et s'adapter au changement climatique. Ces objectifs sont pris en compte mais ils pourraient l'être davantage. ...*



Il serait bon de :

-Remettre en cause la ligne 17 Nord qui prévoit une gare au milieu des champs sur le Triangle de Gonesse, et une gare au de terminus dans la petite ville du Mesnil-Amelot qui va probablement aboutir à la création de grands parkings.

-Remettre en cause la ligne 18 qui va conduire à artificialiser des terres agricoles très fertiles.

-Empêcher l'extension du centre commercial Rosny 2 »

Mail 4653 de Sylvie DECAUX de Paris dans le registre électronique :

« Je suis contre le prolongement de la ligne 18 ouest du Grand Paris Express. Cette construction amènerait une artificialisation des terres autour des gares. Cela risque d'entraîner des inondations dans la vallée. De plus cela couperait des exploitations agricoles. Plusieurs exploitations agricoles du plateau sont en agriculture biologique ou en passe de le devenir - ce qui répond à une demande forte des collectivités locales qui doivent respecter la loi Egalim. Cette ligne ne semble répondre à aucune demande et va coûter très cher (non seulement à construire mais ensuite à exploiter). La région a déjà du mal à entretenir le réseau existant ! La région Ile de France doit conserver toutes les terres agricoles, d'abord parce que ce sont des terres très riches, ensuite pour préserver une autonomie alimentaire - en cas de guerre ou de catastrophe comment nous nourrirons nous ?

Il faut aussi penser à la beauté. Vous êtes-vous déjà promené entre Saint Quentin en Yvelines et Villiers le Bâcle ? On peut suivre les rigoles construites au Grand Siècle pour les eaux de Versailles ? Il y a des haies et des oiseaux. Protégeons tout ce qu'il nous reste de milieux naturels. »

Observation N° 13 de M. Thierry AVRAMOGLU Président des Amis de la Terre Val-D'oise (ATVO) dans le registre de Deuil-la-Barre :

« Mobilités : Un moratoire sur les projets routiers est demandé, ainsi que les retraits des BIP section Est, prolongement de la RD970 à Villiers-le-Bel, déviation de la RD 909 à Montlignon. Le retrait des projets d'infrastructures de transport du val d'Oise suivantes est demandé : ligne 17, projet de ligne 19, Par contre la réalisation du tram T11 est demandée en priorité. »

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Voir la réponse à la question 3.1.1 ci-dessus sur le réseau du Grand Paris Express (GPE).

En complément :

Les lignes 17 et 18 du métro du GPE sont inscrites dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris adopté par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ces lignes ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2017. Les études concernant ces lignes ont été engagés et les travaux sont en cours.

Concernant la nouvelle ligne 19 inscrite au SDRIF-E, elle fera l'objet d'études de faisabilité pour éclairer sa faisabilité technique, financière et environnementale.

Une des contributions relayées par la commission d'enquête déclare à la fois son opposition à certains projets du GPE et à tous les projets routiers. Le projet régional décrit par le SDRIF-E intègre les mobilités routières dans le panel des solutions offertes aux Franciliens, mais promeut leur décarbonation, la réduction de l'autosolisme et la promotion du covoiturage, et surtout déploie une importante programmation de transport en communs pour inciter au report modal. Les projets routiers de niveau régional ont été inscrits sur les cartes du SDRIF-E.

Voir également la réponse à la question 3.1.4.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les travaux en cours sur les lignes 17 et 18

n'excluent pas une évaluation de la faisabilité de leur arrêt à un point d'achèvement optimum, compte tenu des enjeux nouveaux résultant de l'abandon du projet EUROPA CITY et des objectifs du SDRIF E de protection de terres agricoles exceptionnellement fertiles.

#### 3.2.3.2.4. Voie rapide vélo V7 sur la pelouse de Montgeron

**Il existe aussi des cas où le vélo à usage de déplacement, vient en conflit avec d'autres usages d'un espace de loisirs en particulier pour la pelouse de Montgeron**

Mail 6515 d'un anonyme sur le registre électronique :

*« En tant qu'ancien président de l'association Pelouse et Environnement, je me permets de vous transmettre le texte de l'arrêté municipal du 9 avril 1918, rédigé par Monsieur Alfred Deguy après la signature du contrat d'achat de la Pelouse par la mairie de Montgeron : Arrêté Réglementation de la circulation sur la promenade de l'Avenue de la Grange Article 1. La circulation sur toute l'étendue de l'Avenue de la Grange est exclusivement réservée aux piétons. À l'exception des voitures d'enfants, la circulation à cheval, à âne, en voiture, en automobile ou à bicyclette, en général en véhicule quelconque, est formellement interdite. Je crois que tout est dit ; si on veut respecter la famille Lagrange qui n'a pas voulu vendre son château à un particulier, mais à la Mairie, principalement dans le but de pouvoir imposer ses volontés et en particulier que la pelouse reste toujours un lieu de promenade, et non pas de lieu de passage de véhicules. En effet, je ne vois pas des enfants courir sur la Pelouse au milieu d'une armée de bicyclettes. A cette époque, les bicyclettes seront pratiquement toute motorisées donc rouleront vite. »*

Mail 5609 de M. Fabrice SCEMAMA de Montgeron sur le registre électronique :

*« Montgeron par la voie rapide vélo V7  
Je découvre que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en << chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cycles mobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés >>, totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services »*

Mail 5622 de Nadine (Anonyme) de Montgeron, sur le registre électronique :

*« Je conteste le fait d'établir des pistes cyclables traversant « La Pelouse » de Montgeron 91230. En effet cette Pelouse doit rester en l'état comme le souhaitait son donateur, car de nombreux marcheurs, promeneurs avec des enfants et des chiens la fréquentent. Les pistes constitueraient un danger pour toutes ces personnes notamment les personnes âgées qui sont nombreuses à la fréquenter. Je vous demande de retirer le projet. »*

Mail 5647 de M. Pierre-James SPY de Montgeron sur le registre électronique :

*« Sauvons la pelouse de Montgeron  
La pelouse est très fréquentée pour les promenades des Montgeronnais donc impossible de transformer en pistes cyclable. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Les itinéraires retenus pour le réseau vélo Île-de-France sont le résultat d'un consensus entre les collectivités concernées et les objectifs la Région en matière de développement

de son réseau vélo à haut niveau de service. Les incompatibilités (notamment les conflits entre piétons et cycles) sont prises en compte lors des instances de gouvernance du réseau.

La liaison de la ligne V7 sud du réseau Vélo Île-de-France entre Melun et Villeneuve-le-Roi est une ligne prévue dans la deuxième phase de déploiement du réseau Vélo Île-de-France.

A ce jour aucune discussion n'a été entamée entre la Région, les collectivités locales et les associations locales de cyclistes sur le tracé de cette ligne. Ainsi aucune décision quant à l'éventualité de passer par la pelouse de Montgeron n'a encore été prise. Aussi, la carte du SDRIF-E représente cette ligne sous forme d'un principe de liaison (en pointillé) entre Melun et Villeneuve le Roi, et non sous forme d'un trait plein.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ce que le projet d'une liaison cyclable sur la pelouse de Montgeron n'est pas encore parfaitement défini.

### 3.2.3.2.5. Doublement Tunnel RER B et RER D

Mail 3622 de Mme Adeline IDA de Gif-sur-Yvette sur le registre électronique :

« J'habite sur la ligne du RER B et je trouve que ses usagers sont maltraités. Nous payons un abonnement très coûteux pour des conditions de transport souvent abominables. Parfois, sur un même trajet, on nous fait descendre plusieurs fois sur le quai, monter dans un autre RER, parfois même changer de quai[...] Il y a très souvent des problèmes techniques, des retards effarants qui font qu'on doit prendre beaucoup de marge pour être à l'heure quand on a un train à prendre ou un rendez-vous. »

Mail 2500 de M. Jean Vivier, concepteur de la ligne 14 et expert à l'Union International des Transports Publics sur le registre électronique :

Cité plus haut :

« Il est invraisemblable que le SDRIF ne mentionne pas le principal goulot d'étranglement du système de transport public : le tunnel unique où circulent les trains des lignes B et D du RER entre Gare du Nord et Châtelet-les-Halles. Le doublement du tunnel figurait pourtant au SDRIF précédent. »

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le projet de doublement du tunnel entre Gare du Nord et Châtelet-les-Halles n'est pas à l'étude actuellement et ne fait pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Par ailleurs, ce projet est techniquement très complexe à réaliser sans parler de son coût. Il nécessiterait la coupure des lignes B et D du RER pendant plusieurs mois au centre de Paris. Le projet NExTEO, visant l'automatisation de ces lignes constitue la réponse la plus adéquate.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le projet NExTEO permettra sans doute de gagner plusieurs années, mais sauf si le polycentrisme souhaité devenait un succès transformant radicalement la configuration de l'Ile de France il est vraisemblable que ce goulet d'étranglement du tunnel commun RER B RER D devra être réglé. On peut rappeler que tunnel actuel était prévu depuis 1929 et a été construit 50 ans plus tard. Voir également **3.2.3.1.1**

### 3.2.3.2.6. Le BIP

**De nombreux témoignages expriment leur opposition au projet (réalisation du seul tronçon Est prévue par le SDRIF E) considérant que le tronçon Ouest (non prévu) sera réalisé aussi malgré la classification en trame verte de son emprise, du fait notamment d'une étude qui serait relancée sur ce projet.**

Mail 08 de Mme Isabelle DIAZ de Deuil-La-Barre dans le registre électronique :

« *Projet BIP : A l'heure du réchauffement climatique, il semble insensé d'envisager de remettre le projet d'une autoroute à l'ordre du jour ! Cela impliquerait non seulement la destruction d'espaces verts existants mais aussi une artificialisation du sol qui augmenterait le risque d'inondations par ruissellement. Les pollutions (atmosphérique et sonore) par le trafic routier seraient intolérables s'ajoutant aux nuisances dues à l'aéroport CDG. »*

Mail 48 Mme Diaz de Deuil-la-Barre a écrit ; :

« *Je suis contre le projet du BIP (quel que soit le tronçon projeté Est ou Ouest) pour les raisons suivantes :*

- *arrivée de flots de véhicules (jusqu'à 60000/jour) dont une grande part de trafic additionnel, pollution atmosphérique et sonore dans un secteur déjà pollué par les avions ; risques pour la santé humaine notamment pour les enfants (tracé jouxtant nombre d'écoles- plus de 10000 enfants) ;*
  - *destruction d'espaces naturels, de zones de promenades, de réserves de biodiversité ; génération d'îlots de chaleur, risques d'inondations ; menace sur des sites patrimoniaux ; dégradation du cadre et de la qualité de vie ;*
  - *diminution de la valeur des biens immobiliers et risques d'expropriation de riverains ;*
  - *un projet archaïque à contre-courant des défis environnementaux, favorisant le tout automobile alors qu'on envisage la suppression des motorisations thermiques à horizon 2050 ;*
  - *un projet très coûteux, dont le financement pourrait être mieux utilisé pour des projets de mise en valeur des zones naturelles au service des populations : par exemple, sentiers aménagés, espaces de sport-santé, de loisirs et de lien social, préservation des lieux de culture et patrimoniaux, espaces de découverte et de sensibilisation à l'environnement pour les jeunes[...]*
  - *le développement de transports collectifs, de liaisons "douces" entre les communes, favorisant la mobilité des habitants serait une réponse à un réel besoin de se déplacer plus facilement pour tous, à tout âge ;*
  - *a contrario, une voie rapide 2x2 voies ouvrirait une saignée catastrophique qui dévitaliserait les communes traversées sans aucune retombée positive pour les populations*
- Je vote CONTRE le BIP »*

**Certains appellent une réflexion à mener pour une solution de désenclavement des villes de Montmorency et Deuil-la-Barre (sur le tracé de l'ex tronçon Est), voire une solution technique du BIP évitant les nuisances environnementales dénoncées par ses détracteurs, complexe de par le relief de collines de ces territoires.**

Observation N° 2 de M. Alain CHABANEL de Deuil-la-Barre sur le registre de Deuil-la-Barre :

« *Le souhait de nombreux citoyens est de ne pas voir passer le BIP sur le territoire de Deuil-la-Barre et de ses voisins Groslay et Montmorency. Un contreprojet de circulation douce et verte traversant ces territoires serait à étudier. Cette circulation verte a été inscrite par le SDRIF e dans sa première version puis retirée par la suite. Je demande que cette circulation verte soit de nouveau inscrite mais ne suis pas opposé à une solution de voirie en souterrain comme cela s'est fait sur certains tronçons de l'A86, tout en préservant la côte en surface. »*

Observation N° 20 de Mme Fabienne LESAGE sur le registre de Deuil-la-Barre :

« *J'ai appris au cours de la réunion que la réalisation du tronçon ouest n'était pas prévue. D'autres participants étaient dans le même cas »*

Observation N° 22 de Mr Philippe DESCHAUD sur le registre de Deuil-la-Barre :

« *Parmi Toutes les solutions pour désengorger la circulation en centre-ville, le BIP en est peut-être une, comme un plan de circulation avec sens unique. »*

Observation N° 23 de Mme et Mr CHEVREL sur le registre de Deuil-la-Barre :

« Un BIP aujourd'hui est une hérésie qui polluera et détruira l'environnement et le bien être des habitants des communes concernées. Des quartiers entiers de plusieurs de ces villes seront ainsi isolés par ce boulevard polluant dans tous les sens du terme. Contre ce projet je suis pour la réduction du trafic aérien source de nuisances sonores et environnementales. Un Tram serait approprié au problème urbain, des transports confortables et sécurisés dignes de ce nom et fiables. »

Registre de Deuil-la-Barre Observation N° 24 Mme LHONORE a écrit :

« Des plans de circulation urbaine seraient sans doute plus urgents et efficaces qu'un BIP qui pour l'instant n'est pas du tout défini. »

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage du département du Val d'Oise, a pour objectif de désengorger les centres villes des communes traversées, de faciliter les déplacements transversaux au sein du département et de réduire les temps de parcours. Cet axe devrait également accueillir un transport en commun en site propre et des aménagements cyclables.

Ce projet figure au SDRIF-E arrêté, sous forme d'un principe de liaison routière entre Bonneuil-en-France et Groslay. Le SDRIF-E a placé sous armature verte sanctuarisée tous les espaces naturels et espaces verts urbains environnants. En effet, une coulée verte s'est développée au fil des années autour des espaces réservés pour ce projet. L'armature verte sanctuarisée n'interdit pas le passage d'une infrastructure routière, dès lors que son impact est limité et si aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable, mais bloque toute velléité d'urbanisation (voir OR2, 13 et 18). Ainsi, les continuités écologiques sont protégées.

Pour le moment le projet de boulevard du Parisis est en attente d'une décision en Conseil d'Etat. En fonction de cette décision, le département du Val d'Oise souhaite relancer les études qui incluront une concertation auprès du public. Cette phase sera l'occasion pour l'ensemble des parties prenantes de s'exprimer sur les orientations et la poursuite du projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que pour le moment le projet de boulevard du Parisis est en attente d'une décision en Conseil d'Etat.

### 3.2.3.2.7. RD 130 RD 190 (Yvelines)

**De nombreuses observations portent sur le refus de ce projet d'infrastructure routière.**

Mail 3623 M. Gérard DENYS de Triel-sur-Seine a écrit :

« Parmi les objectifs environnementaux du projet de révision du S.D.R.I.F. exposés dans le Plan d'Aménagement Régional, l'ambition de la région est d'aboutir au Zéro Emission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040 par la mise en place d'une mobilité des franciliens décarbonée. Pourtant, elle maintient des objectifs de développement des infrastructures routières, en contradiction avec cet objectif. Comme le projet de 2 fois 2 voies pour relier la RD30 et la RD190 dit la A104bis. Ce projet s'intègre à un ensemble qui aura pour effet de créer 192 km d'élargissement de voiries et 56 km de nouvelles voies de circulation routières, qui entraînera inévitablement l'accroissement du trafic et donc les émissions de CO2. La A104bis, à elle seule, portera la circulation à plus de 44 000 véhicules par jours sur le secteur (Achères, Andrésy, Carrières sous Poissy, Chanteloup les Vignes, Triel sur Seine, Vernouillet et Orgeval) ; Cela ne permettra pas d'aboutir au ZEN et l'impact sur la population s'gravera encore. Rien que pour les enfants, 32 établissements scolaires seront touchés sur le trajet, soit plus de 9200 enfants. La A104bis engagera un investissement de 200 millions d'euros, montant qui sera inévitablement largement dépassé s'il devait être réalisé. Sans compter son coût d'entretien.

*Ces sommes importantes seraient plus utiles au développement des transports en commun (Train, Bus...) au développement des pistes cyclables et l'entretien des établissements scolaires. De plus, la construction de nouvelles infrastructures impactera fortement la biodiversité ainsi que les continuités écologiques en détruisant et en fragmentant des habitats naturels, agricoles ou forestiers »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le projet de liaison RD30-RD190, inscrit au SDRIF-E, est un projet de desserte de la vallée de Seine : c'est une opération structurante pour le département des Yvelines. Mais il n'est pas assimilable à un contournement routier régional dédié au trafic de transit tel que l'A 104. La Région signale au passage qu'elle n'a pas inscrit au SDRIF-E le projet de bouclage à l'ouest de l'A104.

Dans la vallée de la Seine, les projets de développement urbains à venir (ZAC, arrivée du tram 13 express, EOLE ...) rendent nécessaire la réalisation de cette liaison routière, pour améliorer leur desserte et préserver le désengorgement de Poissy qui sera permis par la mise en en service du T13.

Par ailleurs, cet aménagement routier permettra la création de nouveaux cheminements cyclables et pourra être le support d'une nouvelle offre de bus en rabattement vers les gares. Depuis la déclaration d'utilité publique en février 2013, ce projet a été optimisé et amélioré notamment sur la prise en compte du risque d'inondation, les dispositifs d'assainissement et les mesures en faveur de la biodiversité.

Appréciations de la commission d'enquête :

Si on parle d'améliorer la desserte de nouveaux moyens de transports, on comprend difficilement pourquoi cette desserte doit se faire en véhicules particuliers. S'il s'agit de construire de nouveaux cheminements cyclables et de nouvelles voies de bus, on comprend aussi difficilement pourquoi une voie rapide en serait le support.

Cependant, la commission d'enquête note l'objectif de désengorgement de Poissy pouvant être acté au titre de l'OR129 et la poursuite des procédures d'évaluation du projet à venir qui intègre la réalisation du pont d'Achères.

### 3.2.3.2.8. Le Pont d'Achères

**Le pont d'Achères cristallise également beaucoup d'oppositions, principalement compte tenu du site traversé.**

Mail 2474 Guillaume (Anonyme) a écrit :

« *Opposition au pont d'Achères, RD 30, RD55*

*Projet inutile. Destruction d'un site calme aux portes de Paris, risque d'exode pour les villes mitoyennes à ce projet. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le pont d'Achères fait partie intégrante du projet RD30-RD190

Appréciations de la commission d'enquête :

Pas de remarque.

Deux projets distincts sont fréquemment mis ensemble dans les observations, auxquels un projet industriel est parfois ajouté dans les observations :

- Le projet de pont entre Vigneux-sur Seine et Athis Mons
- Le projet de darse pour un port d'HAROPA à Vigneux-sur Seine
- Le projet d'usine d'hydrogène à Vigneux-sur-Seine

## 3.2.3.2.9. Le Pont de Vigneux

**Le projet de pont est perçu comme un viaduc autoroutier, s'insérant mal de toutes façons dans le réseau existant est fortement rejeté. On pourrait mettre en projet alternatif la demande de prolongation de la ligne 18 vers l'est qui elle est réclamée.**

Mail 32 d'une anonyme sur le registre électronique :

*« Je suis contre le projet de pont routier entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, je souhaite que des solutions plus écologiques et moins favorables à la voiture soient trouvées. »*

Mail 64 de M. Remy de Claret sur le registre électronique :

*« Ce projet, s'il était mené à terme, aurait des répercussions irréversibles sur notre environnement direct et la qualité de vie au sein de notre commune. Le coteau, qui abrite notre précieux jardin botanique, est un écrin de biodiversité et un havre de paix pour les habitants. La construction d'un pont menacerait directement cet espace unique, non seulement en détruisant un patrimoine naturel irremplaçable mais aussi en altérant l'écosystème local. De plus, la zone résidentielle à proximité du coteau, actuellement très arborée et appréciée pour son calme, serait transformée en une zone de transit bruyante et polluée. Cela rendrait nos quartiers invivables, nuisant ainsi au bien-être des citoyens et à l'attractivité résidentielle de notre ville. L'augmentation du trafic induite par ce pont entraînerait une hausse de la pollution de l'air et sonore, dégradant significativement notre environnement. Nous serions témoins de la disparition de zones qui font aujourd'hui la particularité et l'identité d'Athis-Mons. Il est de notre devoir de protéger notre cadre de vie contre des projets qui, loin de présenter des avantages tangibles pour la collectivité, menacent l'équilibre écologique et la sérénité de notre ville. »*

Mail 3569 Gautier (Anonyme) a écrit :

*« ... En effet, si la Seine est une barrière naturelle qu'il est nécessaire de franchir, notamment pour permettre les liaisons pendulaires et la liaison entre des bassins de vie et des bassins d'emplois, ce projet routier est complétement anachronique. Déjà parce que créer de la route génère des déplacements routiers, et donc de la pollution atmosphérique et sonore. Nous sommes, sur nos territoires, déjà très impactés par ces nuisances liées à la présence de l'aéroport d'Orly, des réseaux SNCF ainsi que des réseaux routiers denses et nombreux. Le SDRIF.E s'oriente vers l'amélioration de la qualité et du cadre de vie des populations déjà impactées par ces nuisances. Les nouvelles mobilités qui vivent une expansion sans précédents et qui vont changer nos modes de déplacements en profondeur dans les prochaines années, actent que ce projet routier est d'ores et déjà obsolète... Il faut également considérer l'ampleur de ce projet, qui deviendrait une liaison N6/N7/A6/A10/A86. Est-ce que relier des réseaux routiers saturés est une solution pour faciliter les déplacements ? On peut en douter.*

*Enfin, ce projet est sur la totalité de son tracé, sur des zones naturelles identifiées en tant que telles dans les PLU des 3 communes) sources de fraîcheur, et de biodiversité. Il viendrait donc détruire pour l'éternité ce que ce SDRIF défend, c'est à dire l'environnement. Enfin, ces terres sur lesquelles est situé le projet, côte Vigneux, sont identifiées dans le SDRIF comme des espaces où il faut "renforcer l'armature verte" ! Comment renforcer cette armature en artificialisant les sols en partie ?*

*Enfin, côté Athis-Mons, le tracé de ce projet viendrait complètement détruire le Jardin Paul Jovet, situé 38 rue Caron, 4000m2, de jardin associatif, collaboratif et participatif, qui permet non seulement d'avoir un espace de respiration en pleine ville, mais qui remplit également un rôle social. »*

Mail 4492 M. DEVOUCOUX de Ris-Orangis

*« Le projet de pont à Athis Mons est un projet d'un autre temps. Il défigurerait la colline de Mons, fragiliserait l'écosystème du secteur port Courcel / le petit Noisy et ferait disparaître*

*les jardins Paul Jovet. Peut-on encore se permettre de détruire des arbres dans une situation de réchauffement climatique global ? Ne serait-il pas plus intelligent de prolonger le métro 18 au-delà de l'aéroport d'Orly jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges ou Montgeron ? Ce projet de pont est une catastrophe écologique annoncée, et les porteurs de ce projet devraient davantage considérer la nature et l'environnement au centre de tout et s'adapter aux contraintes qu'elle nous impose plutôt que de mettre en avant l'attrait économique ?*

**Même pour certains qui réclament un franchissement de la Seine, ce projet ne leur semble pas satisfaisant**

Mail 1000 M. Daniel GUERIN de Villeneuve-le-Roi a écrit :

*« Proposition d'un nouveau franchissement de Seine dans le Val-de-Marne*

*Le projet de SDRIFe ne prévoit aucun nouveau franchissement de Seine dans le Val-de-Marne. Il s'agit d'un enjeu majeur auquel l'inscription de l'improbable et dangereux franchissement de Seine entre Athis-Mons et Vigneux-Draveil en amont ne saurait répondre.*

*Je demande l'inscription d'un franchissement sur les emprises de l'ancienne grande ceinture ferroviaire entre Choisy-le-Roi et Valenton, raccordant la D5 et la N6. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Ce projet de franchissement est inscrit au plan Route de Demain de la Région, il est porté par le Conseil départemental. Par cohérence, il a donc été inscrit au SDRIF-E arrêté.

Ce projet s'inscrit dans un contexte de fort essor de la demande de mobilité du secteur. Il s'agit de répartir la circulation routière sur 3 ponts au lieu de 2 (existants et saturés). En effet, les franchissements à l'amont entre Juvisy et Draveil, et surtout à l'aval entre Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges, sont défavorablement connus en matière de fluidité de circulation, avec une embolie qui s'étend au débouché de la RN6.

Lors d'un sondage réalisé en 2018, 84% des sondés approuvaient la création d'un nouveau pont, considérant que le manque d'un franchissement de Seine était le premier problème en matière de déplacements dans le secteur.

Le maître d'ouvrage a prévu une phase d'études approfondies pour ce franchissement. Ces études incluent l'analyse de différentes options de réalisation et une concertation auprès du public, qui sera l'occasion pour l'ensemble des parties prenantes de s'exprimer sur la poursuite du projet. Elles permettront également de trouver la meilleure solution en termes de qualité de vie des riverains et de résorption de la congestion routière.

L'inscription du projet au SDRIF-E n'exonère pas du strict respect des procédures environnementales réglementaires si le projet devait se poursuivre au-delà des études. La Région y sera particulièrement attentive.

Appréciations de la commission d'enquête :

La proposition de prolonger la ligne 18 vers l'est (avec un franchissement de Seine), devrait, si elle est retenue, résorber une partie non négligeable du trafic de transit qui serait reporté de la voiture vers le métro.

L'infrastructure envisagée ne devrait pas être surdimensionnée pour permettre un trafic de grands gabarits afin d'éviter une circulation de transit. Il y a peut-être une demande d'un pont dédié au trafic local et le rejet d'un pont à plus grand gabarit. La commission d'enquête note la nécessité d'un franchissement de la Seine supplémentaire (Pont de Vigneux) dont les options possibles feront l'objet d'une concertation publique préalable.

#### 3.2.3.2.10. Le port HAROPA à Vigneux

**Le port HAROPA cristallise moins d'opposition spécifique que les deux autres projets qui lui sont associés par le public Néanmoins la contradiction de préservation des espaces naturels avec ce projet est pointée par le public, qui souligne aussi que ce secteur est déjà fortement impacté par des nuisances industrielles et aériennes. De nombreuses observations s'opposent à la création de ce port.**



Mail 1549 d'un anonyme dans le registre électronique :

« Habitant d'Ablon sur Seine, j'ai eu connaissance d'un projet industriel de grande envergure situé à Vigneux sur Seine, face aux rives d'Ablon. Le projet de la Région présente par ailleurs l'hypothèse d'un franchissement routier de la Seine, à proximité, entre Athis-Mons et Vigneux. Ce pont à 4 voies devra permettre aussi d'alimenter en véhicule poids lourds le port industriel (évaluation d'environ 1500 camions/jour supplémentaires sur le secteur). Ces projets auraient des conséquences désastreuses en termes de nouvelles pollutions induites qu'elles soient sonores, aériennes, de qualité des eaux ou visuelle pour notre commune et ses habitants. En plus nous assisterions à la destruction d'un des derniers paysages naturels et d'une zone protégée sur les bords de Seine en Ile de France

Pour rappel, les Ablonais subissent déjà fortement les nuisances aéroportuaires d'Orly (Air, Bruit), des lignes SNCF (C et D) du trafic routier (nœud du pont de Villeneuve, quais, RD...) du risque lié aux sites Seveso proches (2 dépôts pétroliers GPVM et aéroport) ainsi que la traversée de notre commune par le pipeline pétrolier Trapil. Des études récentes démontrent déjà l'impact de toutes les nuisances subies par les habitants dont l'espérance de vie est impactée et diminuée.

Pour toutes les raisons évoquées, je m'oppose personnellement aux projets de la Région Ile de France concernant notre environnement proche, projets qui défigureraient notre cadre de vie et impacteraient notre santé, à savoir le port industriel d'Haropa à Vigneux sur Seine ainsi que le pont routier entre Athis-Mons et Vigneux. »

Mail 2007 de Muriel JOSSELINE dans le registre électronique :

« Je conteste fermement l'inscription de deux projets dans la zone de Vigneux/Athis-Mons. Ce SDRIF, environnemental, comporte des OR qui semblent aller dans le bon sens, mais qui sont contredites par des exceptions qui donnent une direction concrètement contraire aux grands principes affichés.

P 12, l'OR1 pour composer et préserver la trame et l'armature vertes de demain, les projets doivent impacter le moins possible les vues principales et les paysages. Implanter un port industriel sur une zone de biodiversité serait un non-sens absolu !

P14 OR 6 La fragmentation des espaces ouverts par les infrastructures de transports doit être résorbée. Un port/pont constituerait, a priori, une fragmentation, alors que ledit document stipule de résorber cette même fragmentation ! Quelles sont les continuités prévues (maintenues ou créées) en cas de réalisation du pont/port ?

Et un peu plus loin : Offrir à la ville vue et accès sur l'espace ouvert. Sûr que pour Ablon, Haropa serait un accès direct avec vue imprenable sur un espace ouvert [...] dévasté !!!

P 17OR 17 Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Comment se fait-il qu'un tel projet port/pont soit envisageable ?

P 17 OR 17 : le passage des infrastructures, sous réserves qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement. PUIS Les infrastructures, aménagements, installations et constructions doivent être économes en espace et présenter une bonne intégration environnementale et paysagère et prévoir le maintien ou la restauration des continuités écologiques par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin.

Donc le pont/port n'y répond pas car il n'est pas adapté à son environnement ! Il y a une liste très spécifique des ouvrages possibles sur les terrains boisés ou naturels, et cela ne semble pas comporter de possibilité de port ni de viaduc ! Dans le cahier des charges du franchissement de Seine, il y avait déjà que le coût devrait être « raisonnable », et il a été notablement sous-estimé, pour le "faire passer". Après coup, on parlerait de dérive des coûts .... De plus, les alternatives, comme préconisées dans les OR, avaient été éliminées par le Département porteur du projet de pont lors de la Concertation de 2019.

Le Département semble finalement opter pour un prolongement de la ligne 18 du RER. Si le porteur de projet lui-même fait marche arrière, pourquoi l'inscrire au SDRIF ?

*P 18 OR 21 Indépendamment de la taille du massif considéré, y compris dans les sites urbains constitués, il convient d'améliorer la qualité des espaces de transition entre les espaces boisés et les espaces urbanisés et de veiller à la perméabilité au vivant des tissus urbains (valorisation paysagère et écologique, limitation de l'imperméabilisation – voire désimperméabilisation – à proximité du boisement, renaturation et mise en place d'aménagements favorables à la biodiversité, etc.) Bref, le port = un projet à contre-sens du SDRIF, CQFD ! »*

Mail 2097 de Matthieu BERTHEUIL dans le registre électronique :

*« Le club Nautique d'Ablon pratique 2 activités la voile et l'aviron sur la Seine depuis plus de 20 ans en face du projet d'implantation du port Haropa sur la commune de Vigneux.*

*Nous connaissons très bien le plan d'eau et son environnement.*

*Nous sommes le seul club d'aviron et de voile du Val-de-Marne situé sur la Seine et, malgré la forte densité urbaine de notre département, nous avons la chance d'évoluer dans une zone naturelle préservée.*

*Les membres apprécient de naviguer dans cet environnement où la nature est préservée et où les cultures évoluent au fil de l'année : cet espace vert est un attrait pour la pratique des sports nature qui sont pratiqués au club. Un certain nombre de membres viennent de zones fortement urbanisées (92 / 75) et trouvent ce lieu très agréable pour la pratique des sports, à 15km de Paris et accessible par le RER. Cette armature verte est un élément important pour le développement du club. Pour sensibiliser les adhérents nous organisons des sorties dans la darse alimentant la fosse Montalbot, c'est un sanctuaire de la nature se développant seul, sans intervention de l'homme et un lieu de reproduction avec des frayères adaptées aux différentes espèces de la Seine.*

*La berge coté Vigneux sur Seine n'est pas aménagée, elle est recouverte de nature avec des plages en sable ce qui attirent de la biodiversité.*

*Lors de nos navigations et selon les saisons nous observons des hérons cendrés, des canards, des grues, des oies bernaches venant se nourrir et se cacher dans la végétation des berges.*

*Les plages accueillent aussi l'été des gens venant se rafraîchir, notamment dans la zone proche de l'usine des eaux (à l'aval du projet) là où il existait une ancienne baignade.*

*L'organisme VNF souhaite développer l'usage de la voie d'eau pour la pratique d'activités nautiques vers le grand public et vient de publier un document d'orientation avec le CNOSF pour développer ces activités.*

*Notre connaissance du plan d'eau et nos rencontres avec VNF dans la cabine de commande du barrage d'Ablon/Vigneux nous a fait prendre connaissance d'une spécificité du plan d'eau : il est situé dans une courbe.*

*Les péniches utilisent prioritairement l'écluse de Vigneux et lorsqu'elles sortent de l'écluse elles ne peuvent pas voir ce qui se passe après la courbe, c'est dans cette zone qu'est prévu la sortie du port et il y a un risque d'accident fort entre les péniches descendantes et celles sortant du port, de plus les mouvements supplémentaires de péniches vont créer des dangers supplémentaires à nos pratiquants dans une zone déjà complexe à gérer pour nous ou les bateliers.*

*Nous sommes bien conscients de l'intérêt écologique du transport fluvial et nous ne sommes pas contre son développement mais l'implantation d'un port dans cette zone préservée est une pure ineptie à l'heure où nous nous devons de sauvegarder les espaces naturels tandis que d'autres infrastructures portuaires comme Corbeil ou Evry sont à l'heure actuelle sous-utilisées.*

*Le Club Nautique d'Ablon, représentant 60 personnes, se prononce contre l'implantation d'un port Haropa dans la zone naturelle de la Saussaie des Gobelins et l'île Brune (Port Brun) au nord de Vigneux-sur-Seine. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le projet porté par Haropa en proximité de Seine à Vigneux comporte deux volets : un premier de développement portuaire et économique, et un second de préservation environnementale, équivalents en surface (50 ha chacun). La création, en retrait de la Seine, d'un port autour du bras d'eau existant, contribuerait à la décarbonation de la logistique, tandis que les activités économiques connexes pourraient inclure une part de production énergétique. Ce projet de port participerait ainsi du développement d'une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires d'échelle régionale, nécessaire à l'objectif de décarbonation.

L'OR 118 du SDRIF-E vise à articuler ce type de projets avec les enjeux environnementaux locaux, dans la mesure où les « *ports doivent veiller à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement* » (le cas échéant, naturel), et « *une prise en compte des continuités écologiques* ».

Après avoir mené de premières concertations auprès des territoires limitrophes autour des prémises du projet, Haropa prévoit d'engager les études nécessaires pour apprécier la faisabilité technique et la compatibilité du projet avec les activités existantes sur le secteur et avec la préservation environnementale, sur un site dont les enjeux écologiques sont avérés.

Le projet de pont entre Athis-Mons et Vigneux n'a, par ailleurs, pas pour objectif de desservir ces éventuelles activités économiques et portuaires mais de répondre à des difficultés de franchissement routier de la Seine qui génèrent des difficultés de circulation.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission note la précision concernant la vocation du pont qui n'est pas destiné à desservir la zone. L'acceptation du projet de port par la population ne pourra se faire que si elle préserve les activités de loisirs existantes et au moins en partie la zone naturelle, ce qui semble possible avec une volonté forte. C'est lors de la concertation publique préalable, indépendamment de la démarche du SDRIF-E, que des différentes parties pourront exprimer leurs attentes respectives et pourront négocier des efforts de chacun pour une cohabitation harmonieuse, ce qui est relativement plus facile avec le transport fluvial.

Questions complémentaires de la commission d'enquête demandée par courriel le 20 avril 2024 :Question complémentaire N°1 :

La direction d'HAROPA Port s'est inquiétée d'incompatibilités entre ses projets de développement encouragés par le SDRIF-E, mais qui seraient rendu impossibles par le positionnement des armatures vertes. En conséquence, HAROPA Port demande la modification du tracé de l'armature verte à Vigneux-sur-Seine, Limay, Evry et Bonneuil sur Marne ainsi qu'un certain nombre de corrections dans la cartographie.

Observation n°1 du registre papier du 18<sup>ième</sup> arrondissement M. Antoine BERBAIN Directeur Général Délégué de HAROPA PORT PARIS, a écrit :

La Direction Territoriale de Paris de HAROPA PORT maîtrise 1 107 ha de fonciers répartis en 991ha de terrains et 116ha de darse (bassins) sur le territoire francilien. Sur les 991ha de terrains, la part de terrains encore non aménagés représente environ 150 ha (Vigneux constitue notre plus importante réserve foncière avec 107 ha). Si les fonciers portuaires franciliens sont marginaux eu égard aux emprises des projets de création de zones d'activités, commerciales ou d'habitations, ils restent néanmoins indispensables pour répondre aux enjeux de transition énergétique en favorisant le report modal. HAROPA PORT I PARIS reconstruit principalement le port sur le port en réamodiant les emprises à l'échéance des conventions d'occupations temporaires, mais aménage également de nouveaux fonciers afin de mieux desservir le territoire francilien et d'y développer le transport fluvial et ferroviaire de marchandise.

Il est donc déterminant, via les orientations portées par le SDRIF-E, de préserver la capacité

portuaire existante et projetée en confortant les fonciers portuaires existants et ceux portant des projets de développement portuaire.

Les enjeux du fret sont particulièrement détaillés et portés par le SDRIF-E et nous saluons l'engagement de la Région Île-de-France sur ce sujet. Néanmoins, certains enjeux figurés sur les cartes portent atteinte aux futurs aménagements portuaires ou aux aménagements portuaires existants, et par voie de conséquence aux capacités de développement du report modal des flux de fret sur le territoire francilien. Ces problématiques identifiées concernent principalement des représentations graphiques des emprises portuaires classées en espaces naturels sanctuarisés condamnant toute perspective de développement.

En conséquence, des propositions d'ajustement et de compléments allant dans le sens d'une clarification et d'une mise en cohérence des enjeux sont détaillées ci-après et les modifications cartographiques induites sont jointes en annexe du présent courrier.

Les points saillants sont les suivants :

Armature verte à sanctuariser et incompatibilité avec les projets portuaires :

Plusieurs sites portuaires font l'objet d'un classement sous sanctuarisation *verte*, rendant impossible la mise en œuvre des projets portuaires programmés, et pourtant inscrits dans des documents portés par l'action publique (CPIER, projet stratégique HAROPA PORT, projets d'envergure nationale ou européenne dans le cadre de la loi ZAN, etc.).

- L'aménagement d'un terrain de 100 ha à Vigneux-sur-Seine faisant l'objet d'un projet couplant, un projet de port et un projet de renaturation environnementale

*Le projet* : HAROPA PORT I PARIS est propriétaire d'un terrain de 107 ha en bord à voie d'eau à Vigneux-sur-Seine acquis initialement pour la réalisation d'une nouvelle plateforme portuaire régionale. Les nouveaux enjeux de la transition énergétique et l'écoute des attentes du territoire ont conduit HAROPA PORT I PARIS à récemment réorienter ce projet au profit d'un projet d'aménagement d'ensemble couplant développement portuaire et renaturation environnementale garantissant la pleine maîtrise de ses impacts sur l'environnement. Le projet prévoit ainsi :

- Au Nord du site, 50 hectares de renaturation le long des berges de la Seine confortant les trames verte et bleue. Notamment, il s'agira de proposer une renaturation écologiquement plus riche que les boisements actuels principalement composés d'espèces invasives ;
- Au Sud du site, 50 hectares de développement économique portuaire côté voie ferrée se feront autour d'une darse existante à élargir. Le port sera ainsi masqué depuis les communes de l'autre côté de la Seine par le projet de renaturation. La réalisation d'un port fluvial de dimension plus réduite qu'initialement imaginé est compatible avec l'état actuel de la desserte routière du secteur.

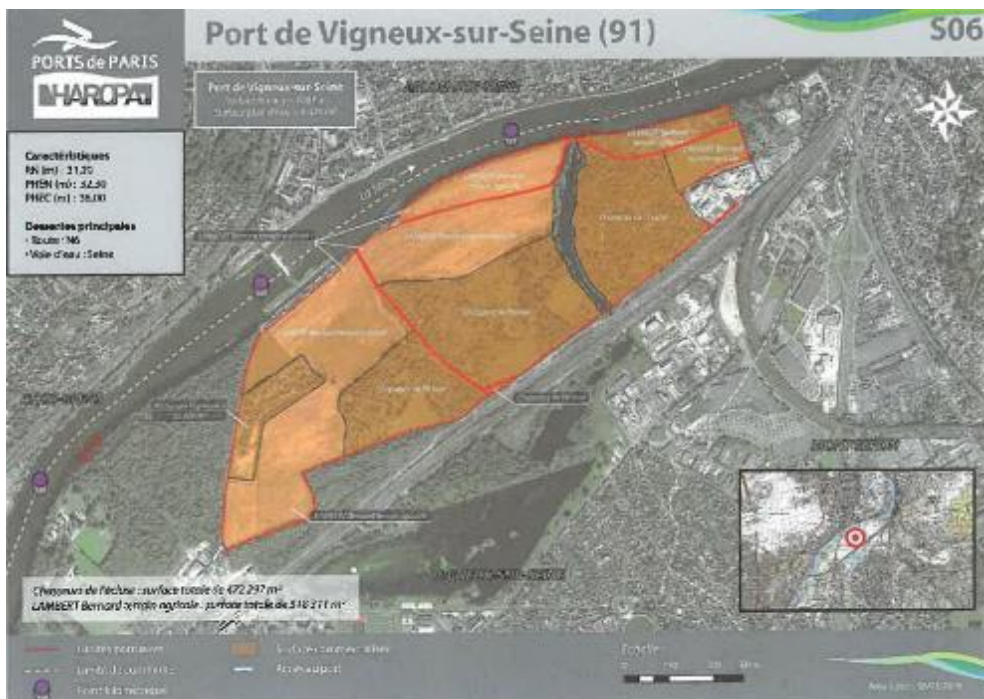


Figure 1 : Le site actuel

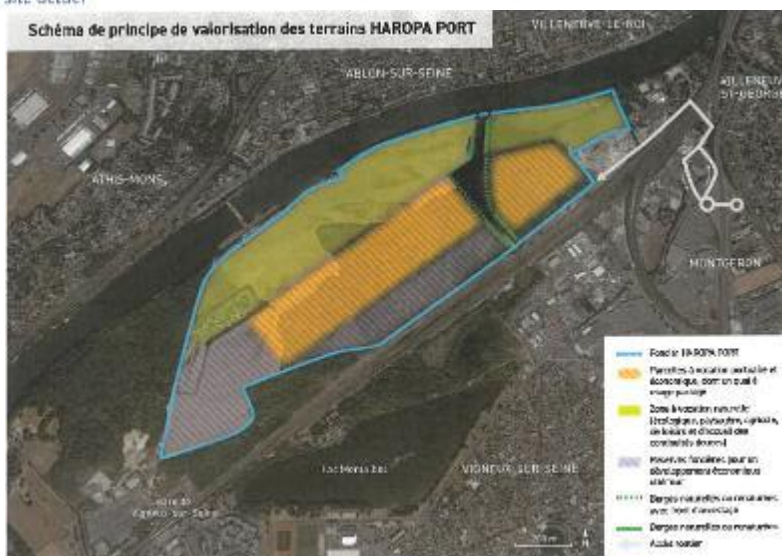


Figure 2 : Le projet porté par HAROPA PORT

**Le SDRIF-E actuel :** Le projet de SDRIF-E arrêté sanctuarise l'armature verte côté Sud compromettant intégralement le projet de développement, et positionne les 2 pastilles « secteur de développement industriel » et le site multimodal à créer au Nord plutôt qu'au Sud du site.

**Notre demande :** Afin de permettre le projet porté par HAROPA PORT sur le site de Vigneux-sur-Seine= il est nécessaire, d'une part :

- De décaler les deux pastilles de développement industriel et le site multimodal à créer au Sud
- Et, d'autre part, d'ajuster en cohérence le projet l'armature verte à sanctuariser au Nord du site et de décaler un espace vert ou de loisir à créer.
- **Le raccordement ferroviaire Est et l'extension du port de Limay** prenant pour partie appui sur les terrains de l'ancienne centrale électrique de Porcheville. En effet, la création d'un nouvel accès ferroviaire par l'Est pour la desserte du port de Limay est rendue indispensable du fait des impacts de la mise en service d'Eole sur son accès ferroviaire existant qui le rendra inopérant à l'horizon 2026.

**Le projet :** La plateforme de Limay est stratégique pour la logistique des matériaux de construction de la région (acheminement par le train et distribution par la voie d'eau), le traitement et la valorisation des déchets (notamment acier, PET, digestat du futur

méthaniseur de Gennevilliers) et la logistique de la grande distribution (nouveau Centre de distribution Client IKEA notamment). L'arrivée d'Éole en gare de Mantes-la-Jolie va rendre particulièrement difficile l'accès ferroviaire actuel de la plateforme portuaire. La seule alternative, à l'étude actuellement conjointement avec EDF et SNCF Réseau, est de reprendre la desserte ferroviaire de l'ancienne centrale électrique pour créer un accès par l'Est (figuré en orange ci-dessous, et en lien avec la réhabilitation des tronçons violet ci-dessous) :



Figure 3 : projet de raccordement ferré Est du port de Limay et de réhabilitation des voies existantes

Par ailleurs, les zones entre l'actuel port et la future voie ferrée doivent également pouvoir permettre l'accueil d'activités économiques, en particulier au nord de la virgule ferroviaire ainsi créée (en orange ci-dessus).

*Le SDRIF-E actuel* : L'armature verte au droit de cette zone portuaire obère le raccordement ferroviaire Est et l'extension du port.

*Notre demande* : Adapter et réduire l'armature à sanctuariser telle que figurée afin de permettre cet accès ferroviaire futur et l'extension du port au nord de l'accès créé ; ajouter une demi-pastille de secteur de développement industriel au droit de la zone ; ajouter une pastille de renforcement du site multimodal au droit de la zone.

- **L'extension du port d'Evry** qui vise à accueillir des activités de transport combiné rail-flleuve-route.

*Le projet* : Le port public d'Evry existant accueille des entreprises de logistique, de fret et de manutention de conteneurs et un quai à usages partagés. HAROPA PORT porte un projet d'acquisition de terrains en continuité au nord (terrain appartenant à la ville correspondant à d'anciennes friches industrielles) et d'aménagement pour y développer le transport combiné à ce carrefour tri modal (voie d'eau via la Seine, embranchement ferré sur le réseau ferroviaire national, connexion à l'échangeur de la Francilienne). Ce projet est porté en accord avec le maire d'Évry-Courcouronnes, qui prévoit d'entreprendre la modification du PLU en ce sens.



Figure 4 : Le port actuel d'Evry (périmètre rouge) et son projet d'extension (jaune)

*Le SDRIF-E actuel* : le port d'Evry existant, d'une surface d'environ 4,5 hectares, est totalement couvert par la « trame verte » telle que figurée dans le SDRIF-E arrêté y compris le terrain de la ville d'une surface de 3,5 hectares devant accueillir son extension.

*Notre demande* : Il convient de supprimer l'armature verte au droit du port existant et de son extension ; de déplacer le losange potentiel multimodal à développer sur le site d'Évry au lieu du site de l'Apport-Paris, situé plus au sud, et de modifier le losange existant à Évry en plateforme portuaire.

- **Le raccordement par l'État de la plateforme multimodale de Bonneuil sur Marne à la RN406** qui a vocation à devenir son accès routier principal et les aménagements connexes à cette nouvelle entrée à réaliser par le port.

Le raccordement routier en tant que tel, qui dispose d'ores et déjà de sa DUP et de son autorisation environnementale, n'est pas concerné. Toutefois, les aménagements ultérieurs, comme la réalisation d'un parking de régulation des poids lourds, et les activités économiques induites sont empêchées par la trame verte telle que figurée dans le projet arrêté du SDRIF- E.

*Notre demande* : Le périmètre de l'armature verte à sanctuariser doit être supprimé à proximité de Bonneuil-sur-Marne afin de permettre le futur raccordement par l'État de la RN406 et les aménagements ultérieurs liés (parking de régulation des poids lourds, etc.).

#### **Ambiguïtés à clarifier dans les cartographies (cf. annexe cartographique)**

- L'identification d'un espace vert ou de loisirs à créer ou renforcer au niveau du port de Gennevilliers interroge ; Il serait plus prudent de le supprimer pour éviter toute ambiguïté et nous tenons à souligner que cela ne sera pas possible dans l'enceinte portuaire.
- Le « trèfle » à Bonneuil-sur-Marne est à déplacer au Nord-Est sur la zone dite « Bec de canard » au Nord-Est du port ;
- Une partie des darses de Bonneuil-sur-Marne sont classifiées à tort en cours d'eau à renaturer ; Les darses relèvent du domaine public fluvial artificiel et ne peuvent être retenues comme un cours d'eau (du fait de la connexion au Ru des Marais ou au Ru du Marbras). Ce point a été acté et formalisé par les services de l'Etat dans le cadre des diverses autorisations régissant cette plateforme portuaire.
- La pastille de « secteur d'urbanisation préférentielle » sur le port de Bruyères-sur-Oise est à remplacer par une pastille « secteur de développement industriel d'intérêt régional » afin de lever toute ambiguïté sur ce secteur identifié comme un site d'activité d'intérêt régional.
- D'autre part il convient de supprimer sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » sur le port de Bruyères-sur-Oise, la liaison verte identifiée sur la berge et qui n'est pas compatible avec l'usage du site actuel (quais de chargement

et de déchargement).

- Par ailleurs, les plateformes portuaires multimodales Bruyères-sur-Oise et Montereau-Fault-Yonne ne sont pas identifiées comme « potentiel multimodal à développer » alors que nous avons des projets ferroviaires déjà engagés. Il convient pour chacune d'entre elles de rajouter un losange « renforcer le potentiel multimodal du site ».
- Enfin, nous demandons l'ajout des ports de Sèvres, Melun et Bray-sur-Seine sur la carte « Développer l'indépendance productive »
- Le « cercle de polarité » sur le projet portuaire de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) induit une ambiguïté sur la nature du projet : la mixité fonctionnelle dès lors qu'elle comprendrait des logements est incompatible avec le projet PSMO ; HAROPA PORT demande que le « cercle de polarité » sur le projet portuaire PSMO soit supprimé.

Ainsi, **sous réserve de la prise en compte de ces observations**, HAROPA PORT délivre un avis favorable sur le projet de SDRIF E arrêté.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

De façon générale, il convient préalablement de noter que toutes les demandes d'Haropa sont en cours d'instruction par les services de la Région.

#### **Concernant le projet de port à Vigneux-sur-Seine**

Ce projet porté par Haropa Port, structurant pour la logistique fluviale, n'en est qu'à ses prémices. Le maître d'ouvrage devra en démontrer la faisabilité, la compatibilité avec la préservation des importants enjeux environnementaux et la capacité à s'articuler avec les usages présents sur le secteur.

Sur le site de Vigneux-sur-Seine, le SDRIF-E a positionné 50 ha de capacités d'urbanisation, à la demande de l'Etat et en lien avec le projet porté par Haropa et a placé le reste du site sous armature verte sanctuarisée, compte-tenu des enjeux environnementaux et paysagers présents. Cette armature verte sanctuarisée s'étend au sud-ouest en englobant la base de loisirs régionale de Port aux Cerises. Des liaisons vertes connectent ce polygone d'armature verte sanctuarisée aux autres espaces verts ou naturels proches de la Seine : au nord au parc des Gondoles et au sud à la fosse aux Carpes.

De plus, l'OR 118 vise spécifiquement à articuler ce type de projets avec les enjeux environnementaux locaux : elle établit que « les ports doivent veiller à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement et une prise en compte des continuités écologiques ».

Le SDRIF-E a ainsi établi un cadre permettant de développer une nouvelle infrastructure portuaire contribuant à la décarbonation de la logistique francilienne, tout en balisant d'un certain nombre de jalons (armature verte sanctuarisée, espaces verts à créer, liaisons vertes) au regard des enjeux de préservation de la biodiversité et du maintien des enjeux écologiques.

La Région a par ailleurs pris note des nombreuses contributions relatives à ce site de Vigneux-sur-Seine, qu'elles émanent des personnes publiques associées ou des acteurs ayant participé à l'enquête publique. Elle les étudiera avec soin.

Les demandes d'Haropa de décaler au Sud les pastilles et le figuré relatif au site multimodal et de redécouper en conséquence l'armature sont bien notées et sont en cours d'instruction par les services de la Région.

Il reviendra aux documents d'urbanisme locaux de décliner, avec leurs outils, ces protections environnementales instaurées par le SDRIF-E, ainsi que celles qui pourraient résulter du SRCE révisé.

Le projet porté par Haropa devra quant à lui s'inscrire dans le cadre établi par les documents d'urbanisme locaux.

Dans tous les cas, le projet, encore peu avancé à ce jour, devra être conçu de la manière la plus compacte possible afin de limiter la consommation de terres agricoles et naturelles et prendre en compte la forte sensibilité environnementale du site (continuités écologiques inscrites au SRCE en vigueur et réservoir de biodiversité dans le futur SRCE révisé).

#### **Concernant le projet d'extension du port d'Evry**



Le SDRIF-E inscrit sous armature verte à sanctuariser le secteur d'extension porté par HAROPA, en réponse aux premiers besoins mis en évidence par les collectivités concernées.

Les demandes d'Haropa de déplacement des pictogrammes et de redécoupages de l'armature verte à sanctuariser sont en cours d'instruction par les services de la Région. Cette instruction se fait également au regard de la sensibilité environnementale du site (continuités écologiques inscrites au SRCE en vigueur et réservoir de biodiversité dans le futur SRCE révisé).

#### **Concernant le port de Limay**

Il convient tout d'abord de rappeler que l'armature verte n'empêche pas le passage des infrastructures de transport ou de fret (cf. exceptions prévues aux OR 13 et 18, et OR 134) et que les potentiels non-cartographiés disponibles localement pourraient être suffisants pour la réalisation des projets.

La Région étudie actuellement les demandes faites par HAROPA sur ce site en lien avec l'OR 116 (création de site multimodal ou renforcement du potentiel multimodal du site).

#### **Concernant le port de Bonneuil**

La Région a identifié que le tracé du prolongement de la RN 406 sur la carte du SDRIF-E ne correspond pas à l'emprise du projet routier. Ce tracé sera repositionné.

L'armature verte à sanctuariser sera réduite pour permettre la création des aménagements liés à la desserte du port de Bonneuil (parking de régulation de poids lourds...).

Cette armature verte à sanctuariser sera maintenue sur la zone dite du « Bec de Canard », non concernée par le prolongement routier ou les aménagements connexes.

Le « trèfle » à Bonneuil-sur-Marne sera également repositionné sur la zone dite « Bec de canard » au Nord-Est du port.

La cartographie des cours d'eau à renaturer sera corrigée pour mieux correspondre à la réalité du terrain et exclure les darses d'Haropa.

#### **Concernant le port de Bruyères-sur-Oise**

Une demi-pastille a été positionnée sur le site de Bruyères-sur-Oise, pour prendre acte d'un projet logistique coup-parti, en lien avec le port et la desserte ferroviaire existante. S'agissant de développements logistiques n'intervenant pas en support d'une activité industrielle, le projet n'entre pas dans les critères des « secteurs de développement industriel d'intérêt régional » (OR 84). Aussi il n'apparaît pas pertinent de modifier le type de pastille.

Par ailleurs, il ne peut être répondu à ce stade de la procédure à la demande de transformer cette pastille de 10 hectares en pastille de 25 hectares. En effet, chaque demande d'ajout ou de suppression de capacités d'urbanisation nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Cette demande doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- La cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- La compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

La liaison verte indiquée sur le port de Bruyères-sur-Oise est, quant à elle, inscrite au Schéma Régional de Cohérence Ecologique qui s'impose au SDRIF-E. Sa suppression est donc impossible.

#### **Concernant les autres demandes**

La Région est favorable à l'ajout d'un potentiel multimodal à développer (losange creux) sur

le site de la plateforme multimodale de Montereau.

Le port de Sèvres ne figure pas initialement sur la carte du SDRIF-E car sa vocation est touristique. Il pourrait être effectivement ajouté un figuré au SDRIF-E pour développer un usage fret fluvial.

Les compléments demandés par Haropa sur les ports de Melun et de Bray-sur-Seine seront pris en compte, sauf cas d'incompréhension ou de mauvaise identification des sites.

La Région va également étudier la possibilité de déplacer le cercle de polarité en dehors du projet portuaire de Port Seine Métropole Ouest pour lever toute ambiguïté sur la nature du projet et indiquer que ce symbole concerne bien la commune d'Achères et non spécifiquement le port.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des propositions faites et de la nécessaire instruction préalable des demandes impactant la sobriété foncière des territoires. Elle note que la Région prend soin de faire cohabiter le plus harmonieusement possible le transport fluvial avec les activités de loisir proches du fleuve, et la biodiversité particulièrement riche le long de la ripisylve. La région semble également faire preuve d'adaptation pour faire évoluer le SDRIF-E de manière à ne pas bloquer les projets d'Haropa qui devront cependant être pour certains plus détaillés et argumentés.

#### **Question complémentaire N°2**

**Le schéma National de Véloroutes n'est pas repris dans le SDRIF-E alors qu'il s'agit d'un projet important porté localement par de nombreuses collectivités.**

**Le Collectif associatif « Vallée de la Seine à Vélo, de la source à la mer » a écrit dans le registre papier du 11<sup>ème</sup> arrondissement:**

Le dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - Île-de-France objectif 2040 - ne mentionne que très marginalement les différentes Véloroutes actuelles ou en projet qui traversent la région. Celles-ci sont pourtant inscrites au Schéma National de Véloroutes (SNV), schéma qui a fait l'objet de l'arrêté du 22 décembre 2020. Le texte de l'arrêté et la carte qui l'accompagne ont été publiés au Journal Officiel de la République française du 22/01/2021, et une dernière carte a été mise à jour en 2023.

En effet, le SNV a inscrit, dans la région Île-de-France, sept Véloroutes nationales ou internationales : la Scan ibérique (EV3), l' Avenue verte Londres-Paris (V16), la Véloroute du Nord (V32), la Véloscénie (V40), l'itinéraire Paris-Strasbourg (V52), le Chemin des flotteurs (V55) à l'est de Montereau le long de l'Yonne, et la Seine à Vélo (V33).

Ces projets sont d'ores et déjà portés par nombreuses collectivités. Pourtant, aucun document de planification ni de contractualisation d'échelle régional n'en confirme l'existence et n'en soutient la mise en œuvre. Dans le SDRIF-E, il est regrettable que ces tracés, porteurs d'itinéraires à même de participer à une mobilité décarbonée, au développement du slow tourisme et au développement des territoires, n'y soient inscrits de manière claire et explicite. Cela aurait pour effet de garantir la continuité des tracés, de renforcer la confiance des collectivités et organismes concernés (VNF par exemple) ainsi que leur implication pour une bonne cohérence des aménagements à venir. Cela doit aussi permettre à ce que la politique nationale en faveur des Véloroutes soit pleinement prise en compte dans la continuité des documents d'urbanisme de la région d'Île-de-France.

Vous trouverez ci-contre un extrait du schéma synthétique tel qu'il a été publié en 2023 par Vélo § Territoires, organisme qui assure la coordination du Schéma national des Véloroutes :

En conséquence, le Collectif associatif « Vallée de la Seine à vélo - de la source à la mer » demande que toutes ces Véloroutes nationales (et même européenne dans le cas de la Scan ibérique) figurent explicitement sur une carte du SDRIF-E.

Plus particulièrement, la Véloroute Seine à vélo (V33), qui existe en grande partie dans la partie aval du fleuve, nécessite un prolongement à l'amont de la Seine, entre Paris, Melun,

Montereau, Nogent-sur-Seine et au-delà. Le principe est inscrit et soutenu par le Plan vélo de la Seine-et-Marne. Le Collectif est particulièrement soucieux de la continuité de la V33 entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, section qui est très impactée par le projet (inscrit au SDRIF-E) de mise à grand gabarit de la Seine. Le collectif demande que les cyclistes puissent circuler sans discontinuité et sans détours importants lors de la réalisation de ce projet.

Une annexe comprenait également l'arrêté du 22 décembre 2020 portant approbation du schéma national des Véloroutes, assorti de 2 cartes, l'une à l'échelle nationale, l'autre de l'Île-de-France de ce schéma national des Véloroutes.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF n'a pas l'obligation de reporter l'ensemble des itinéraires du schéma national de Véloroutes qui a une opposabilité propre (en termes de prise en compte) dans les plans de mobilités (art. L. 1214-2-1 du code des transports) et à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides (articles L. 228-3 et L. 228-3-1 du code de l'environnement).

Le SDRIF-E, dans la limite de son champ de compétence, contribue à rendre l'usage du vélo possible et à améliorer le réseau francilien.

Le *Projet d'aménagement régional* porte ainsi cette ambition régionale en matière de développement du vélo afin d'en faire un nouveau transport de masse (page 146). La création d'un réseau cyclable à haut niveau de service à l'échelle de la région, le réseau vélo Île-de-France (VIF), est emblématique de cette démarche.

Les principes fondamentaux du VIF sont le confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la capacité. Son objectif est de permettre à tous les types de cyclistes (expérimentés, débutants, familles, etc.) de pouvoir se déplacer quotidiennement à vélo. Il est composé de onze lignes pour un linéaire total de 750 km, réalisé en deux phases.

Les grands axes touristiques telles que les Véloroutes nationales et les Eurovélos ont été pris en compte dans l'élaboration du VIF. Certaines sections de ces axes sont d'ailleurs communes avec des lignes du VIF. Il est également pensé en lien avec les réseaux départementaux et prévoit des rabattements vers ces réseaux secondaires.

Le SDRIF-E vise donc principalement à développer l'usage quotidien du vélo, tout en intégrant la dimension touristique de ce mode de déplacement.

Pour développer massivement l'usage quotidien du vélo, les *Orientations réglementaires* comportent des dispositions spécifiques.

En particulier, l'OR140 engage les documents d'urbanisme locaux à prévoir les mesures de sauvegarde et les aménagements nécessaires pour la réalisation des itinéraires structurants, continus et capacitaires, de niveau régional (Réseau Vélo Île-de-France) ou Suprarégional (« Eurovélo », Véloroutes nationales). Ces réseaux permettront à terme la desserte sécurisée de l'ensemble de la Région. Ces itinéraires structurants devront être complétés par un maillage local.

Plus généralement, la compétence opérationnelle, quant à elle, revient :

- D'une part, aux documents d'urbanisme locaux, qui doivent décliner l'OR 140 du SDRIF-E précitée, ainsi que l'OR 141, qui vise à permettre la mise en place d'itinéraires pour les modes actifs, notamment le vélo, de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités et les établissements scolaires.
- D'autre part, au Plan des mobilités d'Île-de-France (PDMIF), qui est actuellement en cours de révision. Le plan actuel est organisé autour de 12 axes dont plusieurs concernent le vélo, qu'il s'agisse des itinéraires, des stationnements, du partage de la route, de la multimodalité, des mobilités touristiques...

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Si les Véloroutes sont plutôt destinées à un objectif touristique, il s'agit d'infrastructures complémentaires ou identiques sur certaines portions aux lignes du VIF destinées à un

usage du quotidien. La Commission d'enquête comprend que l'indication des deux réseaux puisse surcharger les cartes réglementaires, mais elle espère vivement que l'outil numérique de cartographie explicative du SDRIF-E permettra cette visualisation optionnelle, qui permet de mieux appréhender un réseau dans son environnement matérialisé dans des couches distinctes.

La Commission d'enquête souligne qu'il est en effet primordial de soigner les continuités cyclables nationales et locales, pour assurer une bonne sécurité et praticité de ce type de déplacement.

### 3.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

#### Question N°1 : la promotion du covoiturage et des outils (Mobilité en tant que service) MAS

L'exercice de la mobilité au quotidien peut être optimisé par une aide temps réel que peuvent apporter les outils IDF Mobilités et les concurrents privés Waze, Via Michelin, City Mapper[...] auxquels ont accès progressivement tous les usagers. A ce jour si les principaux transporteurs publics proposent une information utile sur les horaires et disponibilités, leurs plateformes d'information seraient à mieux synchroniser pour proposer une solution globale de mobilité « instantanée, hybride » à chaque utilisateur incluant réservation et paiement lorsque nécessaire. Dans ce cadre il y aurait lieu d'intégrer les modes de déplacement tels que le covoiturage, le vélo...comme options incitatives. Comment cette démarche pourrait être relayée et soutenue par la Région ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Pour le SDRIF-E, qui ne dispose pas d'habilitation sur les thématiques concernées, ces questions ne peuvent constituer que des mesures d'accompagnement.

Pour autant, de nombreuses actions sont mises en place par Ile-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des transports. L'application Île-de-France Mobilités d'échelle régionale constitue un point d'entrée unique pour les usagers. Elle permet aux usagers d'accroître la lisibilité et la facilité d'usage des services : recherches d'itinéraires en temps réel en transports en commun, covoiturage et vélo, consultation des prochains passages sur les différentes lignes de transport en commun et accès à l'ensemble des fiches horaires, visualisation des plans des réseaux de transports en commun et suivi d'itinéraire piéton pour les tronçons de marche.

Les fonctionnalités de l'application existante vont continuer à se développer pour qu'elle soit la solution de référence pour l'Île-de-France et l'ensemble des usages. La région Île-de-France et Île-de-France Mobilités se sont engagés pour poursuivre cet objectif au travers du plan des mobilités en Île-de-France 2030<sup>1</sup>.

Ainsi, tous les modes de déplacements permettant le développement d'un système de mobilité durable devront être intégrés au sein de l'application mobile en combinant les services proposés par les acteurs publics et privés. L'objectif est que les usagers puissent créer et gérer leur voyage à partir d'une seule plateforme et d'un seul compte utilisateur. En effet, il s'agit de l'un des leviers du plan des mobilités pour accélérer l'usage des modes plus vertueux en unifiant l'offre hétéroclite des opérateurs existants, pour la rendre plus simple, plus inclusive et plus durable. Les différentes actions pour y parvenir sont inscrites et détaillées au sein du plan des mobilités.

Plus précisément, il existe un enjeu d'organisation du partage des données entre les acteurs de la mobilité que sont Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transport et les opérateurs de services numériques. Île-de-France Mobilités se positionne comme plateforme au cœur

---

<sup>1</sup>Le projet de plan des mobilités en Île-de-France a été proposé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités réuni le 6 février 2024 et arrêté en conseil régional le 27 mars 2024.

de l'écosystème numérique des mobilités régionales, qu'elle structure et qu'elle enrichit en soutien des acteurs de la mobilité et au service de l'ensemble des usagers.

S'agissant du paiement, à l'horizon 2025 l'application devra permettre de rediriger les usagers vers les plateformes d'achat de titres de transport. Pour les services de transport à la demande, Véligo Location et parkings vélo Île-de-France Mobilités, l'achat devra être possible directement depuis la plateforme, comme c'est déjà le cas pour les transports en commun. A l'horizon 2030, l'achat d'un panier commun comprenant transports collectifs et un autre mode sera rendu possible.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Les évolutions annoncées de la plate-forme Ile de France Mobilités semblent répondre au besoin.

#### Question N°2 :

##### La promotion des véhicules « smart city cars » :

Le vélo est devenu un moyen de transport qui s'est beaucoup développé. Sa mutation spectaculaire, encore en devenir, répond aux nouvelles attentes du public (motorisation, sécurisation, identification, stabilisation 3 puis 4 roues, vélo cargo, vélo caréné 1 puis 2 places.). La promotion de ces nouveaux véhicules de la gamme des « smart city cars » reste à faire. Quelle serait l'incitation possible de la Région pour accélérer l'émergence de ces nouveaux moyens de déplacement répondant à tous les critères environnementaux et urbains des mobilités du futur ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Ces questions ne peuvent constituer que des mesures d'accompagnement suggérées par le SDRIF qui ne dispose pas d'une habilitation sur ces points.

Pour autant, des actions sont conduites dans ces domaines. La politique de promotion de l'usage de ces nouveaux moyens de transports est portée de manière complémentaire par Île-de-France Mobilités et par la Région. Île-de-France Mobilités met en place une aide à l'achat pour différents types de vélos (vélo électrique, vélo adapté, vélo cargo, vélo pliant). De son côté, en réalisant le réseau vélo Île-de-France, la Région permet à ces véhicules, plus encombrants que les vélos classiques, de pouvoir être utilisés plus facilement.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Les efforts de la région Ile de France pour la promotion du vélo en particulier avec l'offre de vélos à assistance électrique Veligo et l'aide à l'achat sont notables. Ils ont permis de remettre d'anciens cyclistes dans les rues. Les efforts portant sur les infrastructures doivent être poursuivis pour permettre l'utilisation des vélos cargo plus encombrants, qui sont à même de remplacer efficacement certains déplacements à courte distance qui se faisaient en voiture. Ces infrastructures permettent également de sécuriser les déplacements. Voir cependant le commentaire sur le VIF (limitation de vitesse et de gabarit)

#### Question N° 3

##### La promotion des transports collectifs par câble

Le transport collectif par câble (télécabines ...) dispose de produits éprouvés. Leur déploiement en site propre n'a que peu d'impact sur l'emprise au sol mais doit être conditionné par l'acceptabilité de leur incidence paysagère et urbaine. Quels seraient les sites pertinents possibles ou prévus identifiés pour ces types de projets ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le transport par câble bénéficie de nombreuses qualités notamment en matière d'emprise réduite au sol et de capacités de franchissement. Cependant, au regard de son coût de mise en œuvre et des impacts en termes d'insertion urbaine et paysagère, il est à réserver aux

liaisons inadaptées pour les bus.

Les trois projets inscrits au SDRIF-E sont le résultat d'une étude d'opportunité d'Ile-de-France Mobilités. Il s'agit de la liaison entre Jaurès et le pont de Bondy, de celle reliant le jardin des plantes à Maisons-Alfort et enfin de celle reliant Beaugrenelle à Suresnes.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Le transport par câble permet de relier avec très peu d'emprise au sol des points éloignés d'au moins quelques kilomètres car les gares sont coûteuses. Il est très adapté pour franchir des zones naturelles, voire des forêts et enjamber des fleuves à faible coût. En revanche c'est une solution non pertinente pour passer au-dessus de zones habitées, particulièrement les pavillons, du fait des vis-à-vis générés.

Compte tenu cependant de la diversité des territoires de la région, la commission d'enquête propose qu'une étude de recherche des sites éligibles au déploiement de transports par câble (lignes de crêtes, franchissement de collines boisées en zone urbaine, de fleuves, de zones d'activité...) soit menée par la région et les départements, par analogie à l'identification des sites éligibles pour le solaire et l'éolien.

#### Question N° 4 le BIP :

La crainte des riverains du tronçon ouest du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) non prévu par le SDRIF E résulte pour partie de l'évolution de la carte thématique environnementale. La version initiale éditée lors de la phase de concertation prévoyait une liaison verte sur une zone naturelle correspondant à la friche forestière de l'emprise du projet initial sur le tronçon Ouest (non prévu) aux abords de Montmorency et Deuil-la-Barre.

- Pourquoi sur la version soumise à enquête cette liaison a disparu de la carte ?
- S'il est bien acté que le tronçon Ouest ne sera pas réalisé, est-il possible d'obtenir la levée des réserves foncières correspondant à son emprise ?
- Une étude serait financée par la Région sur ce projet. Quels sont ses objectifs ? Peuvent-ils être étendus à la recherche d'une solution de désenclavement des communes de Montmorency et Deuil-la-Barre ?
- Quelle suite la Région compte-t-elle donner à la manifestation d'opposition de la majorité, semble-t-il, des élus et du public riverains de la réalisation du tronçon Est ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Pourquoi sur la version soumise à enquête cette liaison a disparu de la carte ?

La carte du SDRIF-E arrêté ne positionne plus de liaison verte sur l'emprise de la section ouest du boulevard du Parisis, compte-tenu que cette emprise est placée sous armature verte sanctuarisée, laquelle assure un plus haut niveau de protection (cf. OR2) que la liaison verte.

Cette correction a été faite par la Région entre la version d'avant-projet, diffusée aux acteurs en avril 2023, et la version arrêtée votée par les élus régionaux en juillet 2023. Elle porte sur l'ensemble de la carte régionale, et pas uniquement le secteur du Parisis. Cet allègement de la représentation cartographique a permis d'améliorer la lisibilité de la carte « Placer la nature au cœur du développement régional », sans diminuer aucunement le niveau de protection des espaces concernés.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note la modification de la carte section ouest du boulevard de Parisis qui en définitive renforce la protection de la zone en armature verte sanctuarisée

- S'il est bien acté que le tronçon Ouest ne sera pas réalisé, est-il possible d'obtenir la levée des réserves foncières correspondant à son emprise ?

La section ouest du boulevard interurbain du Parisis ne fait actuellement pas l'objet d'un projet précis porté par le département du Val d'Oise. Donc la Région ne dispose pas d'information à ce sujet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête enregistre que la levée des réserves foncières du BIP section Ouest est du ressort du département.

- Une étude serait financée par la Région sur ce projet. Quels sont ses objectifs ? Peuvent-ils être étendus à la recherche d'une solution de désenclavement des communes de Montmorency et Deuil-la-Barre ?

La Région ne finance pour le moment que les études sur la section Est du projet, au titre du plan « route de demain ». Pour cette section, ce projet est en attente d'une décision en Conseil d'Etat. En fonction de cette décision, le département du Val d'Oise souhaite relancer les études qui incluront une concertation auprès du public. Cette phase sera l'occasion pour l'ensemble des parties prenantes de s'exprimer sur les orientations et la poursuite du projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la phase de concertation envisagée sur des options futures du BIP.

- Quelle suite la Région compte-t-elle donner à la manifestation d'opposition de la majorité, semble-t-il, des élus et du public riverains de la réalisation du tronçon Est ?

La Région a inscrit au SDRIF-E la section Est du boulevard du Parisis d'abord pour des raisons historiques : il s'agit d'un projet ancien déclaré d'utilité publique et inscrit aux précédents schémas d'aménagement franciliens. Les premiers tronçons de cette liaison entre les autoroutes A1 et A15 ont été mis en service en 1995 et en 2003.

Le département du Val d'Oise, maître d'ouvrage, rappelle régulièrement le déficit historique d'une liaison routière rapide Est-Ouest sur cette fraction du territoire valdoisien, le bénéfice attendu en termes de désengorgement routier des centres-villes des communes traversées, encombrés par des flux de transit avec d'importantes nuisances pour les riverains, et le développement de transport en commun en site propre, qui compléterait l'offre de mobilité actuelle.

Ce projet a été inscrit au SDRIF-E- sous forme d'un principe de liaison, en même temps qu'a été inscrite la sanctuarisation de la coulée verte qu'il emprunte, qui ne pourra donc être urbanisée.

La Région a pris note des expressions critiques formulées lors de l'enquête publique notamment en matière d'impacts environnementaux. Elle sera attentive aux réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note la vigilance de la Région quant aux réponses attendues du département sur les suites du projet BIP

Question N°5 le doublement de la RD36 dans les Yvelines

Ce projet viendrait en concurrence directe avec la ligne 18 actuellement en construction le long de la RD36. Pour quelles raisons ce projet est-il maintenu ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le doublement de la RD36 est un projet ancien, qui intégrait un aménagement de bus en site propre, déjà inscrit au SDRIF de 2013. Les emprises réservées pour cette opération ont partiellement été récupérées pour la création de la ligne 18 du Grand Paris Express. Il appartient aux maîtres d'ouvrage concernés (départements de l'Essonne et des Yvelines) de statuer sur le devenir de cette opération. Sans décision et par souci de cohérence, il convient de maintenir l'inscription de ce projet au SDRIF-E.

Par ailleurs, les emprises de ce doublement pourraient avantageusement servir à l'insertion de la ligne V8 du réseau vélo Ile-de-France, aménagement cyclable à haut niveau de service permettant de relier Saint Quentin en Yvelines au plateau de Saclay où la desserte par des aménagements cyclables de haute qualité est plébiscitée.

Appréciations de la commission d'enquête :

Sur les projets routiers, la Région se réfère souvent à des projets anciens ou très anciens proposés par les Départements, sans vraiment questionner leur utilité future compte tenu de changements très importants intervenus dans l'évolution des mobilités.





## Thème 4 : Les logements

Ce thème a été très largement évoqué dans les contributions. Les situations, urbaine et géographique, à l'intérieur de la Région Ile de France étant très différenciées, les demandes ou les observations exprimées par le public le sont aussi et apparaissent contradictoires.

Le thème relatif à la politique du logement a regroupé environ 15% des observations. Certains estiment que les dispositions du SDRIF-E sont insuffisantes et ne correspondent pas aux besoins, pour d'autres elles sont trop contraignantes et vont détruire le cadre de vie auquel ils sont attachés.

Le dispositif surnommé "anti-ghetto" a fait l'objet de contributions étayées faisant état d'effets pervers pouvant en découler.

Nombreuses ont été les observations établissant une insuffisance des infrastructures routières ou des transports en commun pour absorber le développement de l'urbanisation

Enfin des observations émanant de maires soulèvent des points particuliers d'inadéquation entre le SDRIF et des projets programmés en cours d'élaboration.

La loi anti-ghetto a soulevé de nombreuses critiques.

Des associations et des particuliers s'inquiètent aussi de volontés d'élus de faire modifier le SDRIF alors que celui-ci dans le dossier mis à l'enquête correspond à leurs attentes.

### 3.2.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

#### 3.2.4.1.1. L'objectif des 70 000 logements/an

**Cet objectif né de la loi du Grand Paris est remis en cause par le public, il apparaît inadapté, trop important pour certains, inaccessible pour d'autres, ou encore en contradiction avec la préservation des espaces naturels.**

Mail 986 M. René BOUGOURD d'Aulnay-sous-Bois sur le registre électronique

*Avis d'Aulnay Environnement sur le DRIF-E*

*- Rejet de l'objectif d'une production annuelle de 70 000 logements, alors que l'augmentation annuelle de la région est de 50 000 nouveaux habitants. À Aulnay, nous sommes directement impactés par cette politique de construction qui défigure notre commune et détruit de nombreux arbres et jardins.*

L'objectif de création de 70 000 logements posé par la loi du Grand Paris, pris en compte par le SDRIF actuel et par le Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement, répond aux besoins de logements estimés des franciliens d'aujourd'hui et de demain, en intégrant la question du desserrement des ménages, du fait notamment de la décohabitation, celle du renouvellement des logements devenus inadaptés (reconstitution de l'offre démolie au titre du NPNRU, traitement de l'habitat dégradé) et la nécessité de rattraper le retard accumulé en matière de production.

Mail 301 M. Guillaume GROS de Croissy-Beaubourg sur le registre électronique

*- Logements : +70000 logements par an : comment est-ce possible d'allier cet objectif à la protection de l'environnement et à l'autonomie alimentaire (et donc l'agriculture locale !) ?*

L'objectif fixé s'articule avec la prise en compte de la trajectoire ZAN, qui se traduit par l'objectif de produire 90 % des logements au sein des espaces déjà urbanisés, et par des choix visant à limiter les impacts environnementaux des nouvelles constructions.

Mail 3 de M. Luc BLANCHARD (Association Val de Seine Vert) de Sèvres sur le registre électronique

*Loi du grand Paris : Construire 70 000 logements par an en Ile-de-France compromet les objectifs du ZAN. Cette loi devrait être revue et l'objectif de construction réduit. Il est tout à fait possible de produire des logements sans artificialiser (transformation de bureaux en logements, remise sur le marché des logements vides...).*

Le projet de SDRIF-E s'inscrit dans le cadre législatif existant et vise à mettre en œuvre une trajectoire de sobriété foncière permettant une réduction de l'artificialisation de 20% par décennie, une division par trois des capacités d'urbanisation octroyées par rapport au SDRIF 2013 et une meilleure prise en compte des atteintes portées aux sols. Le SDRIF-E vise à mobiliser tous les gisements disponibles, qu'il s'agisse du recyclage de fonciers inutilisés, de la transformation des bâtiments existants mais aussi de la remobilisation des logements existants en encadrant les locations saisonnières de courte durée.

Mail 704 de l'Association Sauvegardons les Coteaux de Mareil (ASCM) sur le registre électronique

*Les objectifs de 70 000 logements par an paraissent démesurés avec 50 000 nouveaux arrivants par an en Île-de-France, autant que les règles sans nuances de la loi SRU.*

Le SDRIF-E s'inscrit dans le respect des lois existantes et permet de répondre aux besoins et à la nécessité de rattraper les retards accumulés. Ces besoins sont notamment liés au solde démographique naturel très positif de la région (davantage de naissances que de décès).

Mail 4058 de l'Association "Le Site de la Roze et ses Amis de Boussy-Saint-Antoine Les points de défavorables ou de vigilance sur le registre électronique

*70 000 logements neufs par an dans un contexte de raréfaction du foncier, de nuisances actuelles déjà très fortes de constructions sur des projets en cours, des axes routiers type A3, A6, A86 déjà saturés, des transports publics également saturés et en manque d'efficacité (ligne B et D du RER par ex.) nous paraît trop impactant.*

Le projet de SDRIF-E articule la nécessité de construire les nouveaux logements en veillant à mobiliser les espaces déjà urbanisés, qui devront assurer 90% de la production attendue, et par des choix visant à limiter les impacts environnementaux des nouvelles constructions.

Mail 5747 de M. Claude DUCAROUGE de Caen sur le registre électronique

*Sur l'objectif des 70 000 logements nouveaux annuels rappelé, le dossier n'apporte pas d'enseignements sur les réalisations et localisations, année par année depuis 2010 en RP... Il serait pourtant très instructif de connaître les ventilations annuelles dans les 3 grandes catégories de logements effectivement à réaliser avec analyse des répartitions localisées sur la carte régionale.*

Le SDRIF-E n'a pas pour objet de répondre à la demande d'information formulée, qui peut être satisfaite notamment par la consultation du Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement.

Mail 6065 de Mme MARCHAL d'Orgeval, sur le registre électronique

*Question sur les logements prévus. La loi de 2010 relative au Grand Paris prévoit de construire 70 000 logements chaque année sur une période de 25 ans, objectif repris dans cette enquête publique. Ces 70 000 logements, pourquoi ? Pour rattraper le déficit de construction 25 000/an Loger les nouveaux ménages franciliens 28 000 /an Compenser la disparition de logements (destruction, etc...) 17 000 /an. Il est marqué par ailleurs qu'il est prévu d'accueillir 50 000 nouveaux Franciliens /an.*

*1ere question : Vous mentionnez que le retard correspond à des objectifs de 70 000 logements /an, non respecté depuis 2020. En 2022 il y a 783 000 ménages demandeurs ; c'est énorme. Combien ont été satisfaits ? Que sont devenus les ménages demandeurs non satisfaits ? N'y a-t-il pas une erreur dans le décompte des ménages demandeurs ?*

2e question : Pourquoi rattraper un déficit de construction, sans doute en 2022, sur 25 ans ? Les ménages non logés en 2022 ont dû quitter la région pour se loger ailleurs ...  
La demande formulée porte sur la prise en compte des demandes de logement social, sujet qui ne relève pas directement du SDRIF-E, mais du Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement en cours de révision.

Mail 6129 de M. LOUP de Domont

Sur l'objectif qui a été reconduit de + 70 000 logements /an, nous constatons que depuis la loi Sarkozy de 2010, ce chiffre a été atteint certaines années, ce qui n'a pas empêché l'aggravation massive du mal logement. Les besoins de logements sociaux en IDF sont ainsi passés- au cours de la période 2010-2022 - de 406 000 logements à 783 000.

Le SDRIF-E prévoit les conditions nécessaires à la production de 70 000 logements par an. Leur territorialisation et la part de logements sociaux à produire relèvent du Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement.

Intervention en réunion publique de M. 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

*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 remarque s'appuie sur des données erronées dans la mesure où la production globale de logements en Ile-de-France, qu'il s'agisse de logements autorisés ou mis en chantier a dépassé 70 000 logements par an depuis 2017 avant un repli léger lié au COVID en 2020-21, et une reprise des logements autorisés depuis.

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

En complément des réponses individuelles apportées aux réponses ci-dessus, il convient de replacer dans son contexte l'objectif de réaliser 70 000 logements en Ile-de-France. Il s'agit d'un engagement fort de la part de l'exécutif régional répondant au besoin d'accueillir chaque année 50 000 nouveaux Franciliens dans un contexte de crise du logement. Cet objectif reprend le seuil fixé par la loi relative au Grand Paris.

Cet objectif de production de 70 000 logements par an s'impose également au Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement qui doit fixer les objectifs globaux de production de logements en cohérence avec l'objectif fixé par la loi et dans le respect des orientations du SDRIF-E.

Le projet de SDRIF s'est efforcé de donner toute sa portée aux conditions de réalisation de l'obligation légale de production annuelle des 70 000 logements.

Il fixe ainsi pour orientation d'intensifier le renouvellement urbain et de localiser prioritairement la production de logements nouveaux dans le tissu urbain existant avec des objectifs, différenciés selon les territoires, de progression du nombre de logements au sein des espaces déjà urbanisés (Or. 57).

A cette fin, il fixe pour objectif de réaliser 90% la production en renouvellement urbain

- Selon un principe d'organisation comportant d'une part, un renforcement des polarités et des zones les mieux desservies par les transports en commun pour assurer un meilleur équilibre habitat/emploi et, d'autre part, une maîtrise de l'accroissement de la densité dans l'hypercentre
- En privilégiant dans les communes de l'hypercentre, compte tenu de leur densité, la transformation des bâtiments existants, notamment par reconversion et surélévation.

Dans ce cadre défini par le SDRIF-E, il appartient ensuite au Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) de préciser la déclinaison territoriale de la construction de

logements (CCH, art. L. L302-13).

Appréciations de la commission d'enquête :

Dans sa réponse, la Région rappelle qu'elle est assujettie au respect des lois existantes et que cette enquête publique ne peut les modifier. La commission d'enquête s'est étonnée de la concomitance de révision des deux documents, SDRIF et SRHH (schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement) et de leur prépondérance. L'article L.302-13 du code de la construction et de l'habitation dans son chapitre II précise : *En cohérence avec l'objectif fixé à l'article 1er de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, ce schéma (SRHH) fixe, pour une durée de six ans, les objectifs globaux et, dans le respect des orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France...*

Le SRHH est en cours de révision, on peut logiquement supposer que celui-ci prend en compte les orientations du SDRIF-E non encore approuvées.

La Région Ile de France a rendu un avis défavorable sur le SRHH "et a demandé à l'État de revoir sa copie." (<https://www.iledefrance.fr/presse/schema-regional-de-lhabitat-et-de-lhebergement-srhh-la-region-ile-de-france-rend-un-avis-defavorable-et-demande-lEtat-de-revoir-sa-copie>).

Toutefois elle précise : « La Région Île-de-France poursuit son soutien à la production de logements et de logements sociaux, ayant-elle-même inscrit l'objectif de 70 000 logements dont les 2/3 abordables au sein du SDRIF-E. Cette production doit toutefois se faire en lien étroit avec les élus locaux, pour leur redonner du pouvoir, et non contre eux, en gardant en ligne de mire une ambition cardinale : la mixité réelle ».

La commission d'enquête prend acte du maintien de l'objectif de 70 000 logements, elle observe que 90% de ceux-ci seront réalisés dans le tissu urbain existant mais note surtout la volonté de renforcer le pouvoir des élus locaux dans la programmation.

La commission d'enquête regrette que deux unités différentes soient utilisées dans l'évaluation des besoins, il aurait été préférable soit de parler d'habitants soit de parler de logements mais pas de faire se confronter 50 000 nouveaux habitants avec le chiffre de 70 000 logements ce qui fausse l'appréciation. L'apport de 50 000 habitants correspond (sur les bases de l'Insee) à un besoin de 22 000 logements. L'objectif de 70 000, fixé par la loi du Grand Paris traduite dans le SRHH correspond majoritairement à d'autres besoins.

Enfin cet objectif est décliné pour une durée de six ans (période 2024-2030), ce qui signifie que le SRHH s'actualise régulièrement pour répondre aux besoins des territoires, les répartitions peuvent et certainement devront évoluer sur la durée du SDRIF-E.

#### 3.2.4.1.2. Les besoins en habitat social et le dispositif anti-ghetto

**Il est apparu lors de l'enquête publique que les dispositions prises dans le SDRIF-E pouvaient s'avérer contradictoires non seulement avec les objectifs visés mais aussi avec les véritables besoins.**

**La clause anti-ghetto a été fortement critiquée car limitant la production de logements sociaux.**

Mail 8048 de M. André FRANCOIS sur le registre électronique :

*« Dans le présent document du SDRIF, il manque un volet social fort sur le logement. La clause des 30 % de l'OR59 (renommée « clause anti-ghetto ») est un véritable frein et ne fera que renforcer les biais que je dénonce ci-dessus. Rappelons que, selon l'INSEE, près de 3/4 des ménages français n'habitent pas en logement social seraient éligibles à un logement social de type PLS. La clause anti-ghetto méconnaît cette réalité et le besoin profond d'accès au logement social. Je pense aussi que la priorité des priorités devrait être de faire respecter la loi SRU dans TOUTES les communes (en particulier des Yvelines, un territoire flagrant de déséquilibre social) sans exception, à l'heure où les acteurs du logement social ne voient pas d'issue à la situation actuelle de développement de la pauvreté ».*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 7988 d'une Anonyme sur le registre électronique :

*« Nous pouvons nous interroger sur la mesure anti-ghetto qui semble vouloir limiter les constructions pour les personnes les plus en difficultés ».*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 7440 de M. Philippe TELLIER sur le registre électronique :

*« Le volet social n'est pas à la hauteur des projets du SDRIF. Les inégalités en défaveur des plus vulnérables risquent de s'accroître en matière de logement, notamment du fait de la clause anti-ghetto (30% de l'OR59). Nous récusons l'application de cette clause qui assimile les habitants de logements sociaux à des délinquants. Il serait honorable de la part d'un SDRIF qui se respecte de rappeler que la loi SRU doit s'appliquer à toutes les communes, sans déroger à une mutualisation voulue par certaines agglomérations (St Quentin en Yvelines), dans une période où la crise du logement s'amplifie ; sinon, cela compromettrait la création de nouveaux logements accessibles en rapprochant l'habitant de son lieu de travail. D'autre part, il est hors de question d'accepter la demande de réduction de 25 % des effectifs de production des logements ».*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 7454 d'un Anonyme sur le registre électronique :

*« Qu'est-ce qu'une région équilibrée quand il n'est rien proposé pour réduire les inégalités ? Une loi dite anti-ghetto honteuse, qui sépare les habitants en riches et pauvres, ne permet plus d'autres logements accessibles dans des villes qui comptent déjà plus de 30% de HLM ? Et qu'est-ce qu'ils ont les modestes qui pollueraient la ville ? Ils ne feraient pas fonctionner l'économie ? Ils n'auraient pas de vie sociale ? La ville équilibrée c'est une ville, une région où chacune et chacun peut vivre quels que soient ses revenus, soit-elle la région capitale ».*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 7250 de Mme Murièle SOURIS sur le registre électronique :

*« Je suis opposée à la " clause anti-ghetto". Cette clause vise à empêcher réglementairement la construction de logements sociaux dans les communes qui compteraient plus de 30% de logements sociaux PLUS/PLAL. Elle entrainerait la chute de la production de logements sociaux de 21 % en Ile-de-France. C'est indigne et révoltant alors que la pénurie de logement est historique et que des personnes meurent dans les rues de notre région. Il vaut mieux inciter les maires des communes hors la loi SDRIF-E à construire des logements sociaux ».*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 6923 de M. Stéphane BAUER sur le registre électronique :

*« Le SDRIF prévoit une « norme anti-ghetto » visant à interdire la construction de logements sociaux PLAI dans les communes comptant plus de 30% de logements sociaux PLAI/PLUS. Cette mesure, si elle était appliquée, entrainerait une réduction de la production de logements sociaux de l'ordre de 21% par rapport à la production de la période 2018-2022. Il s'agirait donc d'une mesure dramatique dans le contexte de pénurie de logement historique que connaît l'Ile-de-France. Plus de 780 000 demandes de logement sont en attente dans les 8 Préfectures d'Île-de-France. 50 % des personnes sans domicile fixe de France, soit 150 000 personnes, vivent en Ile-de-France. De plus, rien n'est prévu pour les 50 communes hors la loi SRU qui ne respectent pas l'obligation de disposer de 25 % de*

logements sociaux. Nous sommes opposés à cette mesure de restriction de la construction de logement social et au contraire favorables à la construction de logements sociaux dans tout nouveau programme immobilier, seule mesure susceptible de favoriser la mixité sociale indispensable à nos villes ».

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 2363 d'un Anonyme sur le registre électronique :

Plan anti-ghetto de la région Ile-de-France et loi SRU

« Je souhaite ardemment que le plan anti-ghetto de la région Ile-de-France soit appliqué et particulièrement dans la ville de Guyancourt qui moyenne à 50% de logements sociaux mais avec une très forte concentration dans le quartier du Pont du routoir qui se paupérise au fil du temps au point d'être obligés de prendre la voiture pour trouver des commerces attrayants - la plupart ferment définitivement (fleuristes, banques, antenne sécurité sociale et autres) ou sont remplacés par des kebabs ou assimilés »

[L'OR 59 répond à cette préoccupation de diversité.](#)

Mail 986 M. René BOUGOURD d'Aulnay-sous-Bois sur le registre électronique

Même dans une commune comme Aulnay où le taux dépasse les 30%, nous souhaitons qui soit inscrit un encouragement au développement de l'habitat social, 75% des franciliens étant éligibles à ce type de logement.

Nous souhaitons que ce développement soit en lien avec une lutte contre la ségrégation géographique, très sensible à Aulnay par une opposition nord-sud.

[L'OR 59 répond à cette préoccupation de diversité.](#)

Mail 884 de M Stéphane TROUSSEL de La Courneuve, Président du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, sur le registre électronique

« En matière de logement, le dispositif anti-ghetto est un écran de fumée pour ne pas traiter le problème de l'application de la loi SRU par les communes les plus riches. Sous un prétexte de mixité sociale, cette disposition empêcherait la construction d'un logement sur cinq par rapport à la période 2018/2022. La préfecture de région s'est particulièrement inquiétée de cette proposition en évaluant à 21 % le nombre de logements ne pouvant être construits à cause de cette mesure. D'autant qu'aucune mesure contraignante n'est envisagée quant aux communes n'atteignant pas les 25 % de logements sociaux imposés par la loi SRU. Le sujet n'est pas tant ce qu'il se passe dans les communes qui respectent la loi SRU que le manque manifeste de volonté de faire respecter la loi par les communes carencées.

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 897 de M. Ouchem BELKACEM de Gennevilliers sur le registre électronique

« Ce projet ignore les problèmes majeurs auxquels nous devons faire face dans le domaine du logement social. A l'heure où le rapport de la Fondation Abbé-Pierre alerte sur l'état du mal logement en 2024 et l'importance cruciale de construire des logements destinés aux ménages modestes, la proposition de réduire la part de logements sociaux, sous couvert d'un amendement dit « anti-ghetto », m'inquiète profondément. Cette proposition, qui se trouve traduite dans l'orientation réglementaire 59, semble refléter une vision simpliste et discriminatoire, qui associe le logement social à divers maux sociaux, sans reconnaître son rôle essentiel dans la lutte contre l'exclusion et la précarité.

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Courrier 11 de Mme Marie-Hélène AMIABLE, maire de Bagneux

*Concernant les préconisations en matière de logement, l'une des priorités majeures pour le quotidien des Franciliens nés, la ville de Bagneux ne partage pas l'approche de la Région, et notamment la norme « anti-ghetto ». Cette logique, qui prévaut déjà en quelque sorte dans notre département des Hauts-de-Seine, a pour conséquence que 24 communes sur 36 ne respectent pas la loi SRU, concentrant ainsi la part de logements sociaux dans quelques communes seulement. Ces choix vont à l'encontre du besoin croissant de logements accessibles dans une situation de pénurie très préoccupante. Une telle mesure aggraverait donc encore le manque de nouveaux logements sociaux, alors que 70% des ménages, parmi les quelque 800000 demandeurs de logements, pourraient y prétendre.*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Courrier 13 de M. Luc LADIRE, 1e Maire-adjoint de Vitry-sur-Seine (94)

*Le projet arrêté de SDRIF-E ne répond aucunement aux besoins sociaux identifiés à l'échelle de la commune et du Grand-Orly Seine Bièvre. Vitry-sur-Seine contribue historiquement à la production de logements sociaux. Aujourd'hui, cet enjeu doit être porté à l'échelle du Territoire en tant qu'objectif commun à plusieurs villes.*

*L'orientation dite « anti-ghetto » va à l'encontre des principes de solidarité et de péréquation. Le plafond de 30% impose à la construction de logements très sociaux entre en contradiction avec la trajectoire engagée par l'EPT et plus largement par le projet de Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement actuellement soumis à l'avis des communes. Par ailleurs, les orientations réglementaires et le projet d'aménagement révèlent un manque criant de mesures restrictives ou coercitives pour atteindre l'objectif légal de 25% de logements sociaux dans les communes carencées.*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 2 Mme C. MALAISE, (Présidente du groupe La Gauche Communiste Ecologiste et Citoyenne) de Saint Ouen-sur Seine sur le registre électronique

*Le projet de SDRIF E doit être modifié pour répondre à la crise du logement en Ile de France. Le groupe de La Gauche Communiste Ecologiste et Citoyenne de la Région Ile-de-France demande le retrait de la clause anti-ghetto (orientation règlement du SDRIF-E) qui limitera la construction de logements sociaux dans plusieurs dizaines de communes d'Ile-de-France. Selon les services de l'Etat, dans son avis sur le projet de SDRIF-E, l'application de cette clause réduirait la construction de logements sociaux de 21% par rapport à la période 2018-2022. Ce scénario est inenvisageable face à la pénurie de logements privés et publics dans la région.*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 61 de M. Leclerc Patrice de Gennevilliers sur le registre électronique

*La mesure "anti-ghetto" que pose le SDRIF-E n'est pas acceptable sur le plan de l'idée car elle fait un lien mécanique entre logement social et très social et problèmes sociaux, insécurité, etc... C'est une mesure d'ordre idéologique qui n'a pas sa place. Ensuite cette mesure va empêcher les villes qui souhaitent construire de construire et n'oblige en rien celles qui ne construisent pas de construire du logement social. Or, la question en Ile-de-France n'est pas qu'il y ait trop de logements sociaux et très sociaux, mais pas assez. Nous vivons une pénurie de logements sociaux.*

*Cette mesure va aggraver la crise. Il faut supprimer cette restriction du SDRIF-E.*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 194 M MALÉJACQ d'Asnières sur Seine sur le registre électronique

*Je suis contre l'orientation "anti-ghetto" qui plafonne à 30% les logements PLAI et PLUS. Il s'agit une fois de plus d'une atteinte au principe du logement social qui est attaqué à*

*répétition ces dernières années. De nombreux EPT ainsi que les services de l'Etat se sont prononcés contre cette mesure car elle freinerait la production de logements sociaux alors même que nous sommes dans un contexte de crise de logements qui touche en premier lieu le public éligible par ces produits. En effet, d'après l'institut Paris Région, "72 % des ménages demandeurs franciliens déclarent des ressources leur permettant de prétendre à un logement très social (de type PLAI), tandis que 21 % déclarent des ressources leur permettant d'entrer dans un logement PLUS, 4 % dans un PLS et 3 % dans un PLI."*

*La région IDF veut donc réduire les capacités des communes de répondre à cette demande vitale. Par ailleurs, le nom de cette mesure est proprement scandaleux. La nommer "anti-ghetto" n'est pas neutre, elle entraîne avec elle tout un imaginaire raciste. La présidente de région le prouve elle-même lorsqu'elle a voulu justifier ce plafond qui selon elle permettrait "d'éviter le communautarisme et éviter l'islamisme"(conseil de région de septembre 2023). Or, cette mesure reléguera surtout les catégories les plus pauvres plus loin de la capitale.*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 855 de Leila (Anonyme) de Gennevilliers a écrit :

*Je tiens à exprimer mon profond désaccord avec le projet de SDRIF- E proposé par Madame Péresse. En effet, ce projet ignore les problèmes majeurs auxquels nous devons faire face dans le domaine du logement social. A l'heure où le rapport de la Fondation Abbé-Pierre alerte sur l'état du mal logement en 2024 et l'importance cruciale de construire des logements destinés aux ménages modestes, la proposition de réduire la part de logements sociaux, sous couvert d'un amendement dit « anti-ghetto », m'inquiète profondément. Cette proposition, qui se trouve traduite dans l'orientation réglementaire 59, semble refléter une vision simpliste et discriminatoire, qui associe le logement social à divers maux sociaux, sans reconnaître son rôle essentiel dans la lutte contre l'exclusion et la précarité.*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 4562 de Mme C. (Anonyme) de Mairie de Vitry-sur-Seine sur le registre électronique

*Enfin, le projet arrêté de SDRIF-E ne répond aucunement aux besoins sociaux identifiés à l'échelle de la commune et du Grand-Orly Seine Bièvre. Vitry-sur-Seine contribue historiquement à la production de logements sociaux. Aujourd'hui, cet enjeu doit être porté à l'échelle du Territoire, en tant qu'objectif commun à plusieurs villes. L'orientation dite « anti-ghetto » va à l'encontre des principes de solidarité et de péréquation. Le plafond de 30% imposé à la construction de logements très sociaux entre en contradiction avec la trajectoire engagée par l'EPT et plus largement par le projet de Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement, actuellement soumis à l'avis des communes. Par ailleurs, les orientations réglementaires et le projet d'aménagement révèlent un manque criant de mesures prescriptives ou coercitives pour atteindre l'objectif légal de 25% de logements sociaux dans les communes carencées.*

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 4617 de M. Vianney ORJEBIN du Groupe LFI-A à la Région Ile de France sur le registre électronique

*Il y a tout juste 10 ans, le CESER publiait une étude sur l'accès au logement des ménages à bas revenus en Île-de-France. On estimait alors à 1 million (20 % des ménages franciliens) le nombre de ménages en dessous du seuil de pauvreté et donc éligibles à du logement très social du type PLAI (inférieur à 5,87€/m<sup>2</sup>) Cette tension sur l'offre de logement social s'est encore accentuée au cours de la dernière décennie comme le révèlent les dernières données communiquées en 2019 par l'Union Sociale pour l'Habitat d'Île de France. On estime alors à 45% la part de ménages éligibles (hors propriétaires) à un logement social, soit 23 millions de ménages. On recense par ailleurs 720 000 demandes de logement social avec une ancienneté moyenne de 33 mois. À titre*



de comparaison pour 2018, seules 74 000 attributions ont été réalisées, soit un taux de satisfaction de 1 sur 10. Nous pouvons d'ores et déjà l'affirmer : la loi du Grand Paris qui fixe comme objectif la création de 70 000 logements par an (dont l'immense majorité dans le cadre des futurs quartiers de gare) ne permettra absolument pas de répondre à la crise du logement abordable que nous connaissons aujourd'hui.

Aussi, la norme "anti-ghetto" de l'exécutif régional imposerait l'interdiction de construire du logement social dans les communes comptant plus de 30% de logements PLAI/PLUS. L'application d'une telle mesure dans un SDRIF-E opposable aux PLU et PLUI impliquerait la chute de la production sociale de 21% selon les services de l'État. Un impact d'autant plus dévastateur en l'absence, à nouveau, de mesures coercitives pour les 50 communes franciliennes ne respectant pas la loi SRU.

[Voir réponse commune ci-dessous](#)

Mail 6421 de M Constantin de Paris 'Fondation Abbé Pierre sur le registre électronique

*L'objectif prioritaire « Vivre et Habiter en Ile-de-France / Répondre aux besoins en logement »*

**L'ILE-DE-FRANCE : UN TERRITOIRE OU LE MAL-LOGEMENT S'EXPRIME AVEC UNE INTENSITE MAXIMALE**

*L'Île-de-France, en dépit de sa position de région la plus prospère du pays, n'échappe pas au fléau du mal-logement, bien au contraire. Parmi les 4 millions de personnes mal logées dans notre pays, 1,3 million vivent dans cette région.*

*Les indicateurs révèlent l'ampleur alarmante du problème : la population francilienne représente 19% de la population nationale par contre, la région Île-de-France concentre 24% des logements énergivores (classes F et G), 34% des demandes de logements sociaux, 38% des habitants vivant dans des bidonvilles (hors Calaisis), 38% des jeunes mineurs non accompagnés, 39 % des expulsions locatives effectives, 40% des copropriétés dégradées,*

*40% des domiciliations, 44% des demandes d'asile, 46% des ménages hébergés par l'État (BOP 177), 47% des cas de saturnisme, 55% des recours déposés au titre du Droit au Logement Opposable (DALO), 63 % des situations de surpeuplement accentué, 80% des nuitées hôtelières et enfin 84% des ménages prioritaires DALO qui restent à reloger.*

*Au regard de ces éléments énumérés, l'avis de la Fondation Abbé Pierre sur le projet du SDRIF E est le suivant :*

*Points d'Accord :*

*1. Rappel sur l'enjeu fondamental : Il est crucial de rappeler l'urgence d'enrayer la crise du logement en Île-de-France, une région confrontée à une pénurie chronique de logements abordables.*

*2. Maintien de l'objectif de construction : L'objectif de construire 70 000 logements par an, qu'ils soient privés ou publics, est en adéquation avec les besoins exprimés.*

*3. Rattrapage du déficit de constructions : L'accent mis sur le rattrapage du déficit de constructions accumulé au fil des décennies est essentiel pour répondre aux besoins actuels et futurs de la population.*

*4. Prise en compte de spécificités franciliennes : La reconnaissance des spécificités régionales telles que la suroccupation et l'hébergement chez des tiers est nécessaire pour une politique du logement adaptée à la réalité locale.*

*5. Construction dans les futurs quartiers de gare du Grand Paris Express : La volonté d'établir des objectifs ambitieux de construction dans les quartiers de gare est un pas dans la bonne direction pour favoriser une urbanisation équilibrée et durable.*

*6. Transformation de bureaux en logements : L'accent mis sur l'accélération de la transformation des bureaux en logements est une orientation cohérente avec la volonté de réduire au maximum l'artificialisation des sols. Mais, compte tenu d'un potentiel que le propre état des lieux du SDRIF juge assez modeste (3500 logements par an, soit 5% des objectifs de construction), elle ne peut tenir lieu de viatique à la crise du logement.*

*Points de clarifications attendus :*

1. Répartition du Logement Social : L'affirmation selon laquelle le logement social est de mieux en mieux réparti sur le territoire régional nécessite des données et des analyses approfondies pour évaluer sa validité.
2. Population dans la ville-centre : L'affirmation sur " la population se renfermant sur elle-même dans la ville-centre " nécessitent des données étayées pour une compréhension précise des dynamiques sociales en jeu.
3. Logement social comme une étape : La perception du parc social comme une étape vers d'autres types de logements est selon nous une réductrice. Le logement social doit être aussi reconnu en tant qu'option résidentielle à part entière.
4. Soutien au logement social : Les stratégies concrètes pour soutenir le logement social en PLAI et PLUS dans les territoires où les marchés sont inaccessibles doivent être précisées pour assurer une mise en œuvre efficace.
5. Lutte contre l'Habitat Indigne : L'accès à un logement social n'est pas l'unique option, les modalités de soutien aux occupants pendant les travaux pour lutter contre l'habitat indigne doivent être aussi examinés.
6. Limitation des locations touristiques : Des mesures spécifiques pour limiter la croissance des locations touristiques doivent être définies pour contrôler l'impact sur le marché du logement (notamment en s'adressant aux documents de rang inférieur).
7. Travailleurs Clés et Logement Social : La reconnaissance des travailleurs clés en tant que publics nécessitant un accès au logement social est possible tout en respectant le relogement des publics prioritaires dans lesquels les travailleurs clés peuvent aussi se retrouver.
8. Trop faible prise en compte de l'habitat des Gens du Voyage : En dehors d'une mention dans les orientations réglementaires (OR 58) renvoyant à la mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil des Gens du Voyage, à aucun moment le projet de SDRIF-E n'évoque les retards pris par rapport aux objectifs légaux de ces schémas et la nécessaire actualisation de ces derniers pour tenir compte de la dynamique démographique des populations concernées. Cet oubli est très dommageable, car outre la nécessité d'offrir des conditions de vie décentes aux ménages voyageurs, se profilent des problèmes sociaux et d'aménagement qui, s'ils ne sont pas gérés collectivement à l'échelle de la région, peuvent devenir très lourds pour certains territoires.

*Points de désaccord :*

1. Inégalités Territoriales : Le projet ne prend en compte que la concentration de la pauvreté dans certains quartiers, négligeant la question de la concentration de la richesse dans d'autres, ce qui limite la vision globale et le traitement des inégalités territoriales. Sur l'objectif de produire du logement à 2/3 abordable, comment le SDRIF s'adresse au document de rang inférieur pour que cet objectif soit atteint notamment dans les communes qui en sont peu pourvues ?

La question soulevée relève du SRHH en cours de révision par le Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH).

2. Limitation de l'Offre Très Sociale : La proposition de limiter le développement de l'offre très sociale dans les zones déjà concentrées en logements sociaux (avec 30% de PLAI ou PLUS) pose un problème majeur, car elle va de fait priver les habitants de ces territoires qui attendent un logement PLAI de perspectives et solutions de logement adéquates, sans proposer d'alternatives viables. Cette position (contestable) sur les communes où l'offre PLAI ne devrait pas s'accroître ne s'accompagne pas à l'inverse d'orientations fortes sur les communes qui devraient alors prendre le relai. Penser que les demandeurs des communes qui ont un fort taux de logement social pourraient se voir attribuer un logement PLAI ailleurs est, en plus, une erreur : les attributions sont très localisées (44% en moyenne des attributions bénéficient aux demandeurs de la commune et seulement 20% des attributions sont au bénéfice de demandeurs d'un autre département). Les habitants ont très peu de chance de se voir proposer un logement en dehors de leur commune ou EPT de résidence.

*Ce blocage dans les parcours sera certainement renforcé avec la multiplication des systèmes de cotation qui privilégie le lien avec la commune.*

L'orientation prônée dans le SDRIF-E vise à inciter les communes fortement dotées en logements sociaux à développer des offres de logements diversifiées, et non à interdire la création de logements sociaux si les communes concernées en estiment la nécessité.

*3. Objectif de Logements Sociaux : Pour résoudre les difficultés de logement, notamment au profit des plus fragiles, le précédent SDRIF s'était fixé comme ambition d'atteindre 30% de logements sociaux sur l'ensemble de la région en 2023, ce qui se traduisait par un objectif de production de 37 000 logements par an. Après un bon départ, les résultats des dernières années ont été très décevants, et le taux atteint en 2023 est encore très loin des 30% (23% en 2022). Dans ces conditions, et compte tenu des retards accumulés, l'objectif de 33 000 logements sociaux retenus pour le futur SDRIF-E (y compris en reconstitution) ne nous paraît pas à la hauteur des besoins de la population et de la résolution d'une crise, pour autant bien décrite dans le diagnostic. Cela risque de compromettre la réalisation de plusieurs des objectifs de ce projet, tels que le souhait d'une région plus inclusive favorisant la mixité sociale et le rapprochement domicile-travail.*

*En conclusion, une politique du logement efficace en Île-de-France nécessite une approche équilibrée, tenant compte des besoins variés de la population et des spécificités territoriales, tout en garantissant l'accès à un logement décent pour tous, dans le respect des droits fondamentaux et de la diversité des parcours résidentiels.*

*Pour la Fondation Abbé Pierre, le projet de SDRIF-E n'y parvient pas complètement.*

Le SDRIF-E doit respecter la loi. Il ne peut fixer d'orientations réglementaires qui la méconnaîtraient par un renforcement ou un infléchissement des obligations légales.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Au regard des onze premières contributions ci-dessus, rapportées par la commission d'enquête, il semble nécessaire d'apporter des précisions car l'OR 59 et son esprit semblent mal compris.

Partant du constat de la concentration de logements sociaux dans certains territoires et du phénomène de paupérisation qui en résulte ou qu'elle révèle, le projet de SDRIF vise à opérer un rééquilibrage. Les émeutes de juin 2023 ont montré, plus que jamais, la nécessité d'assurer cette mixité sociale et de cesser de rajouter de la misère sur la misère, qui ne fait que nourrir le repli et la violence

L'OR 59 du SDRIF-E n'a pas pour objet de limiter la production de logements sociaux mais de veiller, dans le respect de la loi, et en particulier de la loi SRU, à leur meilleure répartition sur le territoire. L'OR 59 vise donc à limiter le développement de l'offre très sociale en PLAI dans les communes où elle est très présente et à en soutenir le développement dans les autres communes.

Elle recommande ainsi d'éviter les concentrations de logements très sociaux de type PLAI dans les communes déjà dotées de 30 % de logements PLUS-PLAI (les logements PLS ne sont pas pris en compte) et de donner plutôt la priorité à des produits permettant la diversification de l'offre de logement.

Il s'agit d'une orientation d'aménagement régional, qui doit être territorialisée par le SRHH et par les documents d'urbanisme locaux, en tenant compte des spécificités locales et des besoins des populations, et dans un rapport juridique de compatibilité avec le SDRIF-E.

En outre, le SDRIF-E n'a pas pour objet de mettre en place des mesures coercitives pour l'atteinte de l'objectif légal de 25% de logements sociaux dans les communes concernées par la loi SRU : le respect de cette obligation relève de la responsabilité des communes, sous le contrôle de l'État, dans le cadre défini par la loi.

Pour autant, le SDRIF-E s'attache à respecter la loi SRU, tout comme il respecte l'ensemble

des dispositions légales qui s'appliquent à lui. Le SDRIF-E assure donc aux communes les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs qui leur sont assignés par la loi, en matière de réalisation de logements locatifs sociaux. Il prévoit ainsi les capacités d'extensions urbaines nécessaires à la production des nouveaux logements sociaux. Des travaux ont été menés avec les services de l'État en ce sens, notamment pour permettre aux communes en rattrapage ou carencées d'atteindre leurs objectifs de production. L'exécutif régional assume donc la mise en œuvre du strict contenu de la loi SRU et de son objectif de 25 % au travers de l'élaboration du SDRIF-E.

Quant à la position de la préfecture de région, évoquée dans certaines contributions, il faut rappeler que l'État applique lui-même une circulaire interministérielle de 2021 veillant à ne pas financer, sauf exceptions, la production de nouveaux logements sociaux PLUS et PLAI dans les communes qui en comptent déjà plus de 40 %.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Comme la commission d'enquête l'a fait remarquer dans l'appréciation précédente, il existe une divergence de vue entre l'État et la Région dans les objectifs attribués au SRHH :

- 35% de logements très sociaux dans la production totale de logements sociaux souhaitée par l'État contre 30% par la Région.
- La Région veut revoir les objectifs de production de logements et de logements très sociaux imposés par le SRHH qui lui apparaissent intenable pour de nombreux territoires et qui auraient été fixés en l'absence totale de concertation avec les intercommunalités.
- La Région veut réviser l'objectif de 100% de logements sociaux à Paris et associe la perte d'habitants dans la capitale à "*la politique du tout social*".

La commission note que l'utilisation du vocable "anti ghetto" est utilisé largement dans les contributions du public et par les responsables politiques mais ne figure pas dans les documents du SDRIF-E (elle apparaît toutefois dans le communiqué de la Région du 31 janvier 2024).

Ce dispositif anti ghetto qui s'inscrit en priorité dans le SDRIF-E à l'orientation réglementaire 59, propose de modifier le SRHH et de ramener de 35 à 30% la proportion de logements très sociaux inscrits dans la production totale de logements sociaux. Comme la région l'a fait remarquer, cette orientation ne limite pas la construction de logements sociaux, car il ne s'agit que d'une recommandation.

Pour mémoire le SRHH doit s'inscrire dans le respect des obligations réglementaires du SDRIF-E.

L'approbation du SDRIF-E préalablement à un accord État/Région sur le SRHH entraînerait de facto l'intégration de cette disposition dans le SRHH. Un accord État/Région sur le SRHH modifiant la répartition proposée à l'OR 59 entrainera une modification du SDRIF-E au travers de l'OR 59.

#### 3.2.4.1.3. La notion de logements abordables

**L'enquête publique a montré que cette notion revêtait un caractère flou qui mériterait d'être détaillé et précisé.**

Mail 4888 de Mme. MASSOT-CAPONE (Ville de Saint-Cloud), sur le registre électronique :

*La précision à apporter à la notion de « logements abordables » qu'il est difficile de traduire dans des documents d'urbanisme, sans risque juridique.*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La notion de « logement abordable » consiste à considérer le logement non pas seulement au regard du prix du marché mais également du point de vue du budget des ménages.

Le SDRIF-E définit cette notion dans le glossaire du Projet d'aménagement régional, en p.

178 :

"Le **logement abordable** recouvre différents segments de l'offre de logement à prix plafonnés et accessibles sous conditions de revenus, qu'il s'agisse d'une offre locative sociale (de type PLAI, PLUS, PLS) ou intermédiaire (de type PLI ou LLI), ou qu'il s'agisse de permettre l'accession à la propriété dans les marchés les plus tendus grâce à des dispositifs tels que le PSLA ou l'accession en Bail réel solidaire, qui proposent des niveaux de prix inférieurs au marché immobilier local."

La déclinaison et la répartition par territoires des différentes catégories de logements abordables relèvent du schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) et des documents d'urbanisme locaux.

En effet, le SRHH doit préciser l'offre nouvelle et la typologie des logements à construire au regard d'une évaluation des besoins. Cette typologie doit notamment préciser l'offre de logements locatifs sociaux (CCH, art. L. 302-13).

Il appartient au SCoT de décliner l'exigence de mixité sociale et de fixer en conséquence les objectifs d'offre de nouveaux logements (C. urb., art. L. 141-7).

Enfin, le règlement du PLU peut délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme est affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale. » (C. urb., art. L. 151-14).

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse de la Région permet d'éclairer la notion de logements abordables dont le principal critère de définition précise qu'ils sont accessibles sous conditions de revenus. La commission note une nouvelle fois l'interdépendance entre le SRHH et le SDRIF-E mais aussi la liaison directe entre le SRHH et sa mise en œuvre dans les PLU.

3.2.4.1.4. Les logements vacants et les bureaux inoccupés, réhabilitation, transformation

**Nombre d'observations se sont relayées pour que des dispositions soient prises prioritairement pour la mobilisation des espaces construits inoccupés avant d'engager des constructions nouvelles.**

Mail 10 de Christian (Anonyme) de TORCY sur le registre électronique

*Résorber la demande de logements abordables que connaît la Région, - mobiliser les logements inoccupés, -transformer les friches industrielles et commerciales en zones résidentielles, - transformer les mètres carrés de bureaux vacants en appartements, -*

Mail 1908 de M. Olivier PICOT de Corbeil-Essonnes sur le registre électronique

*Rénover et occuper les 400 000 logements vacants et les 4,4 millions de m2 de bureaux vides. Appliquer la loi de réquisition des logements et bâtiments vides pour loger les sans-abris, avec ou sans papiers.*

Mail 6078 de M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS sur le registre électronique

*Contribution n°9 Réhabilitation des bureaux et logements vides. Le document indique : « le SDRIF-E s'attache à développer en encourageant la réhabilitation des logements et des bureaux vides existants ». Il existe en IDF près de 6 millions de m2 de surface de bureaux vacants en 2023 (source études immobilières privées). La crise du Covid a multiplié par 2 cette surface entre 2019 et 2022. Le rapport IPR (Institut Paris Région) indique que la vacance des bureaux est passée de 2,6 millions de m2 fin 2019, juste avant la crise du Covid-19, à 4,4 millions de m2 à la mi-2022. Dans le chapitre 3 page 75, le document indique que 1,1 million de mètres carrés sont vacants depuis plus de deux ans. Le document peut-*

*il indiquer les données du rapport IPR ? L'objectif d'appel de ce gisement de 1,1 million de m2 pour atteindre 5 % des objectifs régionaux de construction doit être revu à la hausse. La crise du Covid a bouleversé le fonctionnement des entreprises. La généralisation du télétravail et le passage en présentiel dans les entreprises en mode « Flex-office » indiquent que l'ensemble des salariés ne sera plus présent sur un site physique de bureau. La crise immobilière aujourd'hui cristallise ce phénomène. Ces espaces de bureau sont une friche entièrement vide avec parking existant, souvent proches des accès de transports en commun. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Tout bâtiment de bureaux vides, indiqué à louer ou à vendre fera l'objet d'une négociation avec son propriétaire en vue d'un réaménagement pour y établir des logements. Il sera obligatoire pour toute commune d'établir un plan de réaffectation de ces espaces pour diminuer le nombre de nouvelles constructions sur son territoire. Le SDRIF-E établit un objectif de 12% dans ce gisement de bureaux vacants » Sur la commune de Paris par exemple, il y a 260000 logements inoccupés dont 128000 sont vacants (APUR Agence Parisienne d'Urbanisme le 5 Décembre 2023). Cette situation interpelle. Le document peut-il établir des règles sur la réutilisation des logements vacants en IDF (environ 400000), avec une métrique type durée d'inoccupation du logement et pousser des directives légales de préemption ? Dans le chapitre 3 page 76, le document indique : « Le nombre de logements considérés comme vacants à un moment donné (9 %) a progressé de 25 % en dix ans, mais très peu sont réellement vacants depuis plus de deux ans ». Le document peut-il citer les sources de cette assertion ?*

Mail 6119 d'un Anonyme d'Emerainville sur le registre électronique

*Cependant, je ne comprends pas l'intérêt dans certaines communes telles que celle où je réside (Emerainville) ou il y a eu, par exemple, un gros projet immobilier dans le quartier de Malnoue et pour lequel il reste encore de nombreux logements invendus qui ne trouvent pas preneurs que ce soit pour de la résidence principale ou de l'investissement locatif. Quel serait donc le bénéfice de construire de nouveaux logements si ceux déjà existants ont du mal à se vendre et cela même bien avant la hausse des taux d'emprunts ? Ne serait-il pas plus judicieux de favoriser des projets de rénovation sur certains bâtiments inhabités ou inutilisés, voire transformer des anciens locaux de bureaux, ce qui permettrait de mieux maîtriser les besoins en logements en fonction de la demande tout en allant dans le sens des objectifs de la non artificialisation des sols.*

*Le SDRIF-E poursuit cet objectif en faisant en sorte que 90 % des logements soient produits dans les espaces déjà urbanisés, en s'appuyant au maximum sur la transformation du bâti existant. Loin de miser uniquement sur la construction neuve, Le SDRIF-E promeut la réhabilitation des bâtiments existants, comme la transformation de bureaux en logements par exemple. Il est néanmoins à garder en tête que le recyclage des friches, la résorption de la vacance et la réhabilitation de bureaux en logements seuls ne suffisent pas à répondre à la crise du logement en Île-de-France.*

France Nature Environnement

*Encourager la réversibilité du bâti en permettant l'attribution du permis de construire sans affectation*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

*Les préoccupations relayées ici par la commission d'enquête rencontrent celles qui ont animé l'exécutif régional tout au long de l'élaboration du projet de SDRIF : l'intensification du renouvellement urbain est au cœur du parti d'aménagement régional, cette intensité devant être synonyme de qualité urbaine.*

*Il s'agit pour les documents d'urbanisme locaux d'organiser significativement l'accroissement du nombre de logements au sein des espaces urbanisés existants. Ces opérations d'intensification urbaine représentent une réelle opportunité d'amélioration des*

cadres de vie des populations en place. Réfléchies en fonction du contexte urbain et environnemental local, elles sont l'occasion d'apporter de la mixité avec de nouveaux commerces ou équipements, de nouveaux emplois, de renforcer l'offre d'espaces verts, de favoriser les modes actifs, d'améliorer les espaces publics, etc.

Comme il a été déjà exposé, l'objectif de production de 90% des nouveaux logements en renouvellement urbain en est une déclinaison. Toutes les modalités favorisant ce renouvellement urbain sont à mobiliser : recomposition urbaine, transformation des bâtiments existants, recyclage des friches, résorption de la vacance, promotion de la réversibilité des bâtiments dans la construction neuve.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission comprend au travers de la réponse de la Région qu'il appartiendra aux collectivités dans leurs PLU et PLUI de mettre en place les dispositions règlementaires pour faciliter les réhabilitations et restructurations.

3.2.4.1.5. Demande d'une meilleure coordination entre projets d'infrastructures de transport et secteurs d'urbanisation préférentielle d'habitat.

**De nombreuses observations estiment que le choix de zones d'urbanisation préférentielle où créer des logements devrait passer par une analyse fine des possibilités locales offertes par les axes de voirie routière, allant en cela au-delà de la seule proximité d'une gare.**

Obs 3 de M Xavier RADEGER sur registre Paris 75012 :

*« Je m'étonne de ne pas voir de lien explicite entre les projets d'infrastructures de transport, et notamment le réseau du Grand Paris Express et les secteurs d'urbanisation préférentielle ».*

[Voir réponse globale ci-dessous](#)

Mail 2142 Mme DEMANGEON d'Emerainville 77 :

*« Il est bien beau de prévoir des logements quand les infrastructures ne suivent pas. Les routes, et plus particulièrement la N104, est totalement saturée ».*

[Voir réponse globale ci-dessous](#)

Mail 2246 Mme UNG de Chapet 78 :

*« Je ne comprends pas que la zone du Mitan à Chapet soit mentionnée comme zone à urbaniser (125 logements). Chapet est une petite commune semi-rurale excentrée, sans gare ni desserte de transports en commun conséquente, la configuration des routes et de la voirie de la commune est inadaptée à un accroissement conséquent de population ».*

La Région ayant eu connaissance de cette opération d'aménagement du Mitan, prévue au PLUi sur 3,6 ha, et déjà engagée foncièrement, une demi-pastille octroyant les capacités d'urbanisation nécessaires a été positionnée.

Registre du canton de Nanterre : commune de Nanterre :

*« Les objectifs de développements résidentiels exigent aujourd'hui qu'une coordination claire entre la planification de ces développements immobiliers et celle des travaux de transports en commun et sur les autoroutes urbaines, soit mise en place à minima à l'échelle de la Métropole du Grand Paris ».*

[Voir réponse globale ci-dessous](#)

Mail 911 de Mme Marie ROUILLON de Pontault-Combault sur le registre électronique

*Le projet d'augmenter de 17 % les logements sur la ville de Pontault-Combault est une aberration. Pourquoi ?*

1 - Fluidité de la circulation dans Pontault et pour accéder/sortir de la ville : les infrastructures routières sont déjà saturées. Peu, voire pas, de fluidité sur les axes existants pour circuler sur les axes principaux desservant les quartiers de la ville. Aux heures dites et repérées de "pointe" : horaires scolaires, accès aux quais de la gare RER, bretelles d'accès et de sortie pour la francilienne.

2 - L'argument "RER E" ne peut plus être attractif pour une offre de nouveaux logements à Pontault-Combault : les axes desservant la gare sont sursaturés (pour peu que le mot existe), Tous les modes de circulation sont étranglés : à pieds, vélos, autos, bus, et autres... c'est l'enfer et cela entraîne des actes d'incivilité, non pas par choix éducatifs et non citoyens, mais parce que les usagers n'ont plus le choix pour circuler que d'adopter un mode de "survie" individualiste pour se déplacer.

3 - les axes routiers existants dans Pontault ne sont pas adaptés aux transports communs, les bus, les double-bus, qui assurent les liaisons avec Le Plessis Tréville, Villiers sur Marne, Emerainville et Marne la Vallée, saturent les rues de la ville et l'accès à la gare.

4 - 17 % de logements en plus : l'attractivité transports et gare RER à proximité" n'est pas compatible avec l'attractivité bien vivre à Pontault-Combault" quelles offres associatives et culturelles pour les éventuels nouveaux habitants ? L'offre concernant la petite enfance, les écoles, le tissu associatif, les infrastructures sportives et culturelles sont déjà saturées.

5 - Une dégradation du climat et du vivre ensemble programmée : ne renouvelez pas les erreurs faites dans les villes des départements limitrophes qui ont conduit à la détérioration du vivre ensemble.

Voir réponse apportée au thème densification.

Mail 913 de Philippe Anonyme d'Ozoir-La-Ferrière sur le registre électronique

Refuser les modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB. Je suis contre ce projet car - les infrastructures de la commune sont largement sous dimensionnées (écoles, médecins, routes, assainissement) - congestion déjà existante de l'entrée et sortie d'Ozoir - transport en commun à l'opposé du projet et une desserte par bus quasi inexistante ce qui aura pour conséquence l'utilisation de véhicules individuels pour aller au RER E. le stationnement à la gare est déjà plein à 7h45.... - Nuisances au cadre de vie.

Voir réponse apportée au thème densification.

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E est établi à l'horizon 2040. Il associe l'organisation polycentrique de l'aménagement régional, l'octroi de capacités d'urbanisation pour l'activité économique, le logement, les équipements et les services, avec la poursuite de la révolution des mobilités : nouveaux projets de transports collectifs et augmentation de la qualité de service sur les lignes existantes, évolution des infrastructures routières et meilleur partage de leur usage (car express, covoiturage), développement des modes actifs. Le lien urbanisme-transport, qui prend en compte à la fois les transports existants et l'offre de mobilités venir (dont le Grand Paris Express), est donc une composante majeure des choix d'aménagement régionaux.

Il est à noter que les secteurs d'urbanisation préférentielle ne sont pas fléchés spécifiquement pour accueillir du logement. La définition de leur vocation revient aux documents d'urbanisme locaux. Au regard des objectifs de sobriété foncière, l'aménagement de ces secteurs doit être réfléchi globalement, notamment pour pallier l'absence de certains équipements, dans une logique de mixité des usages.

Ainsi le SDRIF-E promeut le modèle de la ville mixte et de proximité et offre un cadre aux documents d'urbanisme locaux permettant de les inscrire dans des objectifs de long terme. Il revient ensuite aux autorités compétentes en matière de document d'urbanisme locaux de décliner ce cadre dans le respect du rapport de compatibilité en fonction des spécificités locales et des prévisions de leurs moyens d'actions à court, moyen et long terme.

Appréciations de la commission d'enquête :



Le point soulevé ici concernait l'observation de bon sens selon laquelle la production et l'offre de logements neufs vont de pair avec une bonne desserte locale en transports en commun. La commission d'enquête ne peut que partager la réflexion très générale du Conseil régional sur l'importance du lien urbanisme-transport aussi bien dans l'état actuel des infrastructures ferroviaires et routières que dans leur évolution à venir, s'agissant notamment des transports en commun et en particulier des futures lignes et gares du Grand Paris Express. C'est d'ailleurs une autre manière d'exprimer que 90 % des nouveaux logements devront être produits en renouvellement urbain (ce qui est relativement comparable avec la période précédente où ce taux s'élevait déjà à 87 %), donc dans des zones déjà fortement urbanisées où la desserte par les voiries routières et ferroviaires est déjà assurée même si elle doit souvent être améliorée.

La commission d'enquête s'étonne toutefois que le Conseil régional n'illustre pas sa pensée en faisant explicitement référence ici à l'OR 91 qui introduit le concept de « *secteurs de développement à proximité des gares* », secteurs qu'il convient de valoriser parce que « *les mieux desservis par les transports collectifs ou devant l'être à terme* » et dont une définition géométrique est donnée sous la forme d'un rayon de l'ordre de 2 km autour d'une gare existante. A cet égard la commission d'enquête juge que cette OR 91 ne fait pas suffisamment apparaître, notamment aux yeux des futurs responsables de la mise en compatibilité des documents locaux d'urbanisme avec le SDRIF-E, que cette valorisation de la proximité des gares se fait en deux temps :

- Une exploitation du rayon de 2 km autour d'une gare.
- Une extension complémentaire égale à la valeur de 1% de la superficie de l'espace urbanisé communal (ou de 2% pour les polarités) à condition d'être en continuité de la zone couverte par ce rayon de 2 km, et ce dans le respect des autres orientations générales du SDRIF-E.

Dans le même ordre d'idée, la commission d'enquête demande également de clarifier la rédaction de l'OR 85, qui paraît contradictoire avec celle de l'OR 91, alors que ces deux orientations sont classées sous la même rubrique « *Capacités d'urbanisation non cartographiées* ». L'OR 85 énonce en effet que : « *la mobilisation des capacités d'urbanisation non cartographiées est conditionnée à l'impossibilité d'une mobilisation du tissu urbain constitué* ». Cette phrase peut se comprendre si l'on parle de nouvelles gares : dans la plupart des cas, il n'y a effectivement pas de tissu urbain constitué aux alentours de ces nouvelles gares du Grand Paris Express ; mais ceci ne saurait valoir pour les gares utilisées de longue date, parfaitement cartographiées, et qui sont, par quasi-définition, au cœur d'un tissu urbain constitué.

Enfin, la commission d'enquête souscrit aux observations du Conseil régional selon lesquelles les secteurs d'urbanisation préférentielle ne sont pas réservés au seul logement et que l'esprit général du SDRIF-Environnement est de promouvoir le modèle de la ville mixte et de proximité. La commission apprécie également que le Conseil régional reconnaisse la capacité des autorités locales d'urbanisme à faire valoir des spécificités locales et des contraintes conduisant à étager dans le temps (court terme, moyen terme, long terme) leurs programmes d'urbanisation et notamment en matière d'habitat. Cela répond aux observations et préoccupations qui avaient été citées

#### 3.2.4.1.6. Caractère jugé trop prescriptif des règles incitant à la production de logements :

**De nombreuses contributeurs ont exprimé leur préoccupation quant à l'impact des règles liées aux OR et /ou à la cartographie détaillée sur la production locale future de logements et, plus généralement, regrettent l'absence de prise en compte suffisante des spécificités territoriales (par exemple : le rayon de 2 km autour d'une**

gare peut inclure des zones inondables). Des habitants ou des municipalités du cœur s'inquiètent du nombre de logements à venir en rappelant l'effort déjà assumé. D'autres vont jusqu'à pointer l'absence de liens locaux entre besoins en logement et offres d'emplois pour écarter toute prescription détaillée déclinée par commune.

Mail 6421 de la Fondation Abbé Pierre sur le registre électronique :

*« Une politique du logement efficace en Île-de-France nécessite une approche équilibrée, tenant compte des besoins variés de la population et des spécificités territoriales, tout en garantissant l'accès à un logement décent pour tous ».*

Mail 4943 de EPT POLD cas de Rueil-Malmaison sur le registre électronique :

*« La Ville n'entend pas aller au-delà des objectifs de production de logements définis dans le SRHH et qui seront repris dans le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement, ceci afin de fixer les conditions d'une évolution naturelle modérée de la population communale ».*

Mail 6382 M THOMA de L'Etang-La-Ville sur le registre électronique :

*« Il faut aussi laisser les communes définir leurs propres besoins de logements, et donc éliminer les objectifs prescriptifs d'augmentation de logements indiqués dans les OR57, OR79, OR83, OR85 et OR86 ».*

Mail 6398 La présidente de la Voix de Montrouge sur le registre électronique :

*« Faites en sorte de faire des grilles de critères qui obligent, rendent possible ou interdisent ce type de projets selon la démographie et la superficie des communes. Dans notre commune, « la ville sur la ville » devrait être interdite ».*

Obs 1 de l'association CAPAJ Montrouge sur le registre de Montrouge :

*« Continuer la densification de Montrouge qui ne bénéficie que de 1,5 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant (contre 10 recommandés par l'OMS) semble peu réaliste si ce n'est en faisant courir des risques aux habitants et aux usagers. Serait-ce possible de stopper enfin l'artificialisation à Montrouge et désigner la ville comme un territoire devant fournir des efforts de désartificialisation ? ».*

Obs 16 de la commune de Villiers-le-Bel sur registre Villiers-le-Bel :

*« La commune demande que les objectifs de densité imposés aux polarités et aux secteurs d'urbanisation préférentielle, en deuxième couronne, prennent mieux en compte les réalités territoriales, en termes de respect des identités communales et de besoin de nature en ville, et qu'ils se limitent à leur densité existante ou à 20 logements/ha comme pour les opérations relevant du potentiel non cartographié ».*

Mail 6609 Mme BEAULANDE, maire d'Eaubonne sur registre électronique :

*« La ville compte 22,6% de logements locatifs sociaux, et la Zac autour de la gare Ermont - Eaubonne se termine, témoignant de la phase de densification que nous venons de connaître et des efforts réalisés. L'attractivité, les contraintes de sous-sol ont provoqué une forte hausse du foncier. Les coûts de construction sont élevés, particulièrement pour le logement abordable. Les mutations de la ville sont complexes et longues à mettre en œuvre. Une augmentation de la densité de 17% d'ici 2040 n'est pas réaliste, et je demande que cette perspective soit revue à la baisse ».*

Mail 6651 M DURAND de Draveil sur registre électronique :

*« [Proposition :] Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du cœur de métropole -110 logements / hectare) doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé ».*

Mail 6679 d'ANONYME :

« L'augmentation annoncée de +17% du nombre de logements dans le secteur de l'agglomération Val de Paris est trop élevée (<< couronne >>) d'autant qu'elle fait suite à une augmentation de + 15% dans le SDRIF précédent (soit +35% au total) ».

Courrier 19 de la maire de Fresnes 94 :

« Considérant qu'à l'échelle de Fresnes cette augmentation supplémentaire représenterait la création de 1 576 logements supplémentaires à horizon 2040 ce qui induirait également une pression considérable sur les équipements publics locaux ; Considérant qu'afin de permettre le développement d'une densité soutenable et garantir une cohésion territoriale, les objectifs de densité urbaine doivent être établis en fonction de l'effort déjà réalisé par les territoires bâtisseurs et doit nécessairement s'accompagner de propositions concrètes de développement de nouvelles lignes de transport en commun lourd, non présentes dans le document soumis ».

Courrier 84 de la commune de Courbevoie :

« La double injonction, pour les communes de l'hypercentre, de « privilégier la transformation des bâtiments existants plutôt que de nouvelles constructions par la reconversion, la surélévation, ... » et d'augmenter les espaces en pleine terre, ne pourra que conduire à augmenter les hauteurs admissibles des constructions dans les PLU et PLUi, alors même que le sujet de la hauteur est celui qui soulève le plus d'incompréhension et d'opposition chez les habitants ».

Mail 2468 M BELKACEM de Noisiel reprenant une recommandation de France Nature Environnement.

« [Proposition :] Dans toutes les communes dotées d'une gare et polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural identifiées par le SDRIF - E, la production de logements doit s'accompagner d'un développement de l'emploi proportionnel et adapté à la qualification des habitants. Pour pallier les déséquilibres emploi -habitat, les documents d'urbanisme locaux établissent : -des ratios de mixité entre habitat et activité, (X) m<sup>2</sup> de logement pour (X) m<sup>2</sup> d'activités. -un suivi annuel des équilibres habitat – emploi ».

Mail 6596 M MEUNIER d'Orgeval sur registre électronique.

« Tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation et la taille des programmes de logements collectifs ».

Vont dans le même sens :

Obs 5 de Mme AMATE, Mme VIALARD, M FERA de Drancy sur registre Drancy.

Mail 6684 ANONYME de La Ferté-Alais

Mail 6769 de l'Association chartriptaine de sauvegarde de l'environnement rural

Courrier 82 de la Communauté de communes du Pays Houdanais

(« L'objectif de construction de logements ne saurait être engageant qu'à la condition de pouvoir y associer du développement économique sur le territoire »).

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :Sur la territorialisation des objectifs de construction de logements

Concernant le rapport entre SDRIF-E et SRHH, la Région entend bien respecter strictement le périmètre et le champ de compétence de chaque document.

Les objectifs d'accroissement du parc de logement sont définis, dans le SDRIF-E, afin de répondre à la fois à l'objectif de construire 70 000 logements et à l'impératif de sobriété foncière.

Ils ont été déterminés sur la base de critères géographiques favorisant le polycentrisme et le lien urbanisme-transport. L'OR 57 précise explicitement que la territorialisation des objectifs de logements doit inclure l'équilibre habitat-emploi comme critère. Il revient ensuite

au SRHH de définir précisément la territorialisation des objectifs de logements, conformément à l'article L302-13 du code de la construction et de l'habitation.

La Région a pris note des demandes de dérogation de certaines communes aux règles d'intensification urbaine qui permettent de tenir les objectifs annuels régionaux de construction de logements. Cependant, dans un contexte de crise du logement, il paraît essentiel que chaque territoire s'engage afin de pouvoir accueillir 50 000 nouveaux Franciliens chaque année à l'échelle régionale. Le SDRIF-E se doit, dans l'intérêt régional, de fixer des grands objectifs pour anticiper sereinement l'avenir de la région.

Cela n'enlève pour autant pas certaines marges étant donné que les documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles avec le SDRIF-E, ce qui laisse donc une marge d'adaptation.

Il reviendra à l'État, dans le cadre de l'exercice du contrôle de légalité, de veiller au fait que les documents d'urbanisme locaux respectent bien les orientations du SDRIF-E et celles du SRHH tout en s'adaptant aux réalités locales et à certaines impossibilités de fait. La Région, en sa qualité de PPA, y veillera.

#### *Sur les contraintes induites par l'intensification des espaces urbains*

Tout d'abord, afin de lutter contre l'étalement urbain, le SDRIF-E impose effectivement deux niveaux de densité pour les projets en extension : 20 logements par hectare pour le potentiel non-cartographié et 45 logements par hectare pour les projets relevant d'une pastille de 25 ou de 10 ha et qui implique donc la conception d'un nouveau quartier. Comme pour le SDRIF de 2013, ces règles ne sont pas ouvertes à dérogation mais peuvent donner lieu à une mise en œuvre différenciée à l'échelle d'un document d'urbanisme.

Ensuite, l'augmentation du nombre de logements en ville n'est cependant pas un obstacle au développement de la nature en ville. Le SDRIF-E porte ainsi la création de 145 projets d'espaces verts afin d'améliorer le cadre de vie des Franciliens en favorisant l'accès à la nature.

Enfin, la qualité de desserte des territoires est bien prise en compte dans les efforts de construction de logements demandés à chaque territoire. Le réseau GPE va notamment considérablement augmenter la capacité des territoires de la zone dense et de sa périphérie en transports en commun de très grande qualité. Il est donc normal, compte tenu de cet effort, que les objectifs de construction de logement tiennent compte de ces nouvelles capacités. Plus globalement la règle d'augmentation de 2 % du potentiel non-cartographié (OR 91) vise justement à garantir un cadre cohérent entre transports en commun et développement de l'offre de logement

Ces OR s'imposent dans un rapport de compatibilité au SRHH et aux documents d'urbanisme locaux, qui disposent d'une marge d'adaptation en fonction des situations locales. A titre d'exemple, le SDRIF-E vise également une meilleure prise en compte des risques, et notamment du risque d'inondation par débordement des cours d'eau. Le rapport de compatibilité du SDRIF-E envers les documents de planification locaux laisse la marge de manœuvre nécessaire aux territoires en fonction des enjeux locaux, et notamment de la présence d'un PPRI.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Comme cela a déjà abordé plus haut (cf. 4.1.1 et suivants), la réponse de la Région pose à nouveau la question des liens entre SDRIF-E et SRHH, qui entraîne parfois des difficultés de compréhension ainsi que des membres de la commission d'enquête ont pu le constater lors de leurs contacts avec les services de l'urbanisme à l'occasion de leurs permanences ou en marge de ces dernières. La commission a bien entendu que le SDRIF-E est un schéma, de caractère global et donc moins prescriptif que doit normalement l'être le SRHH, mais en même temps le SDRIF-E fixe, à travers les chapitres 3.1. (Intensifier le renouvellement urbain) et 3.3. (Maîtriser les développements urbains) des Orientations Réglementaires, une série de règles, voire d'abaques qui finissent par donner le sentiment

que le SDRIF-E est lui-même très prescriptif, allant au-delà de son orientation d'ensemble visant à la réduction de l'artificialisation nette en deux étapes de -20 %. La commission d'enquête reconnaît bien entendu le travail réalisé par le Conseil régional qui a cherché, pour encadrer la production et la mise à disposition de logements, à définir de grands principes du type polycentrisme, liens urbanisme-transports ou habitat-emploi ; mais elle note également qu'entre SDRIF-E et SRHH, il faudra bien qu'une coordination existe, sinon la mise en œuvre effective dans chaque document inférieur d'urbanisme donnera lieu à des interprétations divergentes. A cet égard, il est opportun que la région reconnaisse qu'il y aura des marges d'adaptation aux réalités locales et aux impossibilités avérées d'extension urbaine ou d'aménagement urbain.

Par ailleurs, la Région souligne que l'augmentation du nombre de logements ne doit pas empêcher le développement de la nature en ville et mentionne 145 projets d'espaces verts. Un chiffre aussi précis laisse entendre qu'une liste existe. Il semble à la commission que cette liste serait bien utile pour les communes concernées en annexe des Orientations réglementaires comme le sont les connexions écologiques d'intérêt régional et les projets d'infrastructures de transports.

3.2.4.1.7. A l'inverse, pointage de freins divers à des programmes de logement :

**A l'inverse, des communes du cœur, de la couronne ou de l'espace rural craignent un frein à leurs programmes et demandent, par exemple, des aménagements type pastilles ou demi-pastilles, ou relocalisation de pastilles ou semi-pastilles, ou encore des dessertes en transports en commun. Certains opérateurs expriment également cette crainte à partir d'exemples précis.**

Obs 2 du directeur de la cohérence territoriale de la Métropole Grand Paris sur le registre de Paris 75011

*« La Métropole demande à la Région de confirmer qu'au titre de l'orientation n°144, « les projets mixtes » comportant des logements sont bien autorisés dans les emprises aéroportuaires abandonnées des aérodromes sous réserve, naturellement, du respect de l'orientation réglementaire n°147 ».*

Mail 6410 du directeur d'Urba-Era (Bouygues Immobilier) sur le registre électronique (+ Obs 2 sur le registre d'Antony)

*« Nous vous demandons donc de reconsidérer la cartographie SDRIF-E de ce site afin de permettre la reconversion de la friche tertiaire ex-Sanofi [à Antony] à quelques centaines de mètres d'une gare RER. Cela pourrait prendre la forme d'un retrait du zonage actuel, ou bien d'un fléchage, s'appuyant sur les OR 57 et 104, permettant la revitalisation de ce site ».*

Obs 1 du directeur d'IMMO Aménagement sur le registre de Paris 75006.

*« Au regard de l'ensemble des objectifs susvisés par l'urbanisation du secteur de Noisement à Moissy-Cramayel répondant à la fois aux enjeux assignés par l'Etat en tant qu'OIN et de l'intérêt général du projet offrant une réelle opportunité sur ce territoire moisséen, il est demandé le positionnement d'un secteur d'urbanisation préférentielle sur ce secteur ».*

Mail 6353 du Maire de Gazeran sur le registre électronique

*« Nous encourageons vivement la Région à prendre en charge la couverture des surfaces artificialisées générées par ces "coups partis", sans pour autant empiéter sur le potentiel non cartographié qui reste dédié aux projets futurs. Préserver cette marge non cartographiée est essentiel pour permettre aux communes de planifier et de mettre en œuvre des projets innovants. Donc : Proposition d'ajout d'une ½ pastille d'urbanisation préférentielle au nord -ouest de la gare de Gazeran ».*

Mail 2044 Anonyme d'Aigremont 78 + courrier 5 du maire d'Aigremont :

« La création de logements est la clé de voûte de la redynamisation urbaine régulée que souhaite le village, que ne semble pas prendre en compte le SDRIF-E ».

Mail 3304 Mairie de Bray-et-Lû 95 :

« Le territoire de Bray-et-Lû a engagé une révision de son PLU afin d'engager des projets d'intérêt fondamental pour le territoire [...] dont le développement de logements en continuité du bourg. La commune souhaite pouvoir étendre son urbanisation au -delà des 2% octroyés par le SDRIF -E ».

Vont dans le même sens :

- . Mail 6712 du maire de Saint-Germain la Grange 78 (demande d'une 1/2 pastille).
- . Mail 3589 de la commune de Porcheville 78 (réduire l'espace à sanctuariser qui se juxtapose avec nos OAP).
- . Courrier 28 de la maire de Yèbles 77 (déplacement d'une ½ pastille).
- . Courrier 7 du maire de Bailly 78 (demande d'une pastille de densification pour un programme de 185 logements, tout en écartant le taux de +15% pour commune dotée d'une gare).
- . Courrier 11 de la maire de Bagneux 92 demandant une prolongation sud de la ligne M4 pour desservir l'important programme des Mathurins (+3200 logements, + 6500 habitants).
- . Courrier 16 du maire de Mériel demandant de réviser le potentiel d'extension en augmentant sa surface de 2 à 3 hectares pour création d'un programme de 213 logements dont sociaux.
- . Mail 3646 de la commune de Parmain 95, demandant la création d'une polarité urbaine sur les territoires de L'Isle-Adam et Parmain.

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

#### [Sur les coups partis](#)

Afin de calculer la trajectoire de sobriété foncière portée par le SDRIF-E, la Région s'est appuyée, comme le demande la loi Climat et résilience de 2021 à toutes les Régions, sur la consommation foncière observée lors de la période de référence 2011-2021. Cela signifie donc que tous les projets démarrés réellement depuis 2021 doivent être pris en compte dans la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E qui court de 2021 à 2040. Pour cela, un travail important a été fait, notamment avec les collectivités franciliennes, afin de bien recenser tous les coups partis et de bien prendre en compte toutes les consommations d'ENAF induites.

Les services de la Région examineront donc avec attention les signalements de coups partis qui auraient pu échapper à ce recensement.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note du travail de recensement des coups partis effectué avec précision. Elle estime que pour éviter toutes interprétations contradictoires ultérieures, ce recensement pourrait figurer sur une liste jointe en annexe au SDRIF-E. En outre, elle fait observer qu'une évolution des coups partis est possible entre projet et réalisation et une mise à jour régulière des consommations foncières seraient un outil utile à la tenue des objectifs.

#### [Sur les demandes de capacités d'urbanisation complémentaire](#)

Les remarques visant à obtenir des capacités d'urbanisation complémentaires, et les autres du même type, seront traitées ensemble et globalement afin de bien prendre en considération l'objectif de limitation de l'artificialisation qui ne permet pas de faire droit à toutes les demandes d'ouverture à l'urbanisation. Le maintien de la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E en vue d'atteindre le ZAN en 2050 ne permettra pas de répondre à

toutes les sollicitations.

Il convient également de signaler qu'un travail spécifique est en cours entre les services de la Région et ceux de l'État afin de vérifier que les communes en rattrapage SRU bénéficient bien des capacités d'extension nécessaires à l'atteinte de leurs objectifs de construction de logements sociaux.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note qu'une priorité sera accordée aux communes en rattrapage SRU (logements sociaux) demandant des capacités d'urbanisation complémentaire.

Elle prend acte que ces urbanisations complémentaires ne viendront pas obérer l'objectif ZAN. Il apparaît difficile d'accorder des capacités d'urbanisation complémentaires à certaines communes sans en retirer à d'autres pour respecter cet objectif. Il serait intéressant de définir l'échelon auquel l'arbitrage devra être réalisé (État, Région, CRHH, Département, EPCI).

Enfin, il est pris bonne note de la remarque de la MGP. Des projets mixtes incluent bien des logements. L'articulation avec l'OR 147 ne devrait pas se poser, l'abandon de la fonction aéroportuaire supprimant de fait les nuisances aéroportuaires. Si l'abandon est partiel, les développements possibles restent encadrés par le PEB et l'accueil de logements inopportun et susceptible de se heurter à cette orientation.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse tout en relevant une confusion entre l'abandon d'emprises aéroportuaires et l'abandon de fonction aéroportuaire. Le premier cas indique un maintien de la fonction aéroportuaire et une réduction des emprises et dans ce cas l'introduction de nouveaux logements dans ces emprises peut ne pas être souhaitable même en présence d'un PEB.

#### 3.2.4.1.8. Ozoir-la-Ferrière.

#### **La commission d'enquête a reçu plusieurs centaines d'observations sur un projet d'urbanisation sur le territoire de cette commune.**

La carte « Maîtriser le développement urbain » attribuée à cette ville de Seine-et-Marne le statut de polarité uni communale, ce qui lui donne (OR 92) à l'horizon 2040 une capacité d'extension de l'ordre de 2% de la superficie de l'espace urbanisé communal, mais sans pastille ou demi-pastille d'urbanisation préférentielle.

La Communauté de communes des Portes Briardes, à laquelle appartient Ozoir-la-Ferrière, y porte un projet d'urbanisation et habitat (1500 logements et ZI) entre la ville et la ZAC Le Clos de la Vigne au sud-ouest, qui fait polémique puisque de l'ordre de plusieurs centaines d'observations, messages, courriers ont été reçus d'habitants de cette commune (2339 occurrences du mot « Ozoir ») et des communes voisines de Férolles-Attilly et Lésigny, membres de la même Communauté de communes, et, dans une moindre mesure, de Chevry-Cossigny. La commission d'enquête a donc reçu quantité d'observations portant généralement sur l'atteinte à l'environnement et à l'agriculture, sur les risques d'embolie du trafic routier le long de la D354 et de la D35.

La localisation exacte est difficile à identifier sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » et est un peu plus lisible sur la carte « Maîtriser le développement urbain ».

Quelques observations permettent de mieux comprendre l'enjeu (Courrier 62 Jean-René DESCHAMPS d'Ozoir-la-Ferrière, Courrier 94 de Jonathan WORSY, maire de Chevry-Cossigny) dont certains aspects méritent d'être clarifiés par la Région (certaines

observations font état de l'attribution d'une pastille, ou d'une demi-pastille d'urbanisation préférentielle, ce qui n'est pas visible sur la carte).

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E arrêté satisfait ces nombreuses demandes exprimées à l'enquête publique puisqu'il n'a pas inscrit le projet de la ville d'Ozoir-la-Ferrière au sud de la N4. Le projet ne dispose d'aucune pastille au SDRIF-E, l'essentiel des fonciers au sud de la N4 sont protégés de l'urbanisation par l'aplat "sanctuariser l'armature verte".

La CC Portes Briardes entre Villes et Forêts, relayant la demande de la ville d'Ozoir-la-Ferrière, a déposé sa propre demande d'ajout de l'extension au sud de la N4 au SDRIF-E, en tant que Personne Publique Associée, dans le cadre de la procédure en cours. Cette demande sera examinée par la Région en conscience des nombreux avis exprimés à l'enquête publique.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souligne la volonté claire de la Région de ne pas répondre favorablement à la demande de la ville d'Ozoir-la-Ferrière relayée par la CC Portes Briardes entre Villes et Forêts, en n'inscrivant pas ce projet dans le SDRIF-E, tout en s'interrogeant sur les raisons justifiant un possible réexamen de sa position comme exprimé dans sa réponse ci-dessus.

### 3.2.4.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

#### Question N°1 :

Comment s'articulent les calendriers respectifs du SDRIF-E et du SRHH ? Quelle action prescriptive le SDRIF-E peut-il avoir sur le SRHH ? Ainsi, alors que le logement social est une priorité du SDRIF-E (OR 59 : offre abordable = 2/3 des 70 000 logements /an), l'indicateur de suivi de la production annuelle de logements sociaux intermédiaires et destinés à une acquisition sociale (BRS et PSLA) est actuellement indisponible (PAR p.166) : le SDRIF-E peut-il demander au SRHH de le produire ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF et le SRHH se distinguent par leur nature.

En sa qualité de document d'aménagement, le SDRIF se voit fixer pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de la région Île-de-France.

A cette fin, la loi lui confère un certain nombre d'habilitations, notamment, il doit :

- Préciser les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ;
- Déterminer la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements ;
- Déterminer également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

Autrement dit, c'est un « document ensemble » qui vise à assurer la cohérence de l'ensemble des thématiques conduisant à l'élaboration d'un projet de territoire.

Le SRHH est quant à lui un document à caractère programmatique, monothématique. Pour



cette raison, à l'inverse du SDRIF, sa perspective temporelle est de six ans.

Il doit affiner sous la forme d'un diagnostic l'analyse faite par le SDRIF en matière de logement et d'habitat. Et tout en prenant en considération les orientations de celui-ci (et donc la cohérence d'ensemble du développement du territoire), il doit arrêter, dans son domaine, des objectifs globaux et les décliner territorialement au niveau de chaque EPCI.

Dans le prolongement des orientations du SDRIF, ces objectifs globaux portent sur les sujets suivants : construction et rénovation de logements, construction et amélioration des structures d'hébergement, développement équilibré du parc de logements sociaux, rénovation urbaine, requalification des quartiers anciens dégradés.

Mais il a aussi une dimension qui lui est propre. Le SRHH est ainsi un document à vocation environnementale car il fixe des objectifs en matière de rénovation thermique des logements. C'est également un document à vocation sociale car il vise à définir actions en faveur des populations défavorisées ou encore à lutter contre l'habitat indigne.

Le SRHH est en cours de révision et a été soumis à consultation auprès des collectivités le 15 décembre 2023 par le préfet de région. Il sera examiné par le CRHH le 30 mai. Pour rappel, le SRHH fixe des objectifs pour une durée de six ans.

Le SDRIF-E document de planification et d'urbanisme veille à mobiliser les potentiels nécessaires à la construction des 70 000 logements par an en donnant des indications en matière de typologie et de qualité des logements, le SRHH de son côté décline précisément les logements à produire par territoire et par type de produits et fixe également des objectifs sur les logements spécifiques et en matière d'hébergement.

Enfin, la mention p. 166 vise à renforcer l'articulation entre les indicateurs du SDRIF-E et du SRHH en matière de logement. Cet indicateur figure dans le SRHH en cours d'élaboration (projet du 30/11/2023 soumis à l'avis des collectivités, p.36).

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Comme la commission d'enquête l'a rappelé dans les appréciations précédentes relatives au présent thème, les deux documents sont liés et interdépendants avec une prédominance du SDRIF-E.

L'avis défavorable émis par la Région sur le SRHH le 31 janvier 2024, <https://www.iledefrance.fr/presse/schema-regional-de-lhabitat-et-de-lhebergement-srhh-la-region-ile-de-france-rend-un-avis-defavorable-et-demande-lEtat-de-revoir-sa-copie> entraînera une ou des modifications d'un ou des deux documents avant leur approbation.

#### Question N°2 :

Fixer, via l'OR 57, des objectifs normés de nombre supplémentaire de logements (+13% d'ici 2040 pour les espaces urbanisés, +15% pour les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités de l'espace rural, +17% pour les polarités du cœur et de la couronne) suscite des réactions, tant de communes que de nombre de citoyens, quant à la rigidité de ces objectifs, beaucoup d'observations faisant valoir l'absence de prise en considération des efforts déjà faits, des spécificités locales ou territoriales, de superficie de foncier disponible, du nombre de logements vacants, voire a contrario la possibilité de faire plus. Comment introduire plus de souplesse dans la fixation effective de ces orientations, notamment vis-à-vis des communes qui ont d'ores et déjà fait valoir leur réticence ou leur désaccord que vis-à-vis de celles qui découvriront petit à petit les contraintes imposées lors de la première phase de mise en œuvre du SDRIF-E.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les objectifs d'accroissement du parc de logement sont définis afin de répondre à la fois à l'objectif de construire 70 000 logements par an et à l'impératif de sobriété foncière.

Ils ont été déterminés sur la base de critères géographiques favorisant le polycentrisme et le lien urbanisme-transport.

Il revient au SRHH de définir précisément la territorialisation des objectifs de logements. L'OR 57 s'impose dans un rapport de compatibilité au SRHH et aux documents d'urbanisme locaux, qui disposent d'une marge d'adaptation en fonction des situations locales. Ainsi, comme rappelé dans l'OR : "la définition des objectifs d'accroissement de la densité résidentielle à l'échelle des documents d'urbanisme locaux et la territorialisation de l'offre de logements tiennent compte, le cas échéant, des servitudes d'urbanisme - dont les plans d'exposition au bruit des aéroports - et des servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols."

Elle s'articule avec les OR sur la mobilisation du parc existant et la transformation du bâti existant en logements.

Ainsi, il convient de ne pas lire les « orientations réglementaires » du SDRIF comme des « prescriptions » mais de donner tout son sens à la notion d'« orientation ».

A partir d'un diagnostic, le SDRIF se voit assigner l'objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement de la région Île-de-France. Autrement, il s'agit pour lui d'arrêter une stratégie de long terme qu'il convient de mettre en œuvre sous la forme d'orientations cohérentes entre elles.

Autrement dit, le SDRIF ne fixe pas une obligation de résultats, mais de moyens, aux documents subordonnés, dont les SCoT, PLU et cartes communales ou SRHH. C'est le sens du rapport de compatibilité entre le SDRIF et ses documents et schémas, qui leur laisse une marge d'appréciation, à charge pour eux de ne pas compromettre l'objectif et de mettre en œuvre leurs moyens opérationnels pour l'atteindre dans toute la mesure du possible.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la Région sur cette question très sensible de l'empilement des réglementations. Le SDRIF-E oriente les documents d'urbanisme vers un objectif que ceux-ci devront traduire de manière réglementaire et prescriptive. Une nouvelle fois la cohérence entre le SRHH et le SDRIF-E est essentiel pour permettre aux collectivités de mettre en place les dispositifs nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de logements.

#### Question N°3 :

Comment concilier le dispositif surnommé "anti-ghetto" et les nécessaires complémentarités intergénérationnelles familiales, en d'autres termes, faut-il par un dispositif dont le but peut apparaître louable, venir interférer dans l'attribution de logements à caractère social permettant à des parents de vivre à proximité de leurs enfants et de leurs petits-enfants et des services les concernant ? Le dispositif anti-ghetto ne va-t-il pas créer une tension supplémentaire sur le marché du logement social ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

L'orientation prônée dans le SDRIF-E vise à inciter les communes fortement dotées en logements sociaux à développer des solutions de logements diversifiées, et non à interdire la création de logements sociaux si les communes concernées en estiment la nécessité.

L'OR 59 du SDRIF-E n'a pas pour objet de limiter la production de logements sociaux mais de veiller, dans le respect de la loi, en particulier de la loi SRU, à leur meilleure répartition sur le territoire, en évitant les concentrations de logements très sociaux de type PLAI dans les communes déjà dotées de 30 % de logements PLUS-PLAI.

Cette orientation doit être territorialisée par le SRHH et les documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité

Le SRHH, sur la base d'un diagnostic du logement et de l'habitat, fixe des objectifs globaux comportant notamment « le développement équilibré du parc de logements sociaux ».

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que l'OR 59 ne limite pas la production de logements sociaux, quels que soient les communes et leur pourcentage actuel de logements sociaux. En donnant pour objectif une limitation à 30% de logements très sociaux, la Région, au travers de l'OR 59, veut inciter certaines communes à diversifier l'offre de logements sociaux sur leur territoire. Le SDRIF-E s'imposant dans ses orientations au SRHH, il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur la validité juridique d'un objectif chiffré sur ce point précis, limitant pour certaines communes la construction de logements de type PLAI très sociaux.

Question N°4 :

Des contributions font état d'un nombre fixé de logements à créer chaque année par commune (exemple mail 2249 : « 131 en moyenne à Saint-Cloud, soit le double du rythme de construction historique de la commune ». Comment ces chiffres ont-ils été calculés ? A partir d'échanges intervenus en 2023 entre la Région et les (grandes) communes ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les objectifs d'accroissement du parc de logements contenus dans le SDRIF-E sont définis afin de répondre à la fois à l'objectif de construire 70 000 logements par an et à l'impératif de sobriété foncière.

Ils s'expriment en pourcentage des logements existants sur la commune : ils sont proportionnels au parc actuel de la commune. Ce pourcentage varie sur la base de critères géographiques favorisant le polycentrisme et le lien urbanisme-transport.

Il reviendra au SRHH de définir précisément la territorialisation des objectifs de logements, notamment pour ce qui concerne les logements sociaux.

Les chiffres cités dans les observations sont donc soit issus d'un calcul théorique basé sur les différentes orientations du SDRIF-E, soit issus d'échanges bilatéraux entre l'État et les collectivités franciliennes sur la construction de la « TOL », la « Territorialisation de l'Offre de Logements » qui sera définie dans le SRHH.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend de nouveau acte du rôle dévolu au SRHH comparativement au SDRIF-E et de l'importance d'une parfaite coordination et compatibilité entre les deux documents.

Question N°5 :

Le pôle renforcé que propose de créer le SDRIF-E autour de l'aéroport de Melun-Villaroche, sans lien fort avec l'urbanisation et les centres urbains de Melun (11 km) ou Sénart Moissy Cramayel (6 km), risque d'entraîner la multiplication de lotissements disséminés, donc d'une urbanisation accrue avec des pavillonnaires périphériques non groupés. La même préoccupation est exprimée à propos du développement encore à venir de la plateforme de l'aéroport de Roissy-CDG. D'une manière générale, les pôles renforcés apportent une nouvelle population active avec des promesses de lotissements : comment faire alors valoir les thèmes de la protection des terres agricoles et de ZAN ? Les pôles d'intérêt national sont certes préservés des règles d'emprise. Mais ne faudrait-il pas s'assurer qu'ils n'entraîneront pas des dérogations aux règles d'environnement ou de continuité verte ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les capacités d'urbanisation octroyées autour de l'aérodrome de Villaroche sont des « secteurs de développement industriel d'intérêt régional » localisés par des pastilles rose foncé et dont les modalités de mise en œuvre sont définies à l'OR 84.

Cette OR 84 spécifie clairement : « Les développements résidentiels sont interdits. ». Les capacités d'urbanisation dévolues par ces pastilles ne peuvent être mobilisées pour construire du logement. Il ne s'agit donc en aucun cas de promouvoir un développement

pavillonnaire au sein de ces secteurs.

Au total, ce nouveau dispositif du SDRIF-E permet de sanctuariser 790 ha de secteurs de développement industriel d'intérêt régional afin de réindustrialiser la région Île-de-France et de renforcer la souveraineté régionale et nationale. L'objectif de l'exécutif régional est bien de mobiliser de grands fonciers pour y implanter des activités productives (voir le « *Projet d'Aménagement Régional* », chapitre 4.2, pages 110 et suivantes).

La plupart des secteurs d'urbanisation des alentours de Roissy-CDG visent également des développements économiques. Ces développements soutiennent la mise en place d'une région davantage polycentrique au sein de bassins de vie comptant aujourd'hui davantage d'actifs que d'emplois. Par ailleurs, le risque d'une multiplication de lotissements disséminés et de pavillonnaires non groupés est très faible avec les nouvelles règles du SDRIF-E.

Par ailleurs, les nouveaux secteurs définis par le SDRIF-E afin de favoriser en Île-de-France les activités productives sont soumis aux mêmes règles que les secteurs d'urbanisation classique, c'est-à-dire mixtes, permettant à la fois des logements et de l'activité. D'une part, ils sont bien décomptés dans le bilan des consommations d'ENAF et s'inscrivent bien dans la trajectoire de sobriété foncière de la Région. D'autre part, ils doivent veiller à respecter tous les dispositifs de protection de l'environnement portés par le SDRIF-E : armature verte à sanctuariser, fronts verts, liaisons écologiques, connexions écologiques d'intérêt régional... Aucune dérogation aux règles du SDRIF-E n'est donc prévue pour les secteurs visant à développer de l'activité productive.

Enfin, la notion de « pôle renforcé » n'étant pas une notion du SDRIF-E, il convient de préciser qu'aucune orientation ni aucune règle ne s'applique à cette notion.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte du fait qu'aucun développement résidentiel ne soit autorisé dans les pastilles rose foncé tout en s'étonnant qu'il soit précisé qu'il s'agit de zones mixtes dans lesquels les logements sont permis.

#### Question N°6 :

Des seniors valides pourraient accéder à des logements plus petits, quitte à s'éloigner de l'Île-de-France, libérant ainsi des logements utiles pour des couples / jeunes familles, sachant que sur les près de 800 000 demandeurs de logements sociaux sur l'Île-de-France, 33 000 habiteraient en province, Des partenariats avec d'autres régions pourraient-ils être envisagés pour rapprocher ces deux flux ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Tout d'abord, le SDRIF-E est un document de planification et d'urbanisme qui traite du droit du sol. Il n'a donc pas vocation à donner des indications, voire des objectifs, en matière d'attributions de logements sociaux ou d'habitat des seniors.

La question de l'occupation d'une part significative du parc de logements sociaux familiaux par des seniors est bien abordée dans le « *Projet d'Aménagement Régional* », mais uniquement sous l'angle du diagnostic afin d'expliquer, en partie, le manque de logements sociaux disponibles en Île-de-France (page 74).

Il ne revient pas au SDRIF-E d'émettre des recommandations en la matière mais bien au SRHH en cours d'élaboration.

Le SDRIF-E n'a pas compétence pour donner des orientations aux autres régions françaises, a fortiori si ces orientations ont un impact sur la construction de logements et donc sur l'utilisation du foncier.

Cette question relève donc uniquement du périmètre de la loi et devrait donc être adressée au préfet de Région.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la région à laquelle elle souscrit.

Question N°7 :

S'agissant de l'habitat des gens du voyage, comme le note la Fondation Abbé Pierre (Mail 6438), il y a certes une mention dans les orientations réglementaires (OR 58) renvoyant à la mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil des Gens du Voyage, mais le projet de SDRIF-E n'évoque pas les retards pris par rapport aux objectifs légaux de ces schémas et la nécessaire actualisation de ces derniers pour tenir compte de la dynamique démographique des populations concernées. D'où des problèmes sociaux et d'aménagement qui, s'ils ne sont pas gérés collectivement à l'échelle de la région, peuvent devenir très lourds pour certains territoires. Le SDRIF-E pourrait-il être plus prescriptif en ce domaine ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La question de l'accueil des gens du voyage n'est pas une habilitation spécifique du SDRIF qui ne saurait s'immiscer dans les compétences des collectivités responsables en la matière. Les conditions d'accueil des gens du voyage relèvent des schémas départementaux dédiés. Le principe de subsidiarité limite la capacité du SDRIF-E à encadrer ce sujet.

Dans les limites de ce champ de compétence, le SDRIF-E veille cependant à bien permettre la réalisation des aires d'accueil, sans donner d'orientations réglementaires contraignantes qui contreviendraient alors à la loi.

Tout d'abord l'OR 13, prévoit une exception au principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbain pour plusieurs types de projets, dont la réalisation des aires d'accueil des gens du voyage.

L'OR 58, comme vous l'indiquez, rappelle simplement que les documents d'urbanisme locaux doivent se conformer aux schémas départementaux d'accueil des gens du voyage. Le SDRIF-E ne saurait être plus prescriptif en la matière sous peine d'être censuré sur cette question lors de son passage pour approbation devant le Conseil d'État.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de l'impossibilité pour la région d'introduire dans le SDRIF-E des éléments prescriptifs relatifs aux aires d'accueil des gens du voyage.

Question N°8 :

L'hébergement d'urgence (l'hébergement d'urgence offre une solution de relogement temporaire aux personnes sans domicile ou obligées de quitter précipitamment le leur ) n'est mentionné ni dans l'évaluation environnementale stratégique, ni dans le programme d'aménagement régional, et une seule fois, au détour d'une parenthèse, dans le document des OR (OR 59), alors qu'il a été évoqué par de nombreuses observations du public et que de nombreuses associations actives dans les zones urbaines de l'Ile-de-France et de nombreuses communes sont confrontées quotidiennement à cette problématique. Comment la Région prend-elle en compte cette problématique dans son SDRIF-E ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La question de l'hébergement est traitée dans le cadre du SRHH. Elle relève de la compétence du Comité régional de l'habitat et de l'hébergement d'Ile-de-France (CRRH) et de la responsabilité opérationnelle de l'État pour sa mise en œuvre concrète dans les territoires franciliens.

Le principe de subsidiarité limite la capacité du SDRIF-E à encadrer ce sujet dans les orientations réglementaires.

Cette question est donc abordée de façon indirecte :

- Dans le « *Projet d'Aménagement Régional* » pour rappeler que cette question connexe à la question du logement est un défi majeur pour les pouvoirs publics, au premier chef l'État (page 74) ;
- Dans l'OR 59 afin d'indiquer que l'offre de logements spécifiques, dont les hébergements d'urgence, doit être développée dans le cadre de la production de

logements en Île-de-France.

Le SDRIF-E ne saurait être plus prescriptif en la matière sous peine d'être censuré sur cette question lors de son passage pour approbation devant le Conseil d'État.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête s'étonne de la réponse de la Région, le SRHH définissant les objectifs avec plus de détails et de précisions sur la question du logement en Ile de France mais le SDRIF-E donnant les orientations réglementaires, comme la commission d'enquête l'a évoqué à plusieurs reprises dans ses appréciations sur ce thème. La subsidiarité ne semble pas être celle évoquée dans cette réponse.

#### Question N°9

L'enquête publique, les observations reçues et les entretiens pendant les permanences ont montré l'attachement de beaucoup au caractère pavillonnaire des quartiers dans le cœur et la couronne et la crainte que la prescription de l'OR 57 selon laquelle la production de 90% des nouveaux logements devant se faire en renouvellement urbain ne menace ce mode d'habitat d'ici 2040. Le SDRIF-E est-il de nature à confirmer ces inquiétudes, ou à les infirmer ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

L'objectif de production de logements imposé par la loi relative au Grand Paris et reprise par le projet de SDRIF-E doit être atteint dans le respect de la loi Climat et résilience qui implique d'une part, une réduction de la consommation foncière sur la décennie 2021-2031 par rapport à celle observée durant la décennie 2011-2021 et, d'autre part, la détermination d'une trajectoire permettant d'atteindre le ZAN en 2050.

Afin de concilier les objectifs légaux de construction de logements et de mise en œuvre du ZAN, le SDRIF-E prévoit effectivement que 90 % de la production de nouveaux logements soit réalisée en renouvellement urbain. Il s'agit là d'un objectif contraignant.

Néanmoins, il appartient aux documents d'urbanisme locaux de le mettre en œuvre dans le cadre d'un équilibre avec notamment la « qualité urbaine ». Il leur appartiendra donc d'articuler le besoin de production de logements avec le respect du tissu urbain environnant. Le SDRIF-E ne prévoit pas la disparition du pavillonnaire qui répond à des choix d'habitation, à des enjeux environnementaux et peut présenter une valeur patrimoniale et architecturale. Le SDRIF-E prévoit même des dispositions relatives à la protection du « pavillonnaire remarquable » (page 36 des « Orientations réglementaires » et OR 76).

Dans le respect du principe de compatibilité, il revient aux porteurs des documents d'urbanisme locaux d'adapter les dispositions régionales de l'OR 57 au contexte local, en favorisant certaines formes urbaines au regard de la volumétrie des constructions existantes, en privilégiant la reconversion de friches ou la transformation de bâtiments, etc. leur permettant de produire du logement tout en préservant les espaces pavillonnaires. Au cours de la décennie passée, où 87% des logements ont été réalisés en renouvellement urbain, la mutation des tissus d'habitat individuel de petite couronne n'a entraîné la disparition que d'environ 1% du stock existant. Les dynamiques sont largement inférieures en grande couronne, où l'habitat individuel continue de progresser.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien compris que le SDRIF-E ne prévoit pas la disparition du pavillonnaire qui répond à des choix d'habitation, à des enjeux environnementaux, et que la protection de l'habitat pavillonnaire relève des plans locaux d'urbanisme mais regrette que les orientations réglementaires n'expriment pas plus clairement, à destination des collectivités, que la densification sur des zones urbanisées n'engendre pas nécessairement la disparition des quartiers pavillonnaires.

Elle fait d'ailleurs observer que la qualité de vie dans ces quartiers n'est pas nécessairement associée à une qualité patrimoniale ou architecturale.

Question N°10

S'agissant de l'OR 9, l'illustration de la règle passe par l'emploi du mot anglais « buffer » qu'a priori on ne retrouve nulle part ailleurs, en tout cas pas dans les documents PAR (par exemple dans le Glossaire) et OR. N'y a-t-il aucun mot français pour décrire le concept en question et, si effectivement non, que veut-on dire exactement par « L'extension urbaine peut être réalisée à l'intérieur du *buffer* en continuité de l'espace urbanisé autour de la gare » ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Buffer est un terme usuel en cartographie et traitement de données géographiques. Dans le cadre du SDRIF-E, l'utilisation de ce terme correspond à la volonté de limiter la mobilisation des capacités d'urbanisation au titre de l'OR 91 dans un rayon de 2 km autour de la gare. Le buffer autour des gares du SDRIF-E est donc limité par un cercle de rayon de 2 km où l'on peut utiliser ces capacités spécifiques. Le schéma page 41 des « *Orientations réglementaires* » explique cette règle.

Un ajout sera fait afin d'expliquer ce terme dans le « Guide de lecture des orientations réglementaires » page 8 du document « *Orientations réglementaires* ».

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête s'étonne de la volonté de la région – qui peut s'honorer d'héberger avenue Bosquet à Paris le siège de l'Organisation Internationale de la Francophonie, laquelle, regroupant 88 États et Gouvernements, contribue au rayonnement international de l'Île-de-France – de maintenir coûte que coûte ce terme anglophone de « *buffer* » (a priori, le seul utilisé dans tout le SDRIF-E...) au point de devoir l'introduire dans le guide de lecture des orientations réglementaires.

Au demeurant, ce terme renvoie généralement à la cartographie géopolitique puisqu'il est principalement utilisé pour désigner une zone tampon plus qu'une ligne simple de démarcation, l'exemple le plus connu étant celui de la *buffer zone* de Chypre séparant les zones Nord et Sud de l'île et dont la largeur varie de quelques mètres à plusieurs kilomètres. Le terme paraît donc inadapté non seulement sur la forme mais aussi sur le fond puisqu'il ne s'agit pas ici de faire s'opposer des espaces antinomiques, mais au contraire d'harmoniser leurs limites respectives pour contribuer au mieux au cadre de vie et à la règle du ZAN.

Si, pour une raison ou pour une autre, la traduction française de « zone tampon » - pourtant largement commentée et illustrée dans la littérature relative à l'urbanisme, l'environnement et la cartographie : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone\\_tampon#Environnement](https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_tampon#Environnement) – devait ne pas convenir, pourquoi alors ne pas recourir à une désignation par une couleur ? A l'image des trames vertes, bleues, blanches, noires, brunes, pourquoi ne pas introduire un concept de « zone émeraude » ou « zone grenat » ou « zone ambre », ce qui d'ailleurs aurait l'avantage de rendre le concept plus attractif et mobilisateur, comme c'est désormais le cas pour les différents types de trames ?

Question N°11

En page 44 du document OR, le schéma « Espace urbain constitué pour l'application des règles du SDRIF-E relatives aux capacités d'urbanisation » n'indique ni pastille plus ni pastille moins pour un port fluvial. S'agit-il d'un oubli ou d'un choix délibéré compte tenu de la nature des dossiers HAROPA ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Il y a effectivement une erreur dans l'illustration qui sera corrigée dans la version du projet de SDRIF-E soumise au vote d'adoption par le Conseil régional. Le texte de l'encadré sera corrigé en conséquence.

L'illustration ne se réfère pas aux propriétaires ou aux porteurs de projets mais présente des types d'occupation de l'espace urbain. Ce schéma à portée pédagogique sert à expliquer la règle et à en donner des consignes d'application aux collectivités qui auront à mettre en révision leurs documents d'urbanisme locaux.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la volonté de la région de corriger l'erreur constatée.

Question N°12 :

Pourquoi des petits cercles rouges de polarités sont placés sur certaines communes limitrophes de Paris (Vincennes, Montrouge, Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy) et non sur celle d'Asnières-sur-Seine qui fait pourtant partie de l'hypercentre ? La grande polarité de Nanterre-La Défense inclut-elle (outre Nanterre, Puteaux et Courbevoie), les communes de La Garenne-Colombes et Colombes comme semble le faire apparaître la carte ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les polarités sont identifiées à l'échelle de chaque catégorie de territoire du SDRIF-E. Dans l'hypercentre, les critères pour être identifiée comme une polarité, notamment en termes d'accessibilité en transports en commun et en équilibre habitat/emploi n'étaient pas réunis pour la commune d'Asnières.

La polarité de Nanterre-La Défense, comme indiqué dans les « Orientations réglementaires » page 47, n'inclut que Nanterre, Puteaux et Courbevoie et pas La Garenne-Colombes et Colombes.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de cette précision.

Question N°13 :

Pourquoi le libellé de l'OR 59 évoque-t-il d'abord le projet de limiter le développement de l'offre très sociale en PLAI dans les communes où elle est très présente, puis fixe comme orientation le fait de donner la priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants dans les communes ayant plus de 30% de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS-PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration – Prêt Locatif à Usage Social) ? En d'autres termes, pourquoi avoir élargi la restriction aux PLUS alors que le diagnostic initial ne concernait que les PLAI ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

L'OR 59 a pour objet principal que les communes fortement dotées en logements sociaux PLUS et PLAI développent des logements aussi diversifiés que possible pour mettre en place une mixité sociale réelle.

Les logements sociaux de type PLS ne sont pas pris compte dans ce décompte, car ils constituent une solution de diversification, étant destinés à des ménages dont les niveaux de ressources les rapprochent des catégories intermédiaires (plafond de ressources 2024 de 33 857 € annuels pour une personne seule et 50 603 € pour un ménage de deux personnes, en Ile-de-France).

L'OR 59, en demandant à diversifier les types de logements sociaux dans une commune déjà fortement dotée en logements très sociaux, vise donc à enrayer la concentration de difficultés dans une même ville et souvent un même quartier.

L'objectif de l'OR est de permettre une réelle diversification des logements créés afin d'éviter les conséquences néfastes qui ont pu être observées pendant les émeutes. Il s'agit d'un intérêt régional qui concerne l'ensemble des communes d'Ile-de-France qui doivent, autant



que possible, assumer cette mixité sociale réelle. Le seuil de 30% de logements PLUS-PLAI vise donc à mieux répartir l'effort de production de logements sociaux sur tout le territoire régional, particulièrement pour les PLAI. De surcroît, alors que la catégorie de logement PLUS correspond à la plus grande part des ménages franciliens, sa part dans la production totale de logement social n'a cessé de se réduire pour passer de 36,8 % à 29,6 % entre 2018 et 2022, une approche exclusivement centrée sur le PLAI tend à occulter cet élément et à priver des publics modestes d'accès au logement social. Enfin, depuis 2016 le nombre de logements très sociaux mis en service n'a pas reculé, bien au contraire : en plus de cinq ans, ils ont augmenté de 30% sur toute l'Île de France.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête renvoie aux appréciations qu'elle a déjà exprimées (question 3 et question 8) tout en insistant sur le rôle alloué au SRHH dans le chiffrage, la répartition et la localisation des logements sociaux.

Extrait : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/layout/set/print/Region-et-institutions/Portrait-de-la-region/Le-Grand-Paris/Le-Grand-Paris-du-logement/Le-Grand-Paris-du-logement> *“Ce schéma (SRHH), qui s'inscrit dans le respect des orientations du Schéma Directeur de la Région Île-de-France, décline les objectifs franciliens de construction de 70 000 logements par an et fixe, en articulation avec la politique du logement, les grandes orientations d'une politique de l'hébergement et de l'accès au logement.*

*Il détermine les objectifs à atteindre en matière de construction et d'amélioration des structures d'hébergement, et les réponses aux besoins des personnes en situation d'exclusion.*

*Le SRHH est porteur d'une vision partagée des enjeux et des priorités de l'intervention publique en matière d'habitat et d'hébergement et doit permettre de mettre en œuvre des réponses coordonnées, à la hauteur des besoins croissants et de la demande des Franciliens.*

*Définissant des orientations prioritaires et des objectifs territorialisés, élaborés en concertation au sein du CRHH, le SRHH permet au comité de jouer pleinement son rôle d'impulsion et de mise en cohérence des politiques de l'habitat et de l'hébergement dont la mise en œuvre implique l'action coordonnée de l'ensemble des acteurs selon leurs compétences respectives. “*

Il appartiendra à la Région Ile de France de s'assurer que l'orientation réglementaire OR 59 ne vienne pas en contradiction avec les objectifs alloués au SRHH notamment vis-à-vis des réponses à apporter aux besoins des personnes en situation d'exclusion et des besoins croissants en matière de logements pour les communes disposant déjà de 30% de logements de type PLUS-PLAI.

Sur l'ensemble de la thématique du logement, la commission d'enquête est finalement conduite à l'analyse suivante.

Elle a bien compris que la démarche de la région d'inclure à haut niveau ce thème dans le nouveau SDRIF labellisé « environnement » répond au souci de renouveler et d'accroître l'offre de logements en région francilienne sans poursuite d'un étalement urbain néfaste à la nature, et en conformité avec une baisse de l'artificialisation nette que fixent tout à la fois la loi et l'exigence sociétale. En ce sens, la mise en avant du concept de renouvellement urbain est un choix judicieux, qui d'ailleurs accompagnera un mouvement déjà amorcé depuis plusieurs années.

Mais la commission d'enquête est dubitative face à la mise en œuvre de ce cadrage d'ensemble :

▲ La Région avait la capacité de s'interroger sur la reprise du chiffre de 70 000 logements à produire en moyenne annuelle d'ici 2040 ; la démonstration de la nécessité de cet ordre de grandeur n'est pas vraiment faite et devient floue à certains moments, lorsqu'apparaît un chiffrage en nouveaux arrivants (50 000 par an) lequel donnerait un chiffre bien moindre de besoins en logements; D'autres critères, comme la décohabitation, relevant certes de

réalités sociologiques restent difficiles à quantifier.

▲ La coordination avec le SRHH n'apparaît pas clairement. Le SRHH doit être compatible avec le SDRIF, or, selon les dernières informations dont la commission d'enquête a eu connaissance, un nouveau SRHH, d'une durée d'application de six ans, serait en voie d'adoption en ce printemps 2024, donc bien avant que le nouveau SDRIF-E soit lui-même définitivement mis en œuvre ; en outre, il semblerait que la région ait émis un avis négatif sur ce nouveau SRHH. Adopter un SDRIF-E qui, d'emblée, divergerait de la politique arrêtée par le SRHH pour les six premières années, donc jusque vers 2030, serait paradoxal et nourrirait plus encore la perplexité, apparue dans nombre des observations des PPA, des municipalités et des services de l'urbanisme, lesquels ont exprimé leurs difficultés à comprendre quels objectifs chiffrés il faut en définitive arrêter dans le cadre des SCoT, PLUi ou PLU.

▲ Il convient également de s'interroger sur la complexité des interactions entre le concept de maîtrise des développements urbains et celui de soutien à la production de logements. Dans les chapitres pertinents, notamment du document des Orientations Réglementaires, il est régulièrement rappelé que les capacités d'urbanisation sont plus larges que les capacités d'augmentation du parc de logements, et cela se comprend parfaitement au regard des concepts de mixité fonctionnelle, qui veulent que l'on ne construise que si l'emploi et le cadre de vie accompagnent de manière opérationnelle et non optionnelle ou incantatoire l'indispensable création d'ensembles immobiliers (et non plus de pavillons puisque cette dernière catégorie ne sera plus privilégiée).

Mais cela signifierait alors que la politique d'incitation à la production de logements dépend non pas de besoins quantifiés en tant que tels, relativement planifiables à l'avance, mais d'une politique plus large, dont les critères d'encadrement sont tout de même particulièrement complexes, cumulatifs et difficiles à mettre en œuvre sur le terrain comme l'ont fait valoir de nombreuses observations émanant de la « base », c'est-à-dire des municipalités qui seront en charge des nouveaux documents locaux d'urbanisme.

Ainsi :

- Entre « capacités d'urbanisation cartographiées » et « capacités d'urbanisation non cartographiées » (alors que certaines le sont pourtant comme le montrent les schémas des pages 41 et 43 du document OR),
- Entre niveaux des densités moyennes des nouveaux espaces d'habitat fixés tantôt (OR 86) à 20 logements par hectare, tantôt à un « niveau au moins égal à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la date d'approbation du SDRIF-E lorsque celle-ci était déjà supérieure à 20 logements par hectare », à moins que ce ne soit au moins 46 logements par hectare (OR 83) ou à un niveau « au moins égal à la densité moyenne des espaces existants à la date d'approbation du SDRIF-E, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 45 logements par hectare »,
- Entre « pastilles pleines » permettant 25 hectares d'extension et « pastilles semi-pleines » permettant 10 hectares d'extension, entre statut des villes moyennes, petites villes et communes rurales, bénéficiant d'une capacité d'extension garantie de 1 ha (OR 80) et « extensions urbaines suffisamment denses » (mais non chiffrées),
- Entre « bonus » de + 1 % s'agissant des quartiers de gare ou de + 2 % s'agissant des polarités,
- Entre pourcentages distincts d'ici 2040 (+13% pour les espaces urbanisés, +15% pour les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités de l'espace rural, +17% pour les polarités du cœur et de la couronne)

Pour ne donner que quelques exemples, le sentiment d'ensemble est tout de même celui

d'un exercice assez théorique, tout juste temporisé par les réponses ouvrant la possibilité d'adaptations locales qu'a bien voulu donner la région aux questions de la commission d'enquête.

La commission d'enquête note également que si la Région a souhaité entrer dans le détail des différents types de logements sociaux, notamment pour « enrayer le phénomène de concentration » de ce type de logements (OR 59), elle a écarté toute responsabilité dans la gestion de situations dont plusieurs contributions associatives ont cependant souligné les enjeux majeurs : logement d'urgence, habitat étudiant, habitat des gens du voyage, personnes âgées et personnes handicapées, etc... Il ne s'agit pas ici de négliger que la plupart de ces situations relèvent de la gestion publique d'État, mais comment ignorer qu'un grand nombre de communes d'Île-de-France se trouve ainsi confronté à des situations que rien n'interdisait d'aborder de manière plus volontariste dans le SDRIF-E.

Dans ces conditions, la commission d'enquête estime que, compte tenu, de la perspective de l'adoption imminente d'une nouvelle version du SRHH, le document final du SDRIF-E devrait tenir compte des décisions adoptées par ce nouveau SRHH et procéder aux ajustements qui paraîtront alors nécessaires. Non seulement, l'on repartirait pour la période 2025-2030 sur des bases harmonisées entre la région et l'État, mais la mise en œuvre pratique des orientations du SDRIF-E par les collectivités locales en sera facilitée, notamment lorsque les municipalités issues des élections de 2026 s'attaqueront à une nouvelle génération de documents locaux d'urbanisme.





### 3.2.5. Thème N°5 : Les espaces verts et les continuités écologiques

Ce thème regroupe les nombreuses observations du public axées sur le rôle et l'importance de la nature et de la biodiversité en Île-de-France.

Il se concentre sur l'évaluation de la qualité et de l'ampleur des espaces verts dans la région, tout en mettant un accent particulier sur les corridors écologiques qui tissent le paysage francilien.

Il a été abordé par différents publics actifs sur l'ensemble du territoire francilien, à titre individuel, ou à titre collectif.

Pour le traiter, la commission d'enquête a retenu les 3 sous-thèmes suivants :

- Les espaces verts dans l'armature verte
- Les continuités écologiques et la préservation de la biodiversité
- La gestion de milieux naturels d'initiative et/ou de la compétence de la Région

Ainsi que 2 focus sur des projets qui porteraient atteinte à la préservation des milieux naturels

#### 3.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

##### 3.2.5.1.1. Les espaces verts dans l'armature verte

**De nombreuses personnes déplorent l'absence d'espaces verts en ville, et critiquent « les vagues ambitions » du projet de SDRIFE, notamment en référence aux recommandations de l'OMS.**

Mail 2030 d'Anonyme de Soisy-sous-Montmorency (95) sur le registre électronique

*« La priorité, les priorités sont bien de préserver les espaces verts et jardins partagés, la faune et la flore, ainsi que la tranquillité et la quiétude. »*

Mail 2374 d'Anonyme de Noisy-le-Sec (93) sur le registre électronique

*« Des études scientifiques (canadiennes et hollandaises), font la démonstration que celui qui vit avec une vue sur un espace vert est moins sujet aux problèmes cardio-vasculaires, donc pour avoir moins de dépenses de santé, sanctuarisons tous les parcs et jardins d'île de France ».*

Mail 759 de Mme CALCIN de La Celle-Saint-Cloud (78) sur le registre électronique

*« L'OMS recommande 12 m<sup>2</sup> d'espaces de nature par habitants/e : on est loin du compte .../...Or face aux ravages déjà observés de la spéculation foncière urbaine, alimentée par la financiarisation du secteur immobilier, le SDRIFE se contente de ces vagues ambitions sans donner aucun objectif chiffré qui permette d'influer véritablement sur les documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT, PLU, etc.). ».*

Avis de Mme Florence LEGER, militante, membre du Groupe Régional d'Expertise Climatique (GREC) lors de la réunion publique du 29 février 2024

*« 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. »*

**Si la notion d'armature verte semble avoir été comprise, elle soulève cependant de nombreuses interrogations, notamment sur sa définition ou son application.**

Mail 4868 de M. David ROULON sur le registre électronique

[...] « J'apporte mon soutien sans réserve aux préconisations de Marne-et-Gondoire visant à sanctuariser l'armature verte de la totalité de la vallée de la Brosse. Cet espace naturel et agricole d'une importance capitale mérite une protection absolue pour garantir la biodiversité, la qualité de vie des habitants et l'équilibre écologique de la région. » [...]

Mail 2055 de Mme JAGU de Paris (75) sur le registre électronique

« Rien ne permet de dire qu'un espace de loisirs permet de développer la nature en ville .../...Un espace de loisirs n'est pas forcément végétalisé. S'il l'est, à partir de quel taux de végétalisation cet espace répond-il aux critères de l'OMS concernant le besoin d'espace végétalisé par habitant de 10 m<sup>2</sup> ? Aucune annexe du document « les orientations réglementaires » ne liste pas ces espaces d'intérêt régional alors que ce serait possible .../...cette liste existe puisque le CESER mentionne dans son avis en page 9 : projets de création de 145 nouveaux espaces verts et de loisir » [...]

Mail n°226 de l'association FNE a écrit sur le registre numérique

[...] « les notions d'espaces verts et d'espaces de loisirs doivent être distinguées pour garantir la préservation et la création effective d'espaces de nature .../... la nouvelle terminologie « espaces verts d'intérêt régional » doit comprendre de manière exclusive tout espace de nature non imperméabilisé privilégiant ainsi la pleine terre .../... les pastilles de renaturation doivent être placées sur des espaces urbanisés carencés en espace de nature, en priorité sur les zones de friches des territoires sous tension (MGP par exemple) » [...]

Question de M. Frank EMMANUEL, membre du Groupe Régional d'Expertise Climatique (GREC) lors de la réunion publique du 29 février 2024

[...] « 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 ? »

Cou 63 de M. Patrick OLLIER, ancien ministre, président de la Métropole du Grand Paris, maire de Rueil-Malmaison (95)

[...] « La notion d'urbanisation prônée par le SDRIF-E demeure floue. Si je partage votre souci de limiter l'imperméabilisation des sols et l'étalement urbain, le concept présenté me semble contraire avec cette ambition et donc avec le ZAN. En effet, le schéma page 43 des « orientations réglementaires », laisse entendre, que les cœurs d'îlots privés constituent des réserves foncières propices à la réalisation de nouveaux projets immobiliers. Il serait, à mon sens, préférable de préserver ces espaces non bâtis de toute nouvelle urbanisation. En effet, ces espaces verts privés jouent un rôle prépondérant dans l'écosystème d'une Ville. D'une part, ils concourent à la régulation du climat en limitant le phénomène d'îlot de chaleur, à la maîtrise des ruissellements des eaux pluviales ainsi qu'au maintien de la qualité de l'air. Le rôle écologique jouait par les jardins du tissu pavillonnaire justifie qu'une attention particulière leur soit apportée. D'autre part, au-delà de l'aspect écologique, ces espaces sont constitutifs du paysage et de la forme urbaine d'une commune et de son identité. En conséquence, pour lutter contre la régression de ces éléments écologiques et paysagers au profit d'emprises bâties, je préconise que la notion « d'espace urbanisé » soit modifiée afin d'en exclure les jardins individuels »]

**Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :**

Les contributions formulées sur la thématique de l'armature verte et de l'accès aux espaces verts témoignent d'une compréhension imparfaite des dispositions du SDRIF-E dans le domaine.

La nature en ville dispose d'une place centrale dans le document, qui articule des orientations réglementaires (qui sont donc des règles concrètes et opposables aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport juridique de compatibilité) en faveur de sa protection, de son maillage et de son renforcement.

En matière de protection de la nature en ville :

- L'armature verte à sanctuariser (OR 2), et les espaces verts et de loisirs (OR 26) bénéficient d'un haut niveau de protection face à l'urbanisation, et ce, particulièrement dans l'hypercentre et le cœur de métropole où les enjeux sont renforcés. De plus, l'OR 29 relative à la pleine terre vient protéger les espaces de nature privés, tels les jardins de l'habitat individuel en s'assurant que le recyclage urbain permette de les préserver.
- L'OR 4 vise à renforcer la liaison entre les espaces ouverts, qu'ils soient urbains ou ruraux, au sein des espaces urbanisés : il s'agit d'assurer la robustesse de l'armature verte régionale, et de faire rentrer la nature en ville. Le tracé des liaisons identifiées cartographiquement en lien avec l'OR 4 est par ailleurs bien plus précis que ce que peut faire le SRCE dans le domaine. Sur la carte du SDRIF-E, ce tracé des liaisons vertes prend en considération l'enjeu de la présence de végétation en ville au-delà de la protection de la biodiversité, mais également pour le bien être des habitants ou encore l'adaptation au changement climatique.
- L'OR 22 précise quant à elle qu'il convient de protéger les berges naturelles des cours d'eau, et, le cas échéant, de reconquérir leur berge pour la végétation.

En matière de maillage d'espaces verts à développer :

- Contrairement aux remarques formulées, le SDRIF-E fixe bien une norme pour l'accès aux espaces verts publics : L'orientation réglementaire 28 vise en effet à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Dans le précédent schéma directeur, la norme était formulée sous forme d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant. Les nouveaux seuils visent un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale. En effet, le ZAN réduit les perspectives d'augmentation d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant. En lien avec cet objectif de maillage d'espaces verts accessibles au public, l'OR 27 vise la création dans la région de 145 espaces verts et de loisirs, à dominante végétale (il s'agit bien de parcs, pas de terrains de sports ou de loisirs artificialisés), qui sont tous repérés sur les cartes du SDRIF-E. Le maillage de ces nouveaux espaces verts à créer est plus resserré dans les secteurs les plus carencés

En matière de renforcement de la place de la nature et des espaces verts dans les villes, de nombreuses dispositions visent à améliorer les situations existantes :

- L'OR 23 favorise la réouverture ou la renaturation des cours d'eau ;
- l'OR 29 et l'OR 30 visent la restauration d'espaces de pleine terre en ville, particulièrement au sein de communes où leur présence serait inférieure à 30% ;
- l'OR 70 indique que la création d'espaces verts et la végétalisation sont des modalités efficaces dans les opérations de renouvellement urbain pour réduire l'exposition de la population aux nuisances ;

- l'OR 71 demande aux documents d'urbanisme locaux de développer des zones de calme. Elle indique que les espaces naturels ou boisés et les espaces verts constituent de bons supports pour ces zones de calme ;
- l'OR 97 indique que l'amélioration de la qualité des espaces publics, y compris par la création d'espaces verts, doit faire partie de la modernisation des zones d'activités économiques.

Il résulte de l'ensemble de ces dispositions une protection particulièrement forte des espaces verts et cours d'eau existants, ainsi que des sols de pleine terre et une exigence de maillage d'espaces verts accessibles aux habitants, auquel contribuent les 145 espaces verts précisément repérés sur les cartes du SDRIF-E. Le SDRIF-E permet notamment de tripler les fronts verts et de sanctuariser 13% du territoire dont une immense majorité dans la Ceinture verte, une mesure totalement inédite.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête comprend la réaction de la Région face aux commentaires du public recueillis lors de l'enquête, mais au-delà des critiques, émises par de nombreuses personnes à titre individuel ou portées en nom collectif, force est de constater l'ampleur des difficultés du public à appréhender les nouvelles dispositions du SDRIF-E concernant l'environnement, et plus précisément la notion d'armature verte régionale et sa traduction réglementaire, graphique et écrite. La réponse de la Région consiste à rappeler le caractère concret et opposable des Orientations Réglementaires, et à en développer la stratégie en termes de protection.

La commission a bien noté la volonté de sensibiliser le public à de nouvelles notions qui ont généré ces règles, néanmoins elle s'interroge sur les glissements progressifs de définition de certaines notions, notamment celles de la ceinture verte, d'accès à un espace vert, et de pleine terre.

#### 3.2.5.1.2. Les continuités écologiques et la préservation de la biodiversité

**De nombreux avis de délibéré de collectivité émettent des réserves au regard de l'inscription de liaisons ou de trames au sein de l'armature verte.**

#### Mail 1598 de M. TEILLET, maire de Savigny-sur-Orge (91) sur le registre électronique

[...] « *L'armature verte (OR2), n'est pas justifiée pour un certain nombre d'espaces : parc des sports, cimetières, unité foncière d'une ancienne ferme, plusieurs espaces scolaires, des espaces verts d'une zone NPNRU ; Les liaisons au sein de l'armature verte (OR3 et OR4) ne doivent pas s'appliquer à l'Aqueduc de la Vanne, lequel ne se limite pas à une circulation piétonnière et cycliste ; La trame noire (OR9) qui ne doit pas s'imposer au regard de la sécurité en période nocturne (application à l'Aqueduc de la Vanne) ; Les espaces de loisirs (OR25) qui ne sauraient inclure un cimetière et des écoles. »*

**D'autres contributions s'interrogent sur la mise en œuvre des protections de nouvelles trames.**

#### Mail 2080 d'anonyme de SEES (61) a écrit :

[...] « *Si le schéma directeur de la région Île-de-France environnemental a vraiment de bonnes attentions. Dans les faits, il est difficile de voir ce qui va être fait concrètement. Il est par exemple fait mention de trames noires, à savoir, un couloir qui permet, pour qui le désire, de se prémunir de la pollution lumineuse, sans que des dispositifs ou aménagements n'ait été détaillée. Qu'est-ce que la région va mettre en place concrètement pour limiter la pollution lumineuse ? »* [...]



Cou 50 de M. Benoit JIMENEZ Président du Syndicat mixte pour l'aménagement hydraulique (SIAH) des vallées du Croult et du petit Rosne, Maire de Garges-lès-Gonesse, a écrit :

[...] « *La question des trames est ainsi essentielle et leur mise en avant à l'échelle régionale est un signe fort et important. Les trames verte, bleue, brune, blanche ou noire sont des éléments majeurs pour « intégrer l'écologie à l'aménagement pour soutenir la biodiversité et la santé humaine ». Elles nécessitent un engagement de tous, à toutes les échelles de travail, de par la complémentarité des enjeux traités et leur interaction entre eux. S'agissant de l'application à notre territoire valdoisien .../... Les projets en cours de restauration du Petit Rosne menés par le SIAH, associés aux démarches et volontés politiques des municipalités locales, permettent en effet de se projeter assez bien sur des éléments substantiels et suffisants de Trame Verte et Bleue, depuis le Parc de la Courneuve jusqu'à, a minima, la forêt d'Ecouen. Ces considérations sont d'ailleurs au cœur du projet de Parc naturel urbain des trois vallées, Croult, Petit Rosne et Vieille Mer, porté par l'Institut Paris Région. La notion de santé humaine est également importante à relever et les liens avec la biodiversité méritent vraiment d'être mis en exergue au travers d'une politique régionale. Le rafraîchissement des villes, la qualité de l'air, sont certes liés à la nature du bâti et des transports, mais dépendent également de la capacité de la ville à remettre la nature et l'eau au centre de l'aménagement.../... L'utilisation des solutions fondées sur la Nature, que le SIAH développe depuis déjà bien longtemps, est donc un atout fort pour un développement équilibré et sain des territoires de notre région. Désimperméabiliser les sols, reconquérir des espaces de nature en pleine terre, sans oublier évidemment pour autant les contraintes sociales et de développement socio-économique de ces mêmes territoires, sont autant de partis-pris indispensables pour une vision long-terme et équilibrée de nos quartiers de demain. » [...]*

### **Ou dénoncent l'absence de préservation adéquate des corridors écologiques**

Mail 7493 de Mme Roxane CASINI sur le registre électronique

[...] « *LE SDRIF-E NE PERMET PAS DE PROTÉGER INCONSTRUCTIBILITÉ DES SITES ZNIEFF, NATURA 2000, ENS ARRÊTÉ DE BIOTOP, TRAME VERTE ET BLEUE, CORRIDORS ÉCOLOGIQUES !* » [...]

Question de M. Frank EMMANUEL, membre du Groupe Régional d'Expertise Climatique (GREC) lors de la réunion publique du 29 février 2024

« *Il y a une contradiction entre augmenter la densité et végétaliser les espaces urbains, sauf à préciser où et comment dans le cœur de métropole. Cette problématique densité-inadaptation au changement climatique n'est pas traitée dans le chapitre. Il serait intéressant d'élaborer un plan de circulation optimale de l'air frais, en associant trames bleues et vertes, les simulations peuvent être réalisés dans ce but. »*

Mail 7835 de M. Pierre SALMERON sur le registre électronique

[...] « *Je tiens cependant à intervenir sur le sujet de la Trame verte et bleue qui est malmené dans le document. La représentation des liens entre les réservoirs de biodiversité par des traits ou des flèches ne tient pas compte de la réalité. Les espèces peuvent se déplacer autour des réservoirs dans un espace appelé corridor et c'est là ou ces corridors s'entrecroisent que les passages d'un réservoir à l'autre se font. Ces corridors recouvrent une grande part des zones urbanisées et ce sont ces espaces qu'il faut protéger au risque d'un fort recul de la biodiversité. En conséquence une part de pleine terre de l'ordre de 45% doit être exigée dans ces zones et le choix d'îlots ouverts arborés doit être fait dans les projets inclus dans ces zones. Le SDRIF devrait prendre en compte ces orientations. En leur absence, je soutiens le principe de non-artificialisation brute bien qu'il ne porte pas de logique de transition écologique. » [...]*

Cou 85 de Mme Joelle CECCALDI-RAYNAUD, Présidente de l'EPT Paris Ouest La Défense et maire de Puteaux (92), a écrit :

[...] « *Levallois est indiquée, dans le projet de SDRIF-E, comme une commune dont la part de pleine terre est en-dessous de 30% de ses espaces urbanisés. Or, il semble nécessaire que cette donnée soit la plus précise possible, puisqu'elle permettra, dans les documents d'urbanisme, de définir, d'une part, si la commune est effectivement « carencée » en la matière et d'autre part, de définir le point de départ qui permettra de calculer une « augmentation de la proportion » existante, tel que défini dans l'OR n°29..../... Neuilly-sur-Seine est identifiée au sein du SDRIF-E comme étant une ville « carencée » en pleine terre, car elle dispose de moins de 30% de pleine terre par rapport à son espace urbanisé. L'orientation réglementaire n°30 prévoit, quant à elle, de restaurer les espaces de pleine terre pour atteindre un objectif de 30% des surfaces dans les communes carencées et impose aux documents d'urbanisme locaux de définir les règles permettant l'augmentation du taux local. Si un tel objectif est louable et vertueux, il n'en reste pas moins qu'il s'agit-là d'un élément très contraignant pour les projets de construction en zone dense. Je souhaite ainsi avoir le détail du calcul basé sur le Mode d'occupation du sol (MOS) ayant référencé le territoire en tant que « ville carencée en pleine terre ».*

**Plusieurs déposants expriment une préoccupation spécifique pour l'intégration et la préservation d'espaces naturels au sein des trames écologiques, mettant en lumière un besoin de reconnaissance et de protection accrue de ces zones.**

Mail 7752 d'un anonyme sur le registre électronique

« *Les zones boisées à Noisy-Le-Grand en particulier jouent le rôle de zones tampons en cas de fortes pluies. Un débordement est toujours possible avec le Ru préexistant traversant la ville. Elles doivent donc être protégées et inscrites dans la trame verte (zones à classer en 'N') en particulier le bois Louis-Lumière. »*

Mail 6307 de Mme Christine NEDELEC (FNE Paris) sur le registre électronique

[...] « *La carte des corridors écologiques a aussi été comparée avec la carte des « Chemins de la nature Paris 2020 - Carte Globale » afin de déterminer les endroits où les connexions matérialisées sur la carte des Chemins de la nature ne sont pas effectives selon nos calculs et de les rétablir. On constate en effet que des continuités identifiées, notamment au sud-est et au nord-est (au niveau des voies ferrées sortant de Paris) n'existent pas en réalité. Même pour les animaux se déplaçant le plus facilement (les espèces volantes à moyenne capacité de dispersion), ce sont des zones qu'il est impossible de traverser (comme cela apparaît sur la carte des Corridors écologiques produite par FNE Paris). » [...]*

**Des déposants suggèrent que les trames écologiques ne sont pas définies par des considérations environnementales intrinsèques et sont secondaires par rapport aux projets d'aménagement.**

Mail 5306 de M. Marc-Noel VANDAMME sur le registre électronique

« *Dans la boucle de Chanteloup deux flèches vertes existantes ont disparu par rapport à la version de 2013 : celle permettant la liaison entre le massif de l'Hautil et celle traversant la boucle de Chanteloup permettant la liaison de part et d'autre de la Seine. Nous ne comprenons mal cette évolution, car ce qui était nécessaire il y a quelques années l'est toujours. Une explication serait peut-être que le projet de liaison 2x2 voies RD30/RD190 indiqué sur la nouvelle carte obstrue ce corridor écologique. De même que le projet immobilier des Feuchères à Triel ? Il en va de même avec le corridor écologique entre le massif de l'Hautil et les étangs de Cergy. »*

Cou 97 de l'association Sauvons la Tournelle (78) a écrit :

[...] « *Considérant la demande insistante du Ministère de la transition écologique pour le classement de la Vallée de la Vaucoeurs, considérant les enjeux climatiques décrits dans le document du Plan Climat Air Territoire de la Communauté de Communes du Pays Houdanais, considérant les enjeux de la ressource en eaux potable, l'association considère que la Carte « La nature au cœur du développement régionale » est totalement inconsistante et inopérante.* » [...]

**Un certain nombre de contributions souligne le rôle central de la biodiversité dans la résilience des écosystèmes et des territoires face au changement climatique, et privilégient en termes de compensation, l'évitement.**

Mail 2007 de M. JOSSELIN d'Athis-Mons (77) a écrit :

[...] « *Au lieu d'investir des millions dans des compensations où en tente de recréer un peu d'espaces verts, si on essayait simplement de ne pas sacrifier la nature déjà existante ? Et à ceux qui disent que ces projets relèvent de l'intérêt général, je réplique : qu'est-ce que l'intérêt général aujourd'hui ? .../...Est-ce éliminer les ilots de fraîcheur en ville dans les zones déjà sur-urbanisées ? Est-ce rompre la continuité verte qui est déjà très fragile dans la région ?* » [...]

**Certaines rappellent que le SRCE, en cours de révision, comprend un plan d'action, absent de ce projet de SDRIFE, et estiment que la notion de renaturation manque de fermeté.**

Mail n°2029 de M. NOVIEL de Montreuil (93) a écrit sur le registre numérique

[...] « *Il nous faut au contraire : UNE VRAIE PRISE EN COMPTE DES CONTINUITES ECOLOGIQUES Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, document qui identifie les continuités régionales et établit un plan d'action, est actuellement en cours de révision et ne peut donc être pris en compte de manière pertinente. La possibilité d'aménager des infrastructures de transport au sein des espaces naturels, agricoles et forestiers doit être supprimée. Elle entraîne de façon incontestable la fragmentation des habitats sans que cela puisse être réellement résorbé. Les objectifs concernant l'effacement des obstacles doivent être plus précis. En ville, les espaces naturels et agricoles, et les éléments naturels (arbres isolés ou alignements, friches...) doivent être conservés grâce à des règles prescriptives. Des objectifs chiffrés de renaturation doivent être définis pour tous les corridors, qu'ils soient régionaux ou définis localement. Nos villes déjà sur densifiée ont besoin de continuité écologique et de trame verte pas de route nouvelle ni de sols encore artificialisés* »

Mail 2061 de M. Julien LAFERRIERE de Neuilly-sur-Marne (93) a écrit

[...] « *la protection des espaces boisés et des espaces naturels, source de biodiversité et de services écologistes (protection contre l'érosion, les inondations, réservoirs de pollinisateurs, d'agents de lutte biologique...) souffre de trop nombreuses exceptions (OR17 à 19), malgré les précautions de langage adoptées.*

*La notion de renaturation (restauration, désartificialisation, désimperméabilisation) manque singulièrement de fermeté. Elle est trop souvent présentée comme une option ou un résultat souhaitable, sans plus – voir l'emploi trop fréquent du terme « voire » (10 fois) dans les obligations règlementaires : maintenir, voire renforcer (p. 1), préserver, voire améliorer (OR3), etc. Cette prudence n'est pas à la hauteur des enjeux, particulièrement aigus dans notre région.*

*Il n'y a par exemple aucun objectif précis ou aucune obligation chiffrée de désartificialisation des sols, à part pour les centres commerciaux (OR112).*

*Parler de destructions réversibles (OR18) pour les carrières est un non-sens. Il est évident que le décapage du sol, et a fortiori le prélèvement du sous-sol, ne peuvent pas être*

remplacés. Le retour à un milieu approchant l'état initial se fait après des décennies voire des siècles de délai et des mesures de restauration lourdes. »

Question de Mme Anne BAUDRY, ancienne professeur de biologie, reconvertie dans le secteur écologique, lors de la réunion publique du 29 février 2024

« Il n'y a pas de biodiversité inintéressante à l'heure de la 5ème 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 ? »

**D'autres se manifestent fermement en faveur d'une protection des arbres, non incluse dans le projet SDRIFE, et estiment que leur disparition ne pourrait être compensée en termes de services écosystémiques.**

Question de Mme Marie-Catherine ARRIGHI, présidente de l'association Protection arbre et faune, lors de la réunion publique du 29 février 2024

« 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 ? »

Mail 2151 de M. CHAUMARD de Noisy-le-Sec (93)

« **PROTEGER LES ARBRES ADULTES.** Le SDRIFE doit imposer la conservation des arbres existants dans les milieux urbains comme il l'a fait pour les milieux agricoles avec l'OR 18. Car les arbres adultes sont des monuments naturels qui participent, de par leur nature, à atteindre les objectifs fixés par le Plan d'Aménagement Régional du S.D.R.I.F. en matière de santé, de sécurité, de régulation du climat ou encore d'accueil de la biodiversité. En revanche, l'abattage de ces arbres empêche d'atteindre ces objectifs voire accélère une fuite en avant. Or, l'obligation de densifier les zones urbaines (OR57) entraîne presque systématiquement la coupe des arbres existants (ou leurs mutilations) et la disparition des espaces de pleine terre (condition essentielle pour le développement d'arbres en bonne santé) dans les zones urbaines, sans remise en question des projets. Il est d'abord essentiel de conserver les arbres existants - dont il n'est fait mention nulle part dans le S.D.R.I.F. - afin de ne pas supprimer des fonctions écologiques (stockage de carbone, régulation des températures et de l'hydrométrie...) qui ne seraient compenser que plusieurs dizaines d'années plus tard avec la plantation de jeunes sujets ».

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Certaines de ces critiques tendent en réalité reprocher au SDRIF de ne pas conduire des actions qui ne relèvent pourtant pas de sa compétence. Une part des observations relèvent de pétitions de principe, alors-même que la préservation de l'armature verte constitue la première orientation du SDRIF-E et figure en tête du projet d'aménagement régional. A cette fin, le SDRIF-E impose aux documents d'urbanisme de préserver les espaces naturels et les espaces boisés, sauf exceptions limitatives listées, tout comme les espaces agricoles sauf capacités d'urbanisation et exceptions précises.

Certaines observations portent sur le lien entre le SDRIF-E et le SRCE. Le SDRIF-E est compatible avec le SRCE en vigueur et le sera aussi avec le SRCE révisé. C'est bien dans la perspective de l'articulation et de la cohérence entre ces deux schémas que les différents

services de la Région ont travaillé. L'articulation cohérente entre le SDRIF-E et le SRCE est explicitée dans le rapport d'évaluation environnementale (p.44 et s. et 187 et s.).

Ainsi, les travaux préliminaires à la révision du SRCE ont été pris en compte dans le SDRIF-E : ce dernier intègre déjà l'actualisation des réservoirs de biodiversité que le SRCE révisé formalisera. Le SDRIF-E comporte des dispositions de protection des continuités écologiques plus fortes que le précédent schéma directeur. En complément, la Région prévoit de traiter de manière approfondie la question des continuités écologiques dans le SRCE révisé.

Rappelons que le SDRIF-E n'est pas un SRADDET. En effet, l'Ile de France est la seule Région pour laquelle le code de l'environnement maintient un SRCE autonome, distinct du SDRIF-E.

Au-delà des protections instituées par le SDRIF-E, conformément au principe de subsidiarité, les documents d'urbanisme locaux et les projets rendus possibles par ces derniers devront intégrer les enjeux écologiques mis en avant par le SRCE. Ainsi, il n'y a pas d'incohérence à ce que les liaisons entre espaces ouverts (OR4) identifiées par le SDRIF-E ne soient pas définies strictement relativement à des enjeux de biodiversité. Compte tenu du niveau d'urbanisation de l'agglomération parisienne, très peu de corridors écologiques y sont repérés par le SRCE. Pour autant, l'enjeu de maintenir une trame "verte" et multifonctionnelle au sein de cet espace est primordial et recherché par le SDRIF-E : lutte contre l'îlot de chaleur urbain, cycle de l'eau, agrément paysager, circulations douces.

Le SDRIF-E n'a pas vocation à édicter une mesure générale et absolue d'inconstructibilité pour tous les espaces correspondant à un inventaire écologique (ZNIEFF, ENS...) puisque chacun de ces classements renvoie à un dispositif distinct avec des enjeux écologiques et des préconisations distinctes. Le SDRIF-E est porteur d'une approche par type d'espaces (boisés, agricoles, verts et de loisirs, urbanisés, etc.), avec des préconisations propres à chacun, à laquelle il ajoute une lecture spatiale (armature verte à sanctuariser, liaisons entre espaces ouverts, connexions écologiques d'intérêt régional) afin de mettre l'accent sur des contextes particuliers.

Il faut par ailleurs souligner que le SDRIF-E intègre bien l'évitement comme priorité d'aménagement, bien avant d'envisager la compensation des impacts. La trajectoire de sobriété foncière, les objectifs de recyclage urbain ou encore la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des espaces de nature en ville en sont les témoins. Au-delà de l'enjeu de la compensation, le SDRIF-E envisage avant tout la renaturation pour les bénéfiques qu'elle est susceptible d'apporter (OR30) : continuités écologiques, accès aux espaces verts, lutte contre l'ICU, reconquête des zones d'expansion des crues, rétablissement du fonctionnement écologique des cours d'eau, etc.

Concernant la protection des arbres, le SDRIF-E n'est pas le document adapté à cet objet, qui ne relève pas de son échelle. La protection des arbres peut en revanche tout à fait se traiter dans les documents d'urbanisme locaux tels que les PLU et PLUI.

Enfin, la Région examine avec attention toutes les remarques formulées sur les éventuelles incohérences ou oublis cartographiques, afin d'enrichir les cartes du SDRIF-E pour le vote d'adoption du document. Elle remercie tous les contributeurs qui lui ont signalé des points d'amélioration possibles. A titre d'exemple, la liaison verte manquante entre le massif de l'Hautil et la boucle de Chanteloup, signalée par M. Vandamme et par d'autres contributeurs, sera bien rajoutée sur la carte du SDRIF-E.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

L'avis du Conseil Régional, en réponse aux nombreuses préoccupations soulevées lors de l'enquête publique, met en évidence une série d'engagements visant à respecter et à

intégrer les continuités écologiques et la préservation de la biodiversité dans le cadre du SDRIF-E. Toutefois, il est crucial de noter que plusieurs contributeurs ont exprimé une inquiétude quant à la mise en œuvre effective de ces engagements.

La mise en place d'un système de suivi renforcé pourrait être un moyen de prévenir toute dilution des orientations régionales au niveau local et de garantir une cohérence territoriale à l'échelle de la région, en particulier en ce qui concerne les continuités écologiques.

Ce système de suivi pourrait comprendre la création d'un Comité de Suivi Régional composé de représentants des collectivités locales, d'experts en environnement et urbanisme, ainsi que de membres de la société civile, et des associations agréées au titre de la protection de l'environnement, qui aurait la responsabilité de surveiller et d'évaluer l'application des directives du SDRIF-E à travers la région, en fournissant des retours réguliers et des recommandations pour améliorer l'efficacité des actions entreprises. Il pourrait également comprendre l'organisation d'ateliers de Consultation pour impliquer les citoyens, les entreprises locales et les autres parties prenantes dans le suivi du SDRIF-E. Ces rencontres permettraient de discuter des progrès, de recueillir des remontées de terrain et d'ajuster les politiques en fonction des besoins et des enjeux locaux.

#### 3.2.5.1.3. La gestion des espaces naturels (NATURA 2000, PNR)

**Certaines contributions demandent que les sites bénéficiant d'une protection au titre de la biodiversité, soient répertoriés, cartographiés et qu'ils fassent l'objet d'une orientation spécifique.**

Mail 1755 de Mme Brigitte MAZZOLA de Gagny (93) a écrit :

*[...] « Sites Natura 2000, ZNIEFF, ENS, arrêté de biotope ENDEMA93 [association agréée pour la protection de l'environnement] demande que ces sites soient répertoriés et cartographiés. ENDEMA93 demande l'ajout d'une OR spécifique sur ces sites, excluant toute urbanisation, et que les secteurs d'urbanisation préférentielle situés à proximité fassent l'objet d'étude d'impact. » [...]*

**Plus précisément, le projet porté par HAROPA d'un port industriel à Vigneux-sur-Seine sur une zone classée Natura 2000, est confronté à de nombreuses oppositions.**

Mail 1552 de M. Laurent CHARLES d'Ablon-sur-Seine sur le registre électronique :

*« NON AU PONT DE FRANCHISSEMENT ENTRE ATHIS MONS ET VIGNEUX SUR SEINE NON AU PORT HAROPA VIGNEUX SUR SEINE J'écris au nom de plusieurs personnes habitants dans le quartier de Mons à Athis-Mons depuis au moins 80 ans .../...Nous sommes également contre le projet HAROPA sur les berges naturelles inondables de La Seine côté Vigneux-sur-Seine. Raisons : 1. Les Berges naturelles côté Vigneux sont classées en zone de biodiversité et en zone (N) inondables PPRI. L'urgence est de préserver cette biodiversité très importante pour le SDRIF E et d'éviter toutes destructions des zones inondables par du bétonnage à l'heure où les inondations se multiplient et le SDRIF E doit saisir l'opportunité de planifier le ZAN à horizon 2040 en Ile de France afin de garantir un environnement vivable pour les habitants, comme stipulé des dizaines de fois dans son rapport. Le manquement à cette vertu entrainerait un déport des inondations vers des habitations supplémentaires déjà fortement impactées lors des dernières crues de 2016 et 2018. »*

**De même, plusieurs observations font état d'inquiétudes environnementales majeures concernant le projet d'entrepôt logistique à Gennevilliers. Elles mettent l'accent sur l'impact négatif potentiel sur la biodiversité locale, en particulier la zone Natura 2000, et expriment des préoccupations quant à l'augmentation du trafic, la**

**destruction des espaces naturels et la nécessité de préserver les zones de fraîcheur urbaine et la résilience écologique.**

Mail 2187de Mme Lucie D. d'Aubervilliers (93) a écrit :

*[...] « La création de nouvelles zones logistiques est une aberration : à titre d'exemple, l'entrepôt Green dock, prévu sur les berges de Seine, dans le port de Gennevilliers. Cet entrepôt va lourdement impacter la zone Natura 2000 lui faisant face et s'inscrit dans un vaste réseau de constructions qui ne fait que détruire les espaces naturels, accélérer les flux de marchandises et maintenir un système économique délétère. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbaine, assurer la résilience alimentaire... »*

Observation de Mme Dominique GUENOT, déposée sur le registre d'Épinay-sur-Seine (93) :

*« Le projet de construction de l'entrepôt logistique géant (port de Gennevilliers sur les berges sud de la Seine-Gennevilliers) cache un projet « écocidaire ». 1/ Plus de 1200 rotations de véhicules/jour 85% du trafic et seulement 15% de transport fluvial. 2/ Une zone Natura 2000 est située juste en face -biodiversité végétale et animale -écosystème fragile. 3/ Espaces de fraîcheur nécessaires pour les habitants d'Épinay-sur-Seine, Ile Saint-Denis, Argenteuil. 4/ Ce projet ne correspond pas à des besoins ni actuels ni futurs. La logistique devrait accueillir 16 entreprises. La banlieue Nord est saturée d'entrepôts et d'autoroutes. Je suis opposée à ce projet « Green dock » »*

Question de Mme 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 lors de la réunion publique du 29 février 2024 :

*« 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 ?*

**En qualité de PPA, le PNR Brie des Deux Morins émet la demande de faire figurer les limites des PNR sur les cartes réglementaires du SDRIFE.**

*[...] « Faire figurer les périmètres des Parc naturels régionaux et le périmètre du projet de PNR Brie des Deux Morins sur l'ensemble des cartes du SDRIF-E. Un périmètre de Parc naturel n'est pas une limite administrative mais l'identification d'un enjeux territorial majeur en matière de protection des patrimoines naturel et culturel qui appel des mesures de protections spécifiques. » [...]*

**En qualité de PPA, le PNR du Vexin français s'interroge sur l'adéquation de certaines données cartographiques du SDRIFE avec les réalités du terrain**

*[...] « Comment démontrer la compatibilité d'un document d'urbanisme local avec une disposition du SDRIF-E qui n'a pas de réalité sur le terrain, et pourrait générer un risque de contentieux ? ».*

**Une contribution, portée au nom de d'association, exprime la demande de classer la Plaine de Versailles en Parc Naturel Régional.**

Cou 48 de M. Patrick MENON, président de l'association APEV a écrit :

[...] « nous demandons le classement en PNR de la ZNE de la Plaine de Versailles, selon la « Circulaire du Premier Ministre du 24 avril 1975 »

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Il y a ici à nouveau une confusion sur l'objet et l'échelle du SDRIF. Celui-ci n'a pas vocation à reporter précisément les périmètres de l'ensemble des secteurs bénéficiant d'un régime de protection, mais à veiller par des orientations adéquates à leur préservation effective (réserves naturelles, arrêtés de protection de biotope ou d'habitat naturel, sites Natura 2000, zones humides, ZNIEFF, abords des monuments inscrits et classés, sites inscrits et classés, sites patrimoniaux remarquables, PNR, espaces naturels sensibles...). Ces périmètres ont toutefois été intégrés en amont, dans l'établissement des cartographies. Et ils continuent par ailleurs à produire les effets qui leur sont propres, en sus des protections mises en place par le SDRIF-E.

En l'espèce, le SDRIF-E veille à limiter les atteintes aux différents espaces sensibles qu'il a répertoriés (voir rapport d'évaluation environnementale, p. 110), et met en place des mesures ERC spécifiques pour la très faible proportion des projets d'urbanisation localisés sur ou à proximité des sites présentant de forts enjeux environnementaux (voir rapport d'évaluation environnementale, p. 134).

Pour les observations relatives au projet Green Dock à Gennevilliers, voir ci-après la réponse aux questions 12 et 5.2

Pour les observations relatives au pont de Vigneux, voir la réponse à la question 3.2.9

Pour les observations relatives au port de Vigneux, voir les réponses aux questions 3.2.10 et ci-après 13 et 5.2

Pour les questions relatives aux PNR, se reporter aux réponses aux questions 10 et 11 ci-après.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend note des réponses de la Région, auxquelles elle apportera des appréciations plus détaillées ci-après.

### 3.2.5.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Compte tenu de l'interprétation de « la ceinture verte, également qualifiée de front vert accompagné de lisières (OR8 et OR20) » par l'Ae (Avis n° 2023-98) la Région pourrait-elle clarifier les articulations entre armature verte, ceinture verte et front vert ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La Ceinture verte régionale est un anneau situé entre 10 et 30 kilomètres des portes de Paris. C'est un espace périurbain particulier, associant des zones urbaines denses et des espaces ouverts (forêts, espaces agricoles et naturels) encore largement majoritaires (plus de 60 % de la superficie). C'est un concept géographique.

L'armature verte à sanctuariser (OR 2) est un outil réglementaire du SDRIF-E permettant de protéger de l'urbanisation des espaces ouverts. Compte tenu de la structure de l'agglomération, cette armature verte est utilisée pour protéger les espaces ouverts



contraints par l'urbanisation, particulièrement au sein de la ceinture verte. L'armature verte à sanctuariser n'est qu'un élément de l'armature verte plus globale, dont la définition est précisée dans le glossaire du PAR.

Les fronts verts d'intérêt régional (OR7), représentés sur les cartes du SDRIF-E, servent d'une part à fixer des limites d'urbanisation dans les grandes vallées et sur les plateaux agricoles de la ceinture verte (là où les espaces ouverts sont moins contraints par l'urbanisation et où une protection intégrale surfacique est moins nécessaire) et d'autre part à protéger des continuités écologiques dans tout le reste de la région.

### Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la Région permet de distinguer clairement le concept géographique de la Ceinture verte, de celui de l'outil réglementaire développé dans l'Armature verte. Cet éclairage semble effectivement indispensable pour bien relier d'une part ce concept géographique de ceinture verte ici considéré comme l'un des éléments de l'armature verte, dit « à sanctuariser », et d'autre part le concept de grande armature paysagère, autre élément de l'armature verte, dit « à conforter » \*

Par ailleurs, comme souligné précédemment, la commission apprécie la qualité de la démarche de sensibilisation mise en œuvre dans le dossier d'enquête pour expliquer les notions nécessaires à une meilleure compréhension des outils réglementaires liés à la protection de l'environnement. Ces explications sont inscrites dans un glossaire très pédagogique qui développe les définitions d'une vingtaine de notions utilisées pour aborder la préservation et la mise en valeur de la biodiversité. Néanmoins, ce glossaire pourrait être enrichi.

*(\*Concept d'origine britannique créé au début du 20e siècle pour limiter l'expansion urbaine, repris et inscrit dans des cadres d'action et de planification du territoire par différents acteurs, Conseil régional et Etat),*

### Question N°2 :

Compte tenu des divergences constatées dans la définition de la 'pleine terre' d'un PLU (Plan Local d'Urbanisme) à l'autre, pourrait-on savoir quelle est la définition adoptée par le SDRIF-E pour cette notion ? De plus, le SDRIF-E envisage-t-il de normaliser cette définition à travers la région Île-de-France afin de garantir une cohérence dans l'application des politiques d'aménagement du territoire et de préservation des espaces naturels ?

### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

La définition des espaces de pleine terre au sens du SDRIF-E est mentionnée p. 20 des OR : *“Les espaces de pleine terre sont des espaces libres de constructions, y compris en sous-sol (à l'exception des ouvrages d'infrastructure enterrés nécessaires au fonctionnement urbain : métro ou RER, autres réseaux et canalisations), permettant la libre et entière infiltration des eaux pluviales et le développement d'un couvert végétal.*

*Ils participent à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contre les risques d'inondation par ruissellement, contribuent au maintien des continuités écologiques et à la constitution d'une trame brune.”*

Cette définition fournit une approche commune de la notion de pleine terre, qui permet toutefois d'être adaptée en fonction des contextes locaux. Elle apparaît adéquate pour permettre aux documents locaux de décliner les orientations 29 et 30, dans un rapport de compatibilité.

### Appréciation de la commission d'enquête

La définition des espaces de pleine terre fournie par le Conseil Régional d'Île-de-France dans le cadre du SDRIF-E est bienvenue car elle offre une base pour la protection de l'environnement urbain. Cependant, cette définition doit également prendre en compte la qualité du sol nécessaire pour soutenir la croissance d'arbres matures, essentiels dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains. Le remblai souvent utilisé dans les zones urbaines

peut ne pas être adéquat pour le développement des systèmes racinaires d'arbres, ce qui limite leur capacité à contribuer efficacement à la réduction des températures urbaines et à l'amélioration de la qualité de l'air. Il est donc crucial que le SDRIF-E intègre ce critère concernant la qualité du sol dans les espaces de pleine terre, pour garantir non seulement la libre infiltration des eaux pluviales mais aussi la croissance saine des arbres. Cette approche renforcée aiderait à maximiser les bénéfices écologiques des espaces de pleine terre.

La définition actuelle des espaces de pleine terre dans le SDRIF-E, tout en étant robuste en matière de gestion des infrastructures et de l'infiltration des eaux pluviales, devra être améliorée pour mieux soutenir les objectifs écologiques spécifiques relatifs à la croissance des arbres matures.

#### Question N°3 :

Le dossier SDRIF-E indique soutenir et favoriser des actions de désimperméabilisation. Quelle en serait le seuil réglementaire ? Selon quel mode de calcul ?

La Région peut-elle compléter l'OR12, en indiquant les objectifs et obligation chiffrée de désartificialisation des sols, hors centres commerciaux ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDAGE du bassin Seine-Normandie définit des objectifs chiffrés de compensation de l'imperméabilisation. Il s'impose déjà aux documents d'urbanisme locaux. Dans le respect du principe de subsidiarité entre le SDRIF-E et les documents d'urbanisme locaux, la Région, confortée dans ce choix par les services de l'Etat, a jugé inopportun de démultiplier les sources réglementaires en reprenant dans le SDRIF-E les objectifs quantitatifs et seuils établis par le SDAGE. Cela aurait en effet induit pour le SDRIF-E un risque inutile de contentieux en cas d'évolution du SDAGE. Le SDRIF-E soutient donc par ses orientations réglementaires les actions de désimperméabilisation, sans indiquer d'objectif ou de seuil chiffrés, ces derniers étant établis par le SDAGE.

Par ailleurs, l'OR 12 porte sur la préservation des espaces agricoles. La référence à des objectifs chiffrés de désartificialisation des sols, hors centres commerciaux, semble erronée. Sur le fond de la question, le SDRIF-E définit les conditions permettant de mettre en œuvre la trajectoire de réduction de l'artificialisation, et d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050. Il cible, à travers différentes OR (rappelées au début du chapitre 3.3), un certain nombre d'objets et d'espaces propices pour des actions de renaturation, dans l'objectif principal d'une meilleure fonctionnalité des espaces ouverts et du renforcement des continuités écologiques. Les actions de désartificialisation sont bien prises en compte dans le cadre de la mobilisation des capacités d'urbanisation offertes (voir OR 81).

#### Appréciation de la commission d'enquête

L'explication fournie par la Région clarifie la position du SDRIF-E concernant la désimperméabilisation des sols et les objectifs de désartificialisation. La décision de ne pas inclure des objectifs chiffrés spécifiques dans le SDRIF-E, en raison des directives déjà établies par le SDAGE du bassin Seine-Normandie, souligne une approche de cohérence réglementaire.

#### Question N°4 :

Concernant de potentielles destructions irréversibles, l'OR18 encadre des exceptions « *A titre exceptionnel.../... peuvent être autorisés.../...* », quelle réponse souhaitez-vous apporter à l'Ae qui recommande de préserver plus fortement les réservoirs de biodiversité et d'étudier les possibilités de transformation en espaces verts et de loisirs des zones « sous-minées » du fait de la présence d'anciennes carrières ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

L'identification des réservoirs de biodiversité relève du SRCE, en cours de révision. Le SDRIF-E ne peut pas fixer de règle générale de préservation de ces réservoirs qui sont de natures différentes et n'appellent pas les mêmes mesures de protection. En revanche, le SDRIF-E préserve les espaces ouverts, lieux d'accueil de la biodiversité, ainsi que les espaces nécessaires au renforcement de la trame verte et bleue et les connexions écologiques d'intérêt régional. Il porte des OR innovantes en matière de trame noire (OR 9), trame blanche (OR 10) et de trame brune (OR 11), notions émergentes pour les documents d'urbanisme.

L'OR 18 ne contredit pas la préservation des espaces boisés et naturels comme l'indique l'AE : elle prévoit uniquement des exceptions strictement encadrées à l'OR 17 qui préserve par principe tous les espaces boisés et les espaces naturels, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E.

La protection de ces espaces ne peut en effet par définition pas être absolue et c'est dans cet esprit que le SDRIF-E concilie les enjeux qui s'attachent à leur protection avec les autres objectifs régionaux.

Concernant, la transformation des zones sous-minées en espaces verts et de loisirs, de nombreux projets d'espaces verts et espaces de loisirs d'intérêt régional du SDRIF-E seront le fruit de telles transformations.

Appréciation de la commission d'enquête

Dans sa réponse à la recommandation de l'Ae, la Région explique que l'identification de réservoirs de biodiversité relève du SRCE et pas du SDRIF-E. La commission prend note de cette explication, déplore l'empilement des réglementations et le maëlstrom d'acteurs impliqués, et elle s'interroge sur la raison qui conduit à maintenir ces deux documents distincts, alors que visiblement cela induit des interprétations divergentes, y compris de la part d'autorités compétentes pour élaborer ou évaluer la politique nationale en matière d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Question N°5 :

Pourrait-on avoir des précisions sur les mesures concrètes prises par le SDRIF-E pour assurer que les trames écologiques ne sont pas subordonnées aux projets d'aménagement, mais traitées comme des éléments centraux ? De quelle manière le SDRIF-E garantit-il que la préservation et l'intégration des trames écologiques sont prioritaires dans tous les projets d'aménagement de la région ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E s'ouvre sur la protection de l'armature verte qui est assurée :

- En amont, au titre de la localisation des potentiels d'urbanisation cartographiés
- En aval, dans le cadre de la mise en œuvre du potentiel d'urbanisation qui doit se faire dans le respect des autres orientations, et donc notamment dans le respect de l'armature verte (v. guide de lecture p. 9 ; illustration p. 41 ; v. aussi très explicitement EES, p. 185).

À l'échelle de la région, 60 % des capacités d'urbanisation octroyées aux territoires sont cartographiées sous formes de « pastilles ». Cette localisation préférentielle vise à s'assurer de la cohérence de l'urbanisation autorisée avec des enjeux environnementaux localement renforcés. Elle est décrite de façon détaillée dans la partie « Analyse des incidences » de l'évaluation environnementale stratégique (voir plus particulièrement chapitre 4.2).

S'agissant des capacités d'urbanisation non cartographiées, elles ne sont mobilisables que

dans le respect des protections des espaces naturels, agricoles et forestiers définis par le SDRIF-E (voir notamment la protection stricte de l'armature verte à sanctuariser ou l'encadrement par les fronts verts d'intérêt régional qui se sont étendus par rapport au SDRIF de 2013).

Enfin, les continuités écologiques qui pourraient être fragilisées par des projets d'urbanisation sont selon les cas :

- Préservées directement car incluses dans l'armature verte à sanctuariser ;
- Préservées directement car balisées de part et d'autre par des fronts verts qui bloquent l'urbanisation ;
- Préservées dans leurs points critiques par l'OR 5 et la cartographie des connexions écologiques d'intérêt régional ;
- Dans la zone dense, cartographiées sous forme de liaisons vertes (OR 4) ou de tracés bleus (cours d'eau à préserver, renaturer ou rouvrir – cf. OR 22 et 23). Ces OR conditionnent les projets d'urbanisation au respect de cette trame verte et bleue.

Enfin, la déclinaison des OR 9, 10 et 11, relatives respectivement à la trame noire, à la trame blanche et à la trame brune, dans les documents d'urbanisme locaux conduira à une préservation encore accrue des trames vertes et bleues, compte-tenu des superpositions partielles des différentes trames.

#### Appréciation de la commission d'enquête

La réponse du Conseil Régional d'Île-de-France met en lumière une approche structurée pour la protection et l'intégration des trames écologiques au sein des projets d'aménagement régional. La stratégie de localisation préférentielle des capacités d'urbanisation, ainsi que le système de 'pastilles' qui cartographient 60 % de ces capacités, montre un engagement notable pour aligner le développement urbain avec les enjeux environnementaux. Cela semble fournir une base solide pour s'assurer que les trames écologiques ne soient pas simplement secondaires mais constituent une partie centrale de la planification urbaine.

Cependant, l'effectivité de ces mesures dépend grandement de leur mise en œuvre pratique et du suivi continu. La commission, d'enquête renvoie aux appréciations portées ci-avant.

#### Question N°6 :

L'OMS recommande que les espaces verts soient accessibles à une distance maximum de 15 minutes de marche pour chaque résident. Pouvez-vous nous indiquer dans quelle mesure le SDRIF-E intègre cette recommandation et garantit-il un accès suffisant et équitable aux espaces verts pour tous les habitants de la région Île-de-France ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :


L'orientation réglementaire 28 du SDRIF-E vise à améliorer le maillage d'espaces verts accessibles au public. Elle cumule une exigence en accessibilité aux espaces verts (accès à moins de 10 minutes à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins 1 hectare), avec une exigence en disponibilité (10% d'espaces verts ou de nature ouverts au public au sein de l'espace urbanisé). Ce seuil vise un objectif plus crédible dans un contexte de densification inhérent à l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à l'échelle régionale. En effet, le ZAN réduit les perspectives d'augmentation d'un ratio exprimé en m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant. Une évolution de cette OR relativement aux 10% d'espaces verts sera étudiée en fonction des observations exprimées durant l'enquête publique. Par ailleurs, le SDRIF-E identifie, notamment dans les secteurs les plus carencés, des espaces verts et de loisirs

d'intérêt régional, de petite taille (1 à 5 ha) et de grande taille (plus de 5 ha) dont le nombre total a significativement augmenté par rapport au SDRIF de 2013.

### Appréciation de la commission d'enquête

La Région explique mettre en place des directives pour améliorer l'accès aux espaces verts, en visant que tous les résidents aient un espace vert significatif à moins de 10 minutes de marche. Cependant, elle se heurte aux contraintes induites par le ZAN, ce qui l'a conduit à modifier la recommandation de l'OMS, adoptée depuis plus de trente ans.

Si la réduction du temps d'accès à l'espace vert améliore la prise en compte du confort du public, à l'inverse le ratio en superficie, qui n'est plus exprimé en termes de surface par habitant (10 m<sup>2</sup>/ habitant), mais globalement en surface dédiée par quartier (un espace vert d'au moins 1ha, situé à 10 minutes), pourrait être moins favorable selon la densité des quartiers visés, même pondérée à 10% de l'espace urbanisé. La recommandation de l'OMS semble être une référence largement partagée, alors que les nouvelles règles d'accès aux espaces verts proposées dans le SDRIF-E, sont plus complexes car elles incluent deux notions.

Illustration : accès à un espace vert dans le 15 <sup>e</sup> arrondissement parisien	
	Population du 15 <sup>e</sup> arrondissement 227.000 habitants Superficie des espaces verts 338.000 m <sup>2</sup> (Parc André Citroën 10,5 ha + Square Saint-Lambert 2,4 ha + Parc Georges Brassens 7,6 ha + Avenue de Breteuil 1,9 ha + Esplanade gare Montparnasse 1,6 ha + Esplanade du Champ de Mars 25 ha)
Selon le SDRIF-E dans le XV <sup>e</sup> arrondissement 1 hectare à moins de 10 minutes de marche à pied. On y est presque !	Selon les recommandations de l'OMS 10 m <sup>2</sup> par habitant : $338.000/227.000=1,5$ On en est loin : 1,5 m <sup>2</sup> / habitant

Afin de mieux comprendre la nouvelle règle, le public demande la communication de la liste des 145 espaces verts et de loisirs d'intérêt régional (existants ou à agrandir) positionnés sur les cartes, inscrits dans les Orientations Réglementaires et cités dans le support de communication, mais non détaillés sous forme de liste renseignée (adresse, surface, etc.). Cette liste permettrait notamment de vérifier l'effectivité des objectifs de renaturation en ville lors de la révision des PLU ou des ScoT.

### Question N°7 :

Comment le SDRIF-E envisage-t-il de renforcer la protection des arbres, en particulier les arbres d'alignement et les arbres adultes en milieu urbain, face aux défis posés par les aménagements routiers et l'obligation de densification urbaine ?

### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E définit les principes en matière de protection de l'armature verte qu'il appartient aux documents d'urbanisme de décliner à leur échelle. Dans ce contexte, la densité du territoire en haies, bosquets, alignements d'arbres, etc. est au nombre des indicateurs de suivi retenus par le SDRIF-E (EES, p. 205).

### Appréciation de la commission d'enquête

Concernant le renforcement de la protection des arbres, la commission d'enquête estime que la Région répond de façon claire et adaptée, notamment en renvoyant aux indicateurs

présentés dans l'EES, permettant de mesurer l'impact des aménagements sur l'armature verte. Ces indicateurs incluent les arbres d'alignement, au même titre que les haies, bosquets, etc., et sont complémentaires aux dispositions de l'article L.350-3 du code de l'environnement et du décret d'application du 19 mai 2023, relatif au régime de protection des allées d'arbres et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique.

#### Question N°8 :

Comment la Région souhaite-t-elle compléter ses réponses aux recommandations de l'Ae concernant l'évaluation des incidences du SDRIF-E sur les sites franciliens du réseau européen Natura 2000, dont elle a la charge depuis décembre 2022 ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La région a repris la gestion des sites Natura 2000 depuis le 1er janvier 2023, conformément à la loi 3Ds. Pour la mise en œuvre de cette politique publique essentielle, elle prend pleinement en compte les recommandations de l'Autorité environnementale.

Pour ce qui concerne le SDRIF-E, l'analyse des incidences a été conduite en croisant les dispositions territorialisées du SDRIF-E, figurant dans les cartes réglementaires avec la localisation des sites Natura 2000 franciliens. Ainsi l'analyse du projet de SDRIF-E a conclu que seuls quatre sites Natura 2000 étaient approchés par des secteurs d'urbanisation préférentielle, des secteurs de développement industriel d'intérêt régional ou des projets d'équipements et d'infrastructures.

Pour les autres sites, la distance entre les éléments cartographiés pour le développement urbain et l'emprise du site Natura 2000 et ses abords est apparue suffisamment grande pour éviter tout impact direct ou indirect notable. L'impact du SDRIF-E sur le reste des sites Natura 2000 a donc été considéré comme non notable. La Région apportera des précisions sur les impacts sur ces autres sites Natura 2000.

Il est rappelé que les documents d'urbanisme locaux devront respecter, dans un principe de compatibilité, les cartes réglementaires du SDRIF-E. Ce principe de compatibilité leur permet d'adapter la localisation précise des secteurs d'urbanisation en fonction des sensibilités locales et de l'application de la séquence ERC, notamment au regard des sites Natura 2000.

Par ailleurs, le développement urbain dans ces secteurs devra également respecter les autres orientations énoncées dans le SDRIF-E, de nature à éviter et réduire les incidences potentielles, comme par exemple la préservation des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares, la préservation des éléments, espaces et milieux d'intérêt écologique au sein des espaces agricoles (OR15), la préservation des éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau (dont les zones humides et les berges naturelles) (OR25)...

Au plan opérationnel, il est important de rappeler que chaque projet susceptible d'avoir un impact sur un site Natura 2000, qu'il se trouve à l'intérieur du site ou en périphérie, est soumis à une évaluation d'incidences afin d'éviter, réduire et compenser autant que possible lesdits impacts. La Région accorde une attention particulière au respect de ces évaluations d'incidences en faveur de la conservation des sites. Elle finance ainsi l'accompagnement des porteurs de projet par les animateurs Natura 2000 affectés à chaque site. Ces animateurs peuvent être sollicités par les porteurs de projet dès la phase de conception pour fournir leur avis et des recommandations en vue de l'application de la séquence éviter, réduire, compenser.

#### Appréciation de la commission d'enquête

A la recommandation de l'Ae, de compléter l'évaluation des incidences du SDRIF-E sur les sites franciliens du réseau européen Natura 2000, la Région explique sa démarche en précisant que, dans un premier temps, il n'a été analysé que les 4 sites directement impactés par des projets d'infrastructure ou des secteurs de développement industriel ou

d'urbanisation préférentielle. Dans un second temps il sera pris en compte l'ensemble des impacts induits par les projets ou secteurs inscrits au SDRIF-E, qu'ils se trouvent à l'intérieur du site ou en périphérie. Ainsi, la Région propose de compléter le dossier et d'étudier chacun des projets susceptibles de porter atteinte à l'un des 32 sites franciliens, notamment pour les soumettre à une évaluation d'incidences (séquence ERC). La Région rappelle également qu'elle finance l'accompagnement des porteurs de projet par les animateurs Natura 2000 affectés à chaque site.

#### Question N°9 :

Pourrait-on compléter le glossaire en incluant une définition de la biodiversité ?  
Quelles serait l'articulation entre le SDRIF-E et la Stratégie Nationale Biodiversité (SNB 2030), notamment avec celui de l'axe 4 « *Garantir les moyens d'atteindre ces ambitions* » ? Quelle serait la participation de la Région ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

La notion de biodiversité est déjà définie par la loi : « *On entend par biodiversité, ou diversité biologique, la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques, ainsi que les complexes écologiques dont ils font partie. Elle comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, la diversité des écosystèmes ainsi que les interactions entre les organismes vivants.* » (C. env., art. 110-1)

Le SDRIF-E détermine de très nombreux moyens permettant de préserver et de restaurer la biodiversité que ce soit au sein des espaces urbanisés ou dans les grands espaces ouverts. Toutes les orientations réglementaires du chapitre 1.1 "Composer l'armature verte de la région-nature de demain" sont dédiées à la préservation de la biodiversité. Elles contraignent les développements urbains (armature verte à sanctuariser, front vert d'intérêt régional, espaces agricoles, espaces boisés et naturels, connexions écologiques d'intérêt régional, etc.) et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, et favorisent le retour de la nature en ville (trames noire, blanche, et brune, pleine terre, espaces verts d'intérêt régional, liaisons vertes, etc.).

Le SDRIF-E, sans excéder son domaine de compétence au regard du SRCE, s'inscrit donc pleinement parmi les dispositifs agissant en faveur de la biodiversité, en cohérence avec la Stratégie Nationale Biodiversité (SNB 2030). L'axe 4 de cette stratégie porte en particulier des mesures relatives à la connaissance de la biodiversité, au financement et à la gouvernance de sa préservation. Ces différents domaines ne relèvent pas du champ de compétence du SDRIF-E

Par ailleurs, la Région concourt directement à la mise œuvre de la SNB à travers son rôle de chef de file en matière de biodiversité, et de multiples actions entreprises dans le cadre de sa Stratégie Régionale pour la Biodiversité 2020-2030. Depuis 2016, la Région et son organisme associé Ile-de-France Nature ont notamment lancé plusieurs appels à projets à destination des acteurs du territoire pour accompagner leurs projets de préservation des milieux terrestres et aquatiques, d'acquisition de connaissances et de sensibilisation, de restauration des continuités écologiques, de déploiement des solutions fondées sur la nature pour la lutte contre les îlots de chaleur et les phénomènes de ruissellement. Plusieurs centaines de projets ont été soutenus pour un montant de plusieurs dizaines de millions d'euros.

La Région se mobilise également pour le déploiement du réseau d'aires protégées sur son territoire et sur le pilotage de la déclinaison régionale de la stratégie aires protégées, contribuant directement à la mesure 1 de l'axe 1 de la SNB (« Renforcer la stratégie aires protégées pour atteindre les 10 % de surface en protection forte et bien gérer les 30 % d'aires protégées. »). Elle finance 12 réserves naturelles régionales et pilote depuis janvier 2023 la gestion des 33 sites franciliens Natura 2000.

### Appréciation de la commission d'enquête

Certes la notion de biodiversité est inscrite au premier chapitre de l'article L110-1, du code de l'environnement dans sa version, modifiée par la LOI n°2021-1104 du 22 août 2021 (loi portant lutte contre le dérèglement climatique), et mise en vigueur depuis le 25 août 2021, notamment afin de protéger les écosystèmes et la diversité biologique. Néanmoins, et compte tenu de l'importance prise par cette notion de biodiversité, il semble utile d'en faire le rappel.

De même, afin de mieux informer tous les publics et acteurs concernés, il conviendrait de lister « *les dispositifs agissant en faveur de la biodiversité, en cohérence avec la Stratégie Nationale Biodiversité (SNB 2030)* » auxquels la Région fait référence.

Dans leur bilan du SRCE (2013-2019), les services de l'Etat ont relevé que « *l'articulation entre le SDRIF-E et le SRCE n'est pas bien comprise par les acteurs du territoire et nuit à sa mise en œuvre* », aussi la commission s'interroge sur le maintien de deux documents distincts dont les limites de compétences semblent souvent se chevaucher, créant des incertitudes fragilisant potentiellement les procédures du SDRIF-E et du SRCE, toutes deux relevant cependant de la Région.

### Question N°10 :

Quelle réponse la Région souhaite-t-elle apporter à la demande de classement de La Plaine de Versailles en PNR ? La Région pourrait-elle compléter l'information sur son rôle d'initiative au classement d'un PNR ?

### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La Région, n'a pas connaissance, de la part des communes de la plaine de Versailles, d'une demande de classement en PNR. Par ailleurs, le périmètre d'étude actuellement arrêté pour le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse ne comprend pas de commune de la plaine de Versailles.

L'engagement dans une démarche de classement en PNR relèverait d'une demande des élus locaux puis d'une délibération de la Région, mais cette question n'apparaît toutefois pas directement liée à la procédure de révision du SDRIF.

### Appréciation de la commission d'enquête

La commission estime que la réponse de la Région est claire, et renvoie à une demande plus précise des élus locaux.

### Question N°11 :

Quelle réponse la Région souhaite-t-elle apporter à la demande de faire figurer les périmètres des Parc naturels régionaux et le périmètre du projet de PNR Brie des Deux Morins sur l'ensemble des cartes du SDRIF-E. ?

### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E s'adresse aux documents d'urbanisme locaux, dont les périmètres peuvent évoluer. Le projet d'aménagement régional et sa traduction réglementaire tiennent compte des dynamiques de projet locales mais sont porteurs d'une vision de plus grande échelle qui dépassent les approches plus "institutionnelles".

Les PNR sont essentiels compte tenu notamment de leurs capacités à fédérer les collectivités et seront de ce fait des leviers majeurs pour la mise en œuvre du SDRIF-E. Ils sont d'ailleurs compris dans la vignette de la carte "Placer la nature au cœur du projet régional", au sein des encadrés signalés en tant que grands projets nature.

L'évaluation environnementale stratégique (EES) du SDRIF-E rappelle d'ailleurs la nécessaire cohérence entre schéma régional et les chartes de PNR, malgré l'absence de liens juridiques.



Si les périmètres des parcs n'ont pas vocation à être reportés sur les cartes réglementaires du SDRIF-E, élaborées en fonction des typologies urbaines et de l'occupation du sol observée sur la base du MOS 2021, la Région entend bien la demande de mieux faire apparaître dans le SDRIF-E le rôle clé joué par les PNR : une carte les représentant pourra être ajoutée au PAR ou dans l'EES.

#### Appréciation de la commission d'enquête

La Région explique que les périmètres des PNR peuvent évoluer selon les dynamiques locales et que le SDRIF-E vise une plus grande échelle qui dépassent les « logiques institutionnelles ».

Néanmoins, la commission d'enquête souligne que les PNR concernent environ le quart des communes d'Île-de-France, et qu'il conviendrait d'en faire apparaître les limites territoriales.

#### Question N°12

Pouvez-vous préciser comment le projet Green dock de Gennevilliers s'aligne avec les objectifs du SDRIF-E en matière de préservation des espaces naturels et de maintien des continuités écologiques ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Ce projet privé n'est pas mentionné dans le SDRIF-E et n'est pas évoqué non plus dans les avis des personnes publiques associées. Il a cependant fait l'objet de témoignages d'opposition lors de l'enquête publique.

D'après les informations dont dispose la Région, ce projet se situe dans l'emprise d'une zone d'activité économique d'intérêt régional existante : celle associée au port de Gennevilliers, qui joue un rôle clé dans l'approvisionnement de la région. Le SDRIF-E sanctuarise les zones d'activité économique d'intérêt régional (OR 100) dont cette zone de Gennevilliers. L'éventuelle installation du projet Greendock semble cohérente avec l'OR 100, sans qu'il n'y ait de lien à faire entre les deux, le SDRIF-E devant être traduit dans les documents d'urbanisme locaux, mais n'étant pas directement opposable aux projets.

Il est à noter que ce projet, se développant sur un site déjà artificialisé, ne générerait pas d'artificialisation.

Le site se place par ailleurs à proximité de la zone Natura 2000 de L'Île-Saint-Denis, imposant au porteur de projet de conduire une évaluation des incidences, prenant en compte en particulier les populations d'oiseaux.

Aux environs de ce site d'activité d'intérêt régional (mais pas sur le site lui-même), les cartes du SDRIF-E identifient une liaison verte à maintenir le long de la Seine et deux espaces verts d'intérêt régional à créer (le long du chemin de halage à Argenteuil d'une part, et par extension du parc départemental de L'Île-Saint-Denis d'autre part). L'autorité locale compétente pour instruire la demande de permis de construire devra veiller à la bonne prise en compte de ces enjeux environnementaux par le porteur de projet.

Pour finir, il est utile de rappeler qu'il n'entre nullement dans le champ de compétences du SDRIF-E de permettre ou d'empêcher ce projet, qui ne nécessite pas de capacités d'urbanisation. La décision d'octroi de l'autorisation d'urbanisme relève de la collectivité locale.

#### Appréciation de la commission d'enquête

La réponse du Conseil régional indique que le projet Green Dock à Gennevilliers en est à ses premières étapes de planification et n'est pas encore une réalité concrète.

De plus, bien que le projet soit situé dans une zone d'activité économique d'intérêt régional, et qu'il soit en conformité avec l'OR 100 du SDRIF-E, la question demeure de savoir comment ce développement affecterait les espaces naturels adjacents et les continuités écologiques, notamment la zone Natura 2000 de L'Île-Saint-Denis. L'artificialisation préexistante du site ne minimise pas l'impact écologique d'une expansion ou modification

significative de l'utilisation du sol. Le site étant en voisinage direct avec la zone Natura 2000, il devra faire l'objet d'une évaluation d'incidences rigoureuse et approfondie.

#### Question N°13

Pouvez-vous préciser comment le projet de port industriel porté par HAROPA à Vigneux-sur-Seine s'aligne avec les objectifs du SDRIF-E en matière de préservation des espaces naturels et de maintien des continuités écologiques ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Sur le site de Vigneux-sur-Seine, le SDRIF-E a positionné 50 ha de capacités d'urbanisation, à la demande de l'Etat et en lien avec le projet porté par Haropa et a placé le reste du site sous armature verte sanctuarisée, compte-tenu des enjeux environnementaux et paysagers présents. Cette armature verte sanctuarisée s'étend au sud-ouest en englobant la base de loisirs régionale de Port aux Cerises. Des liaisons vertes connectent ce polygone d'armature verte sanctuarisée aux autres espaces verts ou naturels proches de la Seine : au nord au parc des Gondoles et au sud à la fosse aux Carpes.

Les cartes du SDRIF-E inscrivent également la création de deux espaces verts de plus de 5 ha à proximité immédiate du projet de port : un sur les berges du lac Montalbot, et un autre sur l'île brune. S'y ajoute à 1 km la création d'un troisième espace naturel sur la commune voisine de Crosne, créé aux abords de l'Yerres par renaturation des berges et démolition de constructions.

De plus, l'OR 118 vise spécifiquement à articuler ce type de projets avec les enjeux environnementaux locaux : elle établit que « *les ports doivent veiller à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement et une prise en compte des continuités écologiques* ».

Le SDRIF-E a ainsi établi un cadre permettant de développer une nouvelle infrastructure portuaire contribuant à la décarbonation de la logistique francilienne, tout en le balisant d'un certain nombre de jalons (armature verte sanctuarisée, espaces verts à créer, liaisons vertes) au regard des enjeux de préservation de la biodiversité et du maintien des enjeux écologiques.

Il reviendra aux documents d'urbanisme locaux de décliner, avec leurs outils, ces protections environnementales instaurées par le SDRIF-E, ainsi que celles qui pourraient résulter du SRCE révisé. Le projet porté par Haropa devra quant à lui s'inscrire dans le cadre établi par les documents d'urbanisme locaux.

La Région a par ailleurs pris note des nombreuses contributions relatives à ce site de Vigneux-sur-Seine, qu'elles émanent des personnes publiques associées ou des acteurs ayant participé à l'enquête publique. Elle les étudiera avec soin.

Voir aussi la réponse à la question 3.2.10

#### Appréciation de la commission d'enquête

La Région souligne avoir positionné exceptionnellement 50ha de capacités d'urbanisation sur des secteurs qui auraient dû être placés sous protection de l'armature verte du SDRIF-E, et elle explique avoir répondu à la demande de l'Etat pour permettre le développement d'une nouvelle infrastructure portuaire, dit projet Haropa.

### 3.2.5.3. Focus sur des projets impactant des zones Natura 2000

#### 3.2.5.3.1. Projet HAROPA à Vigneux

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Voir ci-dessus la réponse à la question 13

Il n'existe aucun site Natura 2000 à proximité de Vigneux-sur-Seine. Le site Natura 2000 le

plus proche est celui du marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine, situé au sud à plus de 15 km.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission renvoie à ses appréciations énoncées ci-avant aux questions n°8 et n°13.

3.2.5.3.2. Projet GreenDock à Gennevilliers

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Voir ci-dessus la réponse à la question 12.

Compte-tenu de la connaissance qu'à la Région de ce projet GreenDock, il semble qu'il se déploie sur un site déjà urbanisé de Gennevilliers, en bord de Seine. Ce site n'est pas lui-même classé Natura 2000, mais situé face à L'Île-Saint-Denis, laquelle est en grande partie recouverte par un périmètre Natura 2000.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission renvoie à ses appréciations énoncées ci-avant à la question n°8.





### 3.2.6. Thème N°6 : L'activité économique

Ce thème qui interfère activement avec l'aspect environnemental de ce nouveau projet de SDRIF-E par rapport au SDRIF de 2013 a été moyennement abordé dans l'ensemble des courriels, courriers et observations recueillis lors de l'enquête.

Ce thème a été abordé essentiellement par les communes et communautés de communes.

Les personnes qui ont abordé ce thème rejettent les agrandissements ou les nouveaux sites.

Certaines sociétés s'inquiètent du devenir des sites existants, déjà programmés ou en prévision.

#### 3.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail 11 M. Alain AUZET Maire de Réau :

*« Contribution de la commune de Réau*

*La commune souhaite reconvertir la friche d'une ancienne de service désaffectée dont la SA APRR était propriétaire. Elle est située au sud-ouest de son territoire, sur le secteur du Plessis Picard. Il est prévu d'y installer des activités économiques. »*

Mail 29 Mme Enz de Mautort des Essarts-le-Roi a écrit :

*« La révision du Schéma Directeur de la Région IDF comporte un objectif ZAN défini dans la loi Climat et Résilience à horizon 2050 avec une trajectoire à 20% de la consommation d'espaces et d'artificialisation par périodes de 10 années. Le dernier texte du SDRIF voté en juillet 2023 prévoit pour Rambouillet Territoires CC à laquelle appartient notre village des Essarts le roi, un total de 16 ha supplémentaires affectés à du logement, 20 ha au total affectés à du développement économique (ZAC du Gros Chêne notamment).*

*Ces augmentations ne sont non seulement pas supportables pour une petite commune comme les Essarts, encore rurale avec des fermes exploitantes, qui ne sera pas en mesure d'assumer les coûts induits de telles augmentations avec un contenu à ce jour indéfini, mais encore sont en contradiction totale avec les engagements pris en matière de non artificialisation des sols ou tout au moins réduction programmée d'ici 2050. Un réaménagement et une restructuration des friches et bâtiments déjà existants à orienter vers de nouvelles activités permettant d'accueillir des emplois dédiés seraient la première des opérations à mener avant que de détruire et d'aménager de nouvelles terres à ce jour cultivées et de surcroît en lisière du grand massif de la Forêt de Rambouillet. »*

Mail 4239 ASSOCIATION ACTEVI d'Issy Les Moulineaux :

*« Le nouveau SDRIF entend préserver l'ensemble de la filière agricole francilienne. Il souhaite également réindustrialiser l'Île de France. Pour cela, 27 000 ha dédiés à l'activité économique sont sanctuarisés, dont 54 % pour les activités industrielles.*

*L'accent sera mis sur le développement de la production d'énergie verte, avec pour objectif d'atteindre 100 % d'énergie décarbonée à l'horizon 2050. Pour cela, le SDRIF alloue 1400 ha pour garantir le foncier nécessaire à la transition environnementale (production d'énergies renouvelables, collecte, tri et recyclage des déchets, rétablissement des continuités écologiques). »*

Mail 4343 M DEOUX de Bussy-Saint-Georges :

*« Un tissu d'activité déjà dense*

*Le secteur de "La Fontaine" à Ferrières-en-Brie est déjà doté d'un tissu d'activité conséquent. En effet, on y trouve plusieurs zones d'activités économiques : Portes de la Forêt et Lamirault.*

*Le développement d'une nouvelle zone d'activités économiques dans ce secteur n'est donc pas nécessaire et risquerait de créer une concurrence inutile entre les différentes zones existantes. »*

Mail 4487 M. LEANDRI de Paris :

*« Avis des entreprises fluviales de France.*

*Favoriser l'installation d'entrepôts logistiques et unités industrielles à proximité du bassin de consommation et des besoins, pour les encourager à utiliser la voie fluviale/ferroviaire pour l'acheminement de leurs marchandises/matériaux jusqu'à leur destination.*

*Construction d'un nouveau port, dédié aux activités BTP à l'ouest de Paris : Port Seine*

*– Métropole Ouest, dont les travaux préparatoires ont débuté en février, pour répondre aux besoins de la filière francilienne*

*Extension du port de Gennevilliers pour étendre le terminal à conteneurs et augmenter les flux échangés avec les ports de Rouen et du Havre*

*D'autres méritent de ne pas être compromis par le SDRIF-E*

*- création d'un nouveau port à Vigneux-sur-Seine*

*- extension du port d'Evry*

*- extension et raccordement ferré Est du port de Limay-Porcheville*

*- raccordement du port de Bonneuil-sur-Marne à la RN406*

*- création d'un terminal tri modal à Bruyères-sur-Oise »*

Mail 5029 de Mme Mireille L'HOSTIS de Lésigny.

*« Pourquoi ne pas continuer à privilégier les projets au sein des villes en lieux et places des constructions anciennes obsolètes et/ou des friches commerciales, artisanales ou industrielles et/ou des terrains inexploités ? »*

Mail 226 La FNE Ile-de-France

*« Pour des zones économiques & logistiques sobres*

*•Conditionner l'implantation d'un entrepôt logistique à la desserte effective par voie ferrée ou fluviale*

*•Prioriser l'implantation de nouvelles zones d'activités économiques en renouvellement urbain*

*•Encadrer le développement et l'implantation des datacenters, limiter les impacts de leur consommation énergétique »*

Mail 5053 M. Johann MITTELHAUSSER d'Étampes

*« La CAESE souhaite le déplacement de la pastille pleine de 25 hectares dédiée au développement économique vers le secteur ouest de Morigny-Champigny avec un empiétement sur la voie ferrée, comme proposé dans la cartographie jointe afin de permettre un développement en phase avec le projet de gare multimodale et les réflexions plus globales d'aménagement du territoire. »*

Mail 5103 M. Frederick PERRAUDIN de Thorigny sur Marne

*« Création zone économique sur terrain agricole à THORIGNY SUR MARNE. Ce projet d'artificialisation des sols va à rebours de notre temps. Quid de la loi "ZIN" ? STOP à la bétonisation aux profits de certains »*

Mail 5183 M. Guillaume NOURY de Verrières-le-Buisson

*« Les PME et TPE industrielles sont particulièrement fragilisées par l'intense renouvellement urbain. Le développement de projets mixtes, associant logements, commerces, services et activités tertiaires, dont les formes urbaines sont plus denses et plus compatibles avec la proximité de secteurs résidentiels, conduit à augmenter la valeur foncière des espaces d'activités. Ces projets grignotent alors progressivement l'immobilier d'activités et conduisent à l'éviction des locaux d'activités productives en périphérie des zones urbaines denses. Il en résulte une accélération de la disparition des sites d'accueil*

des activités productives, des services urbains. » « Il est essentiel de conserver l'ancrage d'un tissu productif au sein des zones urbaines denses, pour y favoriser la diversité des activités et des emplois, réduire les distances d'acheminement et la consommation d'espaces agricoles en périphérie des villes. La perception des sites d'activités économiques existants devra dès lors évoluer, afin qu'ils ne soient plus uniquement vus comme des réserves foncières pour le logement ou les activités tertiaires, mais autant que possible des atouts stratégiques à conserver pour maintenir et réimplanter des activités essentielles. »

Mail 5238 Mme Annie DUVAL de Corbeil-Essonnes,

« L'Ae recommande d'analyser précisément la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers consommés, notamment par les activités économiques et l'habitat individuel. Je confirme que je suis contre l'urbanisation des terres agricoles achetées par l'Etat (gérées par l'EPA Sénart) autour de Lieusaint, territoire de la CAGPS. »

Mail 5297 M. Nicolas SAMSOEN - Maire de Massy

« Remarques et demandes Ville de Massy

**MASSY PÔLE URBAIN MAJEUR D'INTÉRÊT RÉGIONAL**

Massy souhaite que le SDRIF-E identifie explicitement :

Le développement plus ambitieux du pôle économique tertiaire Atlantis, qui rassemble plus de 20.000 emplois. Seul site de grande couronne à accueillir le siège d'un grand groupe (le groupe Carrefour), lieu de développement des start-ups technologique en lien avec le pôle universitaire et scientifique du plateau de Saclay, son renforcement est indispensable à l'émergence d'une réelle multipolarité économique en Ile-de-France.

Le pôle culturel d'intérêt national qui rassemble l'opéra de Massy, le futur Centre Pompidou francilien - La Fabrique de l'Art, ainsi que la salle de musiques actuelles Paul B et des équipements d'intérêt local (Cinéma, Conservatoire, médiathèques), (point 5 sur le plan) »

Mail 5653 M. Vincent GUITTON de Guillerval

« Création d'un parc d'activités économiques mixtes d'intérêt régional en Sud Essonne : Identifier au SDRIF-E 2040 le site de Guillerval, entre la gare et la RN20, comme un site d'urbanisation en lui réattribuant 2 pastilles « pleines » (comme au SDRIF 2013 en vigueur) La société VIRTUO INDUSTRIAL PROPERTY a pour ambition de créer un parc d'activités économiques mixtes d'envergure régionale sur la Commune de Guillerval (91), dans la continuité de l'aérodrome d'Étampes-Mondésir ce projet, qui permettra de créer entre 1200 et 1500 emplois, VIRTUO souhaite s'inscrire durablement dans la vie locale et régionale. Cependant, le projet de SDRIF-E 2040 n'a pas maintenu le potentiel d'urbanisation existant au SDRIF de 2013 en vigueur (« secteur d'urbanisation préférentielle » doté d'une capacité de développement de 50 ha). »

Mail 5880 Mme ROHAUT de Saint-Maur-des-Fossés

« Développer une économie de proximité, prévoir dans tous les territoires les capacités d'accueil des services à la population locale (emploi de l'économie résidentielle), de la production et de la distribution locale. Maintenir et requalifier les zones d'activité existantes notamment en développant localement les surfaces dédiées à l'économie circulaire (tri de matériaux, stockage, recyclage) »

Intervention de Mme Claire le PORCHOT, présidente de l'association SOS Bord de Seine lors de la réunion publique du 29 février 2024

« 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. «

Observation N°1 de la Société Bouygues Immobilier et Brownsfields sur le registre papier de Sartrouville ont écrit :

*« Les deux sociétés ont déposé un dossier concernant le développement d'un projet de reconversion et d'aménagement d'un ancien site industriel (ex société Brenntag) ; projet situé à cheval sur les communes de Sartrouville et de Houilles.*

*Il s'agit d'un projet qui prévoit prioritairement la création de logements avec quelques activités économiques au rdc des immeubles (commerces, services) »*

Observation N°1 de Mme FASTRE de Buc sur le registre papier de Versailles a écrit :

*« Préciser une requalification-modernisation de qualité, non-génératrice de trafic de poids lourds sur le site économique existant à Buc »*

Observation N°1 Délibération du Conseil Municipal de Gennevilliers sur le registre papier de Gennevilliers :

*« Une sanctuarisation des zones d'activités insuffisante...*

*La ville ne peut que partager le principe posé de sanctuariser des zones porteuses d'activités.*

*Les zones d'activités représentent les deux tiers du territoire de Gennevilliers. Un tiers est dédié à la zone économique et un tiers occupé par la plateforme multimodale HAROPA Port de Gennevilliers. Le maintien d'un tissu économique diversifié avec une fonction logistique concentrée sur la plateforme multimodale d'HAROPA Port doit être préservé.*

*Si la plateforme HAROPA Port figure bien au titre des « sites d'activités économiques d'intérêt régional » ainsi qu'une partie de la zone économique de la ville, force est de constater que le reste de la zone économique n'est pas identifiée alors même qu'elle s'inscrit dans cette même dynamique et fait partie intégrante de cette zone. La préservation de la vocation de ces zones économiques est cruciale ...Il est par ailleurs impératif de préserver les espaces dédiés à l'activité notamment industrielle d'un grignotage progressif déjà constaté ailleurs au profit d'une résidentialisation.*

*Il convient donc de modifier en ce sens les cartes correspondantes au plus juste des périmètres de la zone économique de Gennevilliers. »*

Observation N°1 de Mme LAGAIN d'Argenteuil sur le registre papier d'Argenteuil a écrit :

*« Pour des zones économiques et logistiques sobres :*

*.Conditionner l'implantation d'un entrepôt logistique à la desserte effective par voie ferrée et fluviale. Aménagement multimodal ;*

*.Prioriser l'implantation de nouvelles zones d'activités économiques en renouvellement urbain (espaces urbains existants) »*

Observation N°1 de M. GEORGES (Président du Syndicat du Parc Industriel de Villiers-le-Bel et de Sarcelles sur le registre papier de Villiers le Bel a écrit :

*« Nous attirons votre attention à bien conserver cette zone pour une zone à urbaniser en l'identifiant par une pastille sur votre plan 2024.L'attractivité économique est essentielle sur la commune de Villiers-le-Bel notamment grâce à la proximité des aéroports, gare, métro. Notre territoire a besoin de développement économique et de logements supplémentaires afin de loger ses cadres et employés futurs »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

*Sur la part du développement économique dans la consommation d'ENAF*

*Des informations sont d'ores et déjà apportées p. 12 du PAR pour appréhender la part globale du développement économique dans la consommation d'ENAF entre 2012 et 2021. Des détails pourront être ajoutés dans l'EES.*

*Sur les projets cités précisément dans les questions sélectionnées*

*Le pôle tertiaire Atlantis est représenté sur la carte Parc de bureaux en 2022 p. 117 du PAR. Concernant les autres propositions d'ajouts, le SDRIF-E n'entre pas dans un tel niveau de*



détail à propos des équipements culturels.

De façon générale, le SDRIF-E n'a pas vocation à se prononcer directement sur les projets d'aménagement des collectivités et de leurs groupements. Il fixe des orientations réglementaires qui s'imposent aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité.

Le SDRIF-E, en déclinaison des principes généraux du code l'urbanisme, prévoit que les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser l'accueil des projets au sein des espaces urbanisés existants, plutôt qu'en consommant des espaces naturels, agricoles et forestiers. La mobilisation des friches artificialisées, en fonction de leurs caractéristiques (desserte, pollution, biodiversité, etc.) et la conversion de bâtiments existants font partie des leviers possibles expressément visés dans les orientations réglementaires pour répondre aux objectifs de sobriété foncière.

Le SDRIF-E fixe des capacités d'urbanisation maximales à l'horizon 2040 que les collectivités et leurs groupements peuvent mobiliser ou pas dans leurs documents d'urbanisme locaux (SCOT, PLU, etc.) en fonction des besoins du territoire et de sa sensibilité environnementale.

En matière économique, le SDRIF-E porte un projet d'aménagement qui vise à dépasser les concurrences sur l'usage des sols en vue d'agir en faveur de la préservation des sols, de la neutralité carbone, de la résilience régionale (région aux  $\frac{3}{4}$  agricole, naturelle et boisée en 2040 grâce à la trajectoire de sobriété foncière, espaces réservés à la réindustrialisation, enveloppe foncière régionale pour la transition écologique.

Ainsi, pour répondre aux ambitions d'une région ZAN, ZEN et productive, le SDRIF-E :

- Protège les espaces économiques existants (OR 100 et 101 par exemple) et priorise l'implantation des développements économiques en renouvellement urbain (OR 77, 98 et 99) ;
- Appuie la transformation de la logistique et favorise son développement dans les sites multimodaux (OR 113 à 121) ;
- Encadre le développement des data centers (OR 123).

Sur les demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation cartographiées, Il ne peut être répondu individuellement à chaque demande concernant les capacités d'urbanisation à ce stade de la procédure. En effet, chaque demande nécessite une analyse en fonction de critères propres comme la sensibilité du site concerné vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de paysage, de maintien des services écosystémiques et d'exposition limitée aux risques et nuisances.

Elle doit également être examinée à l'aune de l'ensemble des demandes relatives à l'ajout ou la suppression de capacités d'urbanisation afin de veiller aux grands équilibres et objectifs du SDRIF-E :

- La cohérence du projet avec le polycentrisme francilien et son articulation avec les autres projets du bassin de vie,
- La compatibilité de la demande avec la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E.

*Sur les remarques relatives à la sanctuarisation des zones d'activités économiques*

Il convient de noter que le SDRIF-E est pourtant particulièrement novateur en la matière en proposant des dispositifs inédits, notamment par rapport au SDRIF de 2013.

Le SDRIF-E prévoit ainsi :

- 790 ha de secteurs de développement industriel d'intérêt régional,
- 14 525 ha de sites d'activités productives d'intérêt régional sanctuarisées pour l'activité économique,
- 12 561 ha de sites économiques existants à préserver et moderniser,
- 204 sites multimodaux protégés (133 dans le SDRIF de 2013) dont 36 sites potentiels,
- 52 sites supports de services urbains ou d'économie circulaire inscrits pour favoriser la pérennité de leur fonctionnement.

Toutes ces dispositions ont été particulièrement saluées par les acteurs économiques. Nous vous renvoyons notamment à l'avis de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est consciente que le SDRIF-E n'a pas à se prononcer directement sur les projets d'aménagement des collectivités.

Toutefois elle apprécie que les différentes OR concernées soient définies en fonction des objectifs de densification du SDRIF-E, notamment l'implantation des sites économiques en renouvellement urbain répondant ainsi aux ambitions du ZAN.

En ce qui concerne la sanctuarisation des zones d'activités économiques la commission d'enquête adhère aux dispositifs tels qu'ils sont énumérés ci-dessus

3.2.6.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

Comment favoriser, privilégier un développement économique régional plus équilibré et concilier l'attractivité des surfaces existantes ou les extensions envisageables ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le sens de la seconde partie de la question n'apparaît pas entièrement clair, mais un élément de réponse réside dans le choix d'un développement polycentrique qui vise à un rééquilibrage du territoire régional, en particulier en matière d'emploi. Ce qui est rendu possible par la préservation de capacités d'urbanisation minimales en couronne d'agglomération et dans l'espace rural et par des mobilités renouvelées.

En effet, le modèle d'aménagement polycentrique porté par le SDRIF-E promeut un développement équilibré des territoires franciliens, notamment en s'appuyant sur la réindustrialisation, la valorisation des activités agricoles, le développement des énergies renouvelables, l'accueil de services et de commerces de proximité.

Le SDRIF-E prévoit des capacités d'urbanisation limitées pour les implantations économiques et priorise la réutilisation et la densification des espaces existants, afin d'initier un mouvement massif de requalification de ces espaces. Dans cette perspective et pour exemple, le SDRIF-E identifie 837 hectares de zones commerciales à requalifier, sur 31 sites.

Pour ce qui concerne les extensions permises qu'il s'agisse des pastilles ou du potentiel non-cartographié, le SDRIF-E laisse le soin aux documents d'urbanisme locaux, et donc aux élus franciliens, de définir les caractéristiques des projets des projets portés par la collectivité, qu'il s'agisse de logements ou d'activités économiques.

Rappelons enfin que le modèle polycentrique porté par le SDRIF-E vise à permettre le développement des villes moyennes franciliennes de Grande couronne afin de limiter la dépendance, souvent quotidienne à la zone dense. Ces polarités sont donc dotées des capacités d'extension qui permettront de garantir leur développement dans la perspective de leur passage au ZAN en 2050.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête adhère au modèle polycentrique dans la mesure où il est de nature à rééquilibrer les développements économiques ; en effet, en plus des 837 ha de zones commerciales identifiés au SDRIF-E, les possibilités laissées aux acteurs locaux de définir les compléments d'aménagement favorisent les capacités d'extension.

Question N°2 :

Peut-on avoir des éclaircissements sur les stratégies spécifiques mises en place par la région pour favoriser un rééquilibrage de l'activité économique entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France ?

Avis et commentaires Conseil Régional d'Ile de France :

Le paradigme qui prévalait pour l'élaboration du SDRIF de 2013 est aujourd'hui clairement dépassé. En 2024, la question des inégalités territoriales franciliennes ne saurait se limiter à une opposition binaire entre un Ouest prétendument uniformément favorisé et un Est aussi uniformément défavorisé. La crise dite des « Gilets jaunes » notamment a permis de montrer la mise en place d'une fracture territoriale beaucoup plus réelle et profonde entre centre et périphérie. L'un des principaux enseignements de la concertation préalable à l'arrêt du projet de SDRIF-E porte précisément sur la question de la relégation et de l'accès à la zone centrale. Nous vous renvoyons notamment aux travaux du panel citoyen sur ce point.

Il est d'ailleurs particulièrement frappant de voir que les principales remarques relatives à un rééquilibrage Est-Ouest proviennent de la zone centrale et particulièrement de l'avis de la Mairie de Paris. La carte page 70 du « Projet d'Aménagement Régional », fournie par la préfecture de Région, montre clairement pourtant la pertinence de l'opposition entre centre et périphérie.

Le modèle d'aménagement polycentrique porté par le SDRIF-E promeut un développement équilibré des territoires franciliens, notamment en s'appuyant sur la réindustrialisation, la valorisation des activités agricoles, le développement des énergies renouvelables, l'accueil de services et de commerces de proximité.

Concernant les polarités tertiaires, le SDRIF-E prévoit un rééquilibrage des développements par l'accueil de logements.

L'attention portée à l'ensemble des polarités franciliennes permettra de lutter contre les inégalités territoriales qui se structurent principalement entre centre et périphérie.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le déséquilibre constaté en 2013 entre l'est et l'ouest est moins prégnant en 2024. Il s'apprécie désormais davantage entre le centre et la périphérie.

La commission d'enquête adhère aux orientations prises par le SDRIF-E pour remédier à cette situation en accentuant la densification dans les zones de la grande couronne francilienne.

Question N°3 :

Comment le SDRIF-E prévoit-il de s'attaquer aux inégalités territoriales existantes et d'assurer un développement économique plus harmonieux et équilibré à travers toute la région ?

Avis et commentaires Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E met en œuvre le choix d'un développement polycentrique qui vise à un rééquilibrage du territoire régional, en particulier en matière d'activités et d'emplois. Ce qui est rendu possible par la préservation de capacités d'urbanisation minimales en couronne d'agglomération et dans l'espace rural et par des mobilités renouvelées.

Nous renvoyons également aux réponses apportées aux deux premières questions complémentaires qui permettent d'apporter des précisions sur le modèle de développement polycentrique.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête confirme l'adhésion aux commentaires apportés à la question précédente.

Question N°4 :

Quelles mesures pourraient être prises par la région pour lever les réticences liées à l'implantation de zones d'activités notamment les zones commerciales, le long des fleuves, dans les départements défavorisés comme le sud Essonne et la Seine et Marne ?

Avis et commentaires Conseil Régional d'Ile de France :

Le long de la Seine et de ses affluents, le SDRIF-E prévoit les développements économiques nécessitant la proximité de l'eau. Le SDRIF-E vise notamment à développer le fret fluvial et donc à permettre la réalisation de ports ou le développement des ports existants, dans le but de décarboner durablement l'économie francilienne.

Mais les bords de fleuves, et plus généralement tous les milieux humides, sont des zones fragiles et riches en biodiversité qu'il convient de protéger autant que possible.

Ainsi, concernant les autres activités, notamment commerciales, leur implantation est à privilégier ailleurs qu'à proximité du réseau hydrographique et des berges, supports de biodiversité, espaces qu'il convient de désimpermeabiliser, renaturer et valoriser pour leur potentiel de rafraîchissement et de détente.

Appréciations de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête adhère aux projets de développement du fret fluvial qui devrait notablement s'accroître d'ici 2040 avec la mise en service en avant cette date du canal à grand gabarit Seine Nord Europe (CSNE). Elle prend note également des contraintes qui s'imposeraient à l'aménagement de zones commerciales près des berges, ceci dans le respect de la biodiversité.

Question N°5 :

L'encouragement à l'innovation :

Beaucoup d'entrepreneurs, de patrons de start-up, souffrent de la frilosité des milieux financiers français pour lever du capital risque nécessaire à la consolidation de leurs projets. Quelle pourrait être l'aide apportée par la Région sur des projets concernant ses thèmes prioritaires, en complément aux dispositifs institutionnels existants (contribution, caution, information...) ?

Avis et commentaires Conseil Régional d'Ile de France :

Cette question pourra être abordée dans un autre contexte que celui de la révision du SDRIF. Le SDRIF-E est un document de planification qui traite du droit du sol et s'adresse aux documents d'urbanisme locaux.

Le SDRIF-E n'est donc ni une stratégie régionale d'aide à l'entrepreneuriat, ni un dispositif de financier soutien aux entreprises innovantes.

Sur ces questions, nous vous renvoyons au SRDEII adopté par la Région en mai 2022 et disponible à l'adresse suivante :

[https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2022/10/Impact\\_2028\\_complet.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2022/10/Impact_2028_complet.pdf)

L'objet du SRDEII est précisément de définir les orientations en matière d'aides aux entreprises, d'économie sociale et solidaire, de soutien à l'internationalisation, et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises, ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional. L'axe 4 du SRDEII « Impact 2022-2028 », notamment, traite des questions relatives à l'innovation.

Signalons enfin que la Région Île-de-France propose aux entreprises un guichet unique d'accès aux aides régionales : <https://www.iledefrance.fr/professionnels-construire-ou-renforcer-un-projet>.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête reconnaît que le SDRIF-E, document de planification, n'est pas compétent dans ce domaine.

Toutefois, la commission d'enquête prend note de l'aide que le SDRIF-E peut apporter aux entreprises au travers du guichet unique d'accès aux aides régionales.



### 3.2.7. Thème N°7 : La qualité de vie :

Le thème de la qualité de vie qui recouvre les aspects qualité de l'air, des sols, de l'eau, nuisances du bruit et leurs effets sur la santé des franciliens est un thème transversal traité dans un nombre important des observations du public.

Environ un tiers de celles-ci évoque d'une manière ou d'une autre ces aspects de la vie quotidienne des franciliens.

Ils ont été également évoqués dans deux questions posées lors de la réunion publique du 29 février 2024

La santé est une préoccupation importante, le mot santé a été évoqué dans plus d'un millier d'occurrences sur le registre électronique.

#### 3.2.7.1. Sur la qualité de l'air :

**La qualité de l'air est directement liée aux mobilités (routières, aériennes et fluviales) et/ou aux activités industrielles. La population francilienne y est particulièrement sensible puisqu'elle a des effets directs sur la santé et l'espérance de vie.**

##### 3.2.7.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail 1807 M. MERCIER a écrit sur le registre électronique :

*« Opposition à l'OR 129 visant la résorption des bouchons routiers par l'aménagement du réseau magistral :*

*L'orientation réglementaire n°129 telle qu'elle est rédigée est totalement incompatible avec l'obligation incontournable de réduire drastiquement la pollution de l'air due au trafic routier. Il est par conséquent proposé de remplacer la totalité de la rédaction de l'OR 129 par la rédaction suivante : « OR 129 Aucune augmentation de la capacité du réseau routier existant ne sera réalisée. L'objectif dicté par l'obligation absolue de réduire la pollution de l'air en deçà des seuils délétères est au minimum de diviser par deux le trafic routier sur l'ensemble du réseau de l'Île-de-France. La réduction dans la même proportion du kilométrage total parcouru sera l'un des indicateurs de cette évolution. La désaturation et le cas échéant le décongestionnement des différents axes du réseau routier existant seront atteints par cette seule réduction du trafic, laquelle sera obtenue par une augmentation massive de l'offre de transports collectifs pour les personnes, et de l'offre de transport par voies ferrées ou fluviales pour les marchandises ». Exposé des motifs dans la pièce jointe résumée ci-après : l'OR129 de par l'extension du trafic routier qui sera engendré est en contradiction avec :*

*\* Le plan « Nouvel Air 2022-2027 » du Conseil Régional d'Île de France (Diviser par 2 la pollution de l'air en 7 ans)*

*\* Les directives de l'OCDE préconisant pour la limitation de la pollution par les particules fines un accès restreint des véhicules aux cœurs de ville et une limitation du kilométrage parcouru par les camions en métropole urbaine*

*\* Les résultats d'études britanniques (National Physical Laboratories...) montrant qu'un véhicule moderne produit de par ses pneumatiques 3000 fois plus de particules fines que par les gaz d'échappement de son moteur*

*\* Les remarques d'AIR PARIF vis-à-vis du respect des normes environnementales prévues : Elles supposeraient la suppression de la pollution des véhicules particuliers et utilitaires établie pour la projection de trafic routier en 2030 »*

Mail 4146 de M. Laurent FONTAINE sur le registre électronique :

*« Un danger pour 7000 enfants dont les écoles sont situées le long du tracé Le BIP menacerait aussi la santé et les capacités d'apprentissage d'environ 7 000 enfants, de la crèche au lycée, car 30 établissements d'accueil ou scolaires sont situés le long du BIP Est. Or ces écoles sont déjà en dépassement des normes de l'OMS pour la pollution de l'air et pour le bruit (car situées sous les couloirs aériens de Roissy). C'est prouvé, les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air*

Mail 4248 Mme CLEMENT a écrit sur le registre électronique :

*Pour diminuer la pollution de l'air et sonore des villes, le déplacement des péages d'autoroutes en limite extérieures de l'Île de France serait une solution. Cela éviterait que des camions de transport traversent les villes pour ne pas régler des frais de péage et permettrait d'orienter ces camions sur des axes déjà existants, limitant ainsi la construction de nouvelles infrastructures routières coûteuses pour la collectivité et en terres agricoles ou forestières. L'abandon du contournement de Melun et du plan anti-bouchons régionale entrerait dans ce cadre.*

Mail 4394 l'association MAARR a écrit sur le registre électronique :

*Recommandations de MAARR pour la modernisation des réseaux ferrés existants et le développement de nouveaux réseaux ferrés en IDF d'ici 2040*

*OR136 : Les nouvelles infrastructures doivent répondre à des exigences élevées de qualité environnementale. Leurs impacts, en termes de bruit, de vibrations et de pollution de l'air, doivent être maîtrisés. L'aménagement des infrastructures existantes doit permettre de réduire les impacts précités (ex : couverture des ouvrages, enrobés phoniques, pose de tapis anti vibratiles, etc.). Il convient de ne pas implanter de nouvelles constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des infrastructures routières où un dépassement des valeurs limites annuelles pour les polluants atmosphériques est constaté (notamment dioxyde d'azote et particules fines) ni à proximité des infrastructures ferroviaires où un dépassement des valeurs sonores limites est constaté.*

Mail 4742 M. LETELLIER a écrit sur le registre électronique :

*« OR 70 : réduction de la pollution de l'air aux particules PM : les réseaux de chauffage collectifs et individuels en IDF émettent des particules PM comme les poids lourds, un plan serait nécessaire pour les traiter à la source (filtre ou autre) pour réduire cette nuisance en IDF notamment dans les zones hyperdenses. Vu les impacts lourds de la pollution de l'air sur la santé humaine en France (40000 à 90000 morts/an estimé), les seuils réglementaires d'exposition sont passibles de révision à la baisse, que prévoit la Région pour davantage améliorer la qualité de l'air sur ces installations ? »*

Mail 4239 ASSOCIATION ACTEVI a écrit sur le registre électronique :

**POLLUTION RISQUES NATURELS et CHANGEMENT CLIMATIQUE**

*L'un des corollaires de cette densification est la pollution qui porte atteinte à la santé. Ainsi en 2019, certains habitants au centre de la région étaient exposés à une pollution de l'air au dioxyde d'azote atteignant la valeur limite de la réglementation. Mais les nuisances sonores sont tout aussi néfastes. Certaines sont la conséquence du trafic routier. La ville d'Issy les Moulineaux est traversée par un important trafic routier dont les conséquences ne sont probablement pas neutres en matière de santé. En outre, une importante déchetterie, Isséane, se trouve sur son territoire. Entièrement reconstruite il y quelques années, elle a dû parfois prendre en charge une partie des déchets d'autres usines en rénovation. Bien*

que l'usine soit très moderne, ses fumées sont susceptibles d'apporter quelques nuisances ne serait-ce qu'olfactives.

Mail 6209 M. CLEMENT a écrit sur le registre électronique :

*Pollution de l'Air.*

*Le constat sur la pollution de l'air doit renforcer les indications sur la santé publique avec des conséquences pour la population vivant en IDF. Cas de la bronchiolite. Dans les années 1980, les statistiques de la maladie de la bronchiolite chez le nourrisson montraient la présence de cette maladie sur la commune de Paris et des cas sur la petite couronne. Aujourd'hui cette maladie s'est répandue sur la grande couronne (la maladie s'est également diffusée en province dans certaines régions). Le document n'aborde pas le cas de l'extension géographique de la bronchiolite sur les 50 dernières années, indicateur caractéristique de la dégradation de la pollution de l'air. Dégradation de la mortalité due à la pollution de l'air. Selon Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires : « La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015). Sur la période 2016-2019, Santé publique France estime que chaque année près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines (PM2,5). » La présence de nombreux puits de chaleur, l'absence de continuité de présence d'arbres remarquables et diversifiés en pleine terre et l'utilisation massive d'une végétation de décoration dit « espaces verts » ont créé une fixation de la pollution de l'air sur les communes de Paris, petite couronne et certaines communes de la grande couronne. Le document doit fixer un objectif exigeant et concret pour protéger la population francilienne des risques pour sa santé. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Dans toute zone où la population est exposée aux particules fines (seuil PM2,5), il ne sera pas possible d'effectuer une densification de l'habitat sans proposition d'aménagement de l'environnement pour faire baisser ce seuil. Cela s'appliquera également aux puits de chaleur relevés par les communes. »*

Mail 6648 l'Association Respire a écrit sur le registre électronique :

*Protéger la santé des enfants*

*L'Association de défense de la qualité de l'air, Respire agit depuis plusieurs années pour démontrer l'urgence à diminuer la pollution de l'air à proximité des établissements publics accueillant des enfants, population dont la santé est extrêmement vulnérable aux impacts de la pollution atmosphérique. Les 5 premières années de la vie en particulier constituent une période critique pour éviter l'exposition précoce à la pollution de l'air. Celle-ci peut causer des maladies respiratoires, mais aussi cardio-vasculaires, diminuer l'espérance de vie et affecter le développement cognitif et la santé mentale. Pour notre association, ces constats alarmants soulignent l'intérêt à réduire la circulation automobile, principale source de pollution en milieu urbain, à proximité des établissements scolaires. Pour cela, la région peut agir via le SDRIF par le biais de plusieurs leviers :*

- Interdire la construction de nouveaux axes routiers à proximité d'établissements scolaires ;*
- Interdire la construction de nouveaux établissements scolaires à côté de gros axes routiers ;*
- Prévoir la piétonisation des rues d'écoles dès que possible, et dans le cas contraire, systématiser des aménagements alternatifs tendant à un apaisement de la circulation (élargissement des parvis, suppression de voies ou places de stationnement, végétalisation etc.) à côté des écoles, en priorisant les écoles les plus polluées dans un premier temps*

*- Mettre en place des politiques systématiques d'écomobilité scolaire pour inciter les parents et leurs enfants à se rendre à l'école sans utiliser de véhicules motorisés individuels.  
En plus de préserver la santé publique, ces différents leviers permettront d'agir sur des problématiques environnementales très actuelles, telles que la transformation des espaces publics pour favoriser la résilience des villes face au réchauffement climatique, ou la diminution des émissions de CO2 en favorisant le report modal vers des mobilités décarbonées.*

#### 3.2.7.1.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Par son ambition de polycentrisme, de déploiement des transports collectifs et des modes doux, et de préservation de la nature en ville, c'est de manière globale que le SDRIF-E agit sur la qualité de l'air.

Le PAR comprend p. 89 un encadré entièrement dédié à la pollution atmosphérique et aux enjeux de santé publique. Il inclut également des éléments relatifs aux cumuls de nuisances et de pollutions. Les p. 100 et 101 de l'EES décrivent l'état initial de la qualité de l'air en Île-de-France et l'analyse des incidences du projet de SDRIF-E est développée dans la partie 4.5.

Différentes OR traduisent la détermination d'améliorer la qualité de l'air, notamment celles favorisant la réalisation des transports collectifs et les circulations douces. Les OR 136 et 137 visent expressément à réduire les impacts des pollutions et nuisances, notamment en protégeant les publics les plus sensibles.

La Région est mobilisée sur les questions de qualité de l'air depuis de nombreuses années, avec le vote dès 2016 du plan "Changeons d'air en Île-de-France", et dont l'action a été renforcée par le vote de son deuxième acte, en mars 2023, à travers le plan "Un nouvel air en Île-de-France".

La qualité de l'air s'améliore depuis des années et la Région confirme son ambition à poursuivre son action à travers la trentaine de mesures de ce nouveau plan, dont certaines répondent directement aux interrogations soulevées :

- La Région s'est fixée pour objectif d'atteindre à l'horizon 2030 des niveaux de pollution qui soient alignés avec les cibles intermédiaires de l'OMS et qui correspondent pour plusieurs polluants aux valeurs réglementaires divisées par deux (mesure G1) ;
- L'action régionale passe par le financement de projets visant à circuler sur une route davantage partagée (voies réservées, pôles multimodaux, aires covoiturage, etc.) et donc moins émissive (mesure M8) ;
- Ce plan indique que l'implantation de nouveaux bâtiments accueillant du public sensible devra être évitée à proximité des axes routiers les plus pollués (mesure H3 reprise dans l'OR 136 du SDRIF-E) ;
- La Région agit pour limiter la pollution liée au chauffage au bois, à travers le subventionnement du remplacement de chaudières individuelles au bois, fuel et charbon par des solutions plus propres. Une étude évaluant l'impact des émissions des chaufferies biomasse collectives, souhaitée par la Région, est également en cours de réalisation par Airparif (mesure H2) ;
- En plus d'investir fortement dans les transports en commun, à travers Île-de-France Mobilités, la Région soutient les Franciliens (particuliers, entreprises, communes) ayant moins d'alternatives à travers un dispositif pour la transition vers des véhicules plus propres (zone à faibles émissions - mobilité) (mesure M3).

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note des éléments de réponse qui précisent l'engagement et les actions de la Région en matière de pollution de l'air. Elle regrette toutefois que les OR n'intègrent pas de dispositions plus prescriptives pour



protéger encore plus efficacement les populations concernées.

Comme l'autorité environnementale le préconise, la commission d'enquête souhaite que des indicateurs et notamment ceux qui permettent de suivre l'exposition de nouvelles populations à un cumul de nuisances soient précisés pour pouvoir mesurer l'efficacité des dispositifs mis en œuvre

### 3.2.7.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 : Comment le SDRIF-E prend-il en compte le Zéro Emission Nette de la loi Climat-Energie ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Lors de l'annonce de la mise en révision du SDRIF, la présidente de Région a annoncé sa volonté de faire un SDRIF-E ou SDRIF-environnemental qui permettent de construire une région ZAN, ZEN et circulaire.

Le SRCAE, en cours de révision, est le document de référence pour la définition des objectifs et des moyens relatifs à la réduction des émissions de GES. Toutefois, l'aménagement est un levier majeur pour agir structurellement en faveur de la neutralité carbone. Ainsi, le SDRIF-E porte un projet d'aménagement fondé sur la sobriété et le polycentrisme, et concourt à l'impératif de réduction des GES et de neutralité carbone.

Concernant les émissions de GES dues au transport de voyageurs, le polycentrisme et le lien urbanisme-transport doivent favoriser les mobilités douces et le recours au transport collectif. Le SDRIF-E prévoit le développement du réseau cyclable, de nombreux projets de transports en commun (plus de 750 kilomètres de lignes supplémentaires notamment) et une adaptation des infrastructures routières favorisant le covoiturage et la circulation de bus ou cars express. L'affectation d'une enveloppe foncière régionale à la réalisation des projets de transport structurants participent à accélérer le développement de modes de déplacements moins carbonés.

Les implantations logistiques sont fléchées vers les sites multimodaux afin d'accroître le transport du fret par la voir ferrée et la voie fluviale.

L'ambition d'une région plus productive (réindustrialisation décarbonée, production et transformation agricole et forestière etc.) doit aussi permettre de réduire le transport de marchandises avec notamment la sanctuarisation de 14 000 hectares dédiés à la réindustrialisation.

Le développement des énergies renouvelables et de récupération est fortement porté par le SDRIF-E, notamment par le biais de l'enveloppe foncière régionale mobilisable pour l'accueil des installations nécessaires.

Les dispositions relatives à l'économie circulaire (préservation des équipements existants (OR 52 et 53 notamment, et enveloppe foncière régionale dédiée à l'implantation de nouvelles installations au titre de la transition environnementale) visent à réduire les émissions de GES en matière de construction et de gestion des déchets.

Pour poursuivre la logique de sobriété en matériaux, en matière de production de logements, le SDRIF-E encourage la requalification des bâtiments existants et la remise sur le marché des logements inoccupés, afin de limiter l'usage de nouveaux matériaux.

Enfin, les mesures de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et d'accroissement de la pleine terre dans les espaces les plus imperméabilisés visent, notamment, à maintenir et développer les capacités de stockage de carbone.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Le Conseil Régional, dans le projet de SDRIF-E prend en compte la réduction des GES et la neutralité carbone en proposant un projet d'aménagement ancré sur la sobriété et le polycentrisme, favorisant entre autres l'accès aux transports collectifs, les déplacements courts et les mobilités douces.

Il met en avant la corrélation existant entre les mesures de protection des espaces naturels,

agricoles et forestiers et l'accroissement de la pleine terre qui visent à développer les capacités de stockage de carbone.

La commission d'enquête note ces aspects positifs pour aider la Région à tendre vers les objectifs du ZEN.

Question N°2 : Le SRCAE est-il pris en compte dans le SDRIF-E, quels liens sont établis avec AIRPARIF ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Comme indiqué à plusieurs reprises, le SDRIF-E est un schéma « ensemblier » qui s'impose, dans un rapport de compatibilité, aux documents d'urbanisme locaux mais aussi avec les schémas régionaux sectoriels. Dans cette perspective, la plupart de ces schémas régionaux sont mis en révision, de façon concomitante avec le SDRIF-E, afin de garantir la cohérence globale des schémas portés par la Région. Les équipes de la Région et de l'Institut Paris Région qui travaillent sur le SDRIF-E échangent donc très régulièrement avec celles qui travaillent sur le SRCAE, par exemple.

Différents éléments méthodologiques garantissent l'articulation des objectifs du SDRIF-E avec ceux du SRCAE, chaque document œuvrant dans son strict champ de compétence.

Les données 2019 du ROSE (consommations énergétiques par secteurs, productions locales et renouvelables d'énergie et leurs infrastructures ainsi que les données de l'inventaire d'AIRPARIF) ont été utilisés pour les diagnostics du SDRIF-E et son évaluation environnementale ; c'est ce même jeu de données 2019 qui sert de référence au SRCAE révisé.

Les tous premiers éléments de la révision en cours du SRCAE (travaux de septembre à décembre 2022) concernant les premiers objectifs de développement des énergies renouvelables (volet atténuation GES) ont servi à l'évaluation de l'impact spatial projeté à 2040 des surfaces nécessaires aux installations ENR nécessitant du foncier (consommation d'ha potentielle)

Les travaux du diagnostic de vulnérabilité aux effets du changement climatique fait par l'Institut pour le PRACC voté en septembre 2022 (Plan "Protection, Anticipation et Adaptation de la région d'Île-de-France au changement climatique) ont nourri les travaux d'élaboration du SDRIF-E et constituent aujourd'hui la partie diagnostic du volet adaptation du SRCAE.

AIRPARIF a par ailleurs été consulté pour l'élaboration du SDRIF-E, dans le cadre du comité des partenaires.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien noté que le SDRIF-E est un schéma qui reprend diverses orientations portées dans d'autres schémas ou plans régionaux qui seront révisés dans une volonté de mise en compatibilité. L'appréciation de la réponse à la question 1 du paragraphe 12.1.3 qui traite de la hiérarchie des normes, précise le point de vue de la commission d'enquête sur cet aspect.

Question N°3 : Les systèmes de chauffage collectifs et individuels en IDF émettent des particules fines (PM 2,5) comme les poids lourds, au vu des impacts importants de cette pollution sur la santé humaine en France la Région envisage-t-elle des prescriptions spécifiques sur ces installations pour réduire ces émissions ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Cette question ne relève pas en tant que telle du SDRIF-E qui, dans les limites de son habilitation, contribue à la lutte contre la pollution atmosphérique (v. supra).

L'usage des équipements de chauffage au bois est réglementé depuis longtemps en Île-de-France. La Région n'a pas de compétence lui permettant des prescriptions spécifiques sur ce sujet. Il appartient à l'Etat via notamment les plans de protection de l'atmosphère de prendre ce type de mesure ou de les renforcer.

À signaler que la Région, en partenariat avec l'ADEME, a mis en œuvre un dispositif d'aide

pour les Franciliens afin de les accompagner pour remplacer des équipements individuels de chauffage, les plus polluants, par des solutions plus vertueuses. Ce dispositif permet d'éclairer les Franciliens dans leurs choix en amont de leurs projets et notamment, de les renseigner sur les interdictions en vigueur.

S'agissant des chaufferies collectives, celles-ci sont également réglementées et leur contrôle relève des services de l'État. Le respect des prescriptions en vigueur constitue une des conditions d'accès aux financements régionaux pour la production d'énergies renouvelables.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Si les compétences en la matière sont partagées avec celles qui relèvent de l'Etat à travers les Plans de Protection de l'atmosphère (PPA), la commission d'enquête apprécie les actions engagées par la Région à travers des dispositifs élaborés en partenariat avec l'ADEME pour améliorer la protection des populations franciliennes des pollutions liées aux équipements de chauffage.

Cette question rejoint le thème 9 sur les énergies renouvelables et notamment sur l'utilisation de la ressource géothermique qu'il est possible d'exploiter sur une partie de la Région d'Île de France, énergie renouvelable qui offre des possibilités de chauffage collectif à faible coût et sans émission de GES.

#### Question N°4 :

Serait-il possible de favoriser le fret ferroviaire pour alimenter la plateforme de Rungis et diminuer ainsi le trafic de poids lourds sur les axes routiers concernés ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Le SDRIF-E vise, dans la limite de son habilitation, à favoriser ce genre d'évolution, en œuvrant en faveur du développement du réseau ferroviaire (OR 120 et 121).

Cependant, la question fret ferroviaire et le sujet particulier du MIN de Rungis ne relèvent pas directement du SDRIF-E.

Il convient cependant de noter que, bien qu'il s'agisse d'une compétence de l'Etat, la Région Île-de-France accompagne de façon volontaire le renforcement du fret ferroviaire en raison de sa capacité de massification et de sa plus faible empreinte environnementale dans la mesure des contraintes du réseau ferré francilien. L'acte 2 de la stratégie régionale pour le fret et la logistique repose sur une approche pragmatique et territoriale, afin de prioriser les investissements sur des projets répondant directement aux besoins des acteurs économiques et des franciliens. Il ne s'agit pas d'opposer les modes mais de travailler à réduire, tant que possible, la part modale routière qui est prédominante, en favorisant des chaînes logistiques davantage multimodales et décarbonées.

Pour ce qui concerne la desserte ferroviaire du MIN de Rungis, la Région avait déjà largement participé au financement de l'actuel terminal ferroviaire du site. De même, après avoir soutenu financièrement les études préalables, la Région sera l'un des principaux financeurs du nouveau chantier de transport combiné du Min de Rungis qui doit entrer en service en 2026 et qui ne sera limité aux opérateurs du site. Il sera l'un des projets de terminaux multimodaux et chantiers de transports combinés stratégiques pour l'Île-de-France, soutenus au travers la participation financière de la Région dans le cadre du CPER 2023-2027.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la Région n'a pas de compétence directe dans cette problématique et qu'en conséquence le SDRIF-E n'en relève pas. Cependant, l'OR 121 dans sa rédaction, pourrait montrer une volonté plus forte de développement et au lieu de demander un maintien des équipements et des accès au fret ferroviaire et mixte, en proposer un développement.

Compte tenu cependant du fait qu'une grande partie du fret ferroviaire emprunte les voies

voyageurs, et que dans ces conditions le fret ne pourrait emprunter ces voies que sur une partie restreinte de la nuit (entre 1h00 et 5h00 du matin lorsque la circulation voyageur est interrompue) avec toutes les conséquences d'impact sonore pour les populations riveraines de ces voies, la commission d'enquête pense qu'il aurait été utile que la région étudie la possibilité d'une ou plusieurs voies dédiées au fret ferroviaire évitant les agglomérations comme cela existe dans d'autres pays européens dont l'Allemagne par exemple afin de minimiser l'impact sonore de ce fret pour les populations concernées.

### 3.2.7.2. Sur la qualité des sols :

**Peu d'observations concernent la pollution des sols, leur protection ou leur conservation. Il s'agit le plus souvent de remarques sur l'artificialisation, sur les grands chantiers ou la densification mais rarement sur des mesures à prendre, sauf à laisser la terre à un usage exclusivement agricole.**

#### 3.2.7.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail N°34 Mme Valérie ANSELME a écrit :

*« Comment atteindre le ZAN en 2050 avec les objectifs de la version actuelle du SDRIF-E ? Les objectifs ne sont pas suffisamment ambitieux. L'Ile de France doit arrêter l'artificialisation des sols agricoles et forestiers qui lui restent. Les objectifs de l'Ile de France devraient être les mêmes que pour les autres régions. »*

Mail N° 84 Mme Solange LAXENAIRE des Essarts-Le-Roi a écrit :

*« Habitante des Essarts-le-Roi, commune rurale appartenant au Parc Naturel Régional de la Vallée de Chevreuse, et préoccupée par l'environnement et l'état de la planète que je vais laisser à mes petits-enfants, je ne comprends pas qu'il soit décidé d'artificialiser 36ha de terre agricole pour développer notamment une zone d'activité aux Essarts Le Roi. Je ne comprends pas que les politiques locales soient absolument contraires à la directive nationale exigeant la diminution de l'artificialisation des sols dans l'objectif Zéro Artificialisation Nette.*

Mail N° 401. Mme Claire LE PORCHOU d'Ablon-sur-Seine a écrit :

*« Habitante d'Ablon sur Seine et Présidente de SOS Bords de Seine, j'affirme ma totale et très déterminée opposition aux deux projets de : N°1) Port industriel à Vigneux sur Seine en face d'Ablon (140 mètres entre les deux berges). - Ce projet de fret fluvial, de stockage de marchandises, de l'installation d'une usine à hydrogène (gaz turbulent et explosif) ou de son stockage, et aussi les infrastructures électriques, routières et ferroviaires de desserte du site industriel causeront la destruction de 50 à 100 hectares de zone naturelle, agricole, forestière et de la faune nombreuse qui y vit. Quid de la préservation de la nature pour les générations futures et du sol en Ile de France ? »*

Mail N°877 Mme Rosely CRÉTÉ de Paris a écrit :

*« Il est nécessaire de favoriser un sol perméable et végétalisé dans toute la mesure du possible : Zéro artificialisation nette (ZAN) à respecter, faire en sorte que nous tendions vers zéro émissions nettes (ZEN) de façon à tendre vers zéro déchet, le SDRIF doit se fixer des objectifs en matière de recyclage comme 20% de granulats recyclés pour les rénovations et réhabilitations, réutilisation des terres excavées, amendées, comme support de cultures*

*de proximité (jardins partagés...) et de créations de parcs. Préserver la ceinture parisienne de terres extrêmement fertiles est aujourd'hui une nécessité. »*

Mail 4153- Mme Céline POLLANTRU de Gagny a écrit :

*« Je m'oppose à tout ce qui détruit la nature, réduit la place de l'agriculture locale qui permet notre autonomie alimentaire, augmente la pollution de l'air, des sols et l'artificialisation des sols qui empêche la reconstitution des nappes d'eau en surface et souterraines »*

Courrier postal N° 17 de M.M. Yann AUBRY, directeur Général UrbanEra, Immobilier Commercial et Grandes Affaires chez Bouygues Immobilier et Yann DOUBLER, Directeur Général Associé Browsfields chez BF3 Sartrouville, ont écrit :

*« Ce site, situé sur les communes de Houilles et Sartrouville, présente à ce jour différents problèmes urbains à traiter rapidement, notamment pour des raisons de santé et de sécurité publique et de protection de l'environnement. En effet, hébergeant anciennement une industrie de stockage, -conditionnement et distribution de produits chimiques, les sols de ce foncier présentent des impacts en COHV et en BTIX. Ces composants chimiques s'infiltrent dans la nappe et sont donc susceptibles de migrer vers l'aval hydraulique du site qui accueille notamment des habitations individuelles. Par ailleurs, le site, sans activité depuis 2022, est aujourd'hui à l'état de friche. Malgré la mise en place par la société Brenntag de dispositifs de gardiennage et de surveillance, ce site semble source de squat et d'activités illicites occasionnelles, et fait l'objet de dépôts sauvages. ».*

#### 3.2.7.2.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les premières observations évoquent directement la question du ZAN. Le SDRIF-E est le premier schéma régional à mettre en place une trajectoire de sobriété foncière aussi ambitieuse pour aller vers le ZAN à horizon 2050, dans sa version arrêtée du 12 juillet 2023. Le SDRIF-E propose une trajectoire à horizon 2040 trois fois plus ambitieuse que celle du SDRIF de 2013, malgré la nécessaire prise en compte des coups partis, mais aussi des projets de l'Etat qui représentent à eux seul un quart de l'enveloppe foncière globale.

Le SDRIF-E ne se contente pas de proposer une trajectoire de sobriété foncière et concertée avec les territoires, il met en place de nouveaux outils de protection de l'environnement.

Le SDRIF-E porte un changement de paradigme profond en passant de la lutte contre l'étalement urbain à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Les dispositifs exposés dans la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » permettent la coordination d'outils complémentaires comme l'armature verte à sanctuariser, les liaisons écologiques, les fronts verts, les connexions écologiques d'intérêt régional...

L'ensemble de ces mesures assure une préservation optimale des ENAF (13% du territoire francilien entièrement sanctuarisé) tout en veillant à ne pas entraver le développement de la première Région de France et d'Europe.

Nous vous renvoyons également aux autres réponses sur la thématique ZAN.

La dernière remarque porte sur les difficultés à requalifier une friche polluée. Le SDRIF-E fait effectivement du renouvellement urbain une priorité afin de mettre en œuvre une trajectoire ambitieuse de sobriété foncière. Comme indiqué précédemment, le SDRIF-E fixe comme objectif le fait de produire 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain. La réutilisation des friches doit se faire en visant un équilibre entre nouveaux projets de logements et d'activités et renaturation. C'est pour cela que le SDRIF-E porte la création de 145 nouveaux espaces et de loisir, particulièrement dans la zone dense.

Pour ce qui concerne les aspects opérationnels et financiers du traitement des friches, différents outils sont à la disposition des opérateurs : connaissance du gisement grâce à la base de données des friches, constituée par l'Institut Paris Région, appui méthodologique

et financier par l'ADEME, soutien financier du fonds vert, géré par l'Etat, qui exerce également l'autorité en matière de contrôles environnementaux.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le sujet du ZAN est central dans l'aspect pollution des sols. L'analyse des réponses de la Région est traitée dans le thème 8 du présent document.

3.2.7.2.3. Question complémentaire de la commission d'enquête

Question :

Comment le SDRIF-E aborde-t-il les enjeux liés à la qualité des sols, en particulier en ce qui concerne les préoccupations relatives à la pollution des sols ?

Y a-t-il des mesures spécifiques prévues pour surveiller, gérer et améliorer la qualité des sols dans le cadre du développement régional, et comment ces mesures sont-elles intégrées dans les projets d'aménagement ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E vise à limiter l'exposition de la population à des nuisances liées notamment à la pollution du sol (OR 70).

La priorisation du renouvellement urbain dans une logique ZAN conduira en outre à la mise en œuvre d'action de dépollution d'anciennes friches en vue de leur réaffectation (EES, p. 66).

Enfin, le modèle de développement urbain consacrant la désimperméabilisation des sols et la limitation du ruissellement urbain comme des axes majeurs, permettent de limiter la diffusion de la pollution des sols.

Il reviendra aux documents d'urbanisme locaux de décliner ces orientations, de manière adaptée à leur contexte.

La Région peut ensuite accompagner ces projets, notamment pour les rendre plus vertueux. Parmi les objectifs poursuivis dans les aides régionales à destination des collectivités, une attention particulière est portée à la désimperméabilisation des sols pour améliorer leur potentiel d'infiltration et garder les sols vivants.

Cependant, comme indiqué précédemment, l'essentiel des leviers d'action en matière de pollution des sols relève de la compétence de l'Etat.

La gestion des sites et sols pollués s'appuie principalement sur la législation des installations classées et notamment sur le *Livre V - Prévention des pollutions, des risques et des nuisances* du code de l'environnement.

La politique nationale de gestion des sites et sols pollués est une politique de gestion des risques suivant l'usage des milieux. Elle engage à définir les modalités de suppression des pollutions au cas par cas, compte tenu des techniques disponibles et de leurs coûts économiques.

En matière d'aménagement, la prise en compte des contraintes liées aux sites et sols pollués incombe aux maîtres d'ouvrages dans le respect de la norme NF X 31-620.

L'analyse des sols fait partie des préalables à mener pour tout projet d'aménagement. Elle trouve une large place dans les études d'impact.

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse du CR précise bien le partage des compétences entre la Région et l'Etat en matière pollution des sols et de protection des populations.

3.2.7.3. Sur la qualité de l'eau :

**Dans un contexte de changement climatique qui augmentera le stress hydrique estival et limitera les recharges des nappes, il s'agit de maîtriser les volumes d'eau prélevés, de développer les usages alternatifs à l'eau potable (utilisation d'eau de pluie et d'eaux grises) mais aussi de limiter les pollutions diffuses, notamment**

agricoles (azote, phosphore et pesticides), ainsi que les pollutions émises par le milieu urbain. La désimperméabilisation des sols urbains et l'intégration des réponses aux problèmes d'inondations et de débordements de réseaux par temps de pluie.

3.2.7.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orale relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail 1046 de M. VALOIS sur le registre électronique

*La mauvaise qualité de l'air dues aux émanations d'H<sub>2</sub>S (hydrogène sulfuré) n'est jamais abordée dans les documents d'urbanisme.*

*Pourtant ce problème de santé publique, tant que des solutions pérennes ne seront pas trouvées, devrait se traduire dans les documents d'urbanisme afin de limiter voire interdire toutes densification dans les zones touchées par ce fléau. Ce gaz mortel qui s'échappe des réseaux d'eaux usées à haute dose est mortel.*

*C'est pourquoi je propose dans le cas d'opérations importantes que les eaux usées soient traitées à la source en réservant des espaces verts aménagés avec des filtres plantés.*

Mail 6044 de M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay) sur le registre électronique

*« Perméabilisation des sols. En 2023, le département des Yvelines a été en alerte sécheresse de début avril à fin décembre, soit 9 mois sur 12. La raison est le niveau insuffisant des nappes souterraines. Ce scénario va se reproduire souvent dans les années à venir. Le document ne donne que des directives vagues pour préserver l'infiltration des eaux de surface (pluies, ruissellement, zones de concentration en aval). Le document indique : « Pour stocker l'eau et être exploré par les racines, ce sol revêtu doit être pour le plus grand volume possible décompacté et les eaux pluviales doivent y être dirigées pour s'y infiltrer » Pourquoi dire « plus grand volume possible décompacté » ? Indiquer « Avec un revêtement perméable certifié conforme en surface (sur quelques cm) sur de la terre naturelle » est plus précis. Il conviendra aussi d'écrire une directive pour rejeter l'argument de certaines communes « Il y a des câbles et des canalisations en sous-sol, donc l'eau ne peut pas s'infiltrer, un revêtement perméable est inutile ». Pour information, un sol naturel peut stocker plus de 3 tonnes d'eau par hectare s'il est en parfaite santé, limitant ainsi le risque de crue et donc d'inondation. Des pays européens, le Danemark, le Royaume-Uni, les Etats Baltes, l'Allemagne, l'Italie prennent des dispositions pour renforcer la perméabilisation des sols. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « L'infiltration des eaux de pluies doit être une priorité afin de permettre le maintien des niveaux des nappes souterraines. Les sols sur terre naturelle hors voies de circulation, de type parking, cour d'école ou de tout bâtiment, stationnement en rues seront recouvertes d'un revêtement perméable conforme. L'exigence est une réalisation à 50% en 2040 et à 75% en 2050. » L'effet des fortes pluies induit un ruissellement intense qui crée des inondations sur les parties avalées d'une commune. Cela provoque des dégâts locaux de type inondation (commerces, logements). Aujourd'hui, seul est considéré le dimensionnement des collecteurs d'évacuation. Le document indique : « le développement des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales dans les aménagements afin de les déconnecter des réseaux d'assainissement, et ce pour éviter leur saturation ». Pour votre information, en 1840, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest a mis en place un système de régulation des eaux de pluie et des eaux souterraines, par réservoirs proches des voies et gestion des trop-pleins dans l'Ouest de l'Île-de-France, afin d'éviter le changement de nature du sol soutenant la voie ferrée et des zones environnantes. L'hydrologie locale était prise en compte. Ce qui a été fait il y a presque 200*

*ans pourrait-il être décliné en 2040 pour prévenir les inondations ? Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « La mise en place de solutions de perméabilisation des sols sur les parties amonts d'une commune est obligatoire pour prévenir les risques en zones inondables en aval sur cette commune ». Toute imperméabilisation totale des sols sur les terrains constructibles ne sera pas possible dans la zone située en amont. Pour les eaux de ruissellement, des systèmes de drainage seront mis en place vers des avaloirs intermédiaires construits sur des réservoirs tampons.*

**D'une façon générale il ressort des observations des solutions qui semblent logiques.**

Mail 6099 d'une Anonyme de Noiseau, sur le registre électronique

*« Je suis pour le SDRIF-E car protéger les terres de Noiseau, c'est éviter de futures constructions et donc de futures inondations catastrophiques sur la commune mais aussi sur les communes avoisinantes. »*

Mail N°6114 d'une Anonyme de Noiseau sur le registre électronique

*« Protégeons les terres agricoles, elles permettent de préserver la faune et la flore, une absorption des eaux de pluie afin de recharger les nappes phréatiques, une alimentation en circuit court. Et à Noiseau nous avons un jeune agriculteur pour prendre la relève ! Gardons et protégeons notre cadre de vie. »*

Mail 6125 de M. BIZOLIER de Charmentray sur le registre électronique

*« J'habite la commune depuis 1978 et je m'étonne, entre autres, que la commune ne possède toujours pas de station d'épuration en 2024 (aucun traitement des eaux usées qui sont rejetées directement dans la Marne), ni de zones définies pour la protection des captages d'eau... Cela a été remis en lumière lors de l'étude de l'enquête publique récente (2023) concernant le projet du PLU pour Charmentray. J'entends parler du projet de station d'épuration depuis mon arrivée en 1978 ! Et les périmètres de protection des 2 captages d'eau potable en activité sur la commune sont toujours en attente d'une procédure DUP depuis de bien trop nombreuses années... Mais rien dans le projet de SDRIF Environnemental pour remédier à ces graves manquements... De plus, au niveau environnemental, on peut aussi se poser des questions sur les risques engendrés par l'installation d'une ICPE (installation classée pour l'environnement) pour la production de Biogaz qui n'apparaissait même pas dans le projet du PLU ! (Parmi mes interrogations : traitement des effluents ? plan de prévention liés aux risques ? évaluation par rapport au périmètre du site Natura 2000 ?). »*

Observation du registre papier du canton de Gif sur Yvette de Madame FARRET représentant l'association VIF/ENE/FNE

*« Qu'en est-il des réseaux des Eaux Usées ?*

*Avant de penser à bâtir à nouveau, réfléchissons à notre capacité de réception et à la qualité des réseaux des eaux usées actuels.*

*La présence d'eaux claires permanentes parasites et météoriques dans pléthores de zones rendent impossible leur utilisation lors d'événements pluvieux qui mettent en danger la santé des Hommes et la pollution de l'Environnement. (Combat de plus de 30 ans). »*

Mail 6146 d'un Anonyme de Paris sur le registre électronique

*« Ponts et routes submersibles. Un pont actuel dit submersible (ou qui pourrait le devenir) pourrait être positionné sur un élargissement ponctuel très important du cours d'eau, à la manière d'un silencieux de pistolet : à cet endroit, le flux peut s'étaler et être moins violent. Il serait intéressant de simuler cela avec l'aide des entreprises spécialisées dans le*



*comportement des fluides (pour barrages hydrauliques notamment) pour bien dimensionner. Cela suppose aussi que les responsables (élus, cantonniers etc.) effectuent leur travail d'élagage (branches d'arbres tombées et pas ramassées, arbres trop proches des berges ou carrément dans le cours et donc susceptibles d'être arrachés et générer des embâcles, curetage, balisage, signalisation etc.). En Ile de France, le terme de ponts submersibles, dont on parle dans l'actualité du Sud Est, est à remplacer principalement par routes submersibles. Les points bas de certaines routes sont très connus et devraient être finement identifiés et cartographiés pour être surélevés lors de travaux futurs prioritaires. »*

**Pour de nombreux intervenants Intégrer la gestion de l'eau de pluie aux aménagements répond à une diversité d'enjeux : biodiversité, adaptation au changement climatique et mise en valeur du paysage urbain.**

#### 3.2.7.3.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le sujet du cycle de l'eau est abordé sous ses différents aspects dans le cadre du SDRIF-E.

S'agissant de la préservation et du renforcement des espaces en eau :

- L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau et préserver les berges non imperméabilisées (marge de recul à prévoir) ; le rétablissement des berges non imperméabilisées des cours d'eau doit être favorisé à l'occasion des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain (OR 22) ;
- La réouverture des rivières urbaines identifiées cartographiquement par le SDRIF-E ne doit pas être compromise par l'urbanisation (OR 23) ;
- Les continuités aquatiques ou humides interrompues doivent être restaurées (OR 24) ;
- Les éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau doivent être identifiés, préservés, et le cas échéant, restaurés (OR 25).

S'agissant de la préservation de la ressource en eau :

- Les zones épuratoires naturelles doivent être préservées et développées, et il doit être tenu compte dans les perspectives de développement urbain et de densification de la disponibilité de la ressource en eau pour les usages prioritaires dont l'alimentation en eau potable, ainsi que des capacités de traitement des stations d'épuration des eaux résiduaires urbaines. Des secteurs de vigilance sont à cet égard identifiés dans le SDRIF-E (OR 37) ;
- Il convient dans les opérations d'aménagement de favoriser la récupération et l'utilisation des eaux pluviales et la réutilisation des eaux grises pour les usages compatibles et de limiter les apports d'azote et de phosphore au système d'assainissement, en promouvant les dispositifs de collecte sélective des excréta humains (OR 38) ;
- Les aires d'alimentation de captages d'eau potable doivent être identifiées et protégées (OR 39).

Concernant le sujet de la perméabilité des sols, plusieurs orientations réglementaires visent à :

- Préserver les espaces verts et renforcer leur maillage (OR 28) ;
- Préserver et reconquérir les espaces de pleine terre, en fixant notamment un objectif de 30% de pleine terre dans l'ensemble des espaces urbanisés à l'échelle de la commune (OR 29) ;

- Limiter la surface et la continuité des espaces imperméabilisés (OR 40, et diverses autres orientations, tendant par exemple à limiter le stationnement de surface)
- Favoriser la gestion des eaux pluviales à la source (OR 42).

Enfin, s'agissant de la réduction de la vulnérabilité des territoires face aux risques d'inondation :

- Le SDRIF-E définit des zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement à l'intérieur desquelles, différentes orientations visent une plus grande résilience des aménagements urbains. Ces orientations sont renforcées dans les zones d'aléas forts à très forts pour ne pas exposer de façon significative les populations et pour exclure les ERP dont l'évacuation pourrait s'avérer complexe en cas de survenance du risque (OR 31 et 32) ;
- Les zones d'expansion des crues doivent être protégées et développées (OR 33)
- L'imperméabilisation des sols doit être limitée et la désimperméabilisation, favorisée (voir supra) et les rejets dans les réseaux de collecte, maîtrisés (OR 34).

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des propositions figurant dans les OR de ce projet de SDRIF-E.

Elle considère que les avis et commentaires portés par le CR sur le sujet de « l'eau », en réponse aux questions du public, apportent des réponses simples et un éclairage compréhensible, évitant un travail de recherche fastidieux dans un dossier très lourd et difficile d'accès.

#### 3.2.7.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

##### Question N°1

Est-il prévu dans le cadre de ce SDRIF-E un échéancier sur l'amélioration de la qualité de l'eau provenant des pollutions émises par le milieu urbain, des milieux agricoles, des eaux de la Seine ?

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La qualité des eaux relève d'une réglementation sectorielle dédiée indépendante du SDRIF-E.

La directive n° 2000/60/CE, dite DCE, établit un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Elle généralise la démarche de planification intégrée de l'eau par bassin versant et érige l'atteinte d'un bon état chimique et écologique des eaux en une obligation de résultat.

Cette démarche est mise en œuvre à l'échelle des bassins hydrographiques par les SDAGE, qui doivent établir des calendriers de maintien ou d'atteinte du bon état des masses d'eaux. Le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 a ainsi fixé pour objectif :

1. Le maintien du bon état ou du bon potentiel depuis 2015 ou 2021 ;
2. L'atteinte du bon état ou du bon potentiel en 2027, pour les masses d'eau sur lesquelles les actions engagées ou prévues permettent d'effacer ou réduire les pressions de manière à atteindre le bon état ou le bon potentiel d'ici 2027 ;
3. Le report de délai au-delà de 2027, limité à des cas relatifs à la présence de substances prioritaires liées à la directive 2013/39 ou de conditions naturelles particulières liées à l'inertie des milieux.
4. La dérogation pour objectif moins strict, pour les masses d'eau qui nécessiteront des actions sur plus d'un cycle pour atteindre le bon état. À long terme, l'objectif à

atteindre demeure le bon état ou le bon potentiel, l'objectif moins strict correspondant à un état intermédiaire à horizon 2027.

Les objectifs du SDAGE Seine-Normandie sont déclinés sur les 11 territoire de SAGE d'Ile de France, qui définissent les conditions de réalisation de ses objectifs en tenant compte des spécificités du territoire.

Le SDRIF-E pour sa part ne prévoit pas d'échéancier spécifique, qui ne relève pas de son habilitation. Ses orientations sont toutefois pleinement convergentes avec les échéances fixées par le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 (v. EES, pp. 49-50) et l'état des cours d'eau est au nombre des indicateurs de suivi de sa mise en œuvre (EES, p. 207).

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse de la Région est complète et précise le rôle essentiel des SDAGE et des SAGE territoriaux en matière de surveillance, d'amélioration de la qualité de l'eau et des moyens pour y parvenir. La commission d'enquête en prend acte.

Question N°2 :

Existe-t-il une étude sur les conséquences de la séparation eaux pluviales/eaux usées et notamment les conséquences évoquées dans le mail 1046 qui impute à cette séparation la stagnation des eaux usées dans les évacuations et l'émanation d'H<sub>2</sub>S dans les villes ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La Région n'a pas connaissance d'une étude en ce sens. Par ailleurs, ce sujet très technique ne peut relever du SDRIF-E.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend donc acte que ce sujet ne peut pas relever du SDRIF-E.

Question N°3 :

Quelles mesures la Région va-t-elle préconiser pour lutter contre les pollutions d'origine agricole qui se transmettent à nos nappes phréatiques, nos rivières, notre alimentation de base ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Cela ne relève ni du champ d'application du SDRIF-E, ni de la compétence de la Région. Nous vous renvoyons donc aux services de l'Etat sur ce sujet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

Elle considère que ces pollutions rejoignent les résolutions prises sur *la ressource en eau qui doit être préservée, développée et protégée* sans préciser les différents organismes responsables de l'application de ces principes.

3.2.7.4. Sur le bruit :

**Le bruit est une source de nuisance importante qui peut avoir plusieurs origines, aérienne, routière notamment. Cette nuisance est une préoccupation première des franciliens, elle a des conséquences fâcheuses sur leur santé et mérite une attention particulière**

3.2.7.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orale relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail 9 un anonyme de Marcoussis a écrit sur le registre électronique :

« J'alerte les autorités compétentes : Mairie, Préfecture de l'Essonne et Agence Régionale de la Santé, afin qu'elles prennent rapidement les mesures adaptées pour traiter l des nuisances sonores agressives de plus en plus stressantes :

- 1) Le bruit ininterrompu de la circulation de la N104 (Francilienne) d'autant plus quand la chaussée est humide, un dispositif anti bruit s'impose
- .2) Le bruit des avions au décollage à cause des trajectoires qui survolent jusqu'au centre-ville de Marcoussis. Il faut obtenir l'allongement du volume de protection environnemental.
- 3) Le bourdonnement du système de refroidissement du data center DATA4 dominant Marcoussis : Il est aujourd'hui sous contrôle après que son directeur, avec qui j'ai discuté plusieurs fois, ait pris à bras le corps ce problème impactant bon nombre des habitants. Il a su réduire ces nuisances afin de prendre en compte la forte gêne des personnes impactées tout en maintenant la qualité de service pour ses clients. C'est la preuve que des actions peuvent aboutir en se mobilisant et en contactant les bonnes personnes. »

Mail 345 Mme Sylvie DANNEELS a écrit sur le registre électronique :

« La Francilienne qui passe en hauteur sur les champs briards à proximité de Périgny sur Yerres et Varennes-Jarcy devrait être équipée de MURS ANTIBRUIT car nous mesurons 47 à 49 DB de nos fenêtres par vents de nord-est, est et sud-est et on est réveillé vers 5 h du matin à cause du trafic accru des poids lourds. Les broyeuses, tronçonneuses et autres engins bruyants utilisés en plein air devraient être vendus avec l'indication du bruit émis au maximum, comme les appareils ménagers et leur bruit trop élevé, à partir d'un certain niveau à déterminer, devrait être atténué par un coffret isolant ou par l'obligation de s'en servir dans un lieu fermé. Les souffleurs de feuilles devraient être remplacés par des balais beaucoup plus rapides, plus efficaces et moins polluants. A cela s'ajoutent, les mêmes semaines de ces vents, les décollages aériens d'Orly qui virent trop tôt au-dessus de nos communes, entre 3 000 et 7 000 pieds (soit entre 1000 m et 2500 m) nous réveillent dès 6h15 et retardent le soir notre endormissement jusqu'à 23h30 : une SOLUTION existe pourtant : nous demandons que le survol se fasse à plus haute altitude comme autrefois et, comme la demande depuis plusieurs années, l'association PRISALT. Ceux, hélas plus rares, qui tournent plus loin à l'est de Brie Comte Robert, au-dessus des champs, qui passent entre 8 000 et 9 000 pieds sont bien moins dérangeants pour notre santé »

Mail 698 Mme LANCELLE a écrit sur le registre électronique :

« Bien qu'abordé le sujet n'est pas décliné de façon suffisamment concrète :

-nuisances ferroviaires : faute de mesures BruitParif, la carte page 90 n'est toujours pas à jour pour Eragny et les nuisances qui y parviennent. Ainsi le bruit intense du RER A notamment dans le sens Cergy vers Paris y est totalement ignoré... Selon le tracé du SDRIF E leT13, à pleine vitesse, ne ferait qu'en rajouter si des mesures techniques ne sont pas prises. Or il est mentionné page 91 la possibilité de dispositifs « innovants », concepts flous et surtout qui prospèrent peu à la SNCF.

-nuisances aériennes : Cergy Pontoise est tout à fait concerné par les survols aériens. On en reste ici (p91) à des généralités du type « meilleure gestion du trafic aérien » alors que des mesures précises avaient été programmées récemment (descente continue, nouvelles trajectoires...) et d'autres demandées (couvre-feu, restriction de trafic) mais suivies malheureusement de reports rendant non crédible toute annonce de progrès non argumentée. Il en faut clairement plus pour donner un peu de consistance au projet du SDRIF E sur ce sujet si sensible dès lors qu'il s'agit de penser simultanément la poursuite maîtrisée du développement économique de Roissy CDG et la protection, nettement améliorée, du confort de vie et de la santé des populations survolées. »

Mail 2256 de M. JAFFRET sur le registre électronique :

« Deux sujets majeurs doivent être améliorés dans la rédaction du projet SDRIF-E2040

- Un enrichissement des propos du SDRIF concernant la question du bruit créé dans l'environnement de vie par une véritable ambition de progrès. Les (Partie 3 : améliorer le cadre de vie) et (Partie 5 : améliorer les mobilités) sont à développer et à parfaire !

Le SDRIF E devrait afficher une dimension volontariste pour l'Application de normes d'isolation acoustique au-delà des normes légales dans les zones de bruit étendues jusqu'aux seuils définis par l'OMS, le long des axes de transports de façon différenciée les trafics : routier, ferroviaire, couloirs aériens, au lieu de se cantonner à reprendre implicitement les seuls seuils de bruit intolérable définis par les lois françaises.

Ces aspects sont abordés dans l'OR71 et dans l'OR137 :

#### OR70-OR71 :

Je considère que la notion de Zones calmes (aussi dites Zones de Ressourcement Sonore) est tout à fait inappropriée. L'idée de Zones calmes revient à considérer que la dégradation du niveau de bruit ambiant est une fatalité pour la population. Pourquoi ne pas de créer des parcs de type zoologiques, où les populations pourront aller avec nostalgie entendre un niveau normal de bruit ambiant ?

Aussi cette partie du texte doit être totalement remaniée, et amener avec une affirmation politique forte afin de bien protéger la population exposée à un accroissement des diverses nuisances. Ainsi ce texte devrait formuler :

Etablissement de zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant, les zones dont la situation actuelle correspond à un niveau de bruit ambiant de fond maximum compris entre 50 et 55 DBL.

Afficher une politique d'agrandissement progressif de ces zones de référence en se donnant des objectifs sur des durées de 10 ans, 20 ans & 30 ans. Cela permet des prévisions plus maîtrisables.

Afficher une volonté politique de rapprocher l'habitat de tous de la situation validée par l'OMS, ainsi que les zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant en se donnant là aussi des objectifs à 10 ans, 20 ans 30 ans.

#### OR 137

Le texte proposé se cantonne à énoncer des souhaits d'amélioration sans fixer aucun cadre :

Je suggère que le SDRIF- propose un objectif courageux en définissant dans un délai de moins d'un an une typologie des habitats en fonction du niveau de bruit ambiant dont le niveau de référence doit être, en fonction du type de voie de transport, le seuil établi par l'OMS.

Je demande l'utilisation de cinq seuils formulés en termes de la norme européenne LDEN (malgré ses imperfections, qui prennent très mal en compte la réalité de la pénibilité des bruits événementiels des trafics intermittents comme les avions et comme les axes ferroviaires (réglés par des horaires répétitifs).

Un seuil de crise (le seuil "légal" actuel) délimitant une Zone ROUGE nécessitant de façon obligatoire l'action des gestionnaires devant être suivies par les Préfets.

Un seuil d'alerte délimitant une ZONE ORANGE nécessitant de façon obligatoire l'action des Départements.

Un seuil de vigilance délimitant une ZONE JAUNE nécessitant de façon obligatoire l'action des Collectivité de communes.

Que ces trois seuils définissant une présence de nuisance de bruits dans l'environnement de vie soient officiellement reconnus en ILE DE France.

Je conseille deux seuils additionnels inférieurs, définissant une présence de gêne de bruit dans l'environnement de vie,

Un seuil de gêne forte pour le premier seuil (ZONE GRISE),

Un seuil de gêne modérée pour le second seuil (ZONE BLEUE), reprenant les valeurs recommandées par l'OMS.

Le reste étant ZONE VERTE.

Toutes ces zones devront être décrites et cartographiées dans les PLU et dans les PPBE des différents niveaux.

La Région ILE DE FRANCE émettra une recommandation ferme auprès des Professionnels des Transactions Immobilières pour informer les acquéreurs /loueurs potentiels de la position des locaux dans l'une des trois zones ROUGE, ORANGE, JAUNE.

Chacune de ces cinq zones fera l'objet de normes volontaristes d'isolation acoustique des bâtiments neufs publiées par la Région ILE DE FRANCE. »

Mail 2301 de M. DIMA sur le registre électronique :

« NUISANCES AERIENNES / AMELIORATION DU CADRE DE VIE

Il faut que les objectifs : « améliorer le cadre de vie », « avoir un environnement sain et sûr », « qualité de vie », « envie de vivre en IDF » et « environnement protégé pour le mieux-être des franciliens » ne soient pas seulement des slogans couchés sur le papier !

Prendre impérativement en compte ce problème constaté par l'Agence de la transition écologique (ADEME) et du Conseil National du Bruit (CNB) : « le coût social généré par le bruit est de 156 milliards par an dont plus de 14 milliards pour le transport aérien » et « les personnes survolées perdent jusqu'à 37 mois de vie en bonne santé dont 20 directement liées au bruit des avions »

Arrêt du survol du village et des environs lors des décollages d'Orly par vent d'Est en revenant au survol des espaces non habités au large et à l'Est de Brie Comte Robert comme auparavant. Ce survol actuel est un facteur de bruit important à l'intérieur comme à l'extérieur des maisons, inacceptable, continu, préjudiciable à la santé par son occurrence de 6H15 (fin du couvre-feu sur Orly à 6H) à minuit (début du couvre-feu à 23H30), sa continuité pendant 18H par jour, son volume et la pollution chimique qu'il engendre. Les recommandations de l'OMS sur un temps de repos nocturne de 8H consécutives ne sont pas respectées.

Cette modification de route aérienne est également constatée lors de la constitution de la file d'atterrissage par vent d'Ouest puisque nous voyons aujourd'hui des avions venant du Sud passer à proximité ou sur le village en direction de Tournan en Brie où l'alignement sur la piste d'Orly commence. Auparavant les avions passaient au Nord de Melun en évitant villes et villages.

Il ne sert à rien d'avoir un jardin si les nuisances sonores continues obligent à se cloîtrer chez soi pour en limiter l'intensité et tenter de préserver sa santé ».

Courrier 54 de Mmes Danielle GIBERTINI, Simone KOURTEL, Association Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 (MNLE), ont écrit :

« Des transports planifiés et conformes aux enjeux climatiques

- Réviser intégralement l'objectif 6.3 du SDRIF sur le trafic aérien attendu en Ile-de-France : il ne faut plus simplement maîtriser la progression du trafic aérien mais entamer sa réduction en prenant appui sur l'arrêt du secteur pour le faire massivement transiter vers d'autres solutions plus compatibles comme les destinations à 3 heures en TGV.

- Transférer le traitement du fret de Roissy-CDG (FEDEX, DFIL) à Vatry (Marne), aéroport international, pour réduire les nuisances sonores la nuit, 2 millions de riverains sont impactés par 160/170 mouvements d'avions chaque nuit.
- Adopter un Plan Prévisionnel du Bruit dans l'Environnement commun pour Roissy CDG et Le Bourget. Celui-ci est réglementaire mais n'existe pas. L'enquête de Bruit Paris (2019) dénonce 28 mois de moins de vie en bonne santé pour les riverains fréquemment survolés.
- Réorganiser le transport aérien pour mettre en place un couvre-feu (22h/6h) à Roissy et Le Bourget comme il en existe un à Orly et limitant à 440 000 mouvements sur Roissy (actuellement 500 000/200 000 créneaux annuels ?) ».

Mail 4026 un anonyme de Collégien, a écrit :

« En quelques années, l'aérodrome de Lognes- Emerainville est devenu le 1er en France, s'agissant des vols et l'exaspération et la détresse des riverains sont à leur comble. Il n'existe, pour réguler ce trafic d'une centaine de vols et survols quotidiens, aucune réglementation. Une charte, non contraignante, a été signée en 2022 entre une association de riverains (ARALE) et les gestionnaires de l'aérodrome. Fondée sur la bonne volonté, aucune amélioration n'a été constatée. Les riverains de Lognes vivent un enfer au quotidien et ne peuvent plus avoir la jouissance normale de leurs maisons, encore moins de leurs jardins même s'ils habitent hors zone du Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Les survols d'aéronefs sont continus et s'échelonnent de 6H30 le matin jusqu'à 22H30 l'été, avec une fréquence très importante (jusqu'à plusieurs aéronefs par minute) et des pics d'activité le midi et en soirée quelle que soit la saison. Depuis la révision en février 2019 du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) lié à cet aérodrome, les nuisances se sont considérablement aggravées. En dépit d'une enquête d'utilité publique qui indiquait déjà une saturation du bruit généré par cet aérodrome, les autorités ont étendu le PEB sur de nouvelles zones jusque-là épargnées, générant une dégradation importante des pollutions. Via le site de l'ARALE, plus de 8000 signalements de riverains ont été recueillis depuis le 15 mars 2021. Quant à elle, la pétition en ligne recueille plus de 2000 signatures. Les « tours de piste » des avions écoles/baptêmes de l'air sont en forte augmentation avec des déviations constantes au-dessus des communes environnantes. Certains jours, une dizaine d'avions volent en même temps avec parfois près de 200 survols/jour certains weekends. Incohérentes, les trajectoires VAC sont concentrées sur trois ou quatre communes et la DGAC n'envisage aucune alternative, alors qu'il existe des zones boisées ou industrielles à proximité. A Collégien, en zone de non-bruit, nous subissons toutes les trajectoires des vols locaux et des vols voyage avec des débordements de trajectoires à répétition. A ces nuisances s'ajoutent désormais les survols d'hélicoptères. L'augmentation exponentielle de ce trafic induit un risque d'accident particulièrement élevé d'autant que 10 jours par mois, il n'y a aucun contrôleur aérien dans la tour de contrôle ! A cette pollution sonore et atmosphérique s'ajoute celle générée par l'autoroute A4 et la A104. Nous sommes confrontés à un problème majeur, environnemental et de santé publique impactant des dizaines de milliers d'habitants. Alors que le discours environnemental est omniprésent, où les Français sont incités à être vertueux et économes, comment peut-on accepter que quelques privilégiés puissent, pour satisfaire leur loisir, nuire à des dizaines de milliers de franciliens ? Pollution sonore, atmosphérique par l'essence au plomb utilisée par les aéronefs, sont devenus notre quotidien et les autorités publiques ignorent notre détresse. »

Mail 4146 de M. Laurent FONTAINE sur le registre électronique :

« En milieu scolaire, le bruit des transports est associé à des problèmes d'apprentissage et de performance scolaire. Il affecte la compréhension de la parole, la mémoire, provoque des problèmes d'attention ainsi qu'une difficulté à lire. »

Mail 4239 ASSOCIATION ACTEVI a écrit sur le registre électronique :

L'OMS considère que des niveaux sonores supérieurs à 53 dB affectent la santé. De même qu'il existe des zones inconstructibles à proximité des aéroports, l'Autorité environnementale estime nécessaire d'exclure d'une urbanisation accrue ou de développer des moyens efficaces de réduction des pollutions dans les secteurs d'Ile de France affichant des niveaux sonores supérieurs à 65 dB.

Mail 5552 M. BETTHEUIL de Ablon-sur-Seine a écrit sur le registre électronique :

« *Habitant Ablon sur Seine, j'ai eu connaissance d'un projet industriel de grande envergure et d'une usine de production d'hydrogène à Vigneux sur Seine, au niveau de l'écluse d'Ablon. Le SDRIF-E présente également le projet de franchissement de la Seine, à proximité, en Athis-Mons et Vigneux. Ce pont routier à 4 voies devra aussi permettre d'alimenter en véhicules poids lourds le port industriel (évaluation d'environ 1500 camions/jour supplémentaires sur le secteur) » .... « Pour rappel, les ablonais subissent déjà fortement les nuisances aéroportuaires d'Orly (air, bruit), des lignes SNCF (C et D) du trafic routier (nœud routier du pont de Villeneuve, quai de Seine, RD...), du risque lié aux sites Seveso proches (deux dépôts pétroliers GPVM et aéroport) ainsi que la traversé de notre commune par le pipeline pétrolier Trapil. Des études récentes démontrent l'impact de toutes les pollutions subies par les riverains des aéroports dont la vie en bonne santé est déjà impactée et l'espérance de vie diminuée. Pour toutes les raisons évoquées, je m'oppose personnellement aux projets de la région Ile de France concernant notre environnement proche, projets qui défigureraient notre cadre de vie et impacteraient encore notre santé, à savoir le port industriel et l'usine d'hydrogène Haropa à Vigneux sur Seine ainsi que le pont routier entre Athis-Mons et Vigneux. »*

Mail 6341 de Madame NEDELEC (France Nature Environnement Paris) sur le registre électronique :

« *Prise en compte de la pollution sonore.*

*Pour FNE Paris, le SDRIFe doit intégrer l'impact majeur sur la santé de la pollution sonore et émettre les règles permettant de l'atténuer et d'y remédier. Cette contribution s'appuie sur le rapport du CESER et reprend à son compte la totalité de l'avis émis et les conclusions du rapport.*

**Article 1 :** *Faire de la santé des Franciliens une priorité régionale notamment par la lutte contre la pollution sonore*

*La Région Île-de-France cumule les nuisances dommageables à la santé dont la pollution sonore. Un renversement des priorités mettant la santé et la qualité de vie au premier ordre des préoccupations de la Région pourrait être un axe très puissant de communication et d'action afin de répondre à ce qui constitue un véritable problème de santé publique.*

**Article 2 :** *Adopter les seuils et recommandations de l'OMS comme références plus ambitieuses que la réglementation française et pousser à la révision des règles et lois concernant la pollution sonore L'exposition de la population est exprimée selon les indices européens Lden (indice « Day, Evening, night ») sur 24h et Ln (indice du bruit nocturne, associé au risque de trouble du sommeil), pour lesquels le code de l'environnement fixe des objectifs respectifs de 68 et 62 dB(A). En intégrant les recommandations de l'OMS, la Région peut devenir un exemple national. Les seuils fixés par l'OMS sont pour une exposition moyenne au bruit :*

- *trafic routier : 53 dB Lden et 45 dB Ln<sub>night</sub>,*
- *trafic ferroviaire : 54 dB Lden et 44 dB Ln<sub>night</sub>,*
- *trafic aérien : 45 dB Lden et 40 dB Ln<sub>night</sub>,*
- *bruit récréatif : 70 dB LAeq/24h (niveau sonore moyen sur 24 heures).*

**Article 3 :** *Faire de BruitParif l'observatoire régional du bruit en Île-de-France sur le modèle d'Airparif avec un statut réglementaire pérennisé dans un contrat de Plan Etat-Région à harmoniser au plan national avec les autres régions Comme pour la pollution atmosphérique, la Région peut contribuer à donner une forte ampleur à BruitParif comme observatoire régional de la pollution sonore s'attaquant à tous les bruits dont ceux de voisinage appuyé sur les recommandations de l'OMS afin de définir des seuils globaux de bruit. Cet observatoire doit poursuivre trois missions essentielles :*



- informer et sensibiliser les citoyens au degré de pollution sonore auquel ils sont exposés en cumulatif,
- permettre la mise en place de méthodes de régulations plus efficaces que celles qui existent aujourd'hui et reposantes sur des mesures objectives de niveaux sonores et des seuils à respecter,
- prioriser et agir sur les points noirs du bruit.

**Article 4 :** Participer à la mise en place d'une régulation du bruit plus efficace et rapide Les victimes de la pollution sonore font face aujourd'hui à une immense difficulté pour se faire entendre et pour retrouver un environnement sonore sain. Cette asymétrie bénéficie aux pollueurs et appelle des mesures urgentes.

La régulation peut s'appuyer sur trois temps :

- un constat rapide et objectif par des niveaux sonores définis,
- un temps de conciliation à durée limitée,
- un temps de sanctions transparentes, rapides, efficaces et non contestables.

Aujourd'hui les sanctions sont inadaptées, la création de sanctions dissuasives doit être envisagée.

**Article 5 :** Prendre en compte et limiter l'exposition au bruit dans tous les plans régionaux : Schéma directeur de la région Île-de-France - Environnemental (SDRIF-E), Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), Plan régional santé environnement (PRSE) etc. Le Ceser appelle à une mise en cohérence volontariste des orientations du futur SDRIF-E avec les actions indirectes du Conseil régional sur le bruit à travers ses autres compétences (SRCAE, PRSE) de sorte que le traitement du bruit devienne une des clés du déploiement de l'écosystème de la santé environnementale régionale. La logique foncière des documents d'urbanisme doit aujourd'hui céder le pas à la problématique de la santé humaine et le SDRIF-E devrait afficher cette logique. C'est pourquoi le Ceser insiste sur la nécessité d'un traitement urgent des points noirs et des secteurs à enjeux prioritaires autour des grandes infrastructures routières et le long de certains sillons ferroviaires, mais aussi au sein des secteurs survolés, où les nuisances aéroportuaires peuvent se cumuler avec les problèmes posés par la route ou le rail. S'agissant des zones en situation de surexposition, le Ceser émet le vœu que le SDRIF-E promeuve une vision partagée entre les multiples acteurs concernés de l'aménagement des « corridors aéroportuaires » (dans le respect des plans d'exposition au bruit), qu'il s'agisse du corridor « Paris-Le Bourget-Roissy » ou du bassin « Grand Orly ». Il souligne que la Région peut jouer un rôle fondamental dans cette orientation par son inscription dans le SDRIF-E qui doit se décliner lui-même dans l'élaboration et la mise en œuvre des différents plans dont les Plans locaux d'urbanisme – Intercommunaux (PLU-I) à l'horizon 2040, ceux-ci pouvant contenir des prescriptions contraignantes et opposables afin de prévenir des expositions au bruit et en limiter l'augmentation. Le Ceser regrette que le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) régional ne prévoie pour l'instant aucune disposition spécifique de prévention du bruit, ce qui n'incite pas à rendre plus concrète la mise en œuvre du Plan de prévention du bruit dans le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF).

**Article 6 :** Intégrer les données environnementales à l'élaboration des PLU-I pour éviter les injonctions contradictoires entre densité et santé Le Ceser recommande une sensibilisation accrue des élus locaux à la question de la prévention du bruit dès l'élaboration du PLU-I de façon à intégrer, au-delà de la dimension foncière, la pollution sonore dans le droit des sols. Le Ceser constate que la prise de conscience des effets délétères de l'exposition au bruit sur la santé n'empêche pas la nocivité de certains projets d'aménagement tel que le projet de cité scolaire internationale à Gonesse porté par la Région. L'enjeu est de concevoir les projets d'aménagement en conséquence par la prise en compte du bruit sur rue (45 dB en

façade), la localisation des bâtiments loin des axes problématiques, l'épaisseur des bâtiments limitée à douze mètres pour que les logements restent traversants, les revêtements de chaussée, la pose de murs antibruit avant démarrage des projets, etc. et d'inclure dans la vision stratégique du territoire la protection phonique des secteurs les plus exposés au bruit (nuisances supérieures à 65 dB). Le Ceser invite la Région à traiter la question de la densification urbaine en Île-de-France en lien direct avec les questions de santé et propose que le SDRIF-E définisse des zones noires du bruit, équivalentes aux « zones C » applicables aux nuisances sonores ferroviaires et routières qui seraient insusceptibles d'être mobilisées pour de nouveaux logements, et constitueraient une valeur limite de densification et un futur référentiel du SDRIF-E. Cette disposition pourrait être déclinée sous la forme de carte de zonage calquée sur celles des cartes du bruit à adjoindre aux documents réglementaires.

**Article 7 :** Créer un cadre contractuel et référentiel commun sur la résorption du bruit ou un label régional type « Objectif quartier calme » Il est rappelé que 14 % du coût total du bruit (42,6 Mds€ en Île-de-France) correspond aux coûts engendrés par les dépréciations immobilières, les pertes induites de productivité et les coûts médicaux liés au bruit. Le PPBE vise « à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes » ...

Obs 1 du registre papier du canton de CHESNAY ROQUENCOURT de M. Régis DUVAL :  
Au plan du fond

Le SDRIF-E doit être enrichi pour définir un cadre d'approche de description des situations d'environnement de vie qui reflètent la réalité des conditions de vie de la totalité des populations au lieu de se contenter de reproduire les schémas de description des zones dans laquelle la qualité d'environnement de vie est dégradée au point de mettre la santé et la sécurité que gère l'Etat.

1. Nous demandons le remplacement de la notion de Zones calmes par celle de Zones de référence d'ambiance sonore de vie
2. Nous proposons un domaine d'un tel enrichissement méthodologique, qui peut être transposé à la Qualité de l'air, la Qualité de l'eau etc.... pour l'analyse et l'établissement d'objectifs sur la maîtrise du niveau de nuisance sonore ambiante créée par les voies de transport de toutes natures
3. Nous demandons que la Région Ile-de-France s'engage sur le développement d'une démarche en direction de l'État pour l'établissement d'un nouveau jeu de normes d'État applicable à la catégorie nouvelle des transports "voies ferrées suburbaines" dont relèvent les "RER" métropolitains
4. Nous demandons une véritable politique de gestion des transports jusqu'au dernier mètre.

Au plan de la forme

Le projet de SDRIF-E 2040 doit être restructuré pour faire un chapitre de premier des problématiques posées pour MAITRISER L'EXPOSITION DE LA POPULATION AUX RISQUES, POLLUTIONS ET NUISANCES ».

#### 3.2.7.4.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E fait du bien-être des Franciliens une de ses priorités. Le SDRIF-E agit efficacement, dans la limite de son habilitation, pour réduire l'exposition de la population aux nuisances, notamment sonores, qui impactent en effet parfois lourdement la santé et la qualité de vie des populations.

Cela se traduit en amont, dans l'identification des secteurs d'urbanisation dont la localisation tient compte de l'impératif lié à la réduction de l'exposition de la population aux nuisances sonores, en particulièrement s'agissant des futurs secteurs de logements (EES, p. 155) et,

en aval, par l'édition d'orientations visant d'une part à réduire les aléas ou les sources de nuisances, et d'autre part limiter l'exposition localement par des aménagements adaptés, et améliorer le cadre de vie par le développement des aménités dans les secteurs carencés (en particulier OR 70, 71).

Parmi les premières sources de pollutions et nuisances en Ile-de-France, figurent les transports, en particulier le transport routier, que le SDRIF-E aborde sous deux angles : celui des infrastructures, en tant que sources de nuisances et pollutions (OR 136 + réduction de l'autosolisme, OR 130, 140 et s., accompagnement du déploiement du parc de véhicules électriques, OR 127, 132 et 139) et celui des constructions aux abords des infrastructures existantes – dont les aéroports – où le renouvellement urbain ne doit pas être un facteur aggravant l'exposition des populations mais au contraire, un levier d'amélioration de l'existant (OR137, OR147).

Par ailleurs, le nouveau schéma régional intègre de façon innovante la notion de trame blanche à l'OR 10 : "Les documents d'urbanisme peuvent également définir une trame blanche. Le cas échéant, elle s'appuie d'une part, sur des zones calmes favorables aux habitants et à la faune sauvage (voir OR 71) et d'autre part, sur des espaces ou zones où une réduction de la pollution sonore est à rechercher."

Enfin, le SDRIF-E est porteur d'un modèle d'aménagement polycentrique liant fortement urbanisme et transports, favorable aux mobilités douces et aux transports collectifs, et donc à la réduction du bruit routier. Ce modèle accompagné des dispositions sur le partage de l'espace public, la création d'espaces verts, la préservation des grands espaces ouverts participe structurellement à l'apaisement des cadres de vie à terme.

Les différentes orientations réglementaires pour réduire l'exposition aux pollutions et nuisances sont présentées et explicitées dans l'évaluation environnementale stratégique p. 194 (partie Justification des choix).

Rappelons que le SDRIF-E ne peut pas agir sur l'observation des niveaux sonores, ou le trafic aérien par exemple.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit aux réponses apportées par ce projet de SDRIF-E aux interrogations du public.

Elle constate que la définition de la trame blanche (OR10) avec une exposition réduite au bruit, n'est qu'un encouragement pour les documents d'urbanisme alors que les dépassements des valeurs limites européennes ou les valeurs de référence de l'OMS sont quasiment généralisés dans l'agglomération.

Comme le souligne l'AE, la commission d'enquête regrette que la rédaction des OR concernées (70, 71, 136 145) révèle un caractère peu prescriptif et ne permet pas d'évaluer les incidences de la mise en œuvre du SDRIF-E au-delà des obligations de la réglementation.

#### 3.2.7.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

##### Question N°1 :

Comment est pris en compte le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement. Quel lien a la région avec BruitParif ?

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le Plan de protection du bruit ne fait pas partie des documents ayant un lien juridique avec le SDRIF-E. Pour autant, la question du bruit fait bien partie des éléments de diagnostic pris en compte dans la définition du parti d'aménagement du SDRIF-E, notamment grâce aux données produites par BruitParif, et dans l'évaluation des effets du SDRIF-E sur l'environnement (voir carte p. 102 de l'EES).

BruitParif a par ailleurs été consulté pour l'élaboration du SDRIF-E, dans le cadre du comité des partenaires.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse. Le chapitre qui traite de la hiérarchie des normes dans le thème 12 au paragraphe 12.1.3 précise les interactions entre les différents plans, schémas, programmes...

#### Question N°2 :

Quelles sont les propositions pour limiter les nuisances sonores liées à la route, au ferroviaire, à l'aérien à la navigation fluviale ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La question du bruit en Île-de-France est un enjeu de santé publique. Le SDRIF-E n'a ni compétence ni vocation à être un plan de réduction de l'exposition au bruit, en revanche, il déploie tout un ensemble de mesures qui visent à la réduction des nuisances, notamment sonores, afin d'améliorer le cadre de vie des Franciliens.

Les réponses précédentes évoquent la façon dont le SDRIF-E, notamment en promouvant des cadres de vie apaisés, dans le cadre d'un développement polycentrique de la Région, donne un cadre pour lutter contre les nuisances sonores.

Plus précisément le SDRIF-E vise à :

- Diminuer les nuisances sonores induites par le trafic routier (OR 136 + réduction de l'autosolisme, OR 130, 140 et s., accompagnement du déploiement du parc de véhicules électriques, OR 127, 132 et 139) ;
- Limiter les constructions aux abords des infrastructures existantes – dont les aéroports – où le renouvellement urbain ne doit pas être un facteur aggravant l'exposition des populations mais au contraire, un levier d'amélioration de l'existant (OR137, OR147).

Le SDRIF-E vise également à réduire l'exposition de la population aux nuisances, notamment sonores (OR 70, 71).

Par ailleurs, le nouveau schéma régional intègre de façon innovante la notion de trame blanche à l'OR 10 : "Les documents d'urbanisme peuvent également définir une trame blanche. Le cas échéant, elle s'appuie d'une part, sur des zones calmes favorables aux habitants et à la faune sauvage (voir OR 71) et d'autre part, sur des espaces ou zones où une réduction de la pollution sonore est à rechercher."

Plus spécifiquement, le SDRIF-E n'est pas compétent pour réglementer le trafic aérien et les nuisances sonores induites. Les dispositions des PEB s'imposent à lui, comme elles s'imposent aux documents d'urbanisme locaux. Ainsi, Le SDRIF-E agit, dans la limite de son habilitation, pour réduire l'exposition de la population à ces nuisances, via les OR 146 et 147.

Le SDRIF-E relève néanmoins, dans le « *Projet d'aménagement régional* » (page 90), que le bruit généré par le trafic aérien est un enjeu de santé publique et qu'il faut veiller à ne pas augmenter la population exposée à cette nuisance.

En dehors de l'élaboration du SDRIF-E, la Région a entrepris de construire une stratégie cohérente pour limiter les nuisances sonores liées aux transports routier, ferroviaire, aérien et fluvial. Ainsi, elle a mis en œuvre les actions suivantes :

- Transport routier et ferroviaire :
  - Identification des zones critiques de bruit routier, afin de cibler en priorité les zones sujet aux nuisances les plus importantes ;
  - Financement d'enrobés phoniques permettant de réduire le bruit induit par le contact entre pneus et chaussées ;

- Incitation au report modal vers les transports en communs par le financement d'IDFM, permettant la réduction du trafic routier ;
- Financement au travers d'IDFM de la transition des bus vers l'électrique et l'hydrogène, moins bruyants que les bus thermiques ;
- Incitation à l'usage du vélo au travers du Plan Vélo régional ainsi que par le développement du Réseau vélo Île-de-France.
- Transport fluvial :
  - Accompagnement des professionnels du secteur de la logistique dans la mise en place des conditions nécessaires à la décarbonation de leurs activités et de leurs flottes ;
  - Incitation au report modal vers le fluvial des acteurs du fret.
- Transport aérien :
  - Financement de dispositifs silencieux pour les flottes d'avions écoles.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte du fait :

- Que, le SDRIF-E n'est pas compétent pour réglementer le trafic aérien et les nuisances sonores induites,
- Que les dispositions des PEB s'imposent à lui,
- Qu'il n'a ni compétence ni vocation à être un plan de réduction de l'exposition au bruit.

La commission apprécie que la Région ait élaboré une stratégie cohérente pour limiter les nuisances sonores liées aux transports routier, ferroviaire, aérien et fluvial en mettant en œuvre de nombreuses actions, l'identification de zones critiques, le financement de techniques innovantes dans l'amélioration du bruit, l'incitation au report modal, l'accompagnement des professionnels dans la décarbonation de leurs activités et de leurs flottes...

Elle s'interroge sur les contradictions qui apparaissent dans le premier paragraphe de la réponse « *Le SDRIF-E n'a ni compétence ni vocation à être un plan de réduction de l'exposition au bruit, en revanche, il déploie tout un ensemble de mesures qui visent à la réduction des nuisances* »

Elle doute de l'efficacité de cette seule réponse apportée pour limiter les nuisances liées du transport aérien.

#### Question N°3 :

L'accroissement d'activité de l'aérodrome de LOGNES semble amplifier les nuisances sonores, comment le SDRIF-E prend-il en compte cette nouvelle donnée ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Comme indiqué précédemment, le SDRIF-E n'est pas compétent pour réglementer le trafic aérien. Les dispositions des PEB s'imposent à lui, comme elles s'imposent aux documents d'urbanisme locaux. Ainsi, Le SDRIF-E agit, dans la limite de son habilitation, pour réduire l'exposition de la population à ces nuisances, via les OR 146 et 147.

Le SDRIF-E relève néanmoins, dans le « *Projet d'aménagement régional* » (page 90), que le bruit généré par le trafic aérien est un enjeu de santé publique et qu'il faut veiller à ne pas augmenter la population exposée à cette nuisance.

La régulation du trafic aérien et la limitation de son impact concernent directement les services de l'Etat, particulièrement dans le cadre de l'élaboration des Plans d'exposition au bruit ou PEB.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note que le SDRIF-E n'étant pas compétent pour réglementer le trafic aérien, il n'intervient que dans la limite de son habilitation pour réduire l'exposition de la population à ces nuisances.

Question N°4 :

Quelles furent les suites de la recommandation N° 10 du rapport d'enquête SDRIF 2013 (études relatives à délocalisation du fret aérien, la protection des riverains d'aéroports, la réduction des vols de nuit en Ile de France conformément aux recommandations de l'OMS) ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La délibération n° CR 97-13 relative à l'adoption du projet de schéma directeur de la Région Île-de-France, en date du 18 octobre 2013, votée par les élus régionaux, présente un article relatif à la prise en compte de recommandations de la commission d'enquête de l'époque.

« Article 7 :

Mandate le Président du Conseil régional, en réponse aux recommandations de la commission d'enquête :

- Pour engager, en concertation avec l'Etat et les régions limitrophes de l'Île-de-France, des études prospectives sur le développement à long terme de la région en lien avec celui du Bassin parisien, et en particulier des territoires situés aux franges de l'Île-de-France ;
- Pour engager les études prospectives nécessaires à la concertation sur l'impact des aéroports à l'échelle régionale et interrégionale, en lien avec l'Etat et les collectivités territoriales ;
- Pour engager une concertation, en tenant compte de l'évolution de la réglementation européenne, afin d'aboutir d'une part à une réduction du nombre de mouvements, et d'autre part à une réduction des nuisances sonores, et d'organiser la réduction progressive puis l'interruption du trafic aérien nocturne de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle. »

L'exécutif régional d'alors n'a pas mené les discussions évoquées dans cet article.

Cet article dans la délibération de 2013 tenait davantage d'une prise de position politique étant donné que le trafic aérien relève quasi exclusivement de la compétence de l'Etat.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée précisant que le trafic aérien relève quasi exclusivement de la compétence de l'Etat.

Elle regrette cependant que cet enjeu de santé publique représenté par le bruit généré par le trafic aérien n'ait pas été davantage développé dans le « Projet d'aménagement régional » compte tenu de l'accentuation de ces nuisances constatées depuis le SDRIF de 2013.

Question N°5 :

Une évaluation de descente continue en virage (5km de rayon) est en cours à Orly. Ce type d'approche semble applicable à Roissy pour les doublets nord et sud localisant les flux sur la plaine de France, évitant ainsi le survol de la vallée de Montmorency et de Pontoise (actuellement 100 000 personnes et plus en zones C et D du PEB). Ces approches ont d'ailleurs été utilisées pour les vols de nuit de Roissy et sont réversibles (utilisation au décollage selon la météo). Comment la Région peut-elle contribuer à engager pour Roissy rapidement ce type d'évaluation ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Comme indiqué précédemment, le SDRIF-E n'est pas compétent pour réglementer le trafic aérien. Les dispositions des PEB s'imposent à lui, comme elles s'imposent aux documents d'urbanisme locaux.

La régulation du trafic aérien et la limitation de son impact concernent directement les services de l'Etat, particulièrement dans le cadre de l'élaboration des Plans d'exposition au bruit ou PEB.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée. Elle souhaite que les éléments de cette question soit régulièrement soumis aux services de l'Etat lors des échanges qui ont lieu dans le cadre de l'actualisation des PEB et de rencontres institutionnelles.

Question N°6 :

Serait-il possible de favoriser le fret ferroviaire pour alimenter la plateforme de Rungis et diminuer ainsi le trafic de poids lourds sur les axes routiers concernés et ses nuisances sonores ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E vise, dans la limite de son habilitation, à favoriser ce genre d'évolution, en œuvrant en faveur du développement du réseau ferroviaire (OR 120 et 121).

Cependant, la question fret ferroviaire et le sujet particulier du MIN de Rungis ne relèvent pas directement du SDRIF-E.

Nous vous renvoyons en complément à la réponse faite à la question n°4.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère qu'il serait souhaitable que la Région s'engage fortement, lorsqu'elle siège dans les instances de concertation, à être attentive au développement du fret ferroviaire et fluvial, alternatifs au transport routier impactant fort en matière de pollution, aérienne et sonore.

Elle note que la démarche du SDRIF-E est de préserver les installations existantes ou potentiellement exploitables en permettant leur accès au réseau ferroviaire fret et mixte.

Elle demande également sur ce point de se reporter aux appréciations qu'elle a émises sur le fret ferroviaire et regrette qu'aucun plan ne fasse apparaître la volonté d'extension de nouveaux tracés ferroviaires qui permettraient une diminution significative du transport routier (cf. appréciations de la commission d'enquête sous question 4 ci-dessus)







### 3.2.8. Thème N°8 : LA SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET LE ZAN

Le SDRIF-E a fait de la sobriété foncière un axe majeur pour les deux décennies 2021-2031 et 2031-2040. Dans le respect de la loi Climat et résilience du 22 août 2021, le SDRIF-E propose, comme l'autorise la loi, une trajectoire de réduction de l'artificialisation de - 20 % par décennie jusqu'en 2050, date à partir de laquelle le « Zéro Artificialisation Nette » doit être atteint et toute nouvelle consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) devra faire l'objet d'une renaturation ou compensation équivalente. A la différence des SRADDET dans les autres régions, la région Île-de-France n'est pas tenue de réduire de 50 % la consommation d'espace sur la première décennie.

L'atteinte de ces objectifs repose sur l'octroi de capacités d'urbanisation aux collectivités territoriales jusqu'en 2040. Il reviendra au schéma directeur suivant de déterminer et poursuivre la trajectoire pour atteindre l'absence de toute artificialisation nette en 2050.

#### 3.2.8.1. Les enjeux du ZAN

##### 3.2.8.1.1. La trajectoire du ZAN

La trajectoire retenue par le SDRIF-E est questionnée par un très grand nombre de personnes du public, par des associations et des personnes publiques. Elles considèrent que les réductions successives de 20 % sur les deux premières décennies n'aboutissent qu'à une réduction de la consommation de 36 % en 2040 et à moins de 50 % en 2050 et remporteront le plus gros de l'effort sur les générations futures.

La région Île-de-France n'étant pas tenue de réduire de 50% son rythme d'artificialisation pour la décennie 2021 -2031, elle a fait le libre choix pour limiter son effort à 20 % pour cette première décennie.

##### *3.2.8.1.1.1. Analyse et synthèse des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

#### Mail 3 de l'Association Val de Seine Vert sur le registre électronique

*« L'Île-de-France étant la région la plus artificialisée de France on aurait pu penser qu'elle adopte un objectif ambitieux. Avec le Conseil économique, social et environnemental (CESER) et l'Autorité environnementale, nous demandons que la région se fixe, au moins, comme les autres régions, l'objectif de moins 50%. Dans les conditions actuelles, le Zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050, imposé par la loi Climat et résilience, ne pourra pas être atteint. »*

#### Mail 226 de France Nature Environnement (FNE) sur le registre électronique

La FNE rappelle que l'Île-de-France, bien que n'étant pas soumis aux contraintes de réduire par deux leur rythme d'artificialisation nette d'ici 2031, avait le libre choix de sa trajectoire. La FNE considère, comme le CESER et l'Autorité Environnementale, l'objectif de réduction de moins 20 % tous les 10 ans comme insuffisant, notamment au regard des enjeux environnementaux et du bien-être de la population francilienne. Elle demande à minima l'inscription dans le SDRIF-E de l'objectif de réduction de 50% de consommation d'ENAF jusqu'en 2031.

#### Mail 1755 de Mme Brigitte MAZZOLA de Grigny au nom de l'Association ENFEMA93

*« Le SDRIF-E doit atteindre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050. La trajectoire fixe une réduction de l'artificialisation de 20% par décennie qui n'est pas suffisante pour arriver au ZAN à l'échéance. ENDEMA93 demande que, face aux enjeux climatiques et à la reconquête nécessaire de la biodiversité, une trajectoire plus ambitieuse*

de réduction de la consommation d'espace soit adoptée, avec des Orientations Règlementaires (OR) plus prescriptives, avec Zéro Artificialisation Brute (ZAB), pour atteindre l'objectif de moins 50% de consommation d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF) d'ici 2031, par rapport à la décennie 2011-2021. »

Mail 2270 de La Coordination des Luttes Locales d'Île-de-France sur le registre électronique

« La révision du S.D.R.I.F. est initiée principalement pour répondre à la Loi Climat et Énergie imposant une trajectoire aboutissant au Zéro Artificialisation Nette en 2050. Contrairement aux autres régions, qui doivent se fixer des objectifs de diminution de surfaces artificialisées de 50 % par tranche de 10 ans, l'Île-de-France peut décider de sa trajectoire afin que cette dernière prenne en compte les enjeux dits « spécifiques » liés au territoire. De fait, la région a choisi la politique du moindre effort : non contente d'être la région la plus riche (31 % des richesses du pays) et la plus peuplée (18 % de la population française) sur seulement 2 % du territoire national, elle ose proposer une trajectoire qui ne lui permettra pas d'atteindre l'objectif national d'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050 (voir aussi l'avis de la M.R.A.E.). Avec 20 % de diminution de surfaces artificialisées par tranche de 10 ans de 2021 à 2031, puis de 2031 à 2041, 500 ha (!) d'espaces naturels, agricoles et forestiers par an seront détruits dans la dernière décennie (2041 – 2050). »

Mail 3214 de APICELLA François de l'Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière (ASEM) sur le registre électronique

« Au vu des chiffres de consommation annoncés, il semble difficile d'atteindre l'objectif ZAN à l'horizon 2050. Des paliers de -20% par décennie amènent mathématiquement à une consommation de 396 ha/an sur la décennie 2041-2050 et à une consommation totale de 15,000 ha entre 2021 et 2050. Soit plus que la surface totale d'une agglomération comme Saint-Quentin-en-Yvelines ou Versailles Grand Parc. Le plus incertain - et disons-le - utopique, sera de passer brutalement d'une gestion consommatrice qui vit au rythme de 396 ha/an à une gestion « 0 consommation nette » d'une décennie à une autre. »

Mail 5741 d'un Anonyme sur le registre électronique

« Sur la période 2021-2031, soit 10 ans, vous réduisez en valeur absolue de 155 ha/an l'artificialisation - Sur la période 2031-2041, 10 ans également, vous réduisez en valeur absolue de 124 ha/an l'artificialisation - Et vous attendez que sur la période 2040-2050 le SDRIF suivant diminue pour la même période (voire seulement 9 ans), de... 495 ha /an. Cela représente 319% de l'effort que nous sommes censés faire aujourd'hui.

Sur les 9 dernières années, il faudra faire plus de 3 fois l'effort supposé réalisé sur la période actuelle. Pourtant, il est couramment constaté que les premiers efforts sont beaucoup plus faciles à entreprendre que les derniers »

Mail 7784 du Groupe Écologiste du Conseil Régional d'Île de France sur le registre électronique

« Le SDRIF-E porte à 774 hectares par an le point de départ de la trajectoire à savoir la consommation moyenne sur les dix dernières années comme préconisé dans la loi Climat et résilience. Or, entre 2012 et 2017, le niveau de consommation était de 588 hectares par an, comme le mentionne le bilan du SDRIF publié en 2019. C'est donc sur une base plus permissive et à moins d'efforts (-20% au lieu de -50% imposés par l'Etat aux autres régions) que les objectifs sont fixés. »

Lors de la réunion publique du 29 février 2024 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.

3.2.8.1.1.2. *Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :*

En substance, les observations transmises par la Commission d'enquête considèrent que le taux de réduction de 20% de la consommation des ENAF et celui de 20% de lutte contre l'artificialisation fixés respectivement pour les périodes 2021/2031 et 2031/2041 par le projet de SDRIF-E sont insuffisants alors même que la région francilienne est la plus artificialisée de France et expriment la crainte qu'ils ne permettent pas d'atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050 fixé par la loi. Cet objectif est fixé par la loi et, en l'état, il sera tenu à cette date butoir.

Les observations transmises n'apportent aucun élément convaincant que l'objectif ZAN en 2050 ne puisse être tenu. Au contraire, l'exécutif régional réaffirme son ambition de tenir l'objectif légal du ZAN avec une trajectoire spécifique, autorisée par la loi compte tenu des spécificités de son territoire et du chemin déjà accompli, qui la singularise fortement vis-à-vis des autres régions.

Plus globalement, cette remarque sur la trajectoire de sobriété foncière de la Région Île-de-France, répétée à l'envie par FNE, certaines associations environnementalistes et certains groupes d'opposition démontre une méconnaissance totale de la loi dite « Climat et résilience » d'août 2021 et qui constitue pourtant le principal cadre légal à l'évolution du SDRIF-E.

D'une part, l'Île-de-France a été plus vertueuse que les autres régions françaises pendant la période de référence. C'est d'ailleurs pour cette raison que la loi « climat et résilience » prévoit une exemption de la trajectoire à moins 50 % prévue pour les autres régions (voir l'étude d'impact de la loi). L'Île-de-France est le poumon économique, scientifique, technique de notre pays. Elle est déjà exemplaire : elle représente : 4% de l'artificialisation pour 18% de la population et 1/3 du PIB. Depuis 2016, la trajectoire des 50% a été tenue par rapport aux libertés permises par le précédent SDRIF. La trajectoire des -20% est un effort pour toutes les communes, puisqu'elle constitue une division par 3 des capacités d'urbanisation octroyées dans le SDRIF de 2013, mais elle permettra de ne pas mettre à l'arrêt la locomotive de notre pays.

D'autre part, entre les coups partis depuis 2021 qui sont comptabilisés obligatoirement, et les opérations portées par l'Etat, c'est près de la moitié de la totalité de la consommation foncière prévue jusqu'à 2040 qui est déjà mobilisée. La Région Île-de-France présente donc la plus forte contrainte sur son enveloppe 2021-2040 de toutes les régions métropolitaines.

Compte tenu des approximations, involontaires ou non, contenues dans ces remarques, il nous semble donc important de revenir précisément sur le contenu de la loi Climat et résilience et sur la comparaison entre l'Île-de-France et les autres régions métropolitaines.

Sur le contenu de la loi Climat et résilience

En premier lieu, il n'est pas inutile de rappeler que l'article 191 de la loi Climat et résilience exprime que l'objectif d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050 est d'abord un objectif national :

*« Afin d'atteindre l'objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050, le rythme de l'artificialisation des sols dans les dix années suivant la promulgation de la présente loi doit être tel que, sur cette période, la consommation totale d'espace observée à l'échelle nationale soit inférieure à la moitié de celle observée sur les dix années précédant cette date.*

*Ces objectifs sont appliqués de manière différenciée et territorialisée, dans les conditions fixées par la loi. »*

Le législateur a par ailleurs entendu que cet objectif puisse être décliné par chaque territoire en fonction de sa situation propre.

Il appartient en conséquence à chaque document de planification régionale de fixer *« une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols, ainsi que par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation »* (pour le SDRIF, C. urb., art. L. 123-1).

Concernant cette trajectoire et les conditions de sa mise en œuvre, le législateur a posé une première étape, sous la forme d'une réduction de la consommation des ENAF selon un taux arrêté en considération de leur consommation dans la décennie 2011-2021 :

*« Pour la première tranche de dix années, le rythme d'artificialisation est traduit par un objectif de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée au cours des dix années précédentes »* (loi n° 2021-1104, art. 194, III, 2°).

Il faut ici relever qu'alors que pour le SRADDET, le législateur a fixé lui-même le taux de réduction de la consommation à 50% (art. 194, III, 3°), il ne l'a pas fait pour les documents régissant des territoires dont la situation est particulière : la Corse, les régions d'Outre-Mer et l'Île-de-France, laissant à l'appréciation du planificateur régional la charge d'arrêter le taux de réduction de la consommation des ENAF durant la première décennie et de déterminer ensuite, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation.

Cette différence de situation s'explique par la circonstance que les ambitions que la loi assigne au SDRIF sont beaucoup plus complexes compte tenu de la situation de ce territoire.

Cette complexité résulte d'abord de l'étendue et de l'ambition de son habilitation telles qu'elles résultent de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme. Car il appartient sans doute au SDRIF de *« maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace »*, mais *« tout en garantissant le rayonnement international de cette région »*.

Par ailleurs, il est fait obligation au SDRIF de préciser *« les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région »*.

Il doit aussi déterminer *« notamment la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements et la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ... »*

L'objectif d'absence de toute artificialisation nette – qui résulte du même article L. 123-1 – doit donc être lu en considération de l'ambition assignée au SDRIF.

Et au-delà même de l'habilitation donnée au SDRIF en propre, on ne peut occulter que les politiques publiques doivent viser à atteindre des objectifs diversifiés dans le cadre d'un équilibre qu'il appartient aux documents d'urbanisme de réaliser (C. urb., art. L. 101-2).

On ne peut donc apprécier la validité d'un document et du parti d'urbanisme qu'il retient sous le seul angle arithmétique de la lutte contre l'artificialisation qui constitue une politique de long terme, les documents d'urbanisme devant mettre en place les conditions de l'équilibre requis par le législateur à chaque étape de leur réalisation.

Concernant les modalités de la mise en œuvre de la *« lutte contre l'artificialisation des sols,*

avec un objectif d'absence de toute artificialisation nette à terme » (C. urb., art. L. 101-2), le législateur a prévu qu'elle se réalise selon deux modalités qui appellent une approche très différente et suscitent chacune leurs propres difficultés méthodologiques.

Durant la première décennie, il s'agit d'enclencher un processus vertueux en réduisant la consommation des ENAF « *entendue comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné* » (art. 194, III, 5°).

Le taux de 20% est apparu réaliste compte tenu des autres enjeux auxquels le territoire est confronté et des contraintes particulières du territoire de la Région-Capitale, notamment le poids important des projets portés par l'Etat.

Dans les décennies ultérieures, l'exercice demandé aux planificateurs régionaux est d'une toute autre nature puisqu'il s'agit de mettre en œuvre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation « *permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette de sols* », celle-ci étant définie « *comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés* » (C. urb., art. L. 101-2-1).

Ainsi, compte tenu de la nature extrêmement différente de l'exercice demandé aux planificateurs régionaux, on ne peut pas inférer de la détermination du taux de réduction de la consommation des ENAF dans la première décennie qu'il ne permettra pas la fixation d'objectifs réalistes de lutte contre l'artificialisation.

Et concernant la deuxième décennie et celles ultérieures, la lutte contre l'artificialisation fait interférer les capacités de renaturation des sols ou désartificialisation qui « *consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé* » (C. urb., art. L. 101-2-1).

L'exercice exige donc un temps pour identifier les zones potentielles de renaturation et les zones de compensation (C. env., art. L. 163-1 et s.), cet exercice relevant également des SCoT (C. urb., art. L. 141-10) et des OAP des PLU (C. urb., art. L. 151-7) ; et donc d'une collaboration entre les différents niveaux du territoire.

Ainsi, s'agissant de déterminer une « trajectoire » permettant de parvenir par étape à un objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050, le SDRIF, dans l'état des éléments dont il dispose à la date de son élaboration mais qui sont susceptibles d'évoluer, a entendu mettre en place pour deux décennies, des conditions réalistes auxquelles il ne peut être fait le procès *a priori* de compromettre l'atteinte de l'objectif.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

En préambule, la commission d'enquête tient à rappeler que la sobriété foncière constitue un axe majeur du SDRIF-E avec un objectif, conformément à la loi, d'atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) en 2050. Il s'agit d'un thème transversal qui recoupe d'autres problématiques telles que la densification, les logements, les espaces verts et la qualité de vie.

La Région apporte une réponse détaillée et argumentée sur les observations faites par de nombreux intervenants qui considèrent que le taux de réduction de 20% de la consommation des ENAF pour les deux décennies 2021 – 2031 et 2031 – 2040 ne sera pas suffisant pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050.

La Région rappelle qu'elle bénéficie, conformément à la loi Climat et résilience, d'une exemption de la trajectoire réduction de 50% pour la première décennie 2021 - 2031, pour tenir compte de la situation particulière de son territoire. La loi laisse le libre choix à la région Île-de-France pour arrêter son taux de réduction.

La Région justifie le taux de 20% qu'elle a retenu avec plusieurs arguments :

- D'avoir été plus vertueuse dans le passé, en comparaison avec d'autres régions, dans la consommation d'espaces, tout en étant la région la plus peuplée (argument développé plus en détail ci-après)
- La dynamique démographique de la région et la nécessité et l'obligation de poursuivre la construction de logements,
- L'ambition de réindustrialisation et d'une région plus polycentrique, en particulier dans le domaine économique.

Le taux de réduction de 20% pour les deux décennies correspond à une capacité d'urbanisation globale de 10 012 ha. Ce potentiel comprend à parts égales les capacités cartographiées (secteurs d'urbanisation préférentielle et secteurs de développement industriel) et infrastructures et non cartographiés (secteurs autour des gares, polarités et villes moyennes, petites et communes rurales).

Dans cette enveloppe seront comptabilisés les « coups partis », à savoir les projets déjà engagés (2300 ha et 1600 ha) ainsi que des projets d'Etat à hauteur de 2755 ha ; et également des projets régionaux de la transition environnementale (1357 ha) et de mobilité (360 ha)

La commission d'enquête considère, en prenant en compte l'ensemble des éléments résumés ci-avant, le taux de 20% de réduction retenu par la Région pour les deux prochaines décennies comme justifié. Ce taux de 20% s'applique pour la première décennie sur la période de référence de 2011 à 2021, période qui était déjà, avec une consommation annuelle moyenne de 774 ha/an, relativement basse après une réduction régulière et continue de la consommation d'ENAF pendant les années précédentes.

Atteindre et respecter l'objectif fixé avec les 20 % obligera déjà les communes à des efforts significatifs pour limiter l'étalement urbain et nécessitera beaucoup d'explications et de pédagogie pour obtenir l'adhésion de la population à ces nouvelles contraintes qui affecteront nécessairement les modes de vie connus.

#### Sur la comparaison entre l'Île-de-France et les autres régions métropolitaines en matière de consommation d'ENAF et de trajectoires ZAN

Les critiques qui sont faites à la Région méconnaissent également les efforts importants déjà réalisés en Île-de-France, alors même que les autres régions métropolitaines ignoraient, vraisemblablement, l'idée même de lutte contre l'étalement urbain.

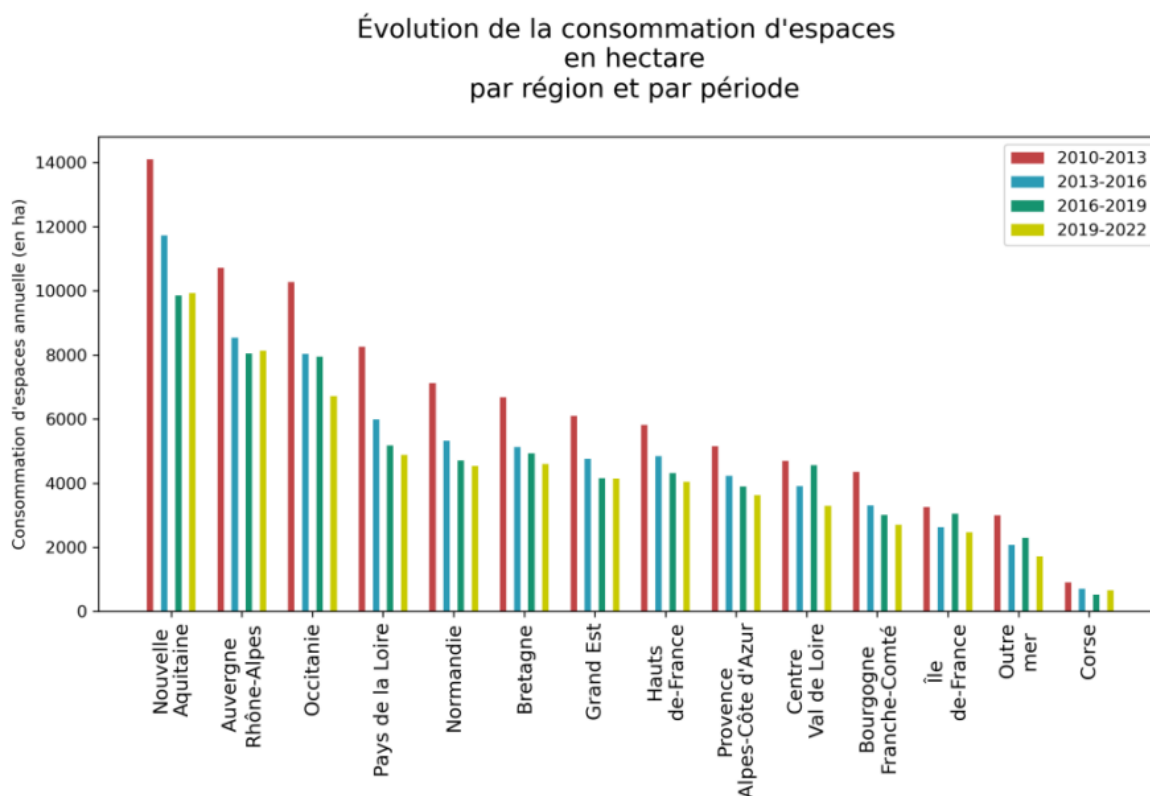
Il faut donc remettre les choses en perspective et revenir, à cet égard, sur les éléments mis en avant dans la réponse à l'avis de l'AE. Pour rappel, la Région a fourni, dans le dossier d'enquête publique, une note complète de réponse à l'avis de l'AE, et l'avis de l'AE lui-même en annexe (*Dossier 5 : Annexes techniques sur le projet de SDRIF-E ; Pièce 5.1 : Note sur les enjeux environnementaux*).

Dans cette note, il est expliqué clairement page 6 :

« La région Île-de-France réalise à la fois une part deux fois plus importante de son développement en renouvellement urbain et des extensions urbaines deux fois et demi plus efficaces que les autres régions françaises.

Le point de départ francilien n'est donc pas le même que pour les autres régions. A titre de comparaison, l'Île-de-France a consommé trois fois moins d'espace que la région Auvergne Rhône-Alpes au cours de la dernière décennie – alors que celle-ci est moins peuplée d'1/3 – ou encore quatre fois moins d'espace que la région Occitanie, qui est deux fois moins peuplée. Cette performance est à souligner alors que ces trois régions partagent le podium de la croissance démographique en France entre 2014 et 2020, avec chacune autour de 40 000 nouveaux habitants par an. »

Pour illustrer ce propos, nous vous renvoyons à ce graphique issu d'un rapport du CEREMA sur la consommation d'ENAF de 2010 à 2022 :



*Illustration 8 : Evolution de la consommation d'espaces (en ha) par région, découpée en période de 3 ans (2010-2013 signifie entre le 1er janvier 2010 et le 1er janvier 2013). Les régions sont classées en fonction de leur consommation d'espaces 2010-2013.*

*Lecture : La région Nouvelle-Aquitaine a consommé 14 106 ha entre le 1er janvier 2010 et le 1er janvier 2013.*

*Source : Fichiers fonciers 2009-2022.*

Le CEREMA, qui constitue le tableau de bord de suivi de la consommation d'espaces de l'Observatoire de l'artificialisation de l'Etat indique ainsi les bilans suivants de référence de consommation d'ENAF, pour la période du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2021 :

- Auvergne-Rhône Alpes : 30 187 ha
- Bourgogne – Franche Comté : 11 523 ha
- Bretagne : 17 926 ha
- Centre-Val-de-Loire : 13 934 ha
- Grand-Est : 16 127 ha
- Hauts-de-France : 16 290 ha
- Île-de-France : 9 882 ha
- Normandie : 17 968 ha
- Nouvelle Aquitaine : 38 272 ha
- Occitanie : 27 740 ha
- Pays de la Loire : 20 006 ha
- PACA : 13 875 ha

Pour le dire autrement, malgré son poids démographique au moins deux fois supérieur à

celui de toute autre région métropolitaine, et un poids économique de 31 % du PIB national, la Région Île-de-France avec une trajectoire de consommation foncière à 20 % par décennie, compte tenu de son bilan de référence, aura l'une des trajectoires les plus vertueuses de France métropolitaine à horizon 2040.

En outre, du fait du dynamisme démographique qui caractérise la région, et de la nécessité de poursuivre la construction en réponse à la crise du logement, une réduction trop forte et rapide du rythme de l'artificialisation – dont le niveau est déjà le plus faible parmi les régions françaises – entraînerait une trop forte pression sur des espaces urbanisés déjà largement densifiés.

Toujours dans un souci de mise en perspective, il convient également de rappeler que le SDRIF-E opère une division par 3 des capacités d'urbanisation octroyées dans le SDRIF de 2013, qui s'élevaient à 29 000 hectares.

Les objections portées dans ces avis méconnaissent donc bien le contenu de la loi Climat et résilience et la situation francilienne au regard des autres régions métropolitaines.

Plus grave peut-être, en demandant à la Région Île-de-France d'assumer une trajectoire que la loi ne lui impose pas, ces acteurs remettent gravement en cause, mais sans l'assumer, la nécessité de pouvoir conduire des projets en extension urbaine dans la première région d'Europe et de France, pour répondre à la crise du logement, développer des infrastructures de transport, réindustrialiser le territoire, ou encore développer des projets de production d'ENR.

Compte tenu des enjeux sociaux, économiques et environnementaux de notre territoire, cette position est à la fois incantatoire et irresponsable.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La Région Ile de France présente une comparaison détaillée et utile de l'évolution de la consommation d'espaces par les autres régions. Elle montre le positionnement particulier de la région Île-de-France qui a consommé pendant la période de référence 2011 – 2021 sensiblement moins d'espaces que les autres régions malgré une population supérieure et son statut particulier de métropole.

En complément à ces éléments, on peut rajouter l'évolution et la réduction de la consommation d'espaces par rapport aux décennies précédentes. C'est ainsi que la consommation était de 2700 ha/an au début des années 90 et est descendue à 774 ha/an pendant la période de référence 2011 -2021.

Pour autant, comme la Région le souligne, elle dispose d'un statut de « région capitale ». En effet, la loi assigne au SDRIF la mission de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace « tout en garantissant le rayonnement international de cette région » (C. urb., art. L. 123-1). Ceci peut générer des pressions en termes d'infrastructures (mobilité, grands équipements...) en réponse à des enjeux géopolitiques et nationaux qui doivent être intégrés en prévision d'atteindre le zéro artificialisation nette en 2050.

D'autant que les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) ne fournissent des consommations prévisionnelles d'espaces que pour la première décennie.

La commission d'enquête considère que ces informations apportent une justification utile et complémentaire du choix de la Région pour la définition de sa trajectoire de réduction de la consommation d'espaces.

#### 3.2.8.1.1.3. *Questions complémentaires de la commission d'enquête*

##### Question 1 :

La trajectoire du ZAN fixée par le SDRIF-E correspond à une artificialisation maximale de



10 650 hectares à l'horizon 2040.

Comme indiqué dans le PAR page 14, un certain nombre de projets urbains seront déjà engagés opérationnellement (environ 2 300 hectares) ou financièrement (environ 1 600 hectares) à la date d'approbation du SDRIF-E, et la trajectoire intègre également 2 755 hectares de projets portés par l'Etat.

En soustrayant de l'objectif global de 10 650 ha de consommation entre 2021 et 2040, les projets déjà engagés (2 300 ha et 1 600 ha) ainsi que les projets de l'Etat (2 755 ha), il restera un solde disponible de 5 079 hectares pour les deux décennies 2021 - 2040.

Or, l'ensemble des mesures du SDRIF-E susceptibles de consommer de l'ENAF et des capacités d'urbanisation accordées aux collectivités locales s'élèvent à 10 012 ha (page 133 de l'Evaluation environnementale).

La commission d'enquête s'interroge sur la façon de concilier ces deux chiffres entre capacités de consommation restantes de 5 079 ha et capacités d'urbanisation accordées de 10 012 ha ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les 10 650 hectares d'urbanisation maximale prévus par le SDRIF-E intègrent les 2300 hectares de projets engagés opérationnellement ainsi que les 1600 hectares engagés financièrement, de même que les 2755 hectares de projets portés par l'Etat. Il existe des recoupements partiels entre ces trois catégories.

Ces projets ne bénéficient pas d'un statut particulier dans le SDRIF-E arrêté, mais sont rendus possibles au cas par cas par les orientations réglementaires relatives aux capacités d'urbanisation au même titre que tout autre projet d'urbanisation.

Les 5 079 ha sont bien prévus dans les 10 012 ha et donc a fortiori dans l'enveloppe de 10 650 ha,

Pour rappel, les capacités d'urbanisation définies par le SDRIF-E restent des potentiels maxima, sans obligation d'urbanisation.

En complément, il convient de mentionner qu'au moment de l'arrêt du projet de SDRIF-E, la loi « ZAN 2 » du 20 juillet 2023 instituant les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) n'était pas encore parue. Le projet de SDRIF-E sera ainsi ajusté au regard de ladite loi en vue de son adoption, pour mettre en exergue l'articulation de ses orientations avec les PENE.

Conformément à la loi « ZAN 2 » du 20 juillet 2023, pour la période 2021-2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant des PENE, recensés dans un arrêté ministériel mentionné à paraître, sera prise en compte au niveau national et non pas au titre des objectifs fixés par les documents de planification régionale et par les documents d'urbanisme. Ce point sera également rappelé dans le SDRIF-E et dans son guide de mise en œuvre. Tous les projets sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou de ses opérateurs n'ont pas vocation à figurer parmi la liste de ces PENE.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les éléments présentés par la Région ne répondent pas complètement aux précisions attendues. La question portait sur les capacités de consommation d'espace à la disposition des communes pendant les deux décennies 2021–2040.

Comme indiqué, le SDRIF-E prévoit un potentiel de consommation d'espace pour cette période de 10 012 ha (EES p. 133) ; chiffre qui comprend déjà un volume important des « coups partis », à savoir des projets déjà engagés par les communes ainsi que des projets d'Etat. Une enveloppe spécifique de 1357 ha est également réservée à des installations de la transition environnementale.

L'interrogation de la commission d'enquête portait sur les capacités de consommation

d'espace restant aux communes pour les deux décennies 2021 – 2040. Après déduction de toutes les surfaces déjà pré-affectées, il ne restera qu'un potentiel de consommation d'espaces limité à la libre disposition des communes jusqu'en 2040.

On peut alors craindre que l'enveloppe de consommation globale de 10 012 ha soit consommée bien avant 2040 avec un risque de dépassement.

En outre, la commission s'interroge sur le réalisme de la trajectoire affichée une fois effectuée la mise à jour du projet de SDRIF-E concernant la loi ZAN notamment avec les PENE dont la consommation d'espace présentée ne concerne que la première décennie, mais également en intégrant les coups-partis et l'hectare de consommation d'ENAF accordé à toute commune.

La commission d'enquête note avec satisfaction la mise en place d'un suivi annuel de consommation des espaces par le comité de pilotage et commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols (page 155 du PAR).

Comme l'Ae et de nombreux contributeurs, la commission d'enquête remarque et regrette l'aspect peu prescriptif de la grande majorité des orientations règlementaires pouvant nuire à l'atteinte des ambitions affichées par le SDRIF-E. Si l'objectif recherché est de faciliter leur déclinaison dans les documents d'urbanisme, cela peut aussi produire l'effet inverse et rendre plus contraignante l'atteinte de la Zéro artificialisation nette dans la décennie 2040-2050 non couverte par le projet de SDRIF-E.

#### Question 2 :

La Région justifie le taux de 20 % pour la décennie 2021-2031 avec son obligation de mettre tout en œuvre pour atteindre l'objectif de 70 000 logements par an (selon la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Les Orientations réglementaires visent avec l'OR 87 la production de 90 % des logements en renouvellement urbain, en particulier dans les polarités.

La Région, ayant connaissance des surfaces urbanisées des communes, est-ce qu'elle a procédé à une évaluation des besoins des communes en extension urbaine pour la production des 10 % de logements hors renouvellement urbain pour justifier le taux de 36 % de réduction de consommation d'espace jusqu'en 2040 ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Tout d'abord, il convient de préciser que le taux de réduction de 36 % de la consommation d'ENAF puis de l'artificialisation à horizon 2040, est cohérent, non seulement avec les objectifs de production de logements, dont 10 % à produire en extension, mais permet en outre les projets d'activités économiques laissés à l'appréciation des communes dans le cadre des potentiels cartographiés et non-cartographiés, les projets relevant des secteurs de développement industriel d'intérêt régional, ou encore les projets pouvant émarger aux enveloppes régionales pour les projets relevant des mobilités et des transitions.

La réduction de -20% par décennie se justifie à plusieurs égards : un point de départ bien plus bas que les autres régions (le développement urbain de l'Île-de-France est déjà quatre fois plus efficace que dans le reste de la France), la prise en compte des coups partis, des projets portés par l'Etat et ses opérateurs (2755 hectares), l'objectif d'une région plus polycentrique (en particulier dans le domaine économique), l'objectif de 70 000 logements par an issu de la loi climat et résilience, l'ambition de réindustrialisation, et l'impératif d'accueillir les installations nécessaires pour rendre le fonctionnement de la région plus sobre en ressources et contribuer à atteindre l'objectif ZEN en 2040 (environ 1357 ha).

Les modélisations sur la base des capacités d'urbanisation offertes par ce scénario, d'un maintien de la part des extensions urbaines allouées au logement, et d'une densité renforcée des extensions résidentielles (OR 83 et 86) permettent une contribution des extensions urbaines à hauteur de 10% des besoins de construction annuels.

L'intensification attendue en extension permet en effet de produire davantage de logements tout en consommant moins d'espace, avec une marge d'adaptation aux contextes locaux. La combinaison des règles sur la progression du nombre de logements au sein des espaces urbanisés existants et de celles relatives aux capacités d'urbanisation permet d'aboutir à la production de 70 000 logements par an jusqu'en 2040.

Le bien-fondé des objectifs de construction en renouvellement urbain s'appuie sur un travail de modélisation des capacités de production de logement en renouvellement urbain liées à la progression de la desserte en transports en commun et à la densification des secteurs sous-denses de la région. En particulier, la progression de la desserte en transports en commun (largement corrélée à la mise en service progressive du Grand Paris Express) est un facteur d'intensification urbaine majeur sans lequel la région n'aurait pas la capacité d'accroître sa production résidentielle neuve au sein des espaces urbanisés existants : en comparaison du niveau de desserte actuel, le déploiement des réseaux à horizon 2040 permet une capacité d'accueil théoriquement 30 % plus élevée.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des explications données et du fait que des modélisations ont été réalisées afin d'évaluer d'une part les capacités de production de logements en renouvellement urbain et d'autre part les besoins des communes en extension urbaine.

La commission d'enquête aurait néanmoins apprécié avoir davantage de précisions sur les différentes hypothèses et alternatives qui ont dû alimenter cette modélisation.

#### 3.2.8.1.2. La fiabilité du MOS comme outil de mesure

**Comme précisé dans les Orientations Réglementaires (OR 82), les espaces naturels, agricoles et forestiers figurant sur les cartes du SDRIF-E ont été établis sur la base du MOS 2021. Un grand nombre de communes ont signalé des différences significatives entre la représentation sur les cartes et la situation réelle sur le terrain. Leurs demandes sont reprises en détail dans les grilles de dépouillement et dans les avis des Départements, des Communautés de communes et Communautés d'agglomération (avis des PPA).**

##### 3.2.8.1.2.1. *Analyse et synthèses des observations relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

#### Mail 499 de la CA Versailles Grand Parc sur le registre électronique

*« Le SDRIF-E limite, dans le cadre du ZAN, les capacités d'artificialisation. Pour cela, il se fonde sur le mode d'occupation des sols (MOS) de 2021 qui comporte plusieurs erreurs : espaces indiqués comme non artificialisés et entamant les capacités d'artificialisation des communes dont les projets sont déjà bien engagés voire en cours de réalisation ».*

#### Courrier 82 de M. Jean-Marie TETART, Président de la Communauté de Communes du Pays Houdanais

*« Comment vont être pris en compte les décalages constatés entre le MOS 2021 et la réalité de terrain au niveau de l'occupation actuelle des sols ? »*

#### Courrier 99 de M. Marc TOURELLE, Maire de Noisy-le-Roi

*« Contrairement aux informations figurant dans le MOS 2021, nous sommes en présence d'une friche industrielle, en partie polluée et en grande majorité artificialisée. »*

#### Courrier 63 de M. Patrick OLLIER, Ancien Ministre, Président de la Métropole du Grand Paris, Maire de Rueil Malmaison

*« Si la Région précise que le potentiel d'urbanisation s'appuie sur le MOS 2021, il*

conviendrait de transmettre à chaque Ville le résultat chiffré de votre analyse et de l'inscrire dans le SDRIF-E. Cette précision permettrait de disposer d'un indicateur de référence sur lequel s'appuyer afin de s'assurer du respect des orientations fixées."

Avis de l'EPT Paris Seine Sud Est Avenir dans les avis des PPA :

*« /.../ nous attirons votre attention sur les limites que peut représenter l'outil du Mode d'occupation des sols (MOS), en dépit de la richesse d'informations qu'il contient. En effet, s'il semble approprié pour envisager des ordres de grandeur de consommation d'espace, il est plus complexe à manier à une échelle locale. Nous appelons de nos vœux que le principe de la « réalité du terrain » soit strictement respecté, afin d'éviter d'aboutir à des aberrations causées par une utilisation arithmétique de cet outil, rendant par exemple impossible l'intervention sur des espaces aux qualités environnementales ou agronomiques faibles alors même que des opérations exemplaires d'un point de vue environnemental, validées et financées, pourraient se trouver pénalisées. De même, il conviendrait de préciser que le MOS constitue un outil par définition figé dans le temps, correspondant à un état des lieux observé en 2021, alors que certains espaces naturels, agricoles et forestiers sont en cours d'urbanisation depuis, conséquence de décisions d'aménagement antérieures »*

3.2.8.1.2.2. *Avis et commentaire du Conseil Régional d'Ile de France :*

Le MOS est un outil unique et extrêmement précieux : il s'agit du premier et plus ancien inventaire cartographique de l'usage des sols du pays, réalisé selon une méthodologie constante dans le temps, tous les 3 à 5 ans, depuis 1982. Ses usages sont multiples : il permet de caractériser un état des lieux à un instant T, mais également des analyses quantitatives et cartographiques quant aux processus de mutation des espaces franciliens. C'est l'exploitation de cet outil qui a permis d'identifier les grandes problématiques territoriales d'évolution de l'occupation des sols en Île-de-France, d'élaborer la trajectoire de sobriété foncière régionale du SDRIF-E et de traduire cartographiquement les ambitions spatiales du projet d'aménagement régional. Ce sera également l'outil de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du schéma. C'est un outil en amélioration constante pour répondre à l'évolution des besoins notamment en matière d'observation de l'artificialisation et de la renaturation. C'est un référentiel transparent (représentation cartographique accessible à tous) et ouvert aux usagers qui peuvent demander des corrections.

Les interrogations concernant le Mode d'Occupation des Sols procèdent d'une incompréhension quant à son utilisation. La trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E et sa représentation cartographique s'appuient sur le MOS 2021. Le guide de lecture des orientations réglementaire précise cependant que la réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Le MOS n'a en effet pas de valeur réglementaire en lui-même, c'est la nature des espaces qui doit être prise en compte dans les décisions d'aménagement : les orientations réglementaires relatives aux espaces urbanisés s'appliquent aux espaces urbanisés, qu'ils soient identifiés en tant que tels au MOS ou pas, et le raisonnement peut être appliqué aux espaces agricoles, aux espaces boisés, aux espaces verts et de loisirs, etc.

La représentation cartographique du SDRIF-E correspond à un regroupement des 81 postes de légendes du MOS sous 5 grandes catégories d'usage : l'eau, les espaces boisés et naturels, les espaces agricoles, les espaces verts et de loisirs, ainsi que les espaces urbanisés. Compte tenu de l'échelle de représentation (1/150 000) et du rapport de compatibilité avec lequel le SDRIF-E s'applique, les contours des polygones ont été simplifiés et les espaces de moins de 5ha ne sont pas identifiés, ce qui peut expliquer les différences avec la réalité du terrain en cas de "zoom" inadapté sur les cartes réglementaires.

La représentation cartographique du SDRIF-E s'appuie en effet sur le MOS 2021, ce qui implique que certains espaces ont pu être urbanisés depuis. Le SDRIF-E et sa

représentation cartographique ne remettent pas en cause ces urbanisations effectives, auxquelles s'appliquent désormais les règles relatives aux espaces urbanisés. Toutefois, ces urbanisations doivent être décomptées des capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E. A cet égard, les projets engagés connus au moment de l'élaboration du SDRIF-E ont été pris en compte dans le cadre de la trajectoire régionale et donc pour définir les capacités d'urbanisation qui en découlent. Il convient de rappeler que, conformément à la loi Climat et résilience, le point de départ pour définir les objectifs de réduction de la consommation d'espace est 2021.

Le MOS 2021 est disponible sur le site de l'Institut Paris Région et permet d'ores et déjà aux collectivités de disposer des éléments utiles à la définition de leur politique de sobriété foncière en déclinaison du SDRIF-E :

[https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id\\_appli=Mos2021&x=652207.7985169035&y=6859058.874163421&zoom=11](https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id_appli=Mos2021&x=652207.7985169035&y=6859058.874163421&zoom=11)

Un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E est en cours d'élaboration et permettra de disposer des données de référence du SDRIF-E, établies sur la base du MOS : espaces urbanisés au sens large, au sens strict, estimation des capacités d'urbanisation, etc.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte des explications fournies et des précisions apportées en ce qui concerne l'utilisation des données issues du MOS 2021.

Les représentations cartographiques qui se basent sur des éléments du MOS 2021 ne peuvent en effet pas avoir une valeur réglementaire du fait qu'elles représentent la situation à un instant donné qui a évolué depuis. D'autre part, l'échelle des cartes et le fait que les espaces de moins de 5 ha ne soient pas représentés expliquent les interrogations et différences relevées en particulier par un grand nombre de PPA.

Ces imprécisions et différences par rapport à la réalité sur le terrain constatée ont été à l'origine de beaucoup d'interrogations et de difficultés d'appréhender les dispositions du SDRIF-E et l'impact réel et concret des nouvelles orientations réglementaires.

La commission d'enquête note avec intérêt la mise en œuvre d'un outil numérique permettant l'identification des espaces urbanisés afin de permettre aux communes une estimation plus précise de leurs capacités d'urbanisation.

Elle regrette toutefois que ces informations n'aient pas été déjà disponibles à l'approbation du projet de SDRIF-E et pour l'enquête publique. Elles auraient permis à la commission d'enquête de répondre à beaucoup d'interrogations sur l'impact du nouveau SDRIF-E, notamment sur les capacités de production de logements en renouvellement urbain ou et extension urbaine.

#### 3.2.8.1.2.3. *Question complémentaire de la commission d'enquête*

##### Question :

La commission d'enquête souhaite savoir comment la Région compte prendre en considération les erreurs signalées dans les observations relevées sur les cartes avant l'approbation définitive du SDRIF-E ?

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Un certain nombre d'erreurs cartographiques matérielles, qu'elles aient été signalées lors de l'enquête publique ou non, seront corrigées pour la version mise au vote cet été. Les "erreurs" signalées lors de l'enquête publique n'en sont pas systématiquement, il s'agit

parfois de définitions non partagées entre les différents acteurs (par exemple relativement à la date du fonds de plan des cartes réglementaire) ou d'erreurs d'interprétation. Les demandes sont donc étudiées au cas par cas.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note l'accord de la Région de prendre en considération et de corriger des erreurs matérielles signalées par les PPA.

Elle a constaté d'ailleurs que la Région a déjà répondu favorablement à un grand nombre de demandes exprimées par des PPA dans le cadre des réponses apportées aux avis des PPA (Cf. **Annexe IX de ce rapport**).

#### 3.2.8.1.3. ZAB à la place du ZAN

**La trajectoire du SDRIF-E prévoit deux périodes distinctes du rythme de réduction de l'artificialisation :**

- Pour la période 2021-2031, une réduction de 20 % par rapport à la consommation d'espaces observées entre 2011 et 2021 (ZAB),
- Pour la période 2031-2040, une réduction d'artificialisation nette (ZAN) par rapport à l'artificialisation observée lors de la décennie précédente.

L'article 7 de la loi °2023-630 du 20 juillet 2023 dispose que le principe de zéro artificialisation nette, à savoir la prise en compte des actions de renaturation ou de compensation, pourrait être prise en compte dès la période de 2021-2031.

Beaucoup d'intervenants expriment leur réserve sur l'application du principe de ZAN et s'interrogent sur l'efficacité réelle des actions de renaturation ou de compensation.

#### 3.2.8.1.3.1. *Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

##### Mail 986 de Aulnay Environnement sur le registre électronique

*« Nous souhaitons que soit appliqué sans délai à Aulnay comme dans toute la Région le principe ZAB, Zéro Artificialisation « Brute », et non pas « Nette », qui permet de compenser l'artificialisation à un endroit par une renaturation ailleurs, ce qui est globalement un miroir aux alouettes. »*

##### Mail 1800 de Mme Anne BESNE d'Argenteuil sur le registre électronique

*« La région doit proposer une trajectoire plus ambitieuse et viser le Zéro Artificialisation Brute. L'application du Zéro Artificialisation Nette qui suppose une compensation de l'artificialisation brute par des renaturations peut en effet soulever des difficultés et se traduire par des contournements des règles selon le périmètre du territoire à l'intérieur duquel se feraient respectivement l'artificialisation brute et la renaturation (Ville ? Département ?). »*

##### Mail 2820 de M. Pierre BARROIS de Paris sur le registre électronique

*« Il faut que la région propose une trajectoire plus ambitieuse et vise le Zéro Artificialisation Brute (on sait combien la compensation écologique est un cache-misère qui ne compense absolument pas la destruction d'espaces naturels), et anticiper la renaturation pour les territoires les plus denses pour lesquels l'habitabilité en 2050 n'est pas assurée. »*

##### Mail 3424 de Mme Nathalie CAMPION sur le registre électronique

*« Objectif ZAN : même si cette mesure consistant à ne plus construire sans renaturer un espace équivalent est nécessaire, elle ne doit venir QUE dans le cas où la réhabilitation des sols déjà artificialisés n'est pas possible = nouvel aménagement des friches industrielles, construction neuves sur parkings obsolètes (ils doivent le devenir), ... seule cette option permettra de préserver état des sols et biodiversité. Un sol renaturé met plusieurs dizaines*

*d'années à se restaurer. Il faut limiter à tout prix l'artificialisation !!! C'est l'objectif ZAB qu'il faut entreprendre. »*

Mail 4617 de M. Vianney ORJEBIN sur le registre électronique

*« En matière de lutte contre la bétonisation des terres, un autre objectif doit être poursuivi aujourd'hui : le zéro artificialisation brut (ZAB) Il est à rechercher car les compensations et les renaturations ne sont pas à la hauteur. Ni quantitativement car le solde en matière d'artificialisation sera bien trop élevé jusqu'en 2050 au moins selon le calendrier prévu par le SDRIF-E, ce qui n'est pas à la hauteur de l'urgence climatique, ni qualitativement car la richesse de la biodiversité d'un espace renaturé n'est jamais aussi grande que celle d'un espace naturel, agricole ou forestier détruit. »*

Mail 5728 de Mme Sabine DECANTON – Pôle Ecologiste du Département de Seine-Saint-Denis sur le registre électronique

*« Contrairement au ZAB, le ZAN prévoit une disposition de compensation de l'artificialisation. La compensation, si elle n'est pas réalisée sur le territoire artificialisé, est un non-sens écologique et s'oppose complètement à la notion de résilience et d'adaptation des villes aux changements climatiques.*

*Le SDRIF-E ne précise pas où seront effectuées les compensations prévues dans le cadre du ZAN. Aucun objectif de compensation n'est territorialisé dans le SDRIF-E. »*

Mail 7676 de Mme Sylvie DONATIEN d'Issy-les-Moulineaux sur le registre électronique

*« La démarche compensatoire de la politique du Zéro Artificialisation Nette est une fausse bonne démarche qui crée en réalité un cercle vicieux. En effet, il faut quelques semaines pour défricher une zone de pleine terre et deux ou trois petites années pour artificialiser selon l'ampleur du programme. Mais il faut de très nombreuses années pour que la végétation arrive à maturité et remplisse sa mission de "climatiseur naturel", années au cours desquelles tous les arbres plantés ne survivront pas notamment en raison de la sécheresse ce qui ne manquera pas d'aggraver les effets néfastes du réchauffement climatique et les conditions de vie des franciliens. Il est impératif de préserver chaque centimètre carré de végétation existante dans les projets d'aménagement urbain. «*

Mail 183 de Bruno Piketty sur le registre électronique :

*“Proposition de pratique courante à instituer par le SDRIF : l'optimisation foncière, concrétisée par l'obligation, affectée à tout projet urbain, de réutiliser en priorité des espaces urbanisés abandonnés ou qui périclitent (friches industrielles par exemple). La propriété privée de ces espaces ne peut aucunement constituer obstacle ; la procédure DUP (expropriation pour utilité publique) est faite pour servir intelligemment les intérêts collectifs supérieurs que sont la sobriété, gestion économe du sol (= réutilisation), préservation de la biodiversité, et respecter le principe ZAN ! »*

3.2.8.1.3.2. *Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :*

Il n'appartient pas à la Région d'aller à l'encontre de la loi, qui prône une logique « nette » visant à concilier la sobriété foncière avec la satisfaction des besoins avérés.

Pour sa période de mise en œuvre, à savoir 2021-2040, le SDRIF-E ne fait pas dépendre l'atteinte de ses objectifs chiffrés de sobriété foncière d'hypothétiques actions de renaturation qui ne sont pas intégrées dans le document comme une compensation à l'artificialisation. La loi en vigueur au moment du vote d'arrêt du SDRIF-E ne permettait de toutes façons de prendre en compte d'éventuels hectares gagnés par des actions de renaturation qu'à partir de 2031. Le SDRIF-E sera ajusté sur ce point, compte-tenu de la loi du 20 juillet 2023 (promulguée après le vote d'arrêt).

Les objectifs seront donc garantis indépendamment de l'envergure des actions de renaturation mises en œuvre que la Région ne peut qu'encourager. Ces dernières constituent en revanche une composante autonome du projet d'aménagement régional qui les encourage par un certain nombre d'objets cartographiques et d'orientations réglementaires qualitative (v. EES, p. 133).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime, comme la Région, le principe de ZAB non seulement contraire à la loi mais surtout inapplicable.

En revanche, il paraît à la commission d'enquête indispensable d'encadrer et de surveiller la mise en œuvre et la réalisation des projets de compensation et de renaturation afin de garantir des résultats équivalents en volume et en qualité à ceux consommés par des projets d'aménagement.

Comme rappelé par la Région dans sa réponse, la loi ZAN du 20 juillet 2023 ouvre la possibilité que des projets de renaturation ou de compensation puissent être comptabilisés en déduction de la consommation des mêmes espaces dès la période 2021 – 2031.

En conséquence, les dispositions de l'OR 81, qui ne prévoient cette possibilité qu'à partir de 2031, sont à modifier sur ce point.

3.2.8.1.3.3. *Questions complémentaires de la commission d'enquête*

Question 1 :

L'efficacité des mesures compensatoires reste un aspect controversé, les notions de renaturation, maintien ou restauration de la biodiversité sujettes à discussion, mais aussi alibis à l'acceptabilité de projets. En outre, la succession de différents dossiers ponctuels mais cumulatifs « en silos » sur les territoires peut amener des destructions massives d'ENAF qu'aucune mesure compensatoire ne permettra de restaurer : comment éviter un détournement des objectifs et permettre un aménagement plus vertueux dès à présent ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le parti d'aménagement du SDRIF-E ne repose pas sur une logique de compensation, mais sur une logique de protection. Dans cette perspective, le SDRIF-E ne fait pas dépendre l'atteinte de ses objectifs chiffrés en matière de limitation de la consommation foncière d'hypothétiques actions de renaturation dont il reviendra à chaque porteur de projets de se saisir et que la Région ne peut qu'encourager.

Le SDRIF-E ne permet pas la destruction massive d'ENAF. Au contraire, il met en œuvre une trajectoire de sobriété foncière 3 fois plus ambitieuse que celle du SDRIF de 2013 (10 650 ha contre 29 000 ha en 2013).

Le suivi des différentes enveloppes de consommation d'ENAF sera assuré par les services de la Région et tous les documents d'urbanisme locaux qui déclineront le SDRIF-E seront soumis au contrôle de légalité de l'Etat. Un bilan annuel de ces consommations d'ENAF sera présenté à la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols.

Le SDRIF-E ne met pas en place de mécanismes de compensation qui s'ajouteraient à celles déjà prévues par le code de l'environnement. En revanche, le SDRIF-E propose un niveau inédit de sanctuarisation des milieux sensibles avec de nouveaux dispositifs de protection que l'on retrouve sur la carte verte (armature verte à sanctuariser, fronts verts, connexions écologiques).

Il propose aussi la création de 145 espaces verts dans les espaces déjà urbanisés afin de



lutter contre le réchauffement climatique et d'améliorer le cadre de vie des citoyens.

Ensuite, la mise en œuvre du ZAN en 2050 impliquera la mise en œuvre d'un nouveau paradigme puisque que chaque opération nouvelle consommant des ENAF devra obligatoirement être compensée.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

L'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) des sols est un changement de paradigme nécessaire car il permet de renouveler la manière dont la société se pose la question de la protection des sols comme ressource limitée, et de reconnaissance de leurs fonctions vitales écosystémiques.

Leur protection, maintien ou restauration en bon état écologique sont vitales, non seulement pour la société, mais également pour la biodiversité

Mais il n'est pas possible de recréer à l'identique les sols détruits et la restauration des fonctions écologiques des sols dégradés demande du temps et des moyens financiers considérables. Pour cette raison, la restauration écologique n'est pas une solution miracle permettant de compenser une artificialisation non maîtrisée. Ainsi, l'objectif est donc bien d'éviter d'artificialiser autant que possible, de réduire l'artificialisation occasionnée par les projets dont on ne peut pas se passer et, en dernier recours, de compenser l'artificialisation résiduelle par des travaux de renaturation. Par ailleurs les fonctions écologiques des sols diffèrent selon leur localisation et il apparaît ainsi essentiel « *d'améliorer le suivi de l'artificialisation par une évaluation scientifique de la qualité écologique des sols* », comme le propose la Fondation pour la Nature et l'Homme dans une note dédiée aux méthodes de suivi de l'artificialisation des sols, publiée en juillet 2023, et rédigée avec des chercheurs de l'INRAE et de l'Université Lyon III. Elle propose notamment d'intégrer de manière plus directe des mesures de qualité des sols, issues du terrain, dans le dispositif de suivi de l'artificialisation des sols

La réponse apportée par la Région ne lève pas les ambiguïtés souvent constatées entre compensation, renaturation, restauration de la biodiversité qui doivent pourtant être précises pour en permettre :

- La mise en application effective par les documents d'urbanisme inférieurs ;
- Et le suivi et l'évaluation.

En revanche, la commission d'enquête note que les évolutions apportées par la loi ZAN peuvent préciser et encadrer la mise en œuvre des compensations et renaturations à venir :

- L'article 194, III, 5° de la loi Climat et résilience, tel que complété par l'article 7 de la loi du 20 juillet 2023, précise que la transformation effective d'espaces urbanisés ou construits en espaces naturels, agricoles ou forestiers du fait d'une renaturation réalisée sur la période 2021-2031, peut être comptabilisée en déduction de la consommation de ces mêmes espaces, pour la fixation des objectifs de réduction de l'artificialisation dans les documents d'urbanisme locaux. Cette nouvelle disposition résultant de la loi ZAN devra être introduite dans le SDRIF-E.
- Et l'article 1111-9-2 du code général des collectivités territoriales, créé par l'article 2 de la loi du 20 juillet 2023, a instauré une conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols. La Région a indiqué qu'elle mobilisera cette instance pour le suivi annuel de la mise en œuvre du SDRIF-E (en lieu et place de la conférence territoriale de l'action publique).

La commission d'enquête rejoint l'avis de l'Ae concernant le dispositif de suivi proposé, afin qu'il soit assorti d'un nombre plus restreint d'indicateurs pertinents, dotés d'une valeur initiale pour chacun d'eux, d'un objectif et d'un calendrier de réalisation. Ce suivi relevant

des instances de suivi-évaluation du SDRIF- E (comité de pilotage et commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols), la commission d'enquête encourage ces dernières à prioriser ces indicateurs, et tout particulièrement ceux liés aux objectifs stratégiques du SDRIF-E.

#### Question 2 :

L'objectif de la loi ZAN est d'assurer l'absence d'artificialisation après 2050.

Comment permettre, le déploiement/confortement de projets stratégiques, la réponse à des besoins régionaux et locaux, et assurer des capacités d'urbanisation nécessaires, dès lors que toute nouvelle artificialisation devra faire l'objet d'une renaturation équivalente ? Comment se géreront concrètement ces compensations sur les territoires ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E pose les jalons pour l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette à compter de 2050. Toutefois, son horizon temporel s'arrête à 2040. Le SDRIF-E assure ce rôle de priorisation des projets et d'allocation stratégique des capacités d'urbanisation jusqu'en 2040. Il n'appartient pas au SDRIF-E de se prononcer sur la gestion des compensations au-delà de son horizon.

Avant 2050, toute nouvelle artificialisation ne nécessite pas la renaturation d'une surface équivalente. Toutefois, le SDRIF-E précise dans son OR 81 *« le solde entre l'artificialisation et la renaturation des sols projetées, à l'échelle du document d'urbanisme, ne peut excéder les capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E. Les dispositifs visant à compenser une artificialisation excédentaire doivent permettre une renaturation effective à l'horizon 2040. »*. Cette orientation réglementaire devra être adaptée conformément à la loi ZAN de 2023 afin de pouvoir tenir compte de la renaturation en compensation de la consommation d'espace de 2021 à 2031.

La mise en œuvre du ZAN s'opère au niveau des documents d'urbanisme et d'aménagement, dans la logique résultant de l'article 194 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui n'évoque d'ailleurs pas le terme de « compensation » - qui est associé à la mise en œuvre d'un projet dont les conséquences devraient être compensées à son échelle - mais de solde entre l'artificialisation et de la renaturation des sols artificialisés.

L'article L. 101-2-1 du Code de l'urbanisme précise en ce sens que la définition de l'artificialisation fournie par cet article et précisée par le pouvoir réglementaire s'applique « au sein des documents de planification et d'urbanisme ».

Le cadre réglementaire de la compensation est donc constitué par ces documents (en l'espèce le SDRIF-E, les SCOT et les PLU) qui devront respecter, chacun à son échelle, l'exigence ZAN et qui ne pourront autoriser, après 2050, des ouvertures à l'urbanisation que pour autant qu'elles sont compensées par des mesures de renaturation effectives.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

L'objectif de la loi ZAN est d'assurer l'absence d'artificialisation après 2050, date à laquelle il appartiendra aux documents de planification 'SDRIF-E, SCoT, PLU d'autoriser des ouvertures à l'urbanisation, que pour autant qu'elles soient compensées par des mesures de renaturation effectives.

De nombreux contributeurs pendant l'enquête publique ont estimé que l'absence de précisions de ces objectifs durant la décennie 2040-2050, ouvre la voie à des incohérences qui risquent de remettre en question la trajectoire ZAN prônée par le SDRIF-E, reportant les actions aux décennies suivantes, tout en grevant durablement la désartificialisation de la région.

Si la commission d'enquête entend que la temporalité du SDRIF-E mis à enquête s'arrête en 2040, elle regrette toutefois que la Région considère « qu'il n'appartient pas au

*SDRIF-E de se prononcer sur la gestion des compensations au-delà de son horizon ».*

*D'autant que les documents inférieurs de planification pourront être confrontés à des difficultés liées entre autres aux localisations de mesures compensatoires et de renaturation dans les périmètres ad hoc (communes, EPCI ou SCoT).*

#### 3.2.8.1.4. Quelle temporalité pour l'imputation foncière des projets

**Le Projet d'aménagement régional précise (page 14) que la trajectoire ZAN prend en compte un certain nombre de projets urbains engagés opérationnellement ou financièrement. Un grand nombre de collectivités territoriales ont exprimé leurs inquiétudes et interrogations sur la temporalité de l'imputation de projets ; à savoir à quel moment et dans quelle décennie sera prise en compte un projet d'urbanisation : lors de la signature d'un permis de construire ? lors de l'approbation par un conseil municipal ou au début des travaux ?**

**Un circulaire du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires en date du 31 janvier 2024 apporte un début de réponse. Il considère que l'élément déclencheur de la comptabilisation d'une consommation d'espace est le démarrage effectif des travaux. Dans les cas où les travaux sont réalisés en plusieurs phases, il est possible de comptabiliser la consommation d'espaces progressivement.**

##### 3.2.8.1.4.1. *Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

#### Avis PPA du Département des Yvelines

Le Département demande que le SDRIF-E comprenne une disposition réglementaire générale établissant que les ZAC dont le dossier de création a été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF-E et les projets bénéficiant d'une DUP à la même date ne soient pas comptabilisés dans l'objectif ZAN sur la période 2021-2031.

##### 3.2.8.1.4.2. *Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :*

La loi Climat et résilience définit la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers « *comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné* ». Il s'agit donc d'une urbanisation observée, et non programmée. Le SDRIF-E ne saurait contredire cette définition légale. Il convient néanmoins de rappeler que la trajectoire de réduction de l'artificialisation et sa déclinaison en capacités d'urbanisation, notamment celles octroyées aux territoires, tiennent compte des projets d'aménagement engagés opérationnellement ou financièrement connus au moment de l'élaboration du SDRIF-E et susceptibles d'être réalisés ou de connaître un début de réalisation dès 2021.

Par ailleurs, le SDRIF-E est opposable aux documents d'urbanisme et non pas directement aux ZAC, comme peut l'être le SCoT. Il n'a ainsi pas vocation à prévoir une orientation réglementaire visant des ZAC.

Pour autant, le temps de la mise en compatibilité avec le SDRIF-E permettra la réalisation des projets d'aménagement et de construction déjà engagés. En effet, les documents d'urbanisme locaux devront être mis en compatibilité avec le SDRIF-E, une fois approuvé, dans le délai prévu à l'article 194 de la loi « Climat et résilience », à savoir d'ici le 22 février 2027, pour les schémas de cohérence territoriale, et le 22 février 2028, pour les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales. Jusqu'à la fin de la période mentionnée, un document d'urbanisme local ne sera pas illégal du fait que certaines de ses dispositions ne prendraient pas en compte la nouvelle trajectoire de réduction de l'artificialisation définie par le SDRIF-E.

Ainsi, entre 2021 et l'approbation du SDRIF-E, les orientations réglementaires du SDRIF de 2013 sont opposables aux documents d'urbanisme locaux. Dès lors, ces derniers auront pu légalement permettre des projets excédant les capacités d'urbanisation du SDRIF-E (mais respectant celles du SDRIF de 2013) et les autorisations d'urbanisme délivrées y afférentes ne pourront être remises en cause, même au-delà du délai de mise en compatibilité. En revanche, la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers liés à ces projets et survenant après 2021 contribuera à consommer les capacités d'urbanisation octroyées par le SDRIF-E.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La circulaire du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires en date du 31 janvier 2024 a pour principal objet de préconiser une certaine souplesse dans la mise en application de la trajectoire de sobriété foncière et préconise « *la prise en compte des situations spécifiques rencontrées par les collectivités territoriales dans la comptabilisation de la consommation d'espaces* ».

Le Ministère donne à titre d'exemple la réalisation des ZAC qui s'étale souvent sur plusieurs années. Mais le Ministère préconise également d'une façon plus générale « *à ne pas restreindre aux seuls hectares de la trajectoire de sobriété les évolutions des documents d'urbanisme et d'autoriser un dépassement qui, à défaut d'une justification spécifique, peut aller jusqu'à 20%* ».

Comme la Région l'indique dans sa réponse, les dispositions du SDRIF de 2013 s'appliqueront aux documents d'urbanisme locaux jusqu'à la date de leur révision et mise en compatibilité avec le SDRIF-E, à savoir jusqu'au 22 février 2028 pour les PLU. Jusqu'à cette date, des projets d'aménagement peuvent être approuvés et mis en œuvre par les communes, même en dépassement des capacités de consommation d'espaces octroyées par le SDRIF-E (sous réserve de respecter les dispositions du SDRIF 2013).

D'ici février 2028, il revient aux PPA, tout comme au Comité de pilotage et à la commission régionale de conciliation d'artificialisation des sols de veiller à ce que des projets d'aménagement ne viennent pas compromettre l'atteinte des objectifs fixés par le SDRIF-E.

#### 3.2.8.1.4.3. *Questions complémentaires de la commission d'enquête*

##### Question 1 :

Comment la Région compte-t-elle éviter une pénalisation des communes qui n'ont eu aucune ou très peu de consommation d'ENAF dans la période de référence 2011 – 2021 et en conséquence aucun chiffre de référence pour la décennie 2021 -2031 ?

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Comme prévu par la loi « Climat et résilience » d'août 2021, une comptabilisation de la consommation totale a été faite à l'échelle régionale. C'est cette comptabilisation qui donne une moyenne de 774 ha d'ENAF consommés par an sur la période 2011-2021. Il n'y a donc pas de prise en compte par commune des consommations de cette période de référence pour déterminer la répartition des capacités allouées aux territoires.

Pour rappel, le SDRIF-E, prévoit plusieurs enveloppes de consommation d'ENAF : une enveloppe dévolue aux territoires avec des pastilles et du potentiel non-cartographié, et une enveloppe stratégique régionale pour les infrastructures de transport et la transition écologique du territoire, notamment la production d'ENR.

L'exécutif régional a tenu à ce que ce SDRIF-E soit construit en partenariat avec les collectivités locales afin de définir le meilleur équilibre possible, permettant tout à la fois la réalisation des projets légitimes des maires et l'intégration des exigences nouvelles en

termes d'aménagement durable du territoire et de sobriété foncière.

Afin de déterminer la répartition des capacités dévolues aux territoires un long travail de concertation a été réalisé en 2022 et en 2023 avec les collectivités franciliennes et les services de l'Etat afin de prendre en compte les projets des territoires dans le respect de la trajectoire régionale de sobriété foncière et des objectifs assignés au SDRIF-E par le code de l'urbanisme. Les territoires les plus vertueux n'ont pas été pénalisés au regard de leur consommation passée puisque les besoins des collectivités ont intégré en fonction de leurs projets et de la nécessité de changer la façon d'aménager le territoire.

Cette prise en compte des besoins des territoires a permis d'imposer une logique de projets utiles aux Franciliens (logements ou activités) en substitution aux logiques passées de constitution de réserves foncières. Cette approche a permis de coconstruire avec les collectivités franciliennes une trajectoire ambitieuse de lutte contre l'étalement urbain, cohérente avec les dynamiques locales et réaliste au regard des objectifs environnementaux, sociaux et économiques d'aménagement du territoire francilien. La Région a notamment veillé à la prise en compte des coup partis afin de ne pas bloquer des projets en cours.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La Région rappelle avec sa réponse le principe et la logique de projet qui a été appliqué, en concertation avec les collectivités territoriales, dans la construction du SDRIF-E qui accorde des capacités d'urbanisation et de développement industriel d'une façon ciblée à des polarités et des communes. Ce principe trouve sa traduction dans la rédaction des Orientations réglementaires.

La commission d'enquête a pu constater cette approche constructive de la part de la Région dans ses réponses apportées aux demandes de modifications et de prise en compte de situations particulières exprimées par des PPA dans le cadre de l'enquête publique.

#### Question 2 :

Selon l'OR 82 « les espaces ENAF urbanisés entre 2012 et la date d'approbation du SDRIF-E doivent être décomptés des capacités d'urbanisation allouées ». Or la commission d'enquête s'interroge sur les critères de comptabilisation d'une consommation d'espace dans une période /année et sur la nécessité de préciser ce critère dans les OR. La région est-elle en mesure de compléter les Orientations réglementaires sur ce point ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

L'OR 82 précise qu'il s'agit des espaces urbanisés en 2021 dont il faut tenir compte, et non 2012 comme indiqué dans la question.

Le fait qu'il faille décompter des capacités d'urbanisation allouées au territoire toute l'urbanisation qui a eu lieu entre 2021 et la date d'entrée en vigueur du SDRIF-E est une exigence issue de la loi Climat et résilience, qui précise que les objectifs de réduction de la consommation d'espace s'expriment sur la période 2021-2031. Les chiffres sur la base desquels est élaborée la trajectoire de sobriété foncière du SDRIF-E sont issus du Mode d'Occupation des Sols (MOS). Cette donnée étant élaborée à l'aide de photographies aériennes, les années exprimées correspondent à des prises de vues estivales : le MOS 2021 traduit l'occupation des sols à l'été 2021. C'est donc cet état des lieux qui est mis en avant dans la cartographie du SDRIF-E. Toutefois, les collectivités sont libres de l'utilisation de l'outil de caractérisation de l'occupation des sols à partir du moment que celui-ci permet de retracer la consommation d'espace à compter de 2021. Il ne paraît pas nécessaire d'apporter ces précisions dans les orientations réglementaires. La mention de l'année 2021 comme base de départ est suffisante.

Le SDRIF-E se situe bien ainsi dans le cadre de la stricte application de la loi Climat et

résilience.

Appréciations de la commission d'enquête :

La prise en compte des données du MOS 2021 comme valeurs de référence a déjà été évoquée dans le chapitre 8.1.2.2. La Région rappelle utilement que le MOS 2021 n'a pas de valeur absolue mais peut être remplacé par des collectivités par d'autres outils mieux adaptés, reflétant plus fidèlement la réalité sur le terrain.

#### 3.2.8.1.5. Prise en compte des projets nationaux

**L'article 3 de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 dispose que, pour la décennie 2021-2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers générés par des projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) fera l'objet d'un décompte national et ne sera pas comptabilisée dans la trajectoire portée par le SDRIF-E (ils constitueront néanmoins toujours une consommation d'ENAF dans la région IdF). Ces projets seront listés par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme.**

**Le ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires a transmis le 21 décembre 2023 une liste de projets à la Présidente de la région IdF, pour avis dans un délai de deux mois. Cette liste comprend des projets d'une surface totale de 1084 hectares d'artificialisation que le ministre propose de sortir du décompte régional.**

**Dans sa réponse en date du 13.2.2024, la Présidente de la région IdF a jugé incomplète cette liste de projets et donc l'enveloppe de 1 084 hectares insuffisante.**

#### 3.2.8.1.5.1. *Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

Mail 208 M. Bruno PIKETTY d'Emerainville sur le registre électronique

*« L'Etat impose la trajectoire vers le ZAN. Encore faut-il qu'il montre l'exemple. À défaut, ce n'est non seulement pas crédible, mais irrecevable : comment l'Etat exigerait des Collectivités Territoriales de respecter ce principe, alors qu'il s'en affranchit pour lui-même ? Cet auto affranchissement de l'État est parfaitement illustré par les PENE (Projets D'envergure Nationale ou Européenne). »*

Mail 704 de l'Association Mareil-Marly sur le registre électronique

L'association observe que la trajectoire ZAN de la région ne tient pas compte de l'artificialisation des projets de l'État qui représentent 25% de la consommation foncière totale prévue.

Mail 2491 d'un Anonyme sur le registre électronique

*« L'annexe 2 des obligations réglementaires « projets portés par les opérateurs de l'État impactant les espaces agricoles naturels et forestiers » liste des projets par opérateur qui devront « toutefois respecter les règles du SDRIF E ». Quels types de projets comprennent les « surfaces ENAF impactées » ? Plus précisément que comprennent pour l'APIJ les 95 hectares indiqués ? (Ils sont supérieurs aux demandes du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires transmises le 21 décembre 2023). »*

Mail 3702 de Mme Christelle PLUVINET sur le registre électronique

*« L'annexe 2 des Orientations réglementaires indique les « projets portés par les opérateurs de l'Etat impactant les espaces agricoles, naturels et forestiers », soit 2 755 ha, auxquels s'ajoutent 175 ha pour la mise en œuvre de la convention Disney au-delà de 2040. Il est précisé dans le Plan d'Aménagement Régional que cette surface est comptabilisée dans la trajectoire pour l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette en 2050.*

*Une note de l'État, faisant suite à la loi Z.A.N. du 20 juillet 2023, fixe une liste de projets*

*d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur, recoupant en partie l'annexe 2 des Orientations Réglementaires. Par exemple, les projets portés par l'Établissement Public d'Aménagement EPAMARNE représentent 175 ha dans l'annexe 2 des Orientations Réglementaires et 131 ha dans la note de l'Etat. Il n'est précisé nulle part quels projets sont pris en compte ou non dans ces décomptes. La réalisation des projets listés dans la note de l'État ne sont pas comptabilisés dans la trajectoire du Z.A.N. »*

Lors de la réunion publique du 29 février 2024 Mme Céline MALAISE, présidente du groupe de la gauche communiste, écologiste et citoyenne au conseil régional d'Île-de-France :

*«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.»*

Lors de la réunion publique du 29 février 2024 Mme Fabienne MEROLA, membre du Collectif contre la ligne 18 et contre l'artificialisation des terres

*«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'État).»*

#### 3.2.8.1.5.2. *Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :*

Contrairement à ce qu'affirment certaines associations et certains élus d'opposition qui n'ont pas dû lire assez attentivement les documents, les projets de l'Etat sont bien pris en compte dans la trajectoire de réduction de l'artificialisation fixée par le SDRIF-E, depuis le début, et notamment depuis l'avant-projet transmis aux collectivités et à de nombreux acteurs dès avril 2023.

L'assertion commune à ces remarques est donc non seulement fausse mais en plus malhonnête car elle vise à jeter la suspicion sur la sincérité de la trajectoire de sobriété foncière proposée par le SDRIF-E

Nous renvoyons les auteurs de ces remarques à la lecture des pages suivantes :

- « Projet d'aménagement régional » : pages 12 et suivantes, puis pages 26 et suivantes ;
- « Orientation réglementaires » :
- « Evaluation environnementale stratégique » : pages 128 et suivantes.

L'exclusion des projets de l'Etat par le législateur et l'arrêté à intervenir se répercuteront arithmétiquement par une augmentation du taux de réduction de la consommation foncière. Mais cela demeure sans incidence sur les orientations du SDRIF-E : autrement dit la sortie du décompte régional des projets de l'Etat n'amènera aucune augmentation de l'enveloppe prévue au global dans le projet de SDRIF-E arrêté.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête partage les conclusions tirées par la Région concernant l'inclusion de certains projets dans un décompte national. Ces projets font partie de ceux listés dans l'Annexe 2 des Orientations réglementaires.

Le fait de compter ces projets dans une enveloppe nationale les fera sortir en contrepartie de l'enveloppe régionale. La consommation globale sur la région Île-de-France reste néanmoins identique à celle prévue dans le SDRIF-E.

La commission d'enquête estime en revanche nécessaire de préciser la modification de l'enveloppe régionale de consommation foncière dans les différents documents constituant du SDRIF-E une fois le décompte définitivement arrêté entre l'Etat et la Région.

3.2.8.1.5.3. *Questions complémentaires de la commission d'enquête*

Question 1 :

L'annexe 2 aux orientations réglementaires ne présente les projets portés par l'Etat que par opérateur de l'Etat porteur et pas par projet tel que présenté par le ministre.

La commission d'enquête s'associe à la demande de plusieurs personnes du public qui souhaitent disposer en détail des projets de l'Annexe 2 pour pouvoir comprendre les projets et surfaces ont été pris en compte par l'Etat et ce qui restera dans l'enveloppe de consommation de la région.

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Au moment de l'arrêt du projet de SDRIF-E, la loi « ZAN » du 20 juillet 2023 instituant les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) n'était pas encore votée. Le projet de SDRIF-E sera ainsi ajusté, en vue de son adoption, au regard de ladite loi en vue de son adoption, pour mettre en exergue l'articulation de ses orientations avec les PENE.

Cette annexe 2 a donc vocation à être précisée dans le futur SDRIF-E adoptée, notamment en prenant en compte le prochain arrêté fixant la liste des PENE ainsi que la consommation induite par ces projets.

Conformément à la loi « ZAN » du 20 juillet 2023, pour la période 2021-2031, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant des PENE, recensés dans un arrêté ministériel mentionné à paraître, sera prise en compte au niveau national et non pas au titre des objectifs fixés par les documents de planification régionale et par les documents d'urbanisme. Ce point sera également rappelé dans le SDRIF-E et dans son guide de mise en œuvre.

Au regard du projet de liste des PENE actuellement soumis à consultation, il s'avère que le projet de SDRIF-E intègre d'ores-et-déjà les PENE sous différentes formes. Il peut s'agir de secteurs d'urbanisation préférentielle ou de développement industriel d'intérêt régional – OR 82 et 84 – (ex : projets d'aménagement en opération d'intérêt national ou faisant l'objet d'un projet d'intérêt général, projet d'établissement pénitentiaire, etc.), de projets d'infrastructures de transports de niveau régionale et/ou suprarégional cartographiés et/ou listés à l'annexe 3 des orientations réglementaires (OR 88) ou encore de projets relevant de l'enveloppe régionale permettant la mise en œuvre de la transition environnementale (OR 89).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte des explications données par la Région mais qui toutefois ne répondent pas tout à fait à la question posée.

L'Annexe 2 aux Orientations réglementaires présente les projets d'Etat par opérateur porteur du projet. Ces opérateurs portent pour la plupart d'entre eux plusieurs projets, dont l'identification précise n'est pas possible.

La commission d'enquête estime nécessaire de présenter ces projets individuellement, avec leurs localisations et surfaces de consommation d'ENAF correspondantes, afin que les collectivités locales puissent connaître avec précision quel projet et quelle surface de consommation sont concernés sur leur territoire.

Question 2 :

La commission d'enquête souhaite également connaître le contenu de l'accord entre l'Etat



et la région sur la liste finale des projets repris par l'Etat.

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Dans son courrier du 13 février 2024, la présidente de Région a apporté une réponse à la proposition du Ministre Christophe BÉCHU relative aux PENE en Île-de-France.

Elle regrette d'abord la méthode adoptée par l'Etat pour établir sa liste de projets. D'une part, il ne propose une comptabilisation de ses projets que pour la première décennie, alors que les Régions doivent se projeter à 2040, voire à 2050. D'autre part, l'enveloppe totale proposée dans le projet d'arrêté ne décompte que 1 084 ha de PENE quand la somme des projets de l'Etat en Île-de-France représente 2 700 ha à l'horizon 2040, soit 25 % de l'enveloppe totale prévue par le SDRIF-E. L'enveloppe de l'Etat s'arrête en 2031 quand le SDRIF-E définit une trajectoire jusqu'en 2040.

A cette occasion, la présidente a également rappelé l'opposition des élus franciliens à des projets pourtant prévus par l'Etat comme la prison de Noisieu.

L'Etat doit donc à la fois prendre en compte les demandes des élus Franciliens, mais aussi comptabiliser dans son enveloppe des projets portés par les opérateurs de l'Etat comme Villaroche, la ZAC Disney ou encore les opérations de l'EPAMSA qui ne sont aujourd'hui pas prises en compte. La LNPN devra également être prise en charge puisque dans l'arrêté seuls 18 hectares sont comptabilisés alors que le projet va artificialiser plus de 180 hectares.

Ce courrier du 13 février 2024 exprime donc la position de la présidente de Région sur la proposition du Ministre. Il ne s'agit pas d'un accord entre Région et Etat sur la liste des PENE.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte du fait qu'un accord définitif entre le Région et l'Etat n'est pas encore intervenu à ce stade.

Elle ne peut que déplorer également la comptabilisation des projets de l'État limitée sur la première décennie et invite la Région à interroger de nouveau l'Etat pour présenter une trajectoire de sobriété foncière réaliste.

Par ailleurs, la commission d'enquête regrette que le forfait dédié aux PENE ne soit pas plafonné et que la loi prévoit la possibilité de dépasser les 12 500 ha prévus.

Il lui semble en effet important que l'État puisse faire part d'exemplarité en matière de consommation foncière, étant porteur de projets d'infrastructures ou d'équipements publics auxquels ses exigences de sobriété foncière devraient aussi s'appliquer.

#### 3.2.8.2. ZAN : une mise en tension foncière complexe à gérer sur les territoires

**La loi n°2023-630 du 23 juillet 2023, visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux sur le sujet, entend concilier sobriété foncière et développement des territoires, apportant des ajustements à la loi Climat et Résilience. Ces principales dispositions concernent à la fois le calendrier de mise en œuvre, des outils à disposition des maires, une nouvelle instance régionale de gouvernance (la conférence ZAN), un forfait national de 12 500 hectares pour les projets d'envergure nationale ou européenne, l'institution d'une "commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols", la création d'une "garantie rurale" d'un hectare au profit de toutes les communes, sans condition de densité, mais couverte par un PLU ou une carte communale (droit à construire pouvant être mutualisé).**

**Pour autant, de nombreuses dépositions, émanant tant d'élus que d'associations ou de citoyens, soulèvent la difficulté à mettre en application des objectifs pouvant**

**s'avérer contradictoires : sobriété foncière et production de logements, pastilles d'urbanisation sur des espaces naturels agricoles et forestiers devant être préservés...la question de la bonne échelle d'application est également posée (communal, intercommunal...).**

### 3.2.8.2.1. Une application déconnectée des réalités de terrain

**Perçue comme déconnectée des réalités de terrain ou remettant en question les politiques locales des collectivités, la loi ZAN est souvent perçue comme punitive et arbitraire.**

#### 3.2.8.2.1.1. *Analyse et synthèse des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

Mail 3033 de M. THOMAS, contribution de la ville de Marcoussis sur le registre électronique

*« /.../ Pour autant la procédure de ZAN qui est prévue dans les projections d'urbanisation ne va pas dans le bon sens. En effet, si nous partageons la volonté de ne pas artificialiser les sols, le mode de calcul qui revient à autoriser les communes qui ont déjà beaucoup (trop) artificialisé à continuer est une sorte de prime aux mauvais élèves. Ainsi une commune qui aurait dans les 10 années précédentes artificialisé 200 ha de terres agricoles aurait le droit d'en artificialiser 100, alors qu'une commune vertueuse qui n'en aurait artificialisé que 2ha n'aurait le droit que d'en artificialisé qu'un seul. Cette logique est absurde.*

*Peut-être faudrait-il au lieu de primer les mauvais élèves, accompagner les bons dans leur démarche. Pourquoi ne pas penser aux dispositifs de désartificialisation ? Pourquoi ne pas aider davantage les communes vertueuses dans leur développement lorsque ce développement génère des coûts importants de désartificialisation ou même de reconstruction sur des espaces construits ? »*

Mail 2803 de M. CANAULT sur le registre électronique

*« Il faut que les zonages et les surfaces déclarées urbanisables reste en place dans nos communes rurales. Car le PLU existant à eu un coût non négligeable pour nos petites communes rurales. Le PLU qui est mis en place actuellement ne doit pas changer car des modifications de zonages. Ne sont pas envisageable, pour la survie de nos villages. »*

Mail 53 d'une anonyme des Essarts-le-Roi sur le registre électronique

*« Selon la loi Climat & Résilience, toutes les régions doivent planifier la décroissance de leur rythme d'artificialisation des sols. Dans ce contexte, il est totalement incompréhensible que Rambouillet Territoire obtienne le droit d'artificialiser 241 ha (contre 197 entre 2010 et 2020). Nous avons des espaces naturels à préserver sur notre territoire traditionnellement forestier et agricole. Nous nous battons contre cette décision qui met en péril notre environnement et celui de nos enfants. »*

Courrier 84 de Mme Edmonde ARDIN, Maire de Vaires-sur-Marne (77), conseillère départementale

*« /.../ Les objectifs élevés de densification qui s'imposent à la ville (15% sur un territoire contraint) :*

*Vaires-sur-Marne est concernée dans le SDRIF-E par une pastille « Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2 km ». Cette pastille est à interpréter comme « favoriser » au lieu de « limiter », car c'est dans ce périmètre que se concentre le potentiel d'urbanisation.*

*Les documents d'urbanisme devront accroître entre 2024 et 2040 le volume des logements de l'ordre de 15% (+958 logements estimés), en intégrant une mixité de fonctions. La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espace naturel, agricole ou forestier (ENAF) par la densification des espaces déjà urbanisés et ce au moyen de la mutabilité des terrains, la densification des constructions, la mixité des fonctions, la réduction de l'imperméabilisation.*

Les projets de développement de logements dans la commune s'inscrivent déjà dans une logique de privilégier les opérations en densification, avec un objectif de construction d'environ 100 logements/an. Cet objectif est difficilement atteignable, car la mobilisation de ce foncier dépend essentiellement d'initiatives privées, difficile à anticiper.

De plus, une partie du territoire intégré dans un rayon des 2 kms est concerné par le risque inondation et les orientations réglementaires sur ces zones (OR 32) « encadre le développement du logement pour ne pas augmenter de façon significative l'exposition des populations ». Cela conduit à limiter la construction dans ce secteur et à contrario à faire porter sur le territoire restant l'objectif de densité. La commune émet donc des doutes sur l'atteinte de cet objectif très ambitieux. »

Mail 4152 émanant de l'Association Pour l'environnement des Layes (APEL) sur le registre électronique

« Dans le SDRIF-E actuel, le « droit à artificialiser » ne semble faire l'objet d'aucune contrainte, d'aucun enjeu pour autant que l'on rentre dans une volumétrie préalablement accordée. Il faut changer de paradigme et challenger fortement les décideurs et les entrepreneurs sur le choix des sites. Nous demandons qu'à chaque nouvelle demande d'artificialisation (y compris dans les volumétries précédemment accordées) d'imposer via les SCoT et PLU/PLUI la constitution d'un dossier justificatif présentant l'état des lieux des sols déjà artificialisés disponibles et expliquant le besoin d'artificialiser de nouvelles terres. »

3.2.8.2.1.2. *Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France*

Ces observations très générales contiennent parfois des inexactitudes assez fortes sur le rôle du SDRIF-E et sur le cadre que fixe la loi Climat et résilience.

Nous renvoyons donc aux réponses précédentes et notamment à la question complémentaire n° 2 de la partie 8.1.1.3 ou celle sur la partie 8.1.4.3. Il paraît cependant important de rappeler, de façon succincte, que la loi fixe un cadre régional pour la mise en œuvre du ZAN et non commune par commune ou encore que la trajectoire de sobriété foncière est fondée sur la prise en compte des coups partis, des projets de l'Etat, des besoins en matière de logement, de réindustrialisation, de mobilités ou encore de transition écologique du territoire.

Afin de mettre en œuvre la loi Climat et résilience et les orientations du SDRIF-E, il ne saurait être question de faire la somme des capacités ouvertes par les documents d'urbanisme locaux actuels. Une telle démarche conduirait à ne pas mettre en œuvre la loi.

La Région a cependant bien conscience des difficultés que pourraient rencontrer certains maires, notamment pour construire les équipements nécessaires à l'accueil de nouvelles populations, et appelle l'Etat à les accompagner pour cela.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les observations rapportées par la commission montrent combien l'accompagnement des collectivités est essentiel et qu'un soutien, non seulement technique mais également financier doit pouvoir être mobilisé, y compris au niveau de l'État.

3.2.8.2.1.3. *Questions complémentaires de la commission d'enquête*

Question 1 :

Quelles précisions à apporter aux orientations réglementaires pour permettre une mise en application corrélée avec les objectifs de la loi ZAN ?

### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

La loi ZAN du 20 juillet 2023 implique de faire évoluer certaines orientations réglementaires du projet de SDRIF-E arrêté le 13 juillet 2023, en vue de son adoption par le Conseil régional et de son approbation par décret pris après avis du Conseil d'Etat. Les modifications vont porter sur :

- La mention des projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) et les explications concernant leur inscription dans la trajectoire de réduction de l'artificialisation régionale ;
- L'extension du bénéfice de l'hectare garanti à toutes les communes disposant d'espaces naturels, agricoles et forestiers (réservé aux seules communes rurales dans le projet de SDRIF-E arrêté), la possibilité de sa mutualisation à l'échelle intercommunale et les conséquences quantitatives ;
- La prise en compte de la renaturation dès 2021 ;
- Le rôle de la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols.

Ces évolutions réglementaires et leurs incidences environnementales seront analysées dans l'évaluation environnementale stratégique et la justification des choix sera revue en conséquence.

Pour rappel, la Région a transmis aux personnes publiques associées des informations relatives à la prise en compte de cette nouvelle loi ainsi que le « porter à connaissance » complémentaire de l'Etat sur le sujet.

Le public a également été informé précisément de l'impact de cette loi. En effet, la Région a inséré dans le dossier d'enquête publique une note spécifique sur ce point (*Dossier 5 : Annexes techniques sur le projet de SDRIF-E ; Pièce 5.2 : Note sur les modifications du SDRIF-E suite à la loi ZAN*).

### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note des évolutions prévues.

### Question 2 :

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (SCoT, PLUi, PLU) va nécessiter des moyens humains et financiers importants. Quel accompagnement est-il possible de proposer aux collectivités démunies (en ressources humaines comme financières), pour expliquer et transcrire au mieux les orientations du SDRIF-E dans leurs documents ?

### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Les documents d'urbanisme locaux auront l'obligation de se mettre en compatibilité avec le SDRIF-E, au plus tard en février 2027 pour les SCOT, et en février 2028 pour les PLU.

Un grand nombre de PLU, de PLUi et de SCOT restera compatible avec le SDRIF-E et l'approbation du SDRIF-E n'induera pas nécessairement de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux.

Pour les collectivités qui devront engager la modification ou la révision de leurs documents d'urbanisme, l'Etat propose un concours particulier destiné à subventionner les dépenses des communes liées à l'établissement de documents d'urbanisme (L. 1614-9 du CGCT), ainsi que des clubs PLU (Planif Territoires en Île-de-France).

En tant que chef de file aménagement, autorité compétente pour élaborer le SDRIF, et personne publique associée, la Région assure le suivi des DUL. Elle finance par ailleurs, à travers son soutien à l'Institut Paris Région, la mise à disposition d'outils et de formations

pour accompagner les acteurs de l'aménagement dans la mise en œuvre du SDRIF-E.

Appréciations de la commission d'enquête :

Si la commission d'enquête relève l'importance des précisions et compléments apportés pour encadrer, soutenir et faciliter la mise en œuvre de la trajectoire ZAN dans les documents de planification, elle a également pu constater le désarroi ou l'opposition forte générée par cette trajectoire transcrite dans le SDRIF-E, émanant tant d'élus que d'associations ou de citoyens qui ont soulevé la difficulté à mettre en application des objectifs pouvant s'avérer contradictoires.

3.2.8.2.2. ZAN et développement démographique et économique : des objectifs paraissant contradictoires à concilier

**Si les positions exprimées oscillent souvent entre « permettre le développement économique » et « réfléchir à des solutions plus sobres », certains alertent en constatant que ce « droit à l'artificialisation » au nom du développement économique devrait pouvoir être pensé en application de la séquence « éviter » d'artificialiser, avant de réduire et compenser. D'autres enfin demandent de repenser la trajectoire, « définie au regard d'objectifs de développement démographique et économique qu'il convient de remettre en question » (mail 2285)**

3.2.8.2.2.1. *Analyse et synthèse des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

Mail 1794 de Mme Bea BECKER d'Epinais-sur-Seine sur le registre électronique (un grand nombre de personnes partage cette interrogation)

*« La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers participe de toute évidence à atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien, déjà très fragilisé. Pourtant, cet objectif se conjugue mal avec la poursuite du développement économique et démographique tel qu'il est souhaité par la région ».*

Mail 4031 Mme Nicole MOLIN de Versailles sur le registre électronique (idem mail 6105)

Elle considère que la création de nouvelles zones logistiques est en contradiction avec les objectifs ZAN et ZEN ; les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée.

Mail 985 émanant de la CC Pays de Montereau sur le registre électronique

*« Adapter le ZAN aux réalités locales et territoriales pour un aménagement sobre et équilibré du territoire sans constituer un frein au développement des activités économiques ou des transports, mais poursuivre un objectif double de rapprocher les actifs de leur lieu de travail (en croisement avec les objectifs de ZEN) et de réduction du taux de chômage. »*

Courrier 85 Mme Joelle CECCALDI-RAYNAUD, Présidente de l'EPT Paris Ouest La Défense et maire de Puteaux (92)

*« \* Préservation de la nature et du cadre de vie :*

*Les villes du territoire expriment unanimement le désir de placer la nature et le cadre de vie au centre des préoccupations dans un contexte où le territoire est très dense. Cette vision commune vise à préserver les espaces naturels, considérés comme des poumons essentiels pour la qualité de vie des habitants et la préservation de la biodiversité.*

*Cette volonté de préserver ces espaces verts s'accompagne d'une démarche visant à maîtriser le développement urbain, en privilégiant une croissance mesurée et réfléchie qui garantisse un équilibre harmonieux entre le milieu bâti et l'environnement naturel.*

- *Soutien à la prise en compte des contextes territoriaux spécifiques :*

Les villes membres soutiennent la prise en compte des contextes territoriaux spécifiques, notamment pour modérer le développement dans l'hypercentre. Il est nécessaire de prendre en compte la densité actuelle dans la stratégie "Zéro artificialisation nette" afin de garantir une évolution démographique modérée et une densification raisonnée.

- Équilibre entre développement économique et qualité de vie :

Les villes membres partagent la volonté de maintenir un équilibre entre développement économique, notamment en préservant les pôles d'activité économique existants, et qualité de vie pour les habitants. »

#### Courrier 97 Association Sauvons la Tournelle (78)

« /.../ Observation 6 : L'objectif de réduction de l'artificialisation des sols /.../

Pour le territoire du Pays Houdanais, une enveloppe de 58 ha seraient accordés aux 32 communes, fixant ainsi la trajectoire pour 2040. La Communauté de Commune demande une enveloppe de 31 ha supplémentaire pour apporter l'assurance de 1200 à 1500 emplois locaux.

Cette demande nous semble être incompatible avec ce qui a été énoncé précédemment concernant les villages de la Vallée de la Vaucouleurs.

Les articles R. 4251-3 et R. 4251-8-1 du code général des collectivités territoriales relatifs à la déclinaison territoriale des objectifs de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols peuvent être appliqués au plan d'aménagement et de développement durable de la Corse prévu à l'article L. 4424-9 du même code, aux schémas d'aménagement régionaux prévus à l'article L. 4433-7 du même code, ainsi qu'au schéma directeur de la région Île-de-France prévu à l'article L. 123- 1 du code de l'urbanisme, en fonction des caractéristiques spécifiques à ces documents et, notamment, en tenant compte des enjeux propres à ces territoires.

Concernant l'enveloppe spécifique actuellement accordée dans les communes à potentiel accueil d'activité économique, nous aimerions pouvoir comprendre la méthode de calcul. /.../

Q : Pourquoi 5 ha dans la commune de Septeuil qui ne dispose pas de gare ? Pourquoi artificialiser des terres agricoles pour une future zone d'activités à Septeuil alors qu'il existe deux friches en entrée de village et l'opportunité de développer des zones d'activité ?

#### Mail 4156 de l'Association Pour l'Environnement des Laves (APEL) sur le registre électronique

« /.../ Mettre fin à l'étalement urbain et protéger les terres agricoles L'OR 12 détermine que les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E. Ainsi, pour les communes de polarité, les villes moyennes, petites villes et communes rurales, le SDRIF-E leur donne la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal déjà urbanisé. Comme pour les logements, les capacités d'extension sont attribuées de manière égale et uniforme sans tenir compte des situations locales. Par ailleurs cette règle de 2% d'extensions urbaines peut offrir des possibilités importantes pour des communes aux tissus urbains lâches. De fait, cela reviendrait à accorder une prime aux communes les moins vertueuses, celles qui se sont majoritairement développées en étalement urbain. Pour enrayer ce phénomène d'étalement urbain et préserver les terres agricoles nécessaires à la résilience alimentaire de l'Île-de-France, ← nous demandons de supprimer la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal urbanisé accordée aux 872 communes de l'espace rural, soit environ 1165 ha d'espaces non cartographiés. /.../ »

#### 3.2.8.2.2.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Comme le signale le paragraphe introductif à cette partie, les remarques signalées ici sont souvent contradictoires entre elles.

*Sur la prise en compte du développement économique dans la trajectoire foncière du*

### SDRIF-E

La loi assigne au SDRIF la mission de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace « *tout en garantissant le rayonnement international de cette région* » (C. urb., art. L. 123-1). C'est dans cette perspective que le SDRIF-E développe un projet vertueux et équilibré qui vise à la conciliation des intérêts en présence. L'Île-de-France étant le poumon économique de notre pays, l'exécutif régional a tenu à poursuivre le développement économique, la réindustrialisation de la région tout en la conciliant avec l'objectif de sobriété foncière.

L'activité logistique participe au développement économique et au fonctionnement régional. Le SDRIF-E entend appuyer sur une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires à conforter et à développer, pour réduire les flux générés par le fret routier, et sur la densification des emprises logistiques existantes à privilégier de façon à contenir l'étalement urbain. Le SDRIF-E prône la compacité et l'optimisation de l'immobilier logistique. Le cas échéant, les nouvelles zones logistiques s'intègrent prioritairement dans les sites d'activités économiques, et notamment les zones commerciales (voir chapitre 4.4 des orientations réglementaires).

#### *Sur les contraintes particulières de l'hypercentre*

Le SDRIF-E tient compte des enjeux spécifiques aux communes de l'hypercentre en définissant des orientations réglementaires adaptées à ces derniers. Ainsi, compte tenu de leur densité, le SDRIF-E prévoit que ces communes participent à la production de logements en privilégiant la transformation des bâtiments existants (ex : reconversion, surélévation, transformation par changement de destination, etc.) (OR 57).

En outre, dans les polarités de l'hypercentre, les développements urbains doivent permettre de réduire la vulnérabilité du territoire particulièrement exposé à l'effet d'îlot de chaleur urbain (désimperméabilisation, végétalisation, renaturation, etc.) (OR 93).

#### *Sur la trajectoire de réduction de l'artificialisation et sa déclinaison pour les communes rurales*

Le SDRIF-E, en conformité avec la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 doit définir une trajectoire de réduction de l'artificialisation qui doit être sincère au regard des besoins évalués du territoire. La Région Île-de-France a ainsi opté, dans le projet de SDRIF-E, pour une trajectoire de réduction de la consommation d'espace, puis de l'artificialisation de 20% par décennie jusqu'à l'affirmation du Zéro Artificialisation Nette à compter de 2050. Cette trajectoire prend acte d'un certain nombre de projets « coups partis », de projets portés par l'État ou ses opérateurs qui s'imposent au SDRIF-E, ainsi que de la nécessité de développer les infrastructures nécessaires à la production d'énergies renouvelables et à une gestion des ressources davantage circulaire.

Par ailleurs, il est à noter que la Région Île-de-France est en moyenne 4 fois plus économe en espace que les autres régions françaises. Le point de départ de sa trajectoire est donc plus bas, justifiant une baisse plus progressive, sans remise en question de l'objectif ZAN. L'explication détaillée de cette trajectoire figure dans l'évaluation environnementale et stratégique, et plus particulièrement, dans la partie « Justification des choix ».

Les capacités d'urbanisation non cartographiées sont exprimées en pourcentage des espaces urbanisés existants, offrant la possibilité d'une urbanisation modérée, proportionnelle à la taille de la commune, en cas d'incapacité à accueillir ce développement en renouvellement urbain. Supprimer les capacités d'urbanisation de 2% octroyées aux communes rurales n'est ni souhaitable, ni nécessaire :

- Les communes rurales sont déjà celles dont les capacités d'urbanisation sont le plus restreintes. En effet, alors que les capacités d'urbanisation allouées aux différentes typologies de communes du SDRIF-E représentent une baisse d'environ 40 à 50% par rapport à leur consommation passée, cette baisse est de 60% pour les communes rurales ;

- Il est nécessaire de maintenir une certaine souplesse car tous les besoins des territoires ne sont pas connus à horizon 2040 ;
- Ces capacités d'urbanisation peuvent être mutualisées, au profit de projets davantage structurants à l'échelle intercommunale ;
- Le SDRIF-E met en place d'importantes exigences en matière de densité minimale et de plus amples protections (fronts verts d'intérêt régional, armature verte à sanctuariser, etc.) permettant de protéger de l'urbanisation les espaces ouverts les plus précieux.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note des points de clarification portant sur le développement économique prioritairement dans des zones existantes et la logique de multimodalité.

Lors de l'enquête publique, il a été beaucoup reproché au SDRIF-E de proposer une vision dite "arithmétique" de la protection des sols, jugée arbitraire, souvent punitive, décorrélée des réalités du terrain, et appelant des développements démographique et économique parfois contradictoire et difficiles à concilier.

Si les positions exprimées ont souvent oscillé entre « permettre le développement économique » et « réfléchir à des solutions plus sobres », certains ont alerté en constatant que ce « droit à l'artificialisation » au nom du développement économique devrait pouvoir être pensé en application de la séquence « éviter » d'artificialiser, avant de réduire et compenser.

Dans son rapport "Transitions 2050", l'ADEME indique que le parc tertiaire augmente de 1,4 % par an en moyenne depuis trente ans.

Elle regrette, comme l'Ae, l'absence d'inventaire des zones d'activité existantes et d'appréciation de leur potentiel de densification. Même si cet inventaire imposé par la loi climat et résilience, ne relève pas du SDRIF-E mais des intercommunalités compétentes en matière de développement économique, il aurait toutefois certainement apporté des informations utiles à la Région quant à la localisation des prescriptions en matière de zones économiques.

Si le projet SDRIF-E indique que les implantations économiques se feront prioritairement dans les zones existantes, l'enjeu est particulièrement important sur le territoire francilien, où les terres agricoles de bonne qualité se retrouvent, à la fois grevées par des projets d'urbanisation, mais également par des mesures compensatoires.

La réponse apportée n'en fait pas mention, sauf à rappeler que les implantations économiques se feront prioritairement dans les zones existantes.

La commission d'enquête prend par ailleurs note des réponses apportées au sujet de l'hypercentre et de la trajectoire des communes rurales.

#### 3.2.8.2.3. Mutualisation des capacités d'extension

**L'OR 87 stipule que les capacités d'extension non cartographiées selon les OR 92 à 96 peuvent être mutualisées au niveau d'un Scot, d'une charte de PNR ou d'un PLU intercommunal. Plusieurs collectivités territoriales demandent une extension de cette possibilité de mutualisation.**

##### 3.2.8.2.3.1. *Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

#### Avis PPA de la Métropole du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris demande à ce que l'orientation réglementaire n°29 évolué pour permettre aux SCOT et PLUi d'appliquer la règle de 30 % de pleine terre à une échelle



plus fine et plus appropriée, aux spécificités de leur territoire, que le territoire communal.

#### Avis PPA du Département des Yvelines

Le Département demande que soit prévue dans le SDRIF-E, via un protocole avec la Région, une enveloppe foncière au titre du ZAN dédiée aux projets départementaux, qui ne vienne pas réduire l'enveloppe foncière attribuée aux communes.

#### Avis PPA de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise

Le territoire de GPS&O dispose de 10 pastilles de secteurs d'urbanisation préférentielle et 10 pastilles de secteurs de développement industriel d'intérêt régional.

La Communauté urbaine demande la possibilité de mutualiser ces pastilles, dans la mesure où ces dernières ne seraient pas utilisées, d'autant que certaines sont sur des terres agricoles de bonne qualité dont l'artificialisation serait regrettable. Par ailleurs, lors de la réalisation d'un projet moins consommateur d'espaces que l'extension autorisée pour la pastille, la Communauté urbaine demande la possibilité d'utiliser le résiduel/solde pour d'autres projets.

#### Avis PPA de la Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines

SQY demande que les surfaces de renaturation ou de désimperméabilisation soient mutualisables à l'échelle de l'agglomération.

SGY demande également dans le cadre de l'élaboration de son PLUiH, que les efforts de densification (dans l'esprit de l'OR 57) puissent être mutualisés à l'échelle de l'intercommunalité ; dans le même esprit ce qui est prévu pour les capacités d'extension non cartographiée.

SQY demande que les secteurs d'urbanisation préférentielle (OR 82) soient mutualisables à l'échelle du PLUi afin de permettre un rééquilibrage harmonieux de l'urbanisation sur le territoire de SQY.

#### Avis PPA de Cœur d'Essonne Agglomération

Demande des précisions et les conditions d'application concernant les dispositions de mutualisation (OR 87).

#### 3.2.8.2.3.2. *Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :*

#### Sur les remarques de la MGP

Les orientations du SDRIF-E s'imposent aux documents locaux dans un rapport de compatibilité qui permet leur mise en œuvre différenciée à l'échelle du territoire couvert par le document.

Ainsi, l'orientation réglementaire du projet de SDRIF-E visée s'applique à l'ensemble de la région Ile-de-France et il convient de rappeler que le SDRIF-E ne doit pas entrer « dans un degré de détail qui conduirait à méconnaître », notamment, « la place respective du schéma directeur de la région d'Ile-de-France et des documents d'urbanisme » (avis du Conseil d'Etat n°349.324, du 5 mars 1991).

Cela étant, l'objectif de cette orientation est bien d'assurer une répartition des espaces de pleine terre sur l'ensemble du territoire et non leur « concentration » dans le cadre d'une déclinaison des orientations du SDRIF-E qui en dénaturerait la portée.

L'OR 29 du projet de SDRIF-E précise que « les documents d'urbanisme doivent permettre (...) » et « définissent les règles visant à augmenter cette proportion » de pleine terre. La définition de l'échelle d'étude pour atteindre l'objectif de rééquilibrage en matière de pleine terre relève ainsi du document d'urbanisme local. Cela ne remet pas en cause la prescription P 86 du SCOT métropolitain définissant également un objectif de 30% de pleine terre vers lequel tendre, qui est tout à fait compatible avec l'OR 29 du SDRIF-E qu'elle vient préciser.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère la réponse apportée de nature à rassurer la MGP sur la mise en œuvre de la règle de 30% de pleine terre à une échelle appropriée.

Sur les remarques du Conseil départemental des Yvelines

La loi ne prévoit pas d'enveloppe départementale spécifique. Il convient d'ailleurs de noter que cette absence d'enveloppe est cohérente avec le fait que les conseils départementaux ne disposent pas de la compétence aménagement et ne produisent pas de documents d'urbanisme locaux. Un protocole conclu entre la Région et le département en dehors de tout fondement juridique ne serait en toute hypothèse pas opposable aux documents d'urbanisme de rang inférieur et ne permettrait ainsi pas de garantir la mise en œuvre effective des exigences de réduction de l'artificialisation traduites par le SDRIF-E.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête rejoint la position de la Région quant aux compétences départementales.

Sur les remarques de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise

La mutualisation des capacités d'urbanisation régies par les OR 92 à 96 est possible dans le cadre d'un PLU-I, d'un SCOT ou d'une charte de PNR valant SCOT.

Cependant, elle ne peut être ouverte aux secteurs d'urbanisation préférentielle et aux secteurs de développement industriel d'intérêt régional car leur localisation est un critère déterminant de leur allocation au territoire.

En effet, les pastilles correspondent à des capacités cartographiées qui sont territorialisées par le SDRIF-E pour la mise en œuvre de projet dont les incidences sont évaluées et prises en compte à son échelle. Les documents d'urbanisme ne peuvent donc pas les déplacer sur leur territoire (sous réserve de ce que permet le rapport de compatibilité en tentant compte de l'échelle de la cartographie du SDRIF-E) ni reporter les capacités non mobilisées sur d'autres projets.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère cohérente la réponse apportée par la Région. Les pastilles représentant des capacités cartographiées correspondent à des localisations précises et ne peuvent pas, par conséquent être déplacées librement sans remettre en cause une logique de développement territorial.

Sur les remarques de la Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines

1) S'il s'agit d'une référence à l'OR 41 évoquant la compensation des surfaces nouvellement imperméabilisées et à l'OR 81 relative à l'approche nette de l'artificialisation, avec la prise en compte des projets de renaturation, ces orientations réglementaires font très explicitement référence aux documents d'urbanisme, sans évoquer un périmètre territorial. Dès lors que le document d'urbanisme est à l'échelle intercommunale, la compensation ou la renaturation peut être envisagée à cette même échelle. Il convient, dans ce cadre, d'articuler cette offre de compensation ou de renaturation avec les enjeux sur le territoire (ex : éventuelle carence en espaces verts, renforcement de la trame verte et bleue, etc.).

Par ailleurs, il convient de signaler que l'OR 81 fera l'objet d'ajustements pour inclure la possibilité de tenir compte de la renaturation dès 2021, conformément à la loi « ZAN » du 20 juillet 2023.

2) Le SDRIF-E est opposable aux documents d'urbanisme, d'échelle communale ou intercommunale mais les auteurs du document d'urbanisme disposent d'une latitude pour mettre en œuvre les objectifs du SDRIF-E exprimés à la commune tant que certains critères comme la production de logements sont tenus.

3) La mutualisation des capacités d'urbanisation régies par les OR 92 à 96 est possible dans le cadre d'un PLU-I, d'un SCOT ou d'une charte de PNR valant SCOT. Elle ne peut être ouverte aux secteurs d'urbanisation préférentielle et aux secteurs de développement industriel d'intérêt régional car leur localisation est un critère déterminant de leur allocation au territoire.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les réponses apportées par la Région sont cohérentes et de nature à répondre aux préoccupations exprimées par l'EPCI.

Sur les remarques de Cœur d'Essonne Agglomération

L'OR 87 précise les conditions de mutualisation des capacités d'urbanisation non cartographiées allouées aux territoires: seules les capacités d'urbanisation au titre des polarités et au titre des villes moyennes, petites villes, et communes rurales peuvent être mutualisées, et ce dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification d'un SCoT, d'une charte de parc naturel régional tenant lieu de SCoT au sens de l'article L144-1 du code de l'urbanisme ou d'un PLU intercommunal, et dans le respect des principes d'urbanisation et des protections du SDRIF-E.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la Région répond aux attentes formulées quant aux règles applicables aux possibilités de mutualisation.

3.2.8.2.3.3. *Questions complémentaires de la commission d'enquête*

Question° 1 :

La commission d'enquête considère plusieurs des demandes exprimées par des collectivités territoriales comme pertinentes. La région pourrait-elle donner suite aux demandes exprimées des possibilités de mutualisation au-delà de ce qui est prévu seulement pour les capacités d'extension non cartographiées ? Et selon quelles modalités : examen au cas par cas, édicton de principes permettant de s'adapter aux contextes souvent très divers... ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La mutualisation des capacités d'urbanisation régies par les OR 92 à 96 est possible dans le cadre d'un PLU-I, d'un SCOT ou d'une charte de PNR valant SCOT. Elle ne peut être ouverte aux secteurs d'urbanisation préférentielle ni aux secteurs de développement industriel d'intérêt régional car leur localisation est un critère déterminant de leur allocation au territoire.

Le guide de lecture des orientations réglementaires du SDRIF-E, qui figure en préambule de ces dernières, explique comment doivent être appréhendées les cartes réglementaires, à l'aune du principe de compatibilité rappelé ci-dessus. Ce même guide de lecture expose explicitement qu'« Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de ces cartes méconnaîtrait ces principes » (p. 11).

Les auteurs de documents d'urbanisme disposent ainsi d'une marge d'appréciation quant au positionnement exact des capacités d'urbanisation cartographiées, sans que cela ne les autorise à déplacer celles-ci sur une autre partie du territoire.

Un guide de mise en œuvre du SDRIF-E à paraître viendra préciser notamment les marges d'interprétation relatives au positionnement de ces capacités d'urbanisation cartographiés.

De manière générale, le rapport de compatibilité entre le SDRIF-E et les documents d'urbanisme locaux autorise un certain degré de mutualisation des orientations du SDRIF-E au sein du document d'urbanisme, même lorsque celles-ci ne le précisent pas spécifiquement, et ce dès lors qu'elles ne l'interdisent pas explicitement.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les réponses apportées sont de nature à assurer une prise en compte équilibrée des demandes et un accompagnement indispensable à la mise en œuvre du SDRIF-E et des marges de manœuvre possibles.

#### Question N°2 :

Comment la Région compte-elle faire pour ne pas pénaliser les communes qui ne font pas partie d'un Scot ou d'un PLUi pour qu'elles puissent également bénéficier des possibilités de mutualisation avec des communes voisines, faisant partie de la même communauté de communes par exemple ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

En l'état, au regard des enjeux juridiques, en l'absence de document intercommunal qui garantit le respect de l'enveloppe globale, il ne peut pas y avoir de mécanisme de mutualisation qui serait juridiquement opérant. La Région entend cependant la difficulté de ces territoires. Elle examinera ce qu'il est possible de faire au regard des contraintes juridiques et au regard de l'ensemble des demandes.

En tout état de cause, l'OR 87, à laquelle il est ici fait référence, ne vise pas à sanctionner les communes dépourvues de SCoT ou de PLUi, mais tient compte à la fois du champ d'habilitation du SDRIF-E qui est opposable à des documents d'urbanisme, et de la réalité des compétences des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Indépendamment des orientations réglementaires définies par le SDRIF-E, un EPCI qui bénéficierait de la mutualisation de capacités d'urbanisation, sans disposer de la compétence en matière d'élaboration de documents d'urbanisme, ne serait pas habilité à « redistribuer » ces capacités d'urbanisation mutualisées à des communes membres.

En l'absence de document d'urbanisme intercommunal, le mécanisme de mutualisation ne serait pas opérant, d'où la rédaction de l'OR 87.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Région spécifiant qu'en principe une mutualisation ne pourra être valablement mise en place que dans le cadre d'un document intercommunal (Scot, PLUi).

La commission d'enquête constate néanmoins qu'une nouvelle disposition de l'article 4 de la loi ZAN du 20 juillet 2023 introduit la possibilité de mutualisation au-delà des documents intercommunaux pour la garantie communale d'un hectare : « A la demande du maire, une commune disposant de cette surface (1 hectare minimale) peut choisir de la mutualiser à l'échelle intercommunal, après avis de la conférence des maires ».

Pour la commission d'enquête, cette disposition concerne l'ensemble des collectivités d'un EPCI (couvertes par un Scot et PLUi ou pas). Elle estime donc possible de leur offrir cette possibilité de mutualiser les capacités d'extension non cartographiées régies par les orientations réglementaires 92 à 96 qui, selon l'OR 87, peuvent déjà être mutualisées dans le cadre d'un Scot ou PLUi.

Une telle disposition ne remettra pas en cause l'objectif de limitation de consommation d'ENAF ; il s'agirait d'un simple transfert à l'intérieur d'une collectivité territoriale.

#### Question N°3 :

L'article 4 de la loi du 20 juillet 2023 mentionne : « A la demande du maire, une commune disposant de cette surface (1 hectare minimale) peut choisir de la mutualiser à l'échelle intercommunale. ». Cette disposition particulière n'est pas mentionnée sous le point 2 de la

pièce 5.2. (Note sur les modifications du SDRIF-E suite à la loi ZAN du 20 juillet 2023). La commission d'enquête demande une confirmation que cette possibilité de mutualisation sera bien reprise dans la nouvelle rédaction de l'ORT 80.

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le projet de SDRIF-E, qui sera soumis au vote d'adoption du Conseil régional, intégrera toutes les modifications exigées par la loi ZAN, y compris la possibilité de mutualiser la surface minimale de 1 hectare à l'échelle intercommunale.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend bonne note de cette mise à jour de l'OR 80 liée à la « loi ZAN ».

Question N°4 :

La Région confirme-t-elle le caractère opposable et apparemment figé, des valeurs et nombres de pastilles des cartes thématiques actuelles au regard du dispositif de concertation sur 2 ans rappelé par l'Etat ? Quelle sera, vis-à-vis des communautés de communes, sa gestion transitoire (Objectifs, procédure, délais) des droits à consommer affectés aux communes. Quelles seront les dispositions prises face aux engagements des communes sur des projets contractualisés, adossés parfois à des DUP, ainsi que pour les mises à jour nécessaires de par les erreurs de terrain relevées et les imprécisions de 5ha des mailles du modèle cartographique ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les trois cartes thématiques, et tous ses éléments, y compris les « pastilles », sont opposables, au même titre que les orientations réglementaires avec lesquelles elles s'articulent.

Tout document de planification a vocation à « figer » les règles qu'il définit, à compter de son approbation. Le SDRIF-E n'y fait pas exception.

Il convient de rappeler que le SDRIF-E est opposable à certains documents de planification sectorielle et aux documents d'urbanisme dans un rapport de compatibilité qui préserve une marge d'appréciation pour les auteurs de ces documents, explicitée dans le guide de lecture des orientations réglementaires, figurant p. 8 et s. L'appréhension des cartes, notamment la question du mode de représentation simplifié, y est également développée.

S'agissant de la période « transitoire » évoquée, le temps de la mise en compatibilité avec le SDRIF-E permettra la réalisation des projets d'aménagement et de construction déjà engagés. En effet, les documents d'urbanisme locaux devront être mis en compatibilité avec le SDRIF-E, une fois approuvé, dans le délai prévu à l'article 194 de la loi « Climat et résilience », à savoir d'ici le 22 février 2027, pour les schémas de cohérence territoriale, et le 22 février 2028, pour les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales. Jusqu'à la fin de la période mentionnée, un document d'urbanisme local ne sera pas illégal du fait que certaines de ses dispositions ne prendraient pas en compte la nouvelle trajectoire de réduction de l'artificialisation définie par le SDRIF-E.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées.

Elle s'interroge par ailleurs, sur les projets susceptibles d'être autorisés durant la période transitoire (jusqu'en février 2028),

Elle rappelle la grande vigilance dont devront faire preuve les autorités compétentes en matière de délivrance d'autorisations d'urbanisme en appréciant la nécessité de faire usage, dès avant l'approbation des documents locaux révisés pour devenir compatible au SDRIF-E, du sursis à statuer de droit commun ou du sursis à statuer ZAN créé par la loi du 20 juillet 2023. Ceci, pour faire obstacle à la réalisation de projets entraînant une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers qui pourrait compromettre l'atteinte des objectifs

susceptibles d'être fixés par le document d'urbanisme en cours d'élaboration ou de modification.

D'ici février 2028, il reviendra également aux PPA, tout comme au Comité de pilotage et à la commission régionale de conciliation d'artificialisation des sols de veiller à ce que de tels projets ne viennent compromettre l'atteinte des objectifs fixés par le SDRIF-E.

#### 3.2.8.2.4. Les secteurs de développement autour des gares interrogés

**L'orientation 91 est celle qui en pose le principe, ces secteurs devenant des pôles de développement urbain préférentiel, non seulement en matière de mobilités, mais également de développement de logements (OR 57), de bureaux (OR 105), de commerces (OR 108) ... Les gares représentent des points de convergence où se croisent les flux de personnes, de biens et d'idées, agissant comme des catalyseurs du développement urbain... ces secteurs recouvrent toutefois des réalités contrastées qui s'accordent difficilement avec des orientations communes de développement.**

**Ils ont ainsi souvent fait débat au sein des contributeurs, certains relevant le manque de pertinence locale de ce principe : dans les secteurs denses, urbaniser davantage sans foncier disponible ou dans des espaces saturés, surexposés aux pollutions sonores et atmosphériques, ou bien dans des zones rurales, souvent à proximité ou dans des espaces naturels, agricoles ou forestiers, ou lorsque ce périmètre dépasse le territoire communal et vient à l'encontre des orientations de développement mesuré et adapté. Tous en appellent à une évolution de la rédaction permettant de mieux l'adapter au contexte local, redoutant la « course en avant » d'un étalement urbain par ailleurs souhaitant être limité.**

##### 3.2.8.2.4.1. *Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête*

#### Courrier 87 de M. le Président du SMEP Nemours Gâtinais

*« /.../ D'autre part, la question de la construction de logements revêt sur le territoire Nemours - Gâtinais une réalité complexe qui nécessite une approche adaptée aux enjeux en présence. La présence de la gare de Nemours - Saint-Pierre-lès-Nemours implique des objectifs accrus en matière de logements. Si cela ouvre une contrepartie avec des capacités d'extension supplémentaires dans le périmètre de 2 kilomètres autour de la gare, l'atteinte de l'objectif est freiné par les contraintes physiques (topographie, rivière et canal du Loing, forêts domaniales) de préservation des espaces naturels (réserves de biosphère, ZNIEFF de type 1 ou 2, etc.), et d'application du Plan de prévention du risque inondation (PPRi) de la vallée du Loing, qui limitent les capacités de production de nouveaux logements tant en intensification (interdiction de construire plus de logements qu'en l'état actuel par exemple dans certains zonages du PPRi) qu'en extension limitée de l'enveloppe urbaine.*

*La réalisation de logements dans ces espaces contraints augmenterait le nombre de biens et les personnes exposés à l'aléa. L'épisode du printemps 2016 a montré l'impact tant social qu'économique d'un tel épisode sur la vie locale, en conséquence de quoi, si le renforcement du pôle de Nemours doit rester une priorité pour le territoire tout entier du SCoT et du Sud francilien, il demeurera nécessaire d'offrir la possibilité aux collectivités locales soumises aux risques naturels (appelés à s'intensifier dans les années à venir) de pouvoir moduler l'atteinte de ces objectifs de densification et d'éventuellement reporter les possibilités d'extension limitée en continuité de la même unité urbaine mais au-delà des 2 km prévus. »*

#### Mail 2328 de Mme PICQUART, membre de MNLE 93 sur le registre électronique

*« L'environnement et la préservation des espaces verts.*

*./../ La spéculation foncière est à l'œuvre partout. Elle trouve un relais formidable dans les principes affichés par la Société du Grand Paris (maintenant des Grands Projets) de « densification autour des gares », alors que l'implantation de nouvelles gares des lignes du Grand Paris Express se fait dans des quartiers ou des communes déjà très denses en termes de constructions et carencées en espaces verts. C'est ainsi que la ville d'Aubervilliers doit avoir la palme avec aux alentours de 1,4 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant au lieu des 10m<sup>2</sup> recommandés en zone urbaine par l'OMS. Et on nous en enlève encore au fur et à mesure des grands projets imposés par la métropole ou par l'Etat, comme c'est le cas pour les Jardins des Vertus au Fort d'Aubervilliers, à la suite de l'implantation d'une piscine à dimension olympique et ensuite d'une gare de la ligne 15 Est. ./../ C'est le cas par exemple au Triangle de Gonesse où se construit une gare en plein champ, ouvrant la possibilité à terme de densifier à proximité, et où d'autres projets sont en discussion, comme la création d'une cité scolaire comprenant un internat, alors que cet espace est non constructible d'habitations parce que sous le couloir aérien des aéroports du Bourget et de Roissy Charles-de-Gaulle. Il est nécessaire de ne pas toucher aux derniers espaces de terres agricoles pour pouvoir nourrir l'Ile-de-France en circuits courts et retrouver l'autonomie alimentaire qui lui fait défaut. Il est nécessaire également de préserver tous les espaces de pleine terre et de prendre soin des zones classées Natura 2000, de leur faune et de leur flore. Tout chantier de construction à proximité a un impact sur le vivant et sur l'avenir du territoire. »*

#### 3.2.8.2.4.2. *Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :*

Tout d'abord, il convient de rappeler que les potentiels non-cartographiés, comme les potentiels cartographiés, ouvrent des possibilités afin de réaliser des projets et ne constituent en aucun cas une obligation à urbaniser.

L'OR 91 vise à valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs. Elle prévoit une capacité d'extension spécifique dont la mobilisation ne pourra toutefois se faire que dans le respect des autres orientations du SDRIF-E (comme le précise l'OR 77 à laquelle il est expressément renvoyé : « Les documents d'urbanisme peuvent planifier de nouveaux espaces d'urbanisation, dans les conditions définies par l'ensemble des orientations réglementaires du SDRIF-E »). Ce qui implique par exemple que dans des secteurs exposés aux risques ou présentant le caractère d'espaces naturels ou arborés, l'OR 91 pourra ne pas trouver à s'appliquer (sans possibilité de reporter ces capacités au-delà de 2 km, ce qui leur ferait perdre leur justification). Dans la logique de polycentrisme portée par le SDRIF-E, les gares constituent des zones de développement importantes qui permettront de rapprocher logements, emplois et services. Cela explique la volonté de l'exécutif régional de déployer davantage de potentiels non cartographiés autour des gares.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie les éclairages apportés par cette réponse, tout en relevant la difficulté potentielle à bien prendre en compte l'ensemble des orientations réglementaires auxquelles chaque collectivité et porteur de projet devra se soumettre.

#### 3.2.8.2.4.3. *Questions complémentaires de la commission d'enquête*

##### Question 1 :

Au-delà de la mobilisation de concepteurs internationaux liée au Grand Paris, les gares franciliennes s'inscrivent dans des tissus urbains, péri-urbains ou ruraux qui devraient muter avec discernement pour répondre à l'objectif affiché de densification dans un rayon de 2 km. Comment moduler l'écriture de cet objectif pour permettre un développement maîtrisé et adapté à des territoires contrastés ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le SDRIF-E définit des orientations d'aménagement à l'échelle régionale. Ces orientations sont traduites au niveau local dans les documents d'urbanisme locaux.

S'agissant des secteurs de projet aux abords des gares, les PLU peuvent définir des orientations particulières d'aménagement qui précisent le parti pris d'aménagement attendu en termes de programmation et de formes urbaines.

Il appartient dès lors aux porteurs de projet d'engager la conception de projets conciliant la prise en compte de l'ensemble des contraintes du site et la recherche de la qualité urbaine, architecturale et environnementale des projets.

Il convient également de rappeler que la mobilisation des capacités d'urbanisation non cartographiées est conditionnée à la compatibilité des extensions avec l'ensemble des orientations réglementaires, notamment en matière de préservation de l'armature verte et de réduction des expositions aux risques et aux nuisances.

Appréciations de la commission d'enquête :

A nouveau, la commission d'enquête constate l'intérêt de l'éclairage apporté par la Région, tout en relevant la complexité de prendre en considération l'ensemble des orientations règlementaires mobilisées.

Question 2 :

Quel appui méthodologique, partage d'expériences serait-il possible de mobiliser localement auprès des collectivités ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La Région, en partenariat avec L'Institut Paris Région, mettra à la disposition des collectivités des outils en faveur de la mise en œuvre du SDRIF-E :

- Mise à disposition du document au format numérique et au format papier ;
- Mise en ligne d'un référentiel numérique territorial ;
- Mise en ligne d'un guide d'application des orientations réglementaires ;
- Organisation d'un cycle de formations à destination des territoires et des bureaux d'étude.

En tant que personne publique associée, la Région poursuivra son accompagnement des territoires au moment de la révision de leurs documents d'urbanisme. Aujourd'hui, cet accompagnement prend la forme de l'envoi d'une lettre d'information régionale sur les orientations du SDRIF à prendre en compte à l'échelle locale, et la participation aux réunions des personnes publiques associées. La Région apporte ainsi son assistance technique, au même titre que les agents de l'Etat, pour aider à la compréhension et à la mise en œuvre des orientations du SDRIF.

Enfin, la Région à travers son soutien à L'Institut Paris Région, finance le MOS+, pour proposer aux collectivités un outil efficace de mesure de l'artificialisation des sols.

Appréciations de la commission d'enquête :

Ces mesures d'accompagnement apparaissent essentielles à la commission d'enquête qui apprécie leur existence et leur mise en place au profit des collectivités.

3.2.8.3. Évaluation et suivi : Quel contrôle pour évaluer, mesurer la mise en place des trajectoires ?

**Le SDRIF-E se fixe comme ambition de « favoriser le retour de la biodiversité, d'améliorer les cadres de vie et d'adapter les villes au changement climatique » avec « trois grandes priorités » affichées : « Un nouvel objectif de réduction de l'artificialisation, une protection plus forte des espaces de l'armature verte particulièrement soumis à la pression urbaine ainsi que des connexions écologiques d'intérêt régional ».**

**La séquence ERC est fréquemment évoquée pour l'introduire dans la rédaction et le suivi des orientations pour une meilleure cohérence des actions régionales : « Éviter**



**systématiquement car Réduire ne suffit plus, et Compenser n'a aucun sens. »**  
 **Nombreux sont ceux qui estiment que l'absence de précisions de ces objectifs, ouvrant la voie à des incohérences qui risquent de remettre en question la trajectoire ZAN prônée par le SDRIF-E, reportant les actions aux décennies suivantes, tout en grevant durablement la désartificialisation de la région.**

#### 3.2.8.3.1. Analyse et synthèses des observations relative à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail 7987 de M. Virgil DAVIN de Méry-sur-Oise sur le registre électronique

*« Respect et contrôle du SDRIF*

*Le projet du Sdrif objectif 2040 tout comme le précédent sont louables afin de garantir une réflexion globale en Ile de France. Cependant se pose la question du respect des règles du sdrif et au-delà des modalités de contrôle de ces règles. En effet chaque commune a obligation d'intégrer les modalités du sdrif sans tenir compte des communes voisines. Exemple le précédent SDRIFF avait imposé une trame verte zone de respiration à la limite de Mery sur Oise -Hameau De Vaux et Saint Ouen L'Aumône - d'ailleurs acté par le PADD. Et pourtant la commune de Méry sur Oise a autorisé la construction de 20 maisons sur cette zone dont 7 maisons à moins de 50m de la forêt de Maubuisson de plus de 100ha. Preuve qu'une commune prend des libertés avec son PLU et feint d'ignorer la présence d'une forêt sur la commune voisine. »*

Courrier 97 de l'Association Sauvons la Tournelle (78)

*« /.../ Observation 4 : Respect du SDRIF-E. De nombreux contentieux juridiques sont nés à l'initiative des associations de protection de l'environnement dans le cadre d'approbation de PLU et PLUi et projets d'urbanisme et d'aménagement ne respectant pas les dispositions de la version du SDRIF 2013. Les alertes des associations Yvelinoises adressées au Préfet sont trop souvent ignorées.*

*Q : Serait-il possible de nommer un(e) référent(e) SDRIF-E au sein de la région en charge, aux côtés des services de l'État (DDT/DRIEAT), d'instruire en première instance ces alertes afin de limiter les actions juridiques couteuses à mener par les citoyens(es) ? »*

#### 3.2.8.3.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La Région intervient en tant que PPA dans l'élaboration des documents d'urbanisme locaux et les avis exprimés dans ce cadre fourniront une appréciation quant à la compatibilité du document avec le SDRIF-E.

C'est l'Etat qui exerce, à la fin de l'exercice d'élaboration du document d'urbanisme, le contrôle de légalité et qui devra veiller au respect du SDRIF-E et des différentes dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête aurait apprécié une réponse plus circonstanciée, même si des éléments complémentaires ont été fournis à l'occasion d'autres réponses.

#### 3.2.8.3.3. Question complémentaire de la commission d'enquête

Question :

Au-delà de l'évaluation réglementaire à mi-parcours de tout plan-programme, quel dispositif permettrait d'assurer l'effectivité applicative de la loi ZAN, tant au niveau de la rédaction des SCoT, PLUi et PLU locaux, que des autorisations délivrées à des projets ?

Avis et commentaires Conseil du Régional d'Ile de France :

La loi Climat et résilience précise les modalités de sa mise en œuvre.

C'est aux documents régionaux qu'il appartient en premier de transposer les objectifs de la

loi et d'engager les évolutions éventuellement nécessaires avant le 22 août 2022, pour une entrée en vigueur au plus tard le 22 novembre 2024 (L. n° 2021-1104, art. 194, § IV, dans sa rédaction issue de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023).

Suivront alors les SCoT qui devront prendre en compte les nouveaux objectifs ainsi fixés par le document régional - ou à défaut, par la loi - lors de leur première révision ou modification suivant l'adoption du schéma (étant rappelé que l'évolution d'une norme juridique supérieure doit être intégrée dans le SCoT au plus tard dans les 3 années suivant l'entrée en vigueur de la norme supérieure) (L. n° 2021-1104, art. 194, § IV, 5°). À défaut de modification ou de révision, l'évolution du SCoT doit être envisagée lors de l'analyse sexennale des résultats de l'application du SCoT (si celle-ci devait intervenir avant l'échéance maximale de trois ans). En tout état de cause, le SCoT « climatisé » devra entrer en vigueur au plus tard le 2 février 2027 (L. n° 2021-1104, art. 194, § V, 6°).

Puis il appartiendra aux PLU et aux cartes communales d'intégrer les objectifs de la loi au plus tard le 22 février 2028 (et pour les territoires non couverts par un SCOT, lors de leur première révision ou modification à compter de l'entrée en vigueur du SDRIF-E). A défaut de quoi aucune autorisation d'urbanisme ne pourra plus être délivrée, dans une zone à urbaniser du plan local d'urbanisme ou dans les secteurs de la carte communale où les constructions sont autorisées.

Dans ce contexte de la mise en œuvre « en cascade » de la loi Climat et Résilience, il appartiendra à chaque autorité de jouer pleinement le rôle qui lui est assigné par les textes. En leur qualité de PPA, la Région, l'Etat et (pour les PLU) les établissements publics de SCOT devront s'assurer que les objectifs fixés conformément à la loi seront effectivement transposés au niveau local.

Pour faciliter la mise en œuvre des orientations du SDRIF, la Région met en outre à disposition de l'ensemble des acteurs publics et privés – outre le guide de lecture des orientations réglementaires - un outil numérique d'aide à la mise en œuvre du SDRIF-E qui est en cours de développement et qui sera librement accessible.

Par la suite – mais aussi en parallèle – il faudra que les autorités compétentes pour la délivrance d'autorisations d'urbanisme soient vigilantes au respect des exigences fixées par le PLU, mais aussi directement par le SCOT pour les projets d'envergure (C. urb., art. R142-1). Elles devront également apprécier la nécessité de faire usage, dès avant l'approbation des documents locaux « climatisés », du sursis à statuer de droit commun ou du sursis à statuer ZAN créé par la loi du 20 juillet 2023 pour faire obstacle à la réalisation de projets entraînant une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers qui pourrait compromettre l'atteinte des objectifs susceptibles d'être fixés par le document d'urbanisme en cours d'élaboration ou de modification.

Comme indiqué précédemment, la Région jouera tout son rôle comme personne publique associée à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux. L'Etat, via le contrôle de légalité, aura de toute façon le dernier mot pour faire appliquer les différentes dispositions relatives à la mise en œuvre du ZAN.

Il convient enfin de noter que la Région prévoit une mise en œuvre partenariale du SDRIF-E qui garantira l'efficacité des différentes orientations réglementaires et une réelle transparence sur le suivi de la trajectoire de sobriété foncière. Cette mise en œuvre du SDRIF-E est décrite dans le Projet d'aménagement régional (page 153 et suivantes) et sera adapté afin de prendre en compte les dispositions de la loi du 29 juillet 2023, et notamment pour ce qui concerne conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La mise en œuvre du ZAN suscite des débats et des défis. La conciliation entre développement urbain, besoins économiques et préservation de l'environnement représente un enjeu majeur et il revient, tant à l'État, qu'à la Région de faire preuve de pédagogie et d'assurer les moyens humains, techniques et financier pour qu'il soit compris,

partagé et intégré dans l'ensemble des documents de planification.

La forte mobilisation, tant des collectivités, que des acteurs de l'aménagement et de la population a révélé combien l'accompagnement des collectivités est essentiel et qu'un soutien, non seulement technique mais également financier doit pouvoir être mobilisé, y compris au niveau de l'État car pour le public il s'agit d'un véritable changement de paradigme.

Réglementairement, les documents d'urbanisme locaux auront l'obligation de se mettre en compatibilité avec le SDRIF-E, au plus tard en février 2027 pour les SCOT, et en février 2028 pour les PLU. Mais il est toutefois possible qu'un grand nombre de PLU, de PLUi et de SCOT restera compatible avec le SDRIF-E et l'approbation du SDRIF-E n'induit pas nécessairement de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux.

La Région, en réponse aux interrogations et craintes exprimées lors de l'enquête publique a précisé les outils prévus par la loi et ceux qu'elle est en train de formaliser.

Pour les collectivités qui devront engager la modification ou la révision de leurs documents d'urbanisme, l'État propose un concours particulier destiné à subventionner les dépenses des communes liées à l'établissement de documents d'urbanisme (L. 1614-9 du CGCT), ainsi que des clubs PLU (Planif Territoires en Île-de-France).

La Région rappelle qu'en tant qu'autorité compétente pour élaborer le SDRIF, et personne publique associée, elle assure le suivi des documents d'urbanisme locaux. Et qu'elle finance par ailleurs, à travers son soutien à l'Institut Paris Région, la mise à disposition d'outils et de formations pour accompagner les acteurs de l'aménagement dans la mise en œuvre du SDRIF-E.

La commission d'enquête invite la région à diffuser largement ces aides pour accompagner les collectivités dans la déclinaison territoriale des objectifs fixés par le SDRIF-E.

Les collectivités locales, les acteurs de l'aménagement et les acteurs économiques doivent s'engager dans une démarche concertée pour repenser l'aménagement du territoire de manière durable et résiliente.

La réussite de cette transition nécessite des outils de suivi et d'évaluation précis pour mesurer l'évolution des surfaces artificialisées et des actions de compensation, tout en garantissant l'efficacité des mesures prises. C'est l'objet des derniers textes d'application publiés fin novembre 2023 qui viennent compléter le corpus juridique en la matière.

Ces principales dispositions concernent à la fois :

- Des outils à disposition des maires,
- Une nouvelle instance régionale de gouvernance (la conférence ZAN),
- L'institution d'une "commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols",
- Mais également le sursis à statuer ZAN ou encore un droit de préemption ZAN.

La composition et le nombre de participants de la conférence de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols sont déterminés par une délibération du conseil régional avec l'accord de la majorité des collectivités compétentes en matière de plans locaux d'urbanisme. A défaut de proposition du conseil régional, cette conférence ne peut réunir que les représentants des collectivités (Région, EPCI, communes) et de l'État, ainsi qu'un représentant de chaque département siégeant à titre consultatif.

La commission d'enquête regrette que cette conférence régionale de gouvernance n'intègre pas systématiquement des acteurs de la protection de la nature (agences régionales de biodiversité, agences de l'Eau, associations environnementales), de l'habitat et du monde agricole, afin de croiser les regards et enrichir les débats sur la lutte contre l'artificialisation

des sols au niveau régional et suggère à la Région d'envisager d'élargir la commission à ces différentes instances à titre consultatif, comme la loi lui en laisse la possibilité.

Le SDRIF-E propose, dans son Projet d'aménagement régional (PAR, p 154 à 169) des dispositions envisagées pour le suivi et l'évaluation. La commission d'enquête, tout en soulignant leur intérêt, allant au-delà des dispositions du code de l'urbanisme d'évaluation à mi-parcours s'interroge sur leur application à court terme. Que ce soit au niveau de la gouvernance, de l'organisation du suivi, du cadre logique de l'évaluation ou encore du système d'observation de la mise en œuvre (données et indicateurs), la mise en œuvre opérationnelle apparaît complexe, alors même que les objectifs du ZAN appelle à une grande vigilance au niveau de la consommation d'espaces. La commission d'enquête engage la Région à réfléchir à des axes de simplification et d'opérationnalité de ce suivi-évaluation.

Par ailleurs, la commission d'enquête rejoint la position de l'Ae qui estime que le dispositif de suivi-évaluation proposé devrait être assorti d'un nombre plus restreint d'indicateurs pertinents, dotés d'une valeur initiale pour chacun d'eux, d'un objectif et d'un calendrier de réalisation. Ce suivi relevant des instances de suivi-évaluation du SDRIF- E (comité de pilotage et commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols), la commission d'enquête encourage ces dernières à prioriser ces indicateurs, et tout particulièrement ceux liés aux objectifs stratégiques du SDRIF-E.

Elle propose également d'intégrer de manière plus directe des mesures de qualité des sols, issues du terrain, dans le dispositif de suivi de l'artificialisation des sols.



### 3.2.9. Thème N°9 : Les énergies renouvelables

Curieusement ce thème qui participe activement à l'aspect environnemental de ce nouveau projet de SDRIF qui se veut environnemental par rapport au SDRIF de 2013 a été relativement peu abordé dans l'ensemble des courriels, courriers et observations recueillis dans les 158 cantons d'Ile de France.

C'est en effet moins de 1% de l'ensemble des contributions recueillies qui ont évoqué les énergies renouvelables.

Par ailleurs aucune question concernant ce thème n'a été posée lors de la réunion publique du 29 février 2024.

3.2.9.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.9.1.1. Certaines plébiscitent le recours aux énergies renouvelables en faisant des propositions

#### Mail 7865 de M. Jérôme DURIEUX sur le registre électronique

Énergie renouvelable : le Parc Naturel du Vexin est un lieu qui pourrait recevoir des éoliennes afin de produire de l'énergie qui viendrait alimenter directement les habitants du Val d'Oise.

#### Mail 7698 de Mme Aline MARIE sur le registre électronique

*« La région Ile de France a pour objectifs de favoriser la production d'électricité renouvelables, et en particulier celle de la filière photovoltaïque.*

*La révision du SDRIF a déjà permis d'intégrer des orientations règlementaires favorisant le développement des énergies renouvelables et du photovoltaïque notamment dans les espaces agricoles et terres incultes (orientations règlementaires OR13 et OR89).*

*Toutefois, l'OR20, qui vise la protection des lisières des boisements, interdit à ce stade l'implantation de projets photovoltaïques à moins de 50 m de ces lisières, et ce même dans des espaces agricoles et terres incultes sur lesquels ces projets sont autorisés.*

*Un projet étant concerné par cette restriction sur ma commune, en tant que Maire de Germigny L'Evêque, je souhaiterais donc que soient intégrés dans les exceptions à cette bande de protection (OR20) les parcs photovoltaïques sous réserve :*

- De non artificialisation des sols,*
- De la non modification des écoulements et infiltrations des eaux pluviales,*
- De l'absence d'impact significatif sur les boisements et lisières à proximité desquels ils s'implantent, et en particulier sur la faune et la flore en présence »*

Les Mails suivants ont également évoqué cette exception, il s'agit des :

Mail 3088 de L'ADJOINT à la mairie d'Annet sur Marne sur le registre électronique

Mail 3924 de M. Pierre LECHAUDE sur le registre électronique

Mail 3088 de l'Adjoint à la mairie d'Annet sur Marne sur le registre électronique

Mail 2180 de M. Olivier DELMER sur le registre électronique

Mail 1804 de M, Patrick DUDZICKI sur le registre électronique

Mail 1759 de M. Gilles VAILLANT sur le registre électronique

#### Mail 7592 de Mme Marie José ROSSI-JAOUEN sur le registre électronique

*« Si nous souscrivons aux objectifs de résilience en matière de développement d'Énergie bas carbone renouvelables, d'exploitation des ressources locales et de recyclage des matériaux, il importe de se montrer vigilant et de renforcer les prescriptions à intégrer dans les PLU et SCOT sur :*

*-l'installations de fermes agrivoltaïques qui ne doivent pas se substituer à des espaces agricoles mais utiliser au mieux toitures, parking et friches industrielles*

*-l'installation de méthaniseurs et le contrôle des cultures d'approvisionnement*

*-l'installation d'éoliennes sur les points hauts »*

Mail 7520 M. Alexis HODIQUET sur le registre électronique

*« Bravo pour vos travaux d'analyses titanesques. P62 du projet d'aménagement il est mentionné l'avantage de la densité de notre territoire pour interconnecter les bâtiments via un réseau de chaleur. Très bien mais j'irai plus loin.*

*Chacune de ces parcelles ont leur spécificité et des avantages différents pour le développement d'EnR&R (terrain, toiture terrasse, ...). Grace à la BETEG, nous pourrions interconnecter ces avantages géothermique ou solarothermique et distribuer ces sources de chaleur renouvelable à l'échelle du quartier ».*

Mail 7112 Mme Caroline VINET sur le registre électronique

*« Le SDRIFE pour être réellement "environnemental" doit donc proposer :*

*-Une comptabilisation dans cette consommation des sols y compris dans les constructions liées aux énergies renouvelables (méthanisation, photovoltaïque au sol...) car elles sont construites sur ENAF la plupart du temps.*

*- l'incitation forte de l'installation des panneaux photovoltaïques sur les toitures comme le recommande l'ADEME et raccordement / agrandissement des méthaniseurs publics dans les stations d'épuration pour y recevoir les biodéchets ménagers et les résidus de culture le cas échéant avec injection dès que possible dans les réseaux de gaz existant. Et de plus, proscrire les méthaniseurs qui ne fonctionnent pas en injection dans le réseau ».*

Mail 6913 M. Stéphane BAUER sur le registre électronique

*« C - Énergies renouvelables : Nous sommes pour favoriser toutes les énergies renouvelables en Île-de-France dont l'implantation d'éoliennes et de panneaux photovoltaïques.*

*Pour encourager la production, le transport et la transformation d'énergies en provenance de sources renouvelables, les orientations réglementaires doivent être revues pour permettre une plus grande liberté d'installations pour les sites de production d'énergies renouvelables sans altérer les milieux naturels.*

*Par contre un moratoire est nécessaire sur l'installation de méthaniseur, dont les effets néfastes pour l'environnement sont connus ».*

Mail 6825 Mme (Anonyme) sur le registre électronique

*« Dans les espaces naturels très dégradés (sites pollués, anciennes carrières sans obligation de réhabilitation, plans d'eau anthropisés à faible valeur environnementale, etc.), les installations de production d'énergies renouvelables peuvent être admises, sous réserve d'être compatibles avec la protection des espèces et la vocation naturelle ou forestière de ces espaces (au regard des services pour la biodiversité, l'eau, les paysages, la production forestière, etc.) ».*

Mail 6591 Mme (Anonyme) sur le registre électronique

*« Le document mis à la consultation ne semble pas assez ambitieux au regard des éléments scientifiques sur le changement climatique et l'érosion de la biodiversité et qui sont portés à la connaissance des citoyens par les organismes publics (IGEDD, Inspection générale des finances, OFB, sites des ministères dont transition écologique et cohésion des territoires), Think tank officiels (Shift Project, IDDRI par ex) ou instituts de recherche (INRAE, CNRS, Solagro...)*

*Le SDRIFE pour être réellement "environnemental" doit donc proposer :*

*Une comptabilisation dans cette consommation des sols y compris dans les constructions liées aux énergies renouvelables (méthanisation, photovoltaïque au sol...) car elles sont construites sur ENAF la plupart du temps.- l'incitation forte de l'installation des panneaux photovoltaïques sur les toitures comme le recommande l'ADEME et raccordement / agrandissement des méthaniseurs publics dans les stations d'épuration pour y recevoir les biodéchets ménagers et les résidus de culture le cas échéant avec injection dès que*

possible dans les réseaux de gaz existant. Et de plus, proscrire les méthaniseurs qui ne fonctionnent pas en injection dans le réseau ».

Mail 6588 M. Bruno (Anonyme) sur le registre électronique

« Ajout d'une demi-pastille supplémentaire de 10 hectares dédiée au « développement industriel d'intérêt régional » afin de conforter avec EDF l'activité du pôle majeur de R&D des Renardières vers un développement qui s'oriente de plus en plus sur les énergies renouvelables et que la typologie du zonage économique appliqué au site reconnaisse le « site d'activité d'intérêt régional » de nature industrielle pour la partie concernée par ce développement industriel ».

Mail 5889 M. Jean-Pierre REYAL sur le registre électronique

« Le schéma directeur de la région Ile-de-France implique le développement des énergies renouvelables. Les principales source l'énergie renouvelable sont le solaire (photovoltaïque et thermique), ainsi que l'éolien. Le photovoltaïque représente 50% de la production mondial des énergies renouvelables.

Le SDRIF devrait écarter l'éolien dont on ne comprend pas encore toutes les conséquences de son utilisation : paysages dégradés, rendement électrique plus faibles qu'attendu, effet de traîne des vents générés par les éoliennes qui assécheraient les sols.

On en vient donc à l'installation de photovoltaïque et de solaire thermique qui ont toutes leur place sur les toitures d'Ile-de-France, tout en favorisant l'autoconsommation des énergies produites.

Cependant promouvoir le photovoltaïque aujourd'hui ouvre des marchés considérables à la Chine qui a développé ces productions, tandis que la France les abandonnait.

Le SDRIF ne peut écarter l'importance d'installer des unités de production de modules photovoltaïque qui intégreront la fabrication de tous les composants : cellules photovoltaïques (les wafers), verre solaire, colle Eva, encadrement et système d'installation en acier plutôt qu'en aluminium.

Le SDRIF doit intégrer le fait que ces composants viennent actuellement, pour l'essentiel, de Chine.

Le succès de ces projets passe aussi par l'innovation, en particulier par l'innovation produite par les PME qui n'ont pas le soutien qu'elles méritent de la part des organismes dont c'est la mission (ADEME, BPI, CDC, pôles de compétitivité, etc...).

Un avantage net étant consenti aujourd'hui, en termes de subventions, aux grands groupes industriels qui, en général, n'en ont pas besoin, et qui innovent peu ».

Mail 5584 Mme Hélène BRIDET sur le registre électronique

« Je me réjouis que le schéma directeur de la région Ile-de-France place sa première priorité dans la protection et la restauration de l'Environnement, des Villes, Petites Villes, sans oublier ceux de ses Villages Ruraux.

Il convient bien en effet de ne plus confondre espaces naturels et espaces agricoles de plus en plus vitaux en zones de production industrielle d'énergies intermittentes dites "renouvelables", détériorant le calme et la santé des habitants par des émergences acoustiques non maîtrisables, dégradant les paysages, faisant disparaître des trésors Chiroptères et Avifaunes pourtant inscrits sur la liste rouge des oiseaux nicheurs en danger critiques d'extinction en Ile de France ».

Mail 4416 M. Toni MASIERO sur le registre électronique

« Objet : Contribution pour développer les parcs photovoltaïques

Pour 2040, la région IdF doit multiplier par 28 la production d'énergie solaire afin d'atteindre l'objectif de production annuel ciblé entre 5,9 et 7 TWh.

La révision du SDRIF a déjà permis d'intégrer des orientations réglementaires favorisant le développement des énergies renouvelables et du photovoltaïque, notamment dans les espaces agricoles et terres incultes (Orientations Réglementaires 13 et 89). Mais dans

*certain cas, l'implantation de champ photovoltaïque peut rencontrer le problème de la bande des 50 mètres en limite d'un massif boisé de plus de 100 ha.*

*En effet, le SDRIF actuel impose qu'aucune nouvelle urbanisation ne soit implantée dans la bande des 50 mètres.*

*Proposition de contribution : Une liste d'exceptions à la bande des 50 mètres en limite d'un massif boisé de plus de 100 ha existe déjà dans le SDRIF actuel, il faudrait donc amender l'orientation Réglementaire 20 (OR20) en la complétant avec des installations photovoltaïques d'intérêt public ».*

Mail 4394 Association MAARR sur le registre électronique

« OR77 :

*Cette nouvelle urbanisation doit :*

- *favoriser des constructions répondant aux enjeux de performance énergétique et environnementale (dispositifs permettant la production d'énergie renouvelable)*

*Mail 4122 M. Philippe COSTERG sur le registre électronique*

*Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de perspectives pour l'éolien en IdF, par contre un développement massif du solaire peut être envisagé : solaire photovoltaïque sur les grandes toitures (dont parkings de grandes surfaces) et friches industrielles. Le solaire thermique pourrait être aussi largement déployé en collectif (écoles, administrations, maisons de retraite...) et en individuel en particulier sur les nouveaux programmes de logements.*

*Quant à l'hydrogène (vert), on peut espérer que d'ici 2040, son coût de production sera compétitif pour la mobilité. D'où la nécessité d'avoir les infrastructures idoines en région ».*

Mail 3821 M. Cyril NGUYEN VAN sur le registre électronique

*« Afin de respecter ses engagements vis-à-vis de l'ensemble de ces documents de planification, l'Île de France devra, a minima :*

- *Multiplier par 27 la puissance installée de son parc solaire à horizon 2030 (objectif 7 GW),*
- *Multiplier par 28 sa production solaire à horizon 2040 (objectif bas de 5,9 TWh).*

*Ainsi, l'OR13 prévoit à titre exceptionnel la possibilité « pour les ouvrages et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif de niveau supra communal liés [...] à la production d'énergie (notamment [...] installations photovoltaïques autorisées dans les surfaces identifiées par le document-cadre au regard des articles L.111-29 et L.111-30 du code de l'urbanisme) de s'implanter au sein des espaces agricoles lorsqu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés et qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'activité agricole ».*

*Le document-cadre dont il est fait mention est un document dans lequel seront identifiés les sols réputés incultes ou non exploités depuis une durée minimale à confirmer dans un décret à paraître.*

*Pourront rentrer dans cette catégorie de sols incultes les anciennes carrières, ou les sols dont le potentiel agronomique / pédologique est très faible.*

*« D'une part pour les installations photovoltaïques non agrivoltaïques pouvant être admises dans certains espaces agricoles incultes ou non cultivés identifiés par les préfets (leur prise en compte ou non dans la comptabilité de l'artificialisation devant être précisée dans décret à venir) »,*

Mail 2373 M. Matthieu LAURENT (pour commune d'Ennery)

*« La communauté de communes a un projet de parc photovoltaïque de 8,8 ha limitrophe à la zone artisanale, sur une prairie qui lui appartient et qui n'est pas cultivée ni exploitée (depuis plus de 10 ans). La question est de savoir si cette surface sera comptabilisée sur la surface régionale d'énergie renouvelable, ou sur le quota d'Ennery, car dans ce cas les 10 ha ne suffisent pas et il faut monter à 20.*

*Plusieurs réponses sont possibles compte tenu de la nature peu détaillée des informations figurant dans cette observation :*



- Soit les installations photovoltaïques évoquées ne consomment pas d'espaces naturels agricoles ou forestiers au regard de l'article 194 III 6° de la loi Climat et résilience et de son décret d'application du 29 décembre 2023, qui prévoit, parmi les conditions requises pour qu'une installation photovoltaïque ne consume pas d'espace, la garantie du « maintien, au droit de l'installation, du couvert végétal correspondant à la nature du sol et, le cas échéant, des habitats naturels préexistants sur le site d'implantation, sur toute la durée de l'exploitation, ainsi que de la perméabilité du sol au niveau des voies d'accès ». Ces mêmes installations peuvent être considérées comme non artificialisantes, après 2031, en s'appuyant sur les mêmes critères définis par le décret précité (article R.101-1 du code de l'urbanisme).
- Soit ces installations sont considérées comme consommatrices d'espace ou artificialisantes, auquel cas elles émarginent à l'enveloppe foncière régionale pour les projets de la transition environnementale, dès lors que leur implantation répond aux conditions définies par le SDRIF-E.

Mail 2326 de Nicole (Anonyme) sur le registre électronique

*« Accroître la production des énergies renouvelables partout où c'est possible (toitures qui permettent le solaire et l'installation de petites éoliennes par exemple) ».*

Mail 2249 Rafaël MAYCHMAZ sur le registre électronique

*« POINT N°6 : au cas où l'hippodrome de Saint-Cloud ferait un jour partie des sites à considérer pour la construction d'une centrale à géothermie profonde. Est-ce que le classement en tant qu'armature verte empêcherait la construction de cette centrale, ou est-ce l'intérêt régional pour les énergies renouvelables qui prime selon le SDRIF-E ? »*

L'armature verte à sanctuariser vise à préserver plus fortement les espaces agricoles, naturels et forestiers et n'impacte pas les espaces déjà urbanisés.

Les hippodromes relèvent des espaces verts et espaces de loisirs (EVEL), qui constituent des espaces ouverts artificialisés et sont régis par l'OR 26.

Au regard de cette dernière, il s'agit d'espaces à pérenniser. L'objet des espaces de loisirs ne peut évoluer que dès lors qu'ils conservent une vocation d'espace vert ou d'espace de loisirs. Les seuls équipements admis en leur sein sont ceux nécessaires au fonctionnement de certains espaces de loisirs listés à l'OR 26. Les centrales à géothermie profonde n'en font a priori pas partie.

La Région a noté que différents avis des personnes publiques associées et contributions de l'enquête publique portent sur ces espaces verts et de loisirs, et l'OR 26 associée. Elle a prévu de les examiner en détail pour évaluer si un ajustement de de cette OR est nécessaire.

Mail 3 Association Val de Seine Vert sur le registre électronique

*« Si l'on prend l'exemple de la collecte des biodéchets, obligatoire depuis le 1er janvier 2024, l'on constate que faute d'anticipation elle est loin d'être effective partout. De la même façon la filière de traitement n'est pas opérationnelle. Si l'on excepte le projet de méthaniseur à Gennevilliers, les infrastructures permettant de produire du biogaz à proximité des centres de production n'apparaissent pas dans le SDRIF-E.*

*Dans le même ordre d'idées l'exploitation des surfaces de toiture pouvant accueillir des panneaux solaires n'apparaît pas comme prioritaire. Il est pourtant urgent de décarboner sans artificialiser les sols. Les toitures des bâtiments publics devraient être exemplaires ».*

Courrier 54 de l'Association Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 (MNLE)

*« Accroître sensiblement la part de la chaleur renouvelable et de la récupération dans le bouquet énergétique de la région ».*

Obs 13 du registre papier du canton de Deuil la Barre du président des Amis de la terre du Val d'Oise (ATVO)

« *Energie, Orientations réglementaires : Des objectifs à décliner clairement dans les orientations réglementaires. OR55 : vérifier la compatibilité aux obligations « énergies renouvelables » des constructions de plus de 500m2 (cf. réf. Législative) »*

3.2.9.1.2. D'autres sont davantage réservés sur certains recours aux énergies renouvelables

Mail 8000 d'une ANONYME sur le registre électronique

« *Les zones d'accélération pour les énergies renouvelables ne vont pas arranger les choses, avec le réchauffement climatique, ne devrait-on pas aller vers une réduction de dépenses énergétiques au lieu de toujours prévoir plus de production d'énergies »*

Mail 7921 de M. Frédéric POCHEAU sur le registre électronique

« *Dans ces conditions, il est aberrant de voir les prélèvements d'arbres jeunes et sains se multiplier pour aller alimenter la demande grandissante de bois-énergie en chaufferie. La qualification de cette biomasse comme « énergie renouvelable » est d'ailleurs une absurdité dans la période que nous vivons car la notion de « renouvelable » dépend directement de l'horizon de temps que l'on peut se donner ».*

Mail 5889 M. Jean-Pierre REYAL sur le registre électronique

« *Le SDRIF devrait écarter l'éolien dont on ne comprend pas encore toutes les conséquences de son utilisation : paysages dégradés, rendement électrique plus faibles qu'attendu, effet de traîne des vents générés par les éoliennes qui assécheraient les sols. »*

3.2.9.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La massification des énergies renouvelables constitue l'un des axes majeurs du projet régional et traverse l'ensemble de ses orientations.

Sur le choix du type d'ENR

Le SDRIF-E laisse aux collectivités le choix du type d'ENR à implanter, dans le cadre de la réglementation en vigueur, pour les projets qui seront portés dans les documents d'urbanisme locaux et qui émergeront à l'enveloppe foncière régionale consacrée à la transition environnementale.

A titre indicatif, l'« *Evaluation environnementale stratégique* » propose page 185 une typologie par type d'ENR des 700 ha consacrés à la production d'ENR, sur les 1 357 ha de l'enveloppe transition environnementale. Il reviendra au SRCAE, en cours de révision, de préciser le contenu de cette enveloppe.

Le « *Projet d'aménagement régional* » évoque plus spécifiquement la question de l'éolien et de son impact sur les territoires (page 63) :

« *Le développement de l'éolien, dont l'acceptabilité territoriale constitue un véritable enjeu, nécessite la mise en place de démarches de concertation associant le plus en amont possible les acteurs du territoire, dont les habitants et les élus locaux. L'implantation d'un parc éolien ne peut s'envisager qu'à la condition de s'inscrire dans un projet de territoire auquel les acteurs locaux adhèrent, avec des bénéfices partagés, en termes de retombées économiques et d'emplois. »*

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est bien consciente qu'il n'appartient pas au SDRIF de déterminer le choix du type d'ENR à implanter sur le territoire d'Ile de France et que ce choix revient bien évidemment aux collectivités territoriales.

Elle pense cependant qu'il aurait été bien utile pour orienter leur choix, s'agissant de l'éolien qu'une carte des zones favorables aux implantations des éoliennes en Ile de France figure

dans le dossier du SDRIF-E mis à l'enquête

Il aurait été par ailleurs également utile de mieux argumenter les avantages apportés par la méthanisation dont les possibilités de développement en Ile de France ne sont pas négligeables.

#### Sur la comptabilisation de l'artificialisation induite par les projets ENR

Le SDRIF-E prévoit explicitement de privilégier les espaces déjà artificialisés pour l'implantation des installations de production d'énergie renouvelable et de récupération (OR 54). Lorsque cela ne peut être le cas, il prévoit des exceptions dans les espaces agricoles (OR 13) et dans les espaces naturels très dégradés (OR 18). Les constructions et les installations de production d'électricité à partir de l'énergie solaire ne sont pas autorisées dans les zones forestières lorsqu'elles nécessitent un défrichement dans les conditions définies par l'article L.111-33 du code de l'urbanisme. Lorsqu'elles sont admises dans les espaces agricoles ou naturels très dégradés, ces installations « *doivent présenter une bonne intégration environnementale et paysagère* » (OR 13 et 18).

Concernant le solaire, le SDRIF-E affirme que les projets devront se faire en priorité sur les zones artificialisées (parkings, toitures, friches) qui présentent un potentiel important. Et que de façon exceptionnelle, les projets agrivoltaïques pourront voir le jour sous condition de respect de la définition légale, faite dans le code de l'énergie (article L. 314-36) et le code de l'urbanisme (article L. 111-27), qui garantit le maintien durable d'une production agricole.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit à l'ensemble des recommandations conditionnant l'implantation de productions d'énergie renouvelable permettant de privilégier les espaces déjà artificialisés tant s'agissant des zones à protéger que s'agissant de leur bonne intégration paysagère.

S'agissant de la comptabilisation des installations de production d'énergies renouvelable, le SDRIF-E renvoie explicitement à la législation en vigueur (OR 13 et 19). Deux cas de figure se présentent :

- Soit les installations photovoltaïques évoquées ne consomment pas d'espaces naturels agricoles ou forestiers au regard de l'article 194 III 6° de la loi Climat et résilience et de son décret d'application du 29 décembre 2023, qui prévoit, parmi les conditions requises pour qu'une installation photovoltaïque ne consume pas d'espace, la garantie du « *maintien, au droit de l'installation, du couvert végétal correspondant à la nature du sol et, le cas échéant, des habitats naturels préexistants sur le site d'implantation, sur toute la durée de l'exploitation, ainsi que de la perméabilité du sol au niveau des voies d'accès* ». Ces mêmes installations peuvent être considérées comme non artificialisantes, après 2031, en s'appuyant sur les mêmes critères définis par le décret précité (article R.101-1 du code de l'urbanisme).
- Soit ces installations sont considérées comme consommatrices d'espace ou artificialisantes, auquel cas elles émargent à l'enveloppe foncière régionale pour les projets de la transition environnementale, dès lors que leur implantation répond aux conditions définies par le SDRIF-E.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit également à l'ensemble de ces conditions d'implantation d'installations photovoltaïques, mais aurait souhaité que le décret du 29 décembre 2023 ait été expliqué par des exemples concrets et/ou des schémas.

#### Sur le fonctionnement des installations d'ENR

Enfin, le SDRIF-E n'a pas vocation à entrer dans un niveau de détail, concernant le fonctionnement des méthaniseurs ou des réseaux de géothermie, que le code de l'urbanisme ne prévoit pas.

Appréciations de la commission d'enquête :

S'agissant de ces deux types d'énergies renouvelables qui offrent des possibilités de développement non négligeables en Ile de France et compte tenu du fait que ce nouveau SDRIF se veut davantage « *environnemental* », la commission d'enquête pense que ces deux types d'énergies renouvelables et sans entrer dans le détail de leur fonctionnement auraient mérité un plus large développement notamment sur les avantages qu'elles présentent en matière de décarbonation.

Sur la révision du SRCAE

Les énergies renouvelables sont traitées à part entière dans le Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE), qui est le pendant du SDRIF-E sur ces sujets. Il fixe, entre autres, les objectifs et orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de :

- Réduction des consommations d'énergie ;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- D'amélioration de la qualité de l'air ;
- De développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Le premier Schéma a été adopté en 2012, puis le processus de révision a été enclenché début 2023, pour une adoption du nouveau Schéma courant 2025.

La révision du SRCAE s'appuie sur des travaux approfondis sur chaque axe, et est en pleine cohérence avec le SDRIF-E. Il précisera donc les objectifs à atteindre pour chaque filière et les orientations qui définissent les conditions de leur réussite, en intégrant notamment les recommandations faites aux collectivités pour favoriser le développement d'énergies renouvelables dans leurs documents d'urbanisme (PCAET, PLU ...).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse mais estime qu'une plus grande place donnée dans ce SDRIF-E aux énergies renouvelables n'aurait pas fait double emploi avec le SRCAE.

### 3.2.9.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

L'OR20, qui vise la protection des lisières des boisements, interdit l'implantation de projets photovoltaïques à moins de 50 m de ces lisières, et ce même dans des espaces agricoles et terres non cultivables sur lesquels ces projets sont autorisés.

La région pourrait-elle envisager que soient intégrés dans les exceptions à cette bande de protection (OR20) les parcs photovoltaïques sous réserve :

- De non artificialisation des sols,
- De la non modification des écoulements et infiltrations des eaux pluviales,
- De l'absence d'impact significatif sur les boisements et lisières à proximité desquels ils s'implantent, et en particulier sur la faune et la flore en présence

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

L'OR 20 interdit toute nouvelle urbanisation dans une bande de 50 m à partir de la lisière des massifs boisés de plus de 100 hectares.

*A contrario*, ce qui ne constitue pas de l'urbanisation (consommation d'espace, avant 2031, ou artificialisation, après 2031) est possible dans cette bande de 50 m.

Ainsi, les installations photovoltaïques ne consommant pas d'espaces naturels agricoles ou forestiers au regard de l'article 194 III 6° de la loi Climat et résilience et de son décret d'application du 29 décembre 2023, peuvent être admises dans cette bande de 50 m. De même pour les installations photovoltaïques considérées comme non artificialisantes, au

regard du décret du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols (ce texte renvoyant lui-même aux critères définis par le décret du 29 décembre 2023 susmentionné).

Par ailleurs, ces installations sont bien autorisées par l'OR 13 (qui vise à la fois les installations agrivoltaïques - exception a - et les installations photovoltaïques pouvant être admises dans les terres incultes - exception g).

Il n'y a ainsi pas de contradiction entre le principe d'interdiction de l'urbanisation dans les lisières de massifs boisés de plus de 100 hectares, à l'OR 20, et les exceptions permises dans les espaces agricoles de l'OR 13.

Enfin, le décret du 29 décembre 2023 prévoit, parmi les conditions requises pour qu'une installation photovoltaïque ne consomme pas d'espace, la garantie du « *maintien, au droit de l'installation, du couvert végétal correspondant à la nature du sol et, le cas échéant, des habitats naturels préexistants sur le site d'implantation, sur toute la durée de l'exploitation, ainsi que de la perméabilité du sol au niveau des voies d'accès* ».

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse apportée par le Conseil Régional pourrait permettre, sous réserve de respecter strictement les conditions requises pour leur implantation, de développer les installations photovoltaïques dans une zone où toute urbanisation est interdite.

Elle offre donc la possibilité d'utiliser utilement cette bande de 50 m à partir de la lisière des massifs boisés de plus de 100 hectares répertoriés par le SDRIF.

Par ailleurs le Conseil régional aurait pu rappeler l'un des objectifs de la Loi N°2023-175 du 10 mars 2023 dite « APER » relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dont l'article 40-I dispose que : « *Les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés sont équipés, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage* » et ce suivant le cas où le parc de stationnement extérieur est géré ou pas en concession ou en délégation de service public pour le 1<sup>er</sup> juillet 2026 pour les parcs dont la superficie est égale ou supérieure à 10 000 mètres carrés, et le 1<sup>er</sup> juillet 2028 pour ceux dont la superficie est inférieure à 10 000 mètres carrés et supérieure à 1 500 mètres carrés.

#### Question N°2 :

Quelles mesures pourraient être prises par la région pour lever les réticences liées à l'implantation de l'éolien notamment dans le sud des départements de la Seine et Marne, des Yvelines et de l'Essonne ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Il convient de rappeler au préalable que le SDRIF-E est document de planification et d'urbanisme qui traite du droit du sol. Il encadre donc l'urbanisation du territoire et donne des indications sur la localisation des projets structurants.

Le SDRIF-E n'est pas un document de programmation énergétique qui pourrait faire des choix technologiques en matière d'ENR. La stratégie de développement des ENR de la Région, dans la limite de ses compétences, sera déclinée dans le futur SRCAE.

La réponse ci-dessus aux observations sélectionnées par la commission évoque cette question de l'éolien. Le SDRIF-E permet bien le développement de l'éolien tant que les projets sont acceptés localement : il est nécessaire de mettre en place un consensus préalable entre les différents acteurs et les habitants (page 63).

La Région met en place les conditions d'un développement harmonieux des différentes énergies renouvelables à travers le soutien à l'IPR qui anime le réseau des générateurs : il s'agit d'un réseau de conseillers en énergies renouvelables répartis sur 5 structures

(agences locales de l'énergie et syndicats d'énergie qui recouvre la quasi-totalité de l'Île-de-France). Ces conseillers accompagnent les collectivités dans le développement de leurs projets. Dans leur mission, ils sensibilisent les collectivités à l'intérêt de ces projets et leur bonne mise en œuvre de façon concertée avec les acteurs du territoire. Il est en effet important que le développement des projets notamment éoliens, se fasse en bonne intelligence avec les habitants des territoires, avec des bénéfices partagés, en termes de retombées économiques et d'emplois.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de l'existence d'un réseau de conseillers en énergies renouvelables répartis sur 5 structures pouvant accompagner les collectivités dans le développement de leurs projets.

Il est, en effet, indispensable que toutes les conditions d'implantation notamment d'un projet éolien aient bien été étudiées en amont et en large concertation avec les habitants du secteur pour éviter son rejet majoritaire lors de l'enquête publique ultérieure.

#### Question N°3 :

S'agissant du développement de l'énergie photovoltaïque il est patent que la plupart des composants électroniques nécessaires à son implantation proviennent de l'étranger et notamment de la Chine.

La région pourrait-elle par des mesures appropriées favoriser l'implantation d'usines fabriquant ces composants sur le territoire de l'Île de France ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Le SDRIF-E prévoit 790 ha de foncier dédié à la réindustrialisation de la Région. Ces hectares sont effectivement directement mobilisables dans le cadre du développement ou de la relocalisation d'usines destinées à produire des équipements ENR.

La Région joue pleinement son rôle dans le soutien aux collectivités afin de développer le photovoltaïque. Pour exemple, le 28 mars, les élus régionaux ont voté une convention avec le département du Val-de-Marne prévoyant des investissements stratégiques dédiés à la transition du territoire de 50 millions d'euros, dont un soutien au déploiement des ENR à hauteur de 15 millions.

De plus, la Région a récemment fait évoluer son règlement d'intervention de la stratégie régionale énergie climat. Elle requiert désormais pour tout projet d'installation de photovoltaïque, un engagement du porteur de projet relatif au respect des Droits de l'Homme, et notamment de l'interdiction de travail forcé, dans la chaîne d'approvisionnement des panneaux photovoltaïques installés. Elle a ainsi réaffirmé l'importance de la traçabilité des chaînes d'approvisionnement, seule à même de nous prémunir contre le risque de travail forcé alors que quelque 27,6 millions de personnes y sont encore confrontées dans le monde aujourd'hui, selon les données de l'Organisation internationale du travail.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte du soutien effectif, notamment financier au déploiement des énergies renouvelables en Île de France.

Elle observe par ailleurs que l'engagement exigé du porteur de projet de respecter les Droits de l'Homme dont notamment l'interdiction de travail forcé devrait être de nature à produire les équipements ou les panneaux photovoltaïques sur le sol national et notamment en Île de France, nonobstant le fait que les coûts de production devraient être vraisemblablement supérieurs.

#### Question N°4 :

Quelle est la position de la région Île de France sur le développement de la méthanisation souvent décriée par certaines associations ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Comme indiqué précédemment, la Région laisse évidemment le choix aux collectivités franciliennes du type de projets ENR qu'elles souhaitent développer.

Le SDRIF-E ne comporte ainsi aucun parti pris en défaveur de l'un ou l'autre des procédés de production d'énergies renouvelables et notamment de la méthanisation. Au contraire, l'Île-de-France est l'une des régions les plus dynamiques pour le développement de la méthanisation notamment grâce au soutien de la Région (EES, p. 87).

Pour information, le conseil régional a adopté son nouveau plan méthanisation en novembre 2019, qui promeut le développement d'une méthanisation durable et responsable.

Cette volonté se traduit par les critères stricts du règlement de l'appel à projet qui est lancé tous les ans conjointement avec l'ADEME, critères qui portent sur le montage du projet, le plan d'approvisionnement, les impacts environnementaux, les critères agronomiques ou la concertation. Les projets sont sélectionnés par un jury pluridisciplinaire dont la composition (Région, ADEME, DRIEAT ; DRIAAF, AREC et BPI) reflète le niveau d'expertise et d'exigence.

Les objectifs et orientations de cet appel à projet seront réexaminés dans le cadre la révision en cours du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse et demande sur ce point de se reporter à ses appréciations précédentes.

Question N°5 :

La région Ile de France est riche en possibilités de développement de l'énergie géothermique. Comment la région Ile de France entend -elle développer ce type d'énergie renouvelable ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

Comme indiqué précédemment, la Région laisse évidemment le choix aux collectivités franciliennes de choisir le type de projets ENR qu'elles souhaitent développer.

Il convient cependant de relever que le SDRIF-E prévoit que les documents d'urbanisme doivent réserver l'espace nécessaire pour des plateformes de forage permettant d'exploiter la géothermie profonde ou pour des chaufferies biomasse, et leurs installations accessoires, en tenant compte des réseaux de chaleur existants et à développer (OR 56). En outre, les puits géothermiques sont au nombre des projets pouvant bénéficier de l'enveloppe régionale (OR 89).

Au moment de l'adoption de sa Stratégie énergie-climat en 2018, la Région Île-de-France a réitéré son soutien à la géothermie par la mise en place de l'appel à projet « chaleur et froid renouvelable », un dispositif d'aide commun avec l'ADEME Île-de-France (Fonds Chaleur). Au travers de cet appel à projet, plus de 130 projets de géothermie de surface et profonde ont pu émerger sur la période 2016-2023, aidés à hauteur de 93 millions d'euros.

La Région Île-de-France mène également des actions de sensibilisation pour faire mieux connaître la géothermie auprès de différents acteurs publics, privés et grand public et encourager son développement. L'Île-de-France est la première région française en termes de production et de valorisation de chaleur géothermique dans les réseaux de chaleur urbains. Actuellement, les 58 installations franciliennes en fonctionnement représentent 85% de la production nationale de chaleur par géothermie profonde et permettent d'alimenter plus de 300 000 franciliens.

Afin d'améliorer la connaissance du sous-sol francilien, et dans une optique de développement massif de la géothermie, la Région s'est associée à l'ADEME et au BRGM autour du programme de recherche GEOSCAN Île-de-France. Mené entre 2024 et 2026, ce

programme de recherche d'envergure permettra d'identifier la ressource disponible de géothermie profonde sur une large partie de l'Ouest et du Sud du territoire francilien afin de faire émerger de nouveaux projets dans cette zone encore peu exploitée.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de cette réponse et notamment du programme de recherche GEOSCAN Ile de France qui devrait être mené entre 2024 et 2026.

Dès lors que ce programme de recherche sera terminé il appartiendra à la région d'en largement communiquer les résultats aux acteurs susceptibles d'y recourir et en premier lieu les collectivités territoriales afin de développer cette source d'énergie renouvelable.

Question N°6 :

De manière plus générale comment la région entend -elle, notamment par une politique d'aides appropriées développer le recours aux énergies renouvelables dont les petites éoliennes domestiques et autres ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La question des aides au développement des ENR ne relève pas du SDRIF-E.

Il convient cependant de noter que, depuis 2016, la Région soutient le développement des énergies renouvelables à travers plusieurs appels à projets à destination des personnes morales. Au total, la Région a subventionné près de 220 millions d'euros pour près de 600 projets. Plusieurs appels à projets sont toujours en vigueur :

- La chaleur renouvelable : 130 M€ pour plus de 250 projets et études en faveur du développement de la géothermie, de la biomasse, de la chaleur fatale, des réseaux de chaleur/froid (appel à projets « chaleur et froid renouvelables ») ;
- Le solaire photovoltaïque : près de 130 projets et études ont déjà été soutenus notamment dans le cadre du Plan solaire adopté en 2019, pour 17 M€ (appel à projets « développement des énergies renouvelables électriques » qui peut également subventionner des projets éoliens et hydrauliques.) ;
- La méthanisation : une cinquantaine d'implantations d'unités ont été financées sur la période pour 37 M€ ; (Appel à projet Développement d'unités de méthanisation) ;
- L'hydrogène : 14 M € en faveur de 12 projets (appel à projets « développement des énergies renouvelables électriques » et « AMI hydrogène ») ;
- Des projets citoyens d'énergie : 79 projets soutenus pour 2,2 M€ (appel à projets développement des énergies renouvelables citoyennes).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note avec intérêt les efforts financiers accomplis par la région en matière de soutien aux projets d'énergie renouvelables. Elle souhaite que ces efforts soient maintenus, voire accentués dans les années qui viennent afin de les promouvoir et de continuer à les développer.





### 3.2.10. Thème N°10 : L'agriculture.

Ce thème est abordé par le public en liaison avec le ZAN, les espaces naturels et la biodiversité ainsi qu'avec l'urbanisation qui est ressentie comme le risque majeur de disparition des terres agricoles sur le territoire de l'Île-de-France. De nombreuses personnes ont donc déposé des contributions mêlant ces différents thèmes.

Sur certaines problématiques spécifiques, la protection des terres agricoles a servi de support de contestation envers :

- Les projets des centres pénitentiaires de Crisenoy, Noiseau et Magnanville ;
- L'extension urbaine de la commune d'Ozoir-la-Ferrière ;
- L'artificialisation des terres agricoles du « Triangle de Gonesse » pour l'établissement d'une gare et du plateau de Saclay pour la ligne 18.

Sont également souvent cités dans les contributions du public la sauvegarde de la Ferme de Servigny en Seine-et-Marne et les vergers de Groslay.

Il ressort des observations déposées que l'agriculture est considérée comme ayant un rôle prépondérant pour participer à maintenir un cadre de vie agréable, à lutter contre le réchauffement climatique et pour nourrir les populations locales avec une préférence pour les circuits courts. La grande culture céréalière n'est pratiquement pas abordée et il n'est fait que très peu référence à l'élevage.

3.2.10.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.10.1.1. Protection des terres agricoles :

Mail 759 de Mme CACLIN sur le registre électronique

*« Native et habitante d'île de France toute ma vie, j'ai vu en cinquante ans les terres agricoles se recouvrir inexorablement de béton. Cette hémorragie doit cesser maintenant. Face à futur bien incertain, où la priorité de nos enfants seront vraisemblablement limitées à l'essentiel : respirer, boire, manger, il plus qu'urgent de conserver et leur transmettre notre bien le plus précieux : des terres fertiles ».*

Mail 920 de Mme ROGER sur le registre électronique

*« Pour une véritable autonomie alimentaire, il faut absolument préserver les terres agricoles ! »*

Mail 3274 de M. KHUN sur le registre électronique

*« Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant, rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). On y prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. L'ensemble des terres arables et nourricières du territoire doit être sanctuarisé, sans distinction entre l'agglomération et l'espace rural, et sans dérogation possible ».*

Mail 4101 de Mme HEDRICH sur le registre électronique

*« Dans un contexte d'insécurité alimentaire, d'effondrement de la biodiversité et de réchauffement climatique, l'artificialisation de terres agricoles est un processus qui doit cesser définitivement ».*

Mail 4149 de Mme FLIPO sur le registre électronique

*« La sécurité alimentaire pour les Franciliens : premier devoir des responsables de la région. L'IDF a une autonomie alimentaire très faible. En cas de blocage des transports, dont les raisons peuvent être multiples (grève des routiers, paralysie du trafic international du pétrole, etc.) les agriculteurs de la région ne seraient pas en mesure de nourrir les 12 millions de Franciliens. Comme toutes les régions de la planète, et a fortiori celles*

*densément peuplées, l'IDF doit tendre à développer sa propre production alimentaire. Il est donc impératif de protéger les terres agricoles de la région ».*

Mail 4310 de Mme PALUS sur le registre électronique

*« Je vous écris pour vous sensibiliser à l'importance cruciale de protéger nos terres agricoles contre le développement non réglementé et l'urbanisation excessive. Nos terres agricoles ne sont pas seulement des parcelles de terre fertiles ; elles sont le pilier de notre sécurité alimentaire, de notre économie locale et de notre héritage culturel.*

*Dans un monde en constante évolution, les terres agricoles sont de plus en plus menacées par la conversion en zones résidentielles, commerciales ou industrielles. Cela entraîne une perte irréversible de terres arables, compromettant ainsi notre capacité à nourrir les générations futures.*

*C'est pourquoi je soutiens fermement l'introduction d'une pastille de protection des terres agricoles, qui garantirait que ces zones précieuses soient préservées pour les activités agricoles à long terme ».*

Mail 5646 d'une ANONYME sur le registre électronique

*« Vous voulez poursuivre davantage la conversion de surfaces naturelles et agricoles, la construction de routes et d'autres infrastructures. Cela ne me semble pas compatible avec la lutte contre le bouleversement climatique et la lutte pour la survie des espèces végétales et animales. Ce projet ne respecte pas la politique nationale de lutte contre l'artificialisation : la dérogation pour l'Île de France à l'objectif général de -50 % sur l'artificialisation nette en 2030, en optant pour le chiffre très bas de -20 %, n'est pas acceptable. L'autorité environnementale a donné un avis négatif à ce sujet ».*

Mail 5897 de M. THOMAS sur le registre électronique

*« La version actuelle du SDRIF-E identifie 37 500 hectares de terres agricoles à sanctuariser, soit un peu moins de 7% des 564 000 hectares de surfaces agricoles utiles régionales. Or, l'artificialisation de terres agricoles est un processus irréversible : aucune mesure compensatoire ne permet aujourd'hui de retrouver la même qualité et richesse du sol qui ont été détruites au profit d'une Nous demandons que TOUTES les surfaces artificialisées soient comptabilisées (agricoles, logistiques, ...) et que des objectifs plus ambitieux que 20% soient pris ».*

Mail 6342 de M. ROBERT membre du MNLE sur le registre électronique

*« Préserver les terres agricoles, stopper l'artificialisation des sols pour une ceinture maraîchère en IDF, utile et nécessaire à l'alimentation des habitants en dépassant la faible autonomie de 2 / 3 jours.*

*La région ne peut pas autoriser l'urbanisation des terres agricoles :*

*De 13,4 ha à Taverny 95, de 50 ha à Saclay 91, de 75 ha du Triangle de Gonesse 95, de 85 ha du Val de Bréon de 16,7ha à Bernes/Oise : projet d'une prison, de 22,8ha à Crisenoy : projet d'une prison, de 20ha à Magnanville : projet d'une prison, de 15ha à Tremblay en France 93 : projet d'une prison ».*

Mail 6427 d'un ANONYME sur le registre électronique

*« Protégeons nos terres agricoles au lieu de construire à tout-va ».*

Mail 6502 d'un ANONYME sur le registre électronique

*« La protection des terres agricoles est fondamentale, pour le bien humain (circuit court) et animal (biodiversité et protection des espèces), recharge des nappes phréatiques, embellissement et permet des emplois ».*

Mail 6620 d'un ANONYME sur le registre électronique

*« Les terres agricoles d'Île-de-France sont parmi les plus fertiles de France, et continuent pourtant d'être massivement artificialisées ... Une sanctuarisation de l'ensemble des terres agricoles du territoire est indispensable ».*

Mail 7634 de l'Association APEL sur le registre électronique

« D'après l'autorité environnementale, depuis l'approbation du SDRIF de 2013, l'urbanisation est intervenue à 80 % sur des terres agricoles et sans qu'ait été appréciée la valeur agronomique des sols concernés.

➤ Nous demandons d'ajouter dans l'orientation OR 12 un critère lié à la qualité agronomique des sols dans les choix de localisation des potentiels d'extension ».

Mail 8027 d'une ANONYME sur le registre électronique

« Le temps imparti et la taille du dossier ne m'ont pas permis de l'examiner de manière détaillée. Je souhaite cependant insister sur l'absolue nécessité de sanctuariser les terres agricoles, en particulier les terres fertiles d'IDF, pour les consacrer pleinement à cultiver des denrées pour l'alimentation locale ».

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La préservation des espaces agricoles est au cœur du projet du SDRIF-E car ces espaces constituent un élément clé de la résilience francilienne, comme l'indiquent les contributions. Le SDRIF-E agit pour cela avec plusieurs leviers.

Tout d'abord, 38 000 ha de parcelles agricoles situées dans la ceinture verte sont directement sanctuarisés par la mise en place de l'armature verte à sanctuariser (OR2).

Ensuite, le SDRIF-E diminue par trois les capacités maximales d'urbanisation par rapport au précédent SDRIF-E. Ces projets d'urbanisation se déployant le plus souvent sur des espaces agricoles, c'est autant de parcelles qui ne seront pas urbanisées et pourront être maintenues en culture. (Voir aussi la réponse à la question suivante pour une explication plus détaillée sur le parti pris par le SDRIF-E en matière de capacités d'urbanisation)

En sus et par rapport au précédent schéma directeur, le SDRIF-E a triplé les fronts verts, représentant près de 500 km de limites sont positionnées aux abords des espaces agricoles les plus exposés à la pression urbaine. Ainsi, sur les 223 territoires communaux concernés, le SDRIF-E fixe une limite nette que l'urbanisation ne pourra pas franchir.

Enfin, pour faciliter la coexistence entre les usages agricoles et les usages urbains voisins, le SDRIF-E a identifié 88 liaisons représentant des itinéraires stratégiques à maintenir dans les espaces urbains pour les circulations des engins agricoles. Il a également défini une largeur minimale non bâtie en lisière des nouveaux quartiers urbains mitoyens de parcelles agricoles.

Le SDRIF-E est ainsi entièrement construit autour de l'exigence de réduction de la consommation des espaces agricoles, de leur préservation et du maintien de leurs continuités. Il applique une logique similaire pour les espaces naturels et forestiers.

La cible portée par le SDRIF-E de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, puis de réduction de l'artificialisation, établie à -20% par décennie, repose sur un emploi stratégique de l'urbanisation pour concilier les réponses aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux de l'Île-de-France. C'est une trajectoire ambitieuse alors que l'Île-de-France est déjà exemplaire en matière d'artificialisation : elle représente 4% de l'artificialisation pour 18% de la population et 1/3 du PIB. La trajectoire des 50% a d'ailleurs été tenue sur les dernières années par rapport aux libertés permises par le précédent SDRIF. Aujourd'hui, cette trajectoire des -20% permet de concilier l'excellence économique, technique et scientifique de l'Île-de-France et la résilience indispensable à notre territoire. Elle doit permettre de réduire notre consommation de terres sans mettre la région sous cloche. Cette trajectoire résulte donc :

- De l'objectif de construire 70 000 logements par an, dans une région à forte croissance démographique (+ 56 000 habitants par an depuis 2013, résultant principalement d'un solde naturel très positif) alors que nous traversons l'une des plus graves crises du logement depuis 70 ans ;
- De l'ambition de réindustrialisation, s'appuyant en priorité sur la préservation et la densification des fonciers industriels existants, et sur la localisation de nouveaux secteurs de développement industriel (790 hectares) ;

- De la volonté d'aménager une région polycentrique, particulièrement sur le plan économique, après des décennies de concentration de l'emploi dans l'hypercentre de l'agglomération parisienne. Ceci implique de maintenir des capacités foncières dans les polarités de la couronne de l'agglomération parisienne et des villes moyennes et petites de l'espace rural afin d'opérer un rééquilibrage attendu et nécessaire ;
- De l'impératif d'accueillir les installations nécessaires pour rendre le fonctionnement de la région plus sobre en ressources et contribuer à atteindre le "zéro émission nette" (ZEN) en 2050. Le SDRIF-E réserve une enveloppe régionale d'urbanisation visant à soutenir les mobilités (360 hectares) et la transition environnementale (développement des énergies renouvelables et de récupération, de l'économie circulaire et des services urbains : 1 357 hectares). Celle-ci permet aux territoires de contribuer aux grandes transitions sans pénaliser la réponse à leurs besoins locaux.

Cette trajectoire prend en compte la consommation d'espace ayant lieu entre 2021 – début de la comptabilité au regard de la loi Climat et Résilience – et la date d'approbation du SDRIF-E. Elle intègre également les projets portés par les opérateurs d'Etat, qui représentent 2 755 hectares, soit près du quart de l'urbanisation maximale autorisée par le SDRIF-E.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a conscience de l'évolution favorable de ce SDRIF-E par rapport à celui de 2013 en matière de préservation des espaces agricoles. Cependant de nombreuses PPA ont exprimé des souhaits d'obtention de plus de surfaces urbanisables. La Région devra particulièrement veiller à ce que les objectifs qu'elle a mis en place soient respectés et ne pas se laisser déborder par des demandes qui peuvent être, par ailleurs, légitimes. L'équilibre du SDRIF-E devra être préservé.

Le SDRIF-E indique avoir identifié 88 liaisons représentant des itinéraires stratégiques à maintenir dans les espaces urbains pour les circulations des engins agricoles. Lors de l'établissement des PLU, les communes sont sollicitées pour fournir un plan de circulation des engins agricoles. Il serait donc utile que ces 88 liaisons soient annexées au SDRIF-E.

#### 3.2.10.1.2. Agriculture de proximité, résilience alimentaire :

##### Mail 711 de M. PEINIAU sur le registre électronique

- *Perte de terres agricoles fragilisant la résilience alimentaire*
- *Préserver les terres agricoles en les orientant vers une production locale et biologique*

##### Mail 727 de M. ROZE sur le registre électronique

*Dans la préservation des ressources agricoles, le maraîchage apparaît en dernier alors qu'il est essentiel aux populations et permet la proximité consommateur-producteur.*

##### Mail 1723 de M. TERVUREN sur le registre électronique

*Déstructurée par une urbanisation proliférante, la ceinture verte qui entoure l'agglomération parisienne sur une largeur de 10 km doit redevenir une priorité stratégique : plutôt que de l'urbaniser, il faut sauvegarder cette bande fragile de champs de bois et de forêt pour y développer des espaces de promenade, et développer une agriculture de proximité fondée sur les circuits courts.*

##### Mail 2422 de Mme LAUTHELIER sur le registre électronique

*La Région doit contribuer au développement de la production alimentaire locale. Cela passe par :*

- *le soutien au développement de l'agriculture urbaine à travers des formations diplômantes,*
- *de l'aide à la création de potagers, vergers, fermes urbaines. Il faut empêcher l'artificialisation des sols nourriciers...*

Mail 2728 de Mme VAZQUEZ DE CASTRO sur le registre électronique

*Favoriser la production agricole et maraîchère de proximité ; avec des exigences de qualité environnementales (bio) et sociales permettant la transition vers une agriculture alimentaire. Sanctuarisation des jardins ouvriers, jardins partagés ou des terres de cultures et des friches à usage agricole en Ile-de-France.*

Mail 2885 de M. BOTOSEZZY sur le registre électronique

*Améliorons et conservons les terres agricoles et rendons notre région soutenable...*

*... Un point essentiel : TERRES AGRICOLES. Si la protection des espaces boisés est une priorité du SDRIF il semble que la protection des terres agricoles existantes et encore cultivées soit moins prioritaire. Je tiens ainsi à exprimer mon profond souhait de la conservation et de l'exploitation AGRO-ECOLOGIQUE des terres agricoles (si fertiles) d'Ile-de-France. Plus précisément, il me semble fondamental de soutenir à tout point de vue le maintien et l'installation de paysans et paysannes (idéalement en agriculture biologique) dans les zones suivantes :*

- Triangle de Gonesse (dans sa totalité encore exploitable) ;*
- Plateau de Saclay (ce qu'il en reste de non-bétonné...) ;*
- Les vergers de Groslay par exemple peuvent s'enfricher très rapidement s'ils ne sont pas entretenus ;*
- Toutes les zones menacées par de la bétonisation envahissante sans maintien d'une majorité significative de terres agricoles dans la zone. Pour rappel, un besoin vital de l'être humain est de SE NOURRIR, il en va donc de notre survie de maintenir des terres agricoles pour des centaines et milliers d'années grâce aux pratiques de l'agroécologie (idéalement en agriculture biologique).*

Mail 4073 de M. CHABE sur le registre électronique

*L'OR 57 devrait mentionner la nécessité de conserver les éléments participant à l'agriculture urbaine ainsi que les éléments et espaces naturels dans les projets de densification plutôt que d'encourager à "limiter les espaces perdus" (sans préciser la nature de ces espaces). Je réside à Thorigny-sur-Marne et j'apprécie les espaces cultivés proches qui offrent des aliments frais grâce aux fermes locales. Les AMAP se battent pour trouver des maraîchers proches et les soutenir dans leur capacité à nous nourrir le mieux possible.*

Mail 4088 d'un ANONYME sur le registre électronique

*Pour favoriser par exemple de nouvelles formes d'agriculture (comme l'agriculture urbaine par exemple), quelles mesures incitatives, quels moyens sont effectivement prévus ? Est-il envisageable d'inscrire dans le SDRIFe qu'il faudrait soutenir des acteurs locaux tels que les associations qui s'attèlent à préserver les terres agricoles pour une exploitation respectueuse de l'environnement ?*

*Qu'est-il prévu pour que la région et les collectivités participent à l'acquisition de foncier par des paysans et agriculteurs plutôt que par des groupes d'agro-industrie ?*

*Est-il prévu d'inciter les collectivités à tisser des liens avec des maraîchers et agriculteurs aux méthodes plus respectueuses du vivant pour approvisionner notamment les restaurations collectives ?*

Mail 4094 de Mme MERIN sur le registre électronique

*Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant, rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). On y prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. L'ensemble des terres arables et nourricières du territoire doit être sanctuarisé, sans distinction entre l'agglomération et l'espace rural, et sans dérogation possible. Les projets d'extensions urbaines et d'infrastructures doivent être remis en question dans la mesure où ils s'opposent à la bonne atteinte des objectifs visant la sécurité, le bien-être et la santé des franciliens. La transition sera complète et fonctionnelle si le*

S.D.R.I.F. parvient, en parallèle, à insuffler le déploiement des moyens nécessaires pour s'orienter vers une production et une transformation locale indispensables à la résilience alimentaire du territoire.

Mail 6439 de Mme BONNET sur le registre électronique

*Résilience alimentaire : Habitant la région sud-ouest parisienne, je suis très inquiète que, dans le Sdrif soumis à l'enquête publique, la totalité de nos magnifiques terres agricoles ne soient pas sanctuarisées en vue de nourrir les personnes.*

Mail 6440 d'un ANONYME sur le registre électronique

*La valorisation des espaces agricoles productifs via Ile de France nature (ex agence des espaces verts) pourrait être une priorité car si des paysannes et paysans sont aidés pour s'installer et vivre ensuite de leur travail (vive la loi Agoralim !), les espaces agricoles (comme à Milan) pourront être touristiques comme à Milan.*

Mail 6607 de M. RUMELHARD sur le registre électronique

*La poursuite du développement économique et démographique suivant le mode traditionnel n'est pas souhaitable vu le déséquilibre régnant déjà entre l'Île de France et la province. Ceci doit permettre de protéger strictement les terres agricoles et naturelles et d'améliorer la résilience alimentaire, en visant un approvisionnement local de qualité.*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Île de France :

*Voir la réponse ci-dessus sur les différents leviers activés par le SDRIF-E de préservation des espaces agricoles. Au-delà de cette protection générique, l'agriculture urbaine est traitée spécifiquement à l'OR 16 : « Les espaces dédiés à l'agriculture urbaine doivent être confortés et développés, en lien avec la nécessité d'accroître la place de la nature en ville et le besoin de renforcer la diversité agricole francilienne. »*

*Le SDRIF-E n'est en revanche pas habilité à réglementer les modes d'exploitation ou les types de cultures, le soutien aux acteurs locaux, l'accès à la formation ou l'acquisition des terres agricoles.*

Appréciations de la commission d'enquête :

*La commission d'enquête regrette que les thèmes associés aux espaces agricoles n'aient pas été plus développés dans les OR et prend note de l'incitation inscrite dans l'OR 16 pour la confortation et le développement des espaces dédiés à l'agriculture urbaine. Celle-ci peut prendre diverses formes dont certaines encore expérimentales demandent à être explorées comme les potagers sur toits-terrasses. Le PAR apporte quelques compléments d'information sur le sujet en définissant plus précisément l'agriculture urbaine et ses nombreuses déclinaisons.*

3.2.10.1.3. Projets des centres pénitentiaires de Crisenoy, Noiseau et Magnanville :

**De très nombreuses contributions ont été déposées pour s'opposer à la réalisation de ces projets qui sont prévus sur des terres agricoles. Pour les sites de Crisenoy et de Noiseau il s'agit de défendre la protection des terres agricoles au sens du respect du ZAN et pour Magnanville s'ajoute une dimension plus intime du cadre de vie, l'implantation se situant à proximité d'établissements scolaires et des habitations.**

Mail 1703 de Mme DELVAL sur le registre électronique

*La proximité d'une prison entraînerait des nuisances sonores et visuelles, et pourrait augmenter la pression sur nos infrastructures locales déjà sollicitées. De plus, les espaces verts et agricoles constituent des lieux de détente et de loisirs pour nous, essentiels à notre bien-être. Leur disparition nuirait significativement à notre cadre de vie. Je fais appel à votre considération pour préserver les terres agricoles de Magnanville contre ce projet de construction. Il est essentiel de maintenir la qualité de vie des habitants. La protection de*

*nos espaces naturels et agricoles est cruciale pour l'avenir.*

Mail 2559 d'une Anonyme sur le registre électronique

*Les terres de Noiseau sont très fertiles et ce sont les dernières de la petite couronne d'Ile de France. Elles sont cultivées depuis 1921 par la même famille, les agriculteurs produisent du Colza/Blé/Orge et du maïs qui sont ensuite transformés en France et consommés en France. Le blé cultivé est transformé en farine au moulin de France située en région parisienne, une partie est revendue sous forme de pain par les boulangeries parisiennes, et une autre partie transformée en pain burgers pour les Mc Donald en région parisienne circuit court. Dans cette culture il y a de l'orge qui lui est transformé en malt pour faire de la bière toujours pareil, transformé en France pour être revendue en France. Comme vous pouvez le constater ce sont des terres très utiles, (souveraineté alimentaire.) D'où l'utilité de conserver les terres agricoles de Noiseau et de les protéger contre le projet d'État construction d'une prison qui met en péril cette exploitation et mettra fin au circuit court et des emplois que cela génère.*

Mail 2906 de Mme HUDAN sur le registre électronique

*Sanctuariser les terres agricoles de Noiseau. Je suis opposée à l'implantation d'une prison à Noiseau et souhaite conserver les terres agricoles.*

Mail 4087 de Mme LEGER sur le registre électronique

*Non à l'artificialisation des terres agricoles sur Crisenoy pour la construction d'une prison. Il faut arrêter de bétonner à tout prix : préservons les terres agricoles.*

Mail 4505 d'une ANONYME sur le registre électronique

*Le projet de centre pénitentiaire sur la commune de Magnanville est un non-sens absolu : non-sens écologique car il va prendre des terres agricoles si importantes dans ce contexte de réchauffement climatique ; non-sens humain car il va être construit à proximité immédiate d'habitations et d'un lycée.*

Mail 7056 de M. GUITTON sur le registre électronique

*Dans le cadre du SDRIFe, l'Etat a demandé à la Région Ile-de-France de rajouter une annexe comprenant une liste de projets d'envergure nationale dont les constructions de centres pénitentiaires. La majorité des sites ciblés pour l'implantation de ces équipements sont des terres agricoles. C'est le cas de la commune rurale de Crisenoy, village de 650 habitants, où l'Etat projette la création d'un centre pénitentiaire de 1 000 places regroupant prison et maison d'arrêt. Il est à noter que le projet du SDRIF a pour ambition de :*

- 1) préserver les espaces agricoles,*
- 2) préserver les cours d'eau et reconquérir les berges,*
- 3) conforter les unités paysagères.*

*L'Etat demande aux collectivités, dans leurs politiques et leur planification urbaine, de lutter contre l'étalement urbain et la pollution, d'agir pour la biodiversité, la protection des forêts périurbaines et de l'agriculture de proximité, et pour la réduction des déplacements et de la consommation. Pourtant, il impose aux collectivités des projets qui vont à l'encontre de ce qu'il prône et à l'encontre des ambitions portées par les territoires de l'échelle communale à l'échelle régionale, sans avoir chercher de véritables alternatives notamment la réutilisation de friches. La taille et le positionnement de la commune par rapport aux pôles urbains ne la prédisposent pas à accueillir un développement spécifique en dehors des espaces bâtis existants (réseaux peu développés, peu de transports...).*

*Ainsi, le projet de centre pénitentiaire sur la commune de Crisenoy, c'est à minima 24 ha de terres agricoles, parmi les plus belles et riches de France qui disparaissent sur un territoire où la principale activité est l'agriculture (92 % de de la commune consacrée à l'exploitation agricole, et seulement 6 % urbanisé).*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

[Dans son porter à connaissance lié à la révision du SDRIF, son analyse de l'avant-projet de](#)

SDRIF-E, puis son avis sur le SDRIF-E arrêté, l'Etat a été constant dans ses demandes auprès de la Région : faire en sorte que le SDRIF-E permette la réalisation des cinq projets pénitentiaires portés par l'Agence publique pour l'immobilier de la justice (APIJ) à Bernes-sur-Oise, Crisenoy, Magnanville, Noiseau et Villepinte.

La Région a fait le constat que ces cinq projets étaient prévus en extension urbaine sur des terres agricoles. Les pastilles d'urbanisation ont été positionnées au SDRIF-E, en cohérence avec les informations communiquées par les services de l'Etat.

Face à l'explosion de l'insécurité et de la violence, l'exécutif régional a toujours soutenu le besoin supplémentaire de prisons et la nécessité que chaque territoire y prenne toute sa part. Les 3 000 places de prison supplémentaires inscrites au SDRIF-E sont la preuve de cet engagement.

Toutefois, concernant le centre pénitentiaire de Noiseau, la Présidente de Région a régulièrement rappelé son opposition au projet, qui fait l'unanimité contre lui et constituerait, en outre, une grave remise en cause du principe de préservation de la ceinture verte en bordure de l'agglomération centrale, en artificialisant des terres agricoles et en causant une rupture majeure dans la trame verte et bleue du SRCE.

Concernant le centre pénitentiaire de Magnanville, face à l'inquiétude des élus locaux, la Région a saisi l'Etat pour connaître le positionnement précis du projet. La Présidente de Région a même déclaré, qu'elle était prête à retirer la pastille si l'Etat ne donnait pas clairement son choix de site. Ce choix relève en effet en totalité de l'Etat et non de celui de la Région. L'Etat a répondu par courrier sur le positionnement de la pastille à proximité du lycée. La Région veillera à ce que ce choix s'accompagne d'indispensables mesures pour préserver le cadre de vie des riverains.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête manque d'éléments justificatifs sur ce qui a prédominé dans la décision de l'Etat de prévoir les nouvelles structures pénitentiaires dans des zones agricoles balayant ainsi le principe du ZAN en lieu et place de positionnement dans des friches industrielles ou de l'Etat (casernes désaffectées par exemple) ou localisés dans des sites urbains desservis par des transports en commun. En effet, l'espace carcéral a la double vocation de punir et ensuite de réinsérer. Ne pas rompre les liens familiaux participe à la seconde et par conséquent favoriser la possibilité de visites extérieures est primordial. En ce qui concerne Noiseau et Magnanville, les infrastructures routières saturées ne semblent pas participer efficacement à une accessibilité fluide aux futurs centres pénitentiaires nécessaire tant pour les véhicules de l'administration pénitentiaire que pour les extérieurs.

#### 3.2.10.1.4. Extension urbaine d'Ozoir-la-Ferrière :

**La Communauté de communes des Portes Briardes (CCPB) a demandé des ajustements sur le projet arrêté du SDRIF-E notamment pour que la commune d'Ozoir-la-Ferrière puisse réaliser 1500 logements et implanter des activités sur des terrains déclarés comme inaptés à l'agriculture de grande échelle. Ce projet impacte également les communes de Lésigny et Férolles-Attilly. La population a fortement réagi en s'opposant à cette densification venant artificialiser des terres agricoles. La mobilisation pour cette enquête a été exceptionnelle et les déposants, unanimes à rejeter la demande communale.**

#### Mail 36 d'une ANONYME sur le registre électronique

*Contre le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption.*



Mail 1600 de Mme COUDRAT sur le registre électronique

*Je suis Contre le projet de création d'une zone industrielle et de 1500 logements aux portes de clos de la vigne Ozoir-la Ferrière et Chevry Cossigny et Férolles-Attilly et Lésigny. Il est nécessaire de préserver les terres agricoles, la nature et les hommes.*

Mail 2987 de M. et Mme MORANGE sur le registre électronique

*Habitant depuis plus de cinquante années au Clos de la Vigne, il nous est impensable d'imaginer 1500 logements ainsi qu'une zone industrielle sur des terres agricoles cultivées depuis toujours.*

Mail 3060 d'un Anonyme sur le registre électronique

*Non au projet de la CCPB ! 1500 Logement sur des terres agricoles, une ineptie ! J'ai pris connaissance du grand projet de l'île de France que je trouve complet et plein de bon sens mais la demande de modification de celui-ci par la CCPB vient à l'encontre de celui-ci ! Il ne faut pas leur accorder ! Comment la commune d'Ozoir et la Communauté de communes des portes Briardes peuvent-elles proposer de construire 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles qui sont cultivés chaque année, endroit où bon nombre d'espèces animal prolifèrent.*

Mail 4670 d'une Anonyme sur le registre électronique

*Nous nous opposons au nouveau projet d'extension de la ville d'Ozoir-La-Ferrière proposé par la Communauté de Communes des Portes Briardes, visant à créer 1500 logements, devant accueillir environ 5000 habitants, ainsi que l'implantation d'une zone industrielle dans un champ actuellement cultivé. Ce projet, totalement démesuré, et en pleine zone naturelle est une véritable ineptie, alors même que nous luttons pour la reconquête de la biodiversité, pour la préservation des terres agricoles, contre le réchauffement climatique et la pollution. Il est absolument inacceptable d'envisager la destruction de cet espace naturel, qui sert aujourd'hui d'habitat ou de halte à de nombreuses espèces animales dont certaines sont d'ailleurs protégées.*

## 3.2.10.1.5. Le Triangle de Gonesse :

**Avant d'être envisagé comme emplacement pour le projet Europacity, mégacomplexe de loisirs et de commerces le triangle de Gonesse était principalement une zone agricole fertile.**

**Le projet Europacity a suscité des débats et des controverses en raison de son impact potentiel sur l'agriculture. Les partisans du projet mettent en avant les avantages économiques et touristiques qu'il pourrait apporter à la région, tandis que ses détracteurs s'inquiètent de la destruction des terres agricoles, de l'augmentation de la circulation et de la pollution, ainsi que de l'impact sur la biodiversité locale.**

**Le projet Europacity a été officiellement abandonné en novembre 2019. Cependant, le débat sur l'avenir du triangle de Gonesse et sur la préservation de son potentiel agricole et environnemental demeure d'actualité. Certains défenseurs de l'agriculture plaident en faveur de la préservation des terres agricoles et de leur utilisation pour des projets agricoles durables et innovants, tout en tenant compte des besoins de développement économique de la région.**

Mail 1613 de M. ROUX sur le registre électronique

*Je suis contre l'artificialisation des terres agricoles du triangle de Gonesse y compris comme prévu pour des bouts d'autoroute comme le BIP Nous avons besoin de ces terres riches pour produire une agriculture maraichère de qualité et sans pesticides pour nourrir la région ile de France afin de limiter les transports et de consommer local.*

Mail 2310 de M. BATY – MNLE 93 sur le registre électronique

*Les pouvoirs publics persistent à vouloir construire sur le Triangle de Gonesse, une gare en plein champ (1700m des premiers habitants...) Nous dénonçons les 3 pastilles vertes proposées par le CD 95 pour urbaniser ces terres. Les pouvoirs publics doivent intervenir*

*pour que le foncier aujourd'hui aux mains des agro-industriels soit progressivement mis au service de l'intérêt général...avec du maraîchage, de l'agroforesterie, des circuits courts dans un maillage paysager couvrant les cicatrices de l'urbanisation parisienne... Avis défavorable.*

Mail 5175 de Mme ELIAS sur le registre électronique

*Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant, rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). On y prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité, notamment sur le plateau de Saclay, avec l'installation du campus 'd'excellence' et la construction de la ligne 18, e sur le triangle de Gonesse (ligne 17). Rappelons que ces terres n'ont pas eu besoin d'irrigation durant les sécheresses estivales des dernières années, et qu'elles pourraient être mises à profit pour développer une agriculture bio de proximité, qui contribuerait à nourrir la région.*

Mail 7429 de Mme BERNARD sur le registre électronique

*Le Triangle de Gonesse et ses terres fertiles est également en danger avec la construction d'une gare du GPE située au milieu des champs. La volonté d'urbaniser la zone est encore au programme malgré l'abandon d'Europa City.*

Obs 10 de Mme VILARD de Drancy sur le registre électronique

*Je souhaite la suppression de toute possibilité d'urbanisation des terres fertiles du Triangle de Gonesse.*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Pour Ozoir-la-Ferrière, voir la réponse aux paragraphes 3.2.2.2 et 3.2.4.1.8.

Au niveau du Triangle de Gonesse, en sus des 400 ha agricoles de la partie Nord déjà préservés par la Zone Agricole Protégée, le SDRIF-E ajoute les 170 ha agricoles de la partie Sud dans l'armature verte sanctuarisée, ce qui empêche toute urbanisation.

Cette nouvelle mesure répond à un engagement fort de la présidente de Région afin de sanctuariser les terres agricoles du Sud du Triangle de Gonesse. Le SDRIF-E est donc beaucoup plus protecteur que le SDRIF de 2013, qui ne protégeait que le Nord du Triangle. Le SDRIF-E prévoit également 3 pastilles autour de la gare du Triangle de Gonesse en cohérence avec la ZAC, définitivement validée par la justice administrative et que le SDRIF-E ne saurait donc ignorer sans commettre d'illégalité.

Le dimensionnement des capacités d'urbanisation pour ce secteur a été déterminé dans le cadre d'échanges avec GPA et les services de l'Etat.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête adhère à la position initiale de la Région ayant indiqué une absence de capacités d'urbanisation au sud de la RN4 à Ozoir-la-Ferrière. Le secteur présente des terres agricoles cultivées ainsi qu'une infrastructure routière saturée très insuffisante pour absorber de nouveaux flux. Le maintien des liaisons agricole et/ou forestière paraît indispensable à l'écosystème existant. Il apparaît étonnant à la commission d'enquête que la Région envisage un possible réexamen de sa position comme exprimé dans sa réponse.

En ce qui concerne le Triangle de Gonesse, le projet de ZAC validé par la justice administrative a été pris en compte par la Région qui a, par ailleurs, sanctuarisé les terres agricoles du Sud du Triangle. La commission d'enquête approuve cet effort de protection.

3.2.10.1.6. Le plateau de Saclay :

**La construction de la ligne 18 et des infrastructures connexes peut entraîner une fragmentation des exploitations agricoles existantes, ce qui peut rendre plus difficile**

**la gestion et l'exploitation des terres agricoles restantes. Cela peut également affecter la viabilité économique des exploitations agricoles en réduisant leur taille et en limitant leur accès aux champs.**

Mail 857 d'une Anonyme sur le registre électronique anonyme

*Il faut arrêter de construire sur les terres agricoles fertiles de la région parisienne (ex plateau de Saclay).*

Mail 2066 de Mme FOUQUET sur le registre électronique

*J'habite à Palaiseau et le plateau de Saclay est une terre riche pour l'agriculture. Pour les résidents autour c'est un lieu où on vient se nourrir (fermes, potagers, ramassage des légumes, AMAP...). On y vient avec les enfants, on rencontre les agriculteurs qui nous nourrissent.*

Mail 2164 de M. MATHIEU sur le registre électronique

*On peut aussi parler des terres fertiles du plateau de Saclay, qui pourraient nourrir 19% de la population d'Ile-de-France en fruits et légumes si ces terres étaient réellement investies pour l'autonomisation alimentaire et l'agriculture durable.*

Mai 3573 de Mme PELLAUD sur le registre électronique

*Préservez aussi nos terres fertiles d'Ile de France, vers Saclay, pourquoi enlever ce qui nous nourrit bien ?*

Mail 3984 de Mme LESNE sur le registre électronique

*Le plateau de Saclay est en train d'être massacré par la ligne 18 du métro : on sacrifie tout un écosystème, des terres hyper fertiles qui produisent sans eau, des agriculteurs qui voient leur terre coupée en deux, une sécurité plus assurée pour les engins agricoles, aucune considération ni respect pour les habitants riverains.*

Mail 7387 de M. TELLIER sur le registre électronique

*La ligne 18 ouest du GPE va réaliser une saignée sur le plateau de Saclay en consommant 22 ha de luvisol, une terre très fertile que personne ne saura refaire ; en plus de compromettre une autonomie alimentaire, cela entraînera par son mitage, ses nuisances et ses coupures un handicap économique d'exploitation agricole de 80 ha.*

Mail 7437 de Mme ROSSI-JAQUEN sur le registre électronique

*Reconsidérer les projets impactant de vastes espaces agricoles comme la ligne 18 sur le plateau de Saclay impactant parmi les plus riches terres de l'Ile-de-France.*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La ligne 18 du GPE est un projet d'intérêt général, déclaré d'utilité publique par un décret validé de manière définitive par le Conseil d'Etat. Logiquement, le SDRIF-E l'a inscrit sur ses cartes.

La concertation sur l'aménagement du plateau de Saclay et le déploiement de la ligne 18 du Grand Paris Express a été particulièrement dense et complète. La question du maintien de la fonctionnalité des exploitations agricoles a été au cœur des échanges conduits entre les différentes parties prenantes.

Les échanges entre les services de la Région et les services de la Chambre régionale d'agriculture ont permis de confirmer la bonne prise en compte des demandes des agriculteurs. L'exécutif régional a été clair sur ce sujet : la ZPNAF sera préservée et les terres agricoles seront protégées.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit aux préservations de la ZPNAF et des terres agricoles du plateau de Saclay et demande que des solutions soient trouvées pour faciliter l'exploitation des terres agricoles qui seraient morcelées par la ligne 18.

## 3.2.10.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1

Comment sont comptabilisées les « disparitions » de terres agricoles lors de l'élargissement de voies de navigation afin de passer à des gros gabarits ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les aménagements fluviaux de type barrage ou écluse hydraulique incluant des passes à poisson font partie des projets identifiés à l'OR 89 au sein de l'enveloppe de capacités d'urbanisation non cartographiées au bénéfice de la transition environnementale.

Toutefois, l'élargissement de voies de navigation afin de passer à des gros gabarits ne fait pas l'objet d'une comptabilité particulière au regard de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers ou de l'artificialisation. Les chenaux de navigation étant des espaces en eaux, ils constituent des espaces naturels, agricoles ou forestiers, ou des surfaces non artificialisées, tout comme les espaces agricoles. Le SDRIF-E ne comptabilise pas les échanges au sein des espaces naturels agricoles et forestiers ou des surfaces non artificialisées. Les impératifs de la loi en matière de trajectoire vers l'objectif "Zéro Artificialisation Nette" n'incluent pas ces exigences.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête comprend que les voies de navigation soient de même nature que les espaces agricoles et qu'à ce titre lors de ces échanges le SDRIF-E ne comptabilise pas les échanges au sein des espaces naturels agricoles et forestiers ou des surfaces non artificialisées. Compte tenu de la modification de la nature de ces espaces, la biodiversité pourrait en être affectée ou tout du moins modifiée. Il aurait été judicieux de porter l'attention sur ce sujet.

Question N°2

La région entend-elle mettre en place des incitations financières, en faveur des agriculteurs, à la création de circuits courts alimentaires, pour encourager l'agriculture durable et des programmes de soutien pour les aider à s'adapter aux changements.

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

La Région déploie d'ores et déjà un dispositif d'appui au développement des circuits courts, notamment en soutenant la transformation et la vente directe à la ferme. Depuis 2015, c'est ainsi plus de 271 projets de transformation ou de vente directe à la ferme qui ont été soutenus pour près de 7,5 M€ de subvention. Ce dispositif, dont les financements sont également assurés par le FEADER, se poursuit sur la programmation 2023-2027.

En outre, en 2020, en réponse à la crise liée au COVID, un dispositif exceptionnel complémentaire a été mis en place, permettant de soutenir dans ce seul cadre 100 projets pour près de 3M€.

Enfin, est aujourd'hui à l'étude un dispositif de soutien au développement des circuits courts à destination des collectivités, qui souhaitent implanter des casiers, des magasins de producteurs, etc.

En parallèle, et dans le cadre de l'accompagnement au changement des exploitations agricoles franciliennes, la Région soutient également les agriculteurs par un cofinancement des investissements nécessaires au changement de pratiques (exemple : équipements de travail mécanique du sol pour se substituer à des désherbages chimiques), ou à l'adaptation au changement climatique (exemple : tour antigel pour les arboriculteurs, haies brise vents, etc.). Cela s'accompagne aussi d'un soutien aux structures de conseil agronomique sur le territoire, en capacité d'accompagner les agriculteurs vers ce changement (diagnostics, plans d'actions...)

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête accueille très favorablement la réponse de la Région et souhaite

que ces accompagnements perdurent tout au long de l'application du SDRIF-E si nécessaire.

### Question N°3

Pourquoi autant de restrictions pour implanter des parcs photovoltaïques sur des terres agricoles dans la bande de protection des massifs boisés ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

L'OR 20 interdit toute nouvelle urbanisation dans une bande de 50 m à partir de la lisière des massifs boisés de plus de 100 hectares. A contrario, ce qui ne constitue pas de l'urbanisation (consommation d'espace, avant 2031, ou artificialisation, après 2031) est possible dans cette bande de 50 m.

Ainsi, les installations photovoltaïques ne consommant pas d'espaces naturels agricoles ou forestiers au regard de l'article 194 III 6° de la loi Climat et résilience et de son décret d'application du 29 décembre 2023, peuvent être admises dans cette bande de 50 m. De même pour les installations photovoltaïques considérées comme non artificialisantes, au regard du décret du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols (ce texte renvoyant lui-même aux critères définis par le décret du 29 décembre 2023 susmentionné).

Par ailleurs, ces installations sont bien autorisées par l'OR 13 (qui vise à la fois les installations agrivoltaïques - exception a - et les installations photovoltaïques pouvant être admises dans les terres incultes - exception g).

Il n'y a ainsi pas de contradiction entre le principe d'interdiction de l'urbanisation dans les lisières de massifs boisés de plus de 100 hectares, à l'OR 20, et les exceptions permises dans les espaces agricoles de l'OR 13.

Enfin, le décret du 29 décembre 2023 prévoit, parmi les conditions requises pour qu'une installation photovoltaïque ne consomme pas d'espace, la garantie du « maintien, au droit de l'installation, du couvert végétal correspondant à la nature du sol et, le cas échéant, des habitats naturels préexistants sur le site d'implantation, sur toute la durée de l'exploitation, ainsi que de la perméabilité du sol au niveau des voies d'accès ».

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Les OR reprennent les termes du décret du 29 décembre 2023. La commission d'enquête comprend que le SDRIF-E ne peut aller au-delà mais elle aurait apprécié que la Région développe de manière plus détaillée et compréhensible ce que cela signifie avec des exemples clairs.

### Question N°4

Pourquoi ne pas affecter un coefficient de pondération suivant la "qualité" des terres agricoles (productivité éventuellement ou autres paramètres) qui permettrait de "discriminer" l'artificialisation éventuel des sols (avant le ZAN).

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Une telle pondération ne peut être opérée qu'au niveau local, dans le cadre de la mise en œuvre des orientations du SDRIF qui ne peut pas se livrer à un tel exercice à son échelle. Au stade de la mise en œuvre du SDRIF-E et notamment lors du choix de la localisation des extensions autorisées par celui-ci, il appartiendra aux communes de choisir les sites qui, eu égard à leur caractéristiques (dont la qualité des sols), porteront la moindre atteinte aux intérêts protégés par le SDRIF-E.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête pense qu'un tel outil de mesure qualitative des terres agricoles devrait être mis en place, non pas au niveau local mais au niveau de l'Ile-de-France afin

que les terres agricoles répertoriées soient classées suivant les mêmes critères. Cela permettrait aux communes de pouvoir mieux choisir la localisation de leur potentielle extension urbaine en utilisant les terres agricoles de moindre valeur.



### 3.2.11. Thème N°11 : L'adaptation au changement climatique

Si la notion de changement climatique est présente dans bon nombre de contributions, il s'agit, plus particulièrement, d'alerter par rapport à des projets qui peuvent impacter directement le climat.

Il s'agit plus particulièrement de l'artificialisation des sols, par la densification, la construction de voies et d'ouvrages.

Quant aux propositions qui peuvent permettre une adaptation au réchauffement climatique, elles s'orientent vers : la valorisation des déplacements à vélo ou à pied, la conservation des arbres anciens et l'introduction de nouvelles plantations, la préservation des continuités écologiques, la création d'îlots de fraîcheur.

3.2.11.1. Analyse et synthèse des observations, écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

3.2.11.1.1. Mise en cause de l'artificialisation des sols issue de la densification

Mail 530 de Mme BAUDOT sur le registre électronique

*« Bravo à la région de s'investir dans un mouvement de transition écologique pour une vie plus respirable et agréable dans un contexte de changement climatique où il est nécessaire de prendre des mesures en urgence. Merci de limiter l'artificialisation de nos territoires naturels ou agricoles... »*

Mail 2519 d'un ANONYME sur le registre électronique :

*« ... notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et, continuer à urbaniser, c'est-à-dire à imperméabiliser les sols va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier... »*

Mail 6026 de M. Joachim PIRES (Association Val-de Viosne Environnement) sur le registre électronique

*« ... Cette densification, programmée dans le cadre du Grand Paris, projet mégalomane incompris des Français aux conséquences désastreuses ... Les alertes quotidiennes sur le dérèglement climatique... Les oublier, c'est impacter l'avenir de nos enfants et petits-enfants. Les générations futures sauront nous le reprocher. »*

Mail 6316 de Mme NEDELEC (France NATURE ENVIRONNEMENT PARIS) sur le registre électronique

*« Les travaux de la ville concernant l'hypothèse de Paris à 50° mettent par ailleurs l'accent sur la santé environnementale menacée par les effets conjugués du changement climatique, de la densité du bâti, du manque d'espaces verts, et par pollution atmosphérique et sonore. »*

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Une intensification raisonnée du tissu bâti, tout en assurant le maintien et le développement des espaces ouverts et verts en ville, s'avère indispensable pour atteindre les objectifs de réduction de l'artificialisation définis par la loi sans obérer la construction d'équipements, de services publics, d'écoles, de maisons de santé et de logements dont la région a besoin.

Dans la recherche de cet équilibre, le projet de SDRIF-E prévoit notamment :

- La maîtrise de l'accroissement de la densité pour les communes de l'hypercentre, pour lesquelles la production de logements doit privilégier la transformation des bâtiments existants à l'augmentation de l'emprise au sol,

- Le maintien, voire l'accroissement de la part des espaces verts (145 projets de création ou d'extension identifiés et un objectif sur le maillage des espaces verts) et des espaces de pleine terre (avec un objectif d'au moins 30% de pleine terre dans les espaces urbanisés),
- La préservation d'une ceinture verte, incarnée par l'armature verte à sanctuariser, qui permet de sanctuariser au total 13% du territoire francilien
- Le renforcement des liaisons vertes.

Pour améliorer la résilience de la région aux inondations, le SDRIF-E prévoit en particulier :

- Une incitation à la désimperméabilisation des sols, pour mieux prévenir les inondations (OR 40 à 42), en cohérence avec les dispositions du SDAGE,
- Une meilleure prise en compte du risque d'inondations dans les documents d'urbanisme (notamment via l'OR 31 et la cartographie d'un périmètre élargi des zones pouvant présenter un risque d'inondation).

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien noté que l'accroissement de la densité de l'hypercentre, pour la production de logements se ferait en privilégiant la transformation des bâtiments existants, tout en maintenant voire accroissant la part des espaces verts.

Il conviendra également de privilégier la désimperméabilisation des sols chaque fois que cela sera possible en remplaçant notamment des parties bituminées par des pelouses ou des espaces arborés, afin de faciliter l'infiltration des pluies et agir ainsi sur les risques d'inondation.

#### 3.2.11.1.2. La construction de nouvelles voies routières

##### Mail 5869 de M. FAYDIT sur le registre numérique

« ... Je pense que vu le dérèglement climatique et la destruction par l'Homme de la biodiversité, l'heure n'est plus à la construction de routes avec plus de voitures et de camions ... »

##### Mail 5895 Une ANONYME sur le registre électronique

« Boulevard Intercommunal du Parisis. Ce projet contribuerait à un accroissement de la circulation, voitures, camions. Destruction des espaces naturels, augmentation de la pollution sans compter le bruit à une période où on nous parle de réchauffement climatique. »

##### Mail 6205 de M. TELLIER sur le registre électronique

« Nous considérons que l'augmentation des voies routières (192 km d'élargissement, 56 km de routes nouvelles) est en contradiction complète avec la lutte contre le changement climatique et l'atteinte des objectifs de ZAN et de ZEN. C'est inciter le citoyen à toujours privilégier la voiture aux dépens des transports en commun, l'incitation au covoiturage n'étant qu'un alibi pour ne pas engager une véritable transition... »

##### Mail 4802 des Amis de la Terre-Val d'Oise (ATVO) sur le registre électronique

« ... Alors que l'urgence climatique impose des émissions de gaz à effet dont le SDRIF-E proclame faire sienne, le projet de schéma prévoit toujours 259 km de projets d'aménagements routiers (dont 192 km pour élargir la voirie et 56 km de nouvelles routes). Ces projets ne pourront que participer à l'augmentation du trafic routier alors qu'il est impératif de le réduire... La transition écologique constitue une rupture avec cette conception des choses... »

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Le cœur de la solution de mobilité décarbonée proposée par le SDRIF-E porte massivement sur le développement des transports collectifs et du vélo. Avec plus de 700 kilomètres



d'infrastructures nouvelles de transports collectifs décarbonées, le poids de la route est parfaitement marginal dans le SDRIF-E avec 56 kms de voies nouvelles.

La solution de mobilité décarbonée du SDRIF-E, c'est une quarantaine de prolongements et de principes de liaisons supplémentaires comme la ligne 7 à Drancy, la ligne 18 à l'Est, la ligne 1 à Val de Fontenay, la ligne 12 jusqu'à Meudon et les prolongements du GPE : Versailles-La Défense, Orly-Montgeron et Orly-Morangis (ligne 14). Au total, ce seront 770 kilomètres supplémentaires qui raccourciront les trajets des Franciliens et relieront ces différents bassins de vie pour rapprocher logement et emploi. Le département du Val d'Oise, département dont les déplacements aujourd'hui sont encore trop supportés par la route, bénéficiera de deux liaisons nouvelles : la ligne 19 du métro Nanterre-Argenteuil- Triangle de Gonesse et une nouvelle liaison de cars express Argenteuil-Cergy. Le Grand Paris Express porté par le SDRIF-E apportera 4 lignes nouvelles de métro automatique et 68 gares en Ile-de-France. La connexion de ce futur réseau de métro automatique avec les tramways et les transports en commun en site propre démultipliera l'efficacité des déplacements en transports en commun propres avec rapidité, ponctualité, confort. Les travaux de régénération sur les réseaux RER, repoussés- pendant 30 ans auront été achevés et permettront d'avoir un réseau de transport en commun avec une bien meilleure qualité de service, de ponctualité et de régularité. La capacité de se déplacer facilement, en variant les modes de déplacement, en utilisant en plus des moyens décarbonés comme le vélo pour accéder au lieu de travail, à des services, à des lieux de culture unifiera tout le territoire. Le vélo a tous les atouts pour devenir d'ici 2040 un élément majeur de la mobilité en ville, le vélo électrique ayant augmenté la portée des distances parcourues et levé l'obstacle des reliefs. La Région accélère les modes de déplacement de proximité, autour de ces polarités en déployant le réseau Vélo Île-de-France et ses 700 kilomètres de pistes cyclables structurantes qui révolutionneront les comportements de déplacements.

A côté de cette réponse massivement tournée vers les transports en commun et le vélo pour les Franciliens, le SDRIF-E a également inscrit sur ses cartes une liste très limitée de projets routiers structurants pour les mobilités routières régionales, qui ne peuvent être ignorées, dans l'objectif de traiter les points de dysfonctionnement du réseau. Il s'agit pour une part de projets de réaménagement de voiries existantes, afin de traiter les points de congestion et de réduire la pollution supplémentaire et les nuisances pour les territoires traversés (élargissement, mise à 2x2 voies, mise à double sens, sécurisation, enfouissement, requalification en boulevard urbain, ajout d'une voie pour un TCSP...). S'y ajoutent quelques projets de prolongements de voiries existantes ou de franchissement de fleuve ou de voie ferrée, ainsi qu'un nombre restreint de création de nouvelles voiries (barreau manquant entre deux routes existantes structurantes, création de contournement ponctuel sur des axes à fort trafic). Le plan des mobilités 2030 de l'Ile-de-France, adopté par le Conseil régional le 27 mars 2024, affiche par ailleurs un objectif clair de réduction de 15% des déplacements en voiture d'ici à 2030 et un triplement de la part modale du vélo.

Enfin, le protocole relatif au volet Mobilités du Contrat de plan Etat-Région 2023-2027 prévoit d'investir 8,4 milliards d'euros avec une écrasante majorité d'investissements sur le transport collectif et seulement 5% des crédits dévolus à la route, dont 100 millions d'euros pour la création sur les autoroutes de voies dédiées aux cars express et au covoiturage.

Voir aussi la réponse à la question sur l'évolution des mobilités routières.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la priorité accordée par ce projet de SDRIF-E aux infrastructures nouvelles de transports collectifs par rapport aux voies routières nouvelles qui ne devront être réalisées que si elles sont indispensables pour les raisons mentionnées par la Région dans sa réponse. Elle prend acte également de la volonté affichée par le plan

des mobilités adopté par le Conseil Régional le 27 mars 2025 de réduire de 15% des déplacements en voiture d'ici à 2030 de tripler la part modale du vélo

3.2.11.1.3. La construction d'ouvrages spécifiques ; Il s'agit, notamment, des prisons, de nouveaux ponts

Mail 2536 de M. TAVERNE sur le registre électronique :

« ...l'intégration du projet de maison d'arrêt sur des terres agricoles dans ma commune. Cette proposition va à l'encontre des principes de développement durable et de protection environnementale que nous chérissons tous... Leur artificialisation risque de porter atteinte à ces fonctions écologiques vitales, en contradiction avec les objectifs du SDRIF-E visant à promouvoir une gestion durable du territoire et à lutter contre le changement climatique... »

Mail 7091 d'un ANONYME sur le registre électronique

« ...Contre l'augmentation de nos émissions de gaz à effet de serre - contre la construction d'un pont et d'un port industriel à Vigneux sur Seine... Le dérèglement climatique est lié aux activités humaines (CO2), ce n'est pas une opinion, il y a consensus scientifique et maintenant tout le monde est informé : nous devons drastiquement diminuer nos émissions de gaz à effet de serre et nous adapter au changement climatique. Alors, je suis contre le projet de Franchissement de Seine d'Athis-Mons à Vigneux. Cette nouvelle infrastructure routière ne permettra pas de réduire nos émissions de gaz à effet de serre bien au contraire elle va y contribuer avec l'augmentation du trafic routier induit. Ce projet est inacceptable car nous savons que plus les actions de réduction des émissions seront importantes et rapides, plus on limitera la casse ! (Lire le 6 e rapport de synthèse de 2023 du GIEC ... »

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les projets cités par ces deux contributions (centre pénitentiaire de Magnanville, port de Vigneux-sur-Seine) sont des projets d'intérêt général. Ces projets figurent dans les annexes du projet d'arrêté ministériel relatif aux projets d'envergure nationale ou européenne et d'intérêt général majeur (PENE). Ils sont portés par des opérateurs d'Etat et l'Etat a formellement demandé à la Région de les inscrire au SDRIF-E.

La Région soutient le maintien et le renforcement ponctuel des infrastructures portuaires, afin d'accélérer la décarbonation de la logistique par substitution accrue du fret fluvial au fret routier. Les projets concernés devront néanmoins porter une attention particulière à la prise en compte des enjeux environnementaux, particulièrement élevés en bord de fleuve. En matière de sécurité, face à l'explosion de l'insécurité et de la violence, l'exécutif régional soutient le besoin supplémentaire de prisons et la nécessité que chaque territoire y prenne toute sa part. Les 3 000 places de prison supplémentaires inscrites au SDRIF-E sont la preuve de cet engagement.

Pour le pont de Vigneux, voir la réponse à la question 3.2.3.2.9.

Appréciations de la commission d'enquête :

S'agissant des prisons en général et notamment de la prison de Magnanville il convient de se reporter aux appréciations de la commission d'enquête développées aux paragraphes 3.2.10.1.3 ci-avant et 3.2.12.2.3 ci-après.

S'agissant du pont de Vigneux il convient de se reporter aux appréciations de la commission d'enquête développées au paragraphe 3.2.3.2.9.

3.2.11.1.4. Des suggestions sont faites pour s'adapter au réchauffement climatique

Obs 1 de Mme Martine LAGAIN sur le registre du canton d'Argenteuil

« ...Dans l'ensemble, 50 % de l'artificialisation nette des sols en IDF est nécessaire en 2050... Adaptation insuffisante au changement climatique. La région IDF doit être un modèle... Sanctuariser les espaces naturels régionaux. Objectif du SRCE, Natura 2000,

*PNR, sites inscrits ; Sanctuariser davantage les terres agricoles (Plaine d'Argenteuil. Limiter les exceptions à la préservation des espaces boisés et agricoles.... Imposer une étude agronomique des sols avant tout projet d'urbanisation ... «*

Mail 2521 de M. GAUDROY sur le registre électronique

*« ... Des propositions et des soutiens aux différentes collectivités pourraient être faits pour les petits déplacements à pied ou à vélo (plus de 60% font moins de 3km). Pour lutter contre le dérèglement climatique et la pollution, dommage qu'il n'y ait pas de lobby pour la marche à pied et le vélo ! «*

Mail 5869 de M. FAYDIT sur le registre électronique

*« ...mais à plus de nature, plus de transports en commun, plus d'emplois près du domicile, plus de consommation locale, plus de sobriété etc... «*

Mail 6004 d'Une ANONYME sur le registre électronique

*Propositions pour adapter le SDRIF E aux enjeux climatiques ... Il faudrait encourager une densification plus réfléchie aux environs des gares, en fixant un taux maximal d'urbanisation des parcelles.... Il faudrait mettre en place des limites strictes de densification et des objectifs clairs de renaturation pour les quartiers présentant un manque d'espaces verts. - Il faudrait également permettre la dé-densification de ces zones pour favoriser la création d'espaces verts et améliorer la qualité de vie des habitants. Il faudrait engager des mesures de réquisition des logements vacants de longue date et des bureaux inutilisés en vue de les convertir... Cette approche contribuera à optimiser l'utilisation des ressources existantes plutôt que d'encourager de nouvelles constructions. Trames et espaces verts comme continuités écologiques ... Il faudrait définir des objectifs chiffrés de renaturation pour tous les corridors... »*

Mail 6226 de Mme SOULE (Ville de La Garenne-Colombes) sur le registre électronique

*« ...Le SDRIF-E devra retenir une définition de pleine-terre la plus large pour permettre d'assurer la lutte des îlots de chaleur urbain, la désimperméabilisation des sols mais également, la poursuite et le maintien de la place de la nature en Ville dont la collectivité partage l'ambition. »*

Mail 4802 des Amis de la Terre-Val d'Oise (ATVO) sur le registre électronique

*« ...la multiplication des aléas climatiques associée à une artificialisation des sols qui se poursuit, impose de préserver les zones à enjeux. Les zones humides et les zones d'expansion des crues en font partie : elles jouent un rôle majeur dans la lutte contre les inondations et les îlots de chaleur, et pour la reconquête de la biodiversité. Leur préservation est essentielle. Notre demande : cartographier ces zones sur la base d'une délimitation officielle menée par un organisme compétent... »*

Mail 6241 d'Une ANONYME sur le registre électronique

*« Pour notre qualité de vie et surtout notre santé, je souhaiterais que soient davantage favorisés les transports en commun et non l'usage de la voiture qui génère pollution et coûteux aménagements... Les enjeux liés à la préservation de l'environnement et au dérèglement climatique ne sont pas vraiment pris en compte... »*

Mail 6355 de l'AIPPNE (Association intercommunale sur le registre électronique

*« L'adaptation au changement climatique, Le SDRIF-E s'en préoccupe pour les nouveaux développements urbains et pour essayer de préserver les éléments qui contribuent à la lutte contre les pics de chaleur. On trouve bien sûr le ZAN et le ZEN, même s'ils sont étalés mais est peu loquace sur la transformation de l'existant. La dé-artificialisation ne semble pas à l'ordre du jour... »*

Mail 7437 de Mme Marie-Josée ROSSI-JAOUEN (France Nature Environnement 78) sur le registre électronique

« ... La multiplication des aléas climatiques, associée à une artificialisation des sols qui se poursuit, impose de préserver les zones à enjeux. Les zones humides et les zones d'expansion des crues en font partie : elles jouent un rôle majeur dans la lutte contre les inondations et les îlots de chaleur, et pour la reconquête de la biodiversité. Leur préservation est essentielle. Cette priorité est à juste titre identifiée par le SDRIF-E. Toutefois, une délimitation officielle de ces zones à enjeux mériterait d'être effectuée pour permettre l'effectivité de la préservation de ces zones à l'échelle locale. Notre demande Cartographier sur les cartes réglementaires ou en annexe les zones humides et les zones d'expansion de crues à préserver sur la base d'une délimitation officielle menée par un organisme compétent... »

Courrier 63.de M. Patrick OLLIER, Maire de Rueil-Malmaison

« ...Concernant la notion « la préservation des cœurs d'îlot et la notion d'urbanisation La notion d'urbanisation prônée par le SDRIF-E demeure floue. Si je partage votre souci de limiter l'imperméabilisation des sols et l'étalement urbain, le concept présenté me semble contraire avec cette ambition et donc avec le ZAN. En effet, le schéma page 43 des « orientations réglementaires », laisse entendre, que les cœurs d'îlots privés constituent des réserves foncières propices à la réalisation de nouveaux projets immobiliers. Il serait, à mon sens, préférable de préserver ces espaces non bâtis de toute nouvelle urbanisation. En effet, ces espaces verts privés jouent un rôle prépondérant dans l'écosystème d'une Ville. D'une part, ils concourent à la régulation du climat en limitant le phénomène d'îlot de chaleur, à la maîtrise des ruissellements des eaux pluviales ainsi qu'au maintien de la qualité de l'air. Le rôle écologique jouait par les jardins du tissu pavillonnaire justifie qu'une attention particulière leur soit ... »

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France :

Les contributions rassemblées ici concernent une grande diversité de sujets, qui contribuent tous à la résilience de la Région : recourir davantage aux transports en commun et aux mobilités douces pour limiter les émissions de GES, préserver la pleine terre et les cœurs d'îlots, préserver les espaces agricoles et optimiser le renouvellement urbain, protéger les zones humides et les zones d'expansion des crues...

Concernant le lien urbanisme-transport, le SDRIF-E planifie un urbanisme axé sur les transports collectifs, la réduction de l'autosolisme, le déploiement des modes actifs (voir notamment chapitre 5.1 des orientations réglementaires) favorisés par la promotion d'une région polycentrique et d'un développement urbain compact permettant davantage de proximités. Ainsi, les quartiers de gare et autres secteurs bien desservis en transports collectifs sont des secteurs privilégiés pour le développement urbain (notamment OR 57, 77, 82, 91, 105, 108).

S'agissant de la définition de la pleine terre, le SDRIF-E retient celle figurant p. 20 des orientations réglementaires : « Les espaces de pleine terre sont des espaces libres de constructions, y compris en sous-sol (à l'exception des ouvrages d'infrastructure enterrés nécessaires au fonctionnement urbain : métro ou RER, autres réseaux et canalisations), permettant la libre et entière infiltration des eaux pluviales et le développement d'un couvert végétal ». Les enjeux portés par ces espaces est également rappelé : « Ils participent à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contre les risques d'inondation par ruissellement, contribuent au maintien des continuités écologiques et à la constitution d'une trame brune ».

Concernant les demandes de représentation des zones humides, ces dernières font l'objet d'une cartographie dans le Projet d'aménagement régional, p. 31 et dans le rapport environnemental, p. 75. Cette carte représente les zones humides avérées dont les limites peuvent être à préciser, ainsi que les zones humides probables dont le caractère humide

reste à vérifier et dont les limites restent à préciser. Cette carte s'appuie notamment sur l'inventaire réalisé par la DRIEAT.

S'agissant des zones d'expansion des crues, il n'existe pas de carte spécifique en Ile-de-France. Toute zone non urbanisée en zone inondable constitue potentiellement une zone d'expansion des crues (ZEC). Il reviendra aux documents d'urbanisme locaux de les définir et de les préserver, au regard du risque d'inondation. Si le SDRIF-E ne comprend pas de carte des ZEC, il convient de relever que la carte « Maîtriser le développement urbain » identifie les zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement.

Pour ce qui est du schéma évoqué, figurant p. 44 des orientations réglementaires (et non, p. 43), il a vocation à illustrer la définition de l'assiette des espaces urbanisés à considérer pour y appliquer le pourcentage des capacités d'urbanisation défini par les OR 91, 92 et 94. Le mode de calcul est explicité dans l'encadré figurant à côté du schéma. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle définition des espaces urbanisés, celle-ci relevant de la législation en vigueur.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit à l'ensemble des propositions énoncées par la Région pour s'adapter au changement climatique.

Comme elle l'a déjà fait remarquer, la réalisation de l'ensemble de ces propositions ne repose pas seulement sur la volonté des collectivités territoriales mais sur l'acceptation par les Franciliens de ces évolutions voire changements d'habitudes alors que nul n'avait conscience des changements climatiques désormais clairement annoncés.

**Le réchauffement climatique est, pour les contributeurs, directement lié aux activités humaines et ces activités, qu'elles soient dans la construction d'habitat, de voies routières, d'ouvrages importants impactent prioritairement les sols et l'air. En priorité, ces activités doivent être réduites ou largement compensées. Sont préconisées : des moyens de transports plus sobres, des emplois de proximité, la reconnaissance et la protection des éléments positifs de la nature : les arbres, les zones humides, les zones d'expansion des crues.**

#### 3.2.11.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

##### Question N° 1 :

S'il est nécessaire de répondre à la demande justifiée de nouveaux logements, celle-ci s'accompagne, en grande partie, par une artificialisation des sols.

Des programmes ambitieux impactent des terres agricoles, des maisons individuelles sont remplacées par des logements collectifs. Toutefois, tel que souligné par des participants à l'enquête, ces lieux, comme les jardins du tissu pavillonnaire, participent à la régulation des eaux de ruissellement et sont également des îlots de fraîcheur,

La Région pense-t-elle que les mesures d'amélioration du bâti seront suffisantes pour compenser les atouts de la pleine terre ?

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile-de-France

L'ambition portée par le SDRIF-E est de répondre aux besoins en logements des franciliens tout en réduisant l'impact de ce développement urbain sur les sols : cela se traduit à la fois par une trajectoire de sobriété foncière ambitieuse, mais également par la préservation voire la reconquête d'espaces de pleine terre en ville (OR 29), et par des mesures particulières sur l'imperméabilisation et sa compensation (OR 40, 41 et 42). Ces mesures répondent aux nouvelles aspirations des Franciliens de bénéficier de nature et d'espaces verts en ville.

Face aux craintes de disparition du tissu pavillonnaire et de ses jardins, il convient de rappeler que seul 1% des tissus d'habitat individuel de la petite couronne a disparu au cours de la dernière décennie, et que ces tissus continuent à progresser en grande couronne. Pour les décennies à venir, le SDRIF-E n'organise pas la disparition de ces tissus, au contraire. Le SDRIF-E a d'ailleurs, dans le projet d'aménagement régional, exprimé sa

volonté que les zones pavillonnaires remarquables puissent être préservées. Le renouvellement urbain s'appuie sur différents processus : 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. Parmi ces processus, la densification à la parcelle, les divisions parcellaires ou la construction en dents creuses ne sont pertinents que dans les contextes urbains comportant une part de pleine terre suffisante pour maintenir les fonctionnalités écologiques indispensables à la résilience urbaine. C'est bien ce processus que le SDRIF-E entend encadrer à travers ses différentes orientations réglementaires, entre incitation au renouvellement urbain, et protection des espaces ouverts y compris urbains, avec des seuils minimums (30% de pleine terre, 10% d'espaces verts, etc.).

Dans le SDRIF-E, il ne s'agit donc pas en priorité de compenser les atouts de la pleine terre par l'amélioration du bâti, mais de promouvoir un développement urbain respectueux de la pleine terre, tout en favorisant sa recreation là où elle manque, ou différents dispositifs.

Par ailleurs, la réglementation étatique concernant la construction a évolué ces dernières années et pose des normes en matière d'adaptation du bâti aux fortes chaleurs (RE 2020).

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate, effectivement, la volonté du SDRIF-E de voir évoluer le processus d'élaboration des logements en l'accompagnant de mesures de protection d'espaces verts. Diverses orientations, évoquées ci-dessus, vont dans ce sens. Cependant, la densification par l'augmentation des hauteurs des bâtiments, si elle libère de l'espace au sol permettant l'implantation d'îlots de fraîcheur peut entraîner une stagnation de la chaleur entre les bâtiments. Quant à la solution offerte par la végétalisation des bâtiments, si sa mise en œuvre est maîtrisée il n'en est pas de même pour son entretien. Ainsi, toutes les solutions pour pallier le réchauffement climatique sont à envisager dans l'intégralité de leur évolution à long terme.

Le changement climatique évolue et continuera d'évoluer dans les prochaines décennies, au travers, notamment, de connaissances nouvelles, voire d'évènements révélateurs.

Les méthodes, matériaux de construction évolueront également. Il sera probablement nécessaire d'examiner et de tenir compte de nouvelles découvertes pour en tirer profit dans l'organisation des villes et de ses méthodes de construction ;

Des expériences novatrices sont, d'ores et déjà réalisées qui s'inspirent, notamment, de pratiques de pays habitués, depuis longtemps, à plus de chaleur en introduisant dans les villes des « îlots de fraîcheur », des murs végétalisés, des toits végétalisés, de fontaines, en plantant des arbres.

#### Question N° 2

Que pense la Région des projets routiers qui, comme souligné lors de l'enquête, participent à l'augmentation de la circulation et, par voie de conséquence, à l'augmentation des gaz à effet de serre et à son impact sur le réchauffement climatique.

La création de nouvelles infrastructures n'est-elle pas obsolète et ne devrait-elle pas être tout simplement abandonnée ?

#### Avis et commentaires Conseil Régional d'Ile-de-France

L'hétérogénéité du territoire francilien nécessite d'avoir une approche adaptée en termes de réponse aux demandes de mobilité et de traiter les dysfonctionnements du réseau routier existants. La Région ne considère pas que l'amélioration des infrastructures routières existantes dans une logique de décongestion et de fluidification va à l'encontre de l'objectif de réduction des émissions de GES, puisqu'elle permet de traiter des points de congestion générateurs de nuisances.

Parmi les 34 projets routiers inscrits au SDRIF-E, 18 portent sur le réaménagement de voiries existantes et 5 consistent en des franchissements de fleuve ou d'infrastructures. Ces

projets visent à traiter les points de congestion et à sécuriser le réseau existant. 11 projets, soit moins du tiers du total, concernent des créations de voies nouvelles structurantes. Ces projets contribuent certes à fluidifier le trafic, mais également à ouvrir de nouvelles dessertes en TSCP et de nouveaux itinéraires cyclables.

Pour plus de détail sur ces projets routiers, voir aussi la réponse à la question 11.1.2.

Ces créations de nouvelles infrastructures routières ne constituent qu'une partie de la réponse du SDRIF-E à la décarbonation des mobilités franciliennes. Ces projets routiers sont ainsi à mettre au regard des 700 kilomètres d'infrastructures nouvelles de transports collectifs décarbonés ou des 700 kilomètres de pistes cyclables également inscrites. Le SDRIF-E a pour vocation de ne pas nuire aux Franciliens qui sont dans l'obligation de prendre leur voiture quotidiennement en réduisant les nuisances tout en préparant les évolutions de demain. Ces projets sont donc complétés par des mesures pour accélérer le passage de l'autosolisme au covoiturage, au car express ou au bus. Ensuite, le SDRIF-E pose les bases pour le déploiement d'un réseau de bornes d'avitaillement en énergies (notamment décarbonées) accompagnant l'évolution des motorisations des véhicules. Enfin, le SDRIF-E inscrit le renforcement massif des transports en commun non routiers (...) et celui des mobilités cyclables et piétonnes comme alternatives aux mobilités routières individuelles, partout où cela est possible. Et surtout, le projet régional polycentrique a pour ambition de diminuer le besoin de mobilités, en rapprochant logement, emplois, services et espaces de nature au sein des bassins de vie.

Pour plus de détails sur l'évolution portée par le SDRIF-E sur les mobilités routières individuelles, collectives et de marchandises, voir la réponse à la question 3.1.4.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête rapproche cette réponse des points précisés ci-dessus dans les réponses apportées aux observations des habitants ainsi qu'au thème de la mobilité en Ile-de-France en général.

Il est évident que les différentes mesures qui seront mises en place pour les transports en commun, la valorisation des pistes cyclables et différentes mobilités décarbonées ne pourront qu'être des éléments positifs en faveur du climat.

Mais, l'organisation même de l'Ile-de-France avec des situations géographiques et d'implantations très différentes, des particularités liées aux habitants dans leurs étapes de vie (famille avec de jeunes enfants, les personnes âgées, la perte de mobilité), ne permettront pas de supprimer la voiture mais, au moins, d'en diminuer le côté indispensable et sa fréquence.

C'est également une offre de transports et sa facilité qui permettra ce renoncement automobile.

#### Question N° 3

De nouveaux projets, tel que les prisons soulèvent également le problème de leur impact climatique puisque leur implantation est toujours prévue sur des terres agricoles.

Afin de conserver le potentiel positif envers le climat des espaces agricoles, des lieux plus appropriés, notamment, au travers de friches industrielles ou autres reconversions peuvent être envisagées.

Des études dans ce sens sont-elles prévues ?

#### Avis et commentaires Conseil Régional d'Ile-de-France

Des capacités d'urbanisation ont été positionnés au SDRIF-E à la demande expresse de l'Etat à l'emplacement des 4 projets de prisons de Magnanville, Bernes-sur-Oise, Crisenoy et Villepinte (extension sur Tremblay-en-France).

Comme rappelé en réponse à la question 11.3, l'exécutif régional soutient le besoin supplémentaire de prisons, pour faire face à l'explosion de l'insécurité et de la violence.

Il a néanmoins été observé que tous les projets présentés étaient prévus en extension

urbaine sur des terres agricoles. Les pastilles d'urbanisation ont été positionnées au SDRIF-E en cohérence avec les informations communiquées par les services de l'Etat.

La conduite des études relatives à ces projets de prisons, et notamment la recherche de sites alternatifs potentiels en renouvellement urbain, relève de l'Agence publique pour l'immobilier de la justice (APIJ), maître d'ouvrage, et non pas de la Région.

Sur le projet de Magnanville et à la suite des inquiétudes des élus locaux, la région a interpellé l'Etat pour qu'il précise le site retenu. L'Etat a confirmé le choix du site mitoyen du lycée Léopold Sédar Senghor, qui sera donc celui inscrit au SDRIF-E

La Présidente de Région a par ailleurs constamment rappelé son opposition au projet de centre pénitentiaire à Noiseau qui fait l'unanimité contre lui, depuis plusieurs années maintenant, et constituerait une grave remise en cause du principe de préservation de la ceinture verte en bordure de l'agglomération centrale en artificialisant des terres agricoles et en causant une rupture majeure dans la trame verte et bleue du SRCE. Pour cette raison, le SDRIF-E arrêté ne positionne pas de pastille d'urbanisation à l'emplacement envisagé par l'APIJ.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note que l'implantation des prisons n'est pas de son ressort mais de celui de l'Etat.

Au regard du positionnement général de ces prisons sur les terres agricoles, ainsi que soulevé dans le thème 10 ci-dessus, le dommage concerne surtout l'agriculture mais est également une perte de chance par rapport au défi du réchauffement climatique qui voit par ce type de projet de nouvelles terres artificialisées.

#### Question N° 4

La renaturation aura une importance croissante, peut-on dès maintenant recenser, dans les communes, les différents sites qui n'ont plus de fonction ou de projet ?

#### Avis et commentaires Conseil Régional d'Ile-de-France

Le SDRIF-E vise à préserver les espaces naturels, lutter contre la carence d'espaces verts et développer l'adaptation au changement climatique. Il identifie sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » des trèfles correspondant à des espaces verts à créer ou à étendre. Si ces futurs espaces verts sont créés ou étendus à partir de terrains urbanisés, cela constituera des actions de renaturation. Les liaisons vertes et cours d'eau à rouvrir inscrits sur les cartes du SDRIF-E constituent d'autres lieux propices à la renaturation.

Pour autant, un recensement tel qu'évoqué, de tous les sites qui n'ont plus de fonction ou de projet, n'apparaît pas possible à l'échelle du SDRIF-E. Le schéma directeur définit des orientations qu'il appartiendra aux documents locaux de mettre en œuvre, en tenant compte des caractéristiques de leur territoire.

Les projets de renaturation peuvent faire l'objet de l'aide financière de la Région et d'Ile-de-France Nature à travers plusieurs dispositifs : « Création d'ilots de fraîcheur sur le territoire francilien », dispositif « Pour la reconquête de la biodiversité en Ile-de-France », AMI « Restauration des continuités écologiques terrestres », Plan vert, AMI « Retour de la nature en ville » ...

Par ailleurs, L'Institut Paris Région propose aux territoires qui le souhaitent de construire un observatoire des friches et d'étudier les usages préférentiels de ces sites, notamment en faveur de projets de renaturation.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête se félicite de la priorité donnée à la préservation des espaces



naturels

La démarche de l'Institut Paris Région est un dispositif d'identification important. Cet observatoire permettrait la centralisation des friches en vue de leur usage ultérieur éventuel. C'est un outil très intéressant qui mériterait d'être généralisé.

#### **Appréciations générales sur ce thème :**

Le changement climatique est un défi de société et un défi scientifique majeur de notre siècle. Grâce à un effort de recherche sans précédent depuis quelques décennies, ses nombreuses manifestations sont de mieux en mieux observées et ses mécanismes principaux maintenant bien connus.

Chaque jour, de nouvelles publications étoffent les connaissances et proposent des solutions pour parvenir à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à s'adapter au changement climatique.

Cette adaptation passe par la modification de nos modes de vie, la mise en œuvre de politiques nouvelles, la réinvention de pratiques adaptées. Beaucoup d'entreprises, de villes et de territoires s'engagent d'ores et déjà à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, avec des objectifs ambitieux. Ces démarches volontaires sont les plus efficaces pour soutenir une dynamique économique liée à la réduction des gaz à effet de serre et à l'adaptation au changement climatique. Actuellement, la baisse des coûts des énergies renouvelables, les mesures en faveur de l'efficacité énergétique, les innovations sur la mobilité ou la logistique sont autant d'opportunités de croissance et de création de valeur.

De quoi permettre à chacun de s'engager pour une société bas-carbone, adaptée au changement climatique :

- ▶ les entreprises en améliorant l'efficacité énergétique de leur production et consommation et en faisant évoluer le système énergétique vers les énergies renouvelables ;
- ▶ les collectivités en coconstruisant des politiques territoriales de réduction des émissions et d'adaptation au changement climatique (par exemple via les Plans locaux de l'Habitat, les Plans locaux d'urbanisme, les Plans de Déplacement urbains...);
- ▶ l'agriculture en s'orientant vers des systèmes de gestion durable des sols et de production moins consommateurs d'engrais et de pesticides ;
- ▶ les citoyens en adoptant des habitudes nouvelles en termes de transports, de circuit d'alimentation, d'habitat.

Le SDRIF-E, dans son élaboration s'est orienté vers la réalisation de ce défi essentiel qui est aussi porteur de transformation des territoires, d'innovations techniques, organisationnelles et sociales mais Il lui faudra aussi être accompagné par tous les acteurs de la société pour en garantir la réussite.

Le chemin vers 2040 sera aussi celui de cette adaptation au changement climatique.





### 3.2.12. Thème N°12 : Les autres problématiques

Ce thème regroupe les autres interrogations ou problématiques qui n'ont pu être traitées dans les différents thèmes analysés par la commission d'enquête

#### 3.2.12.1. Le SDRIF-E et les autres plans régionaux

**Quelques observations ont évoqué les relations ou la nécessaire prise en compte des autres plans régionaux existant en Ile de France**

##### 3.2.12.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail 7972 de Mme OUDIN sur le registre électronique

« Je soutiens la contribution déposée par la LPO Ile de France le 15/03/2024 à 12h45, avec notamment : l'intégration du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dans le SDRIF-E »).

Mail 7958 d'un Anonyme sur le registre électronique

« Pas de répertoire sur les réservoirs de biodiversité dans le SDRIF-E (zones à sanctuariser)

Ce document n'existe pas alors que le SRCE est en cours de révision (recensement des connexions écologiques d'intérêt régional sur la base de l'actuel SRCE). Ainsi, le bois Louis Lumière de Noisy-Le-Grand devraient apparaître comme une zone à sanctuariser. »).

Mail 7850 de Mme LEDANT sur le registre électronique

« Le SDRIF-E ne répertorie pas les réservoirs de biodiversité, qui seront définis par le SRCE en cours de révision, alors qu'il recense les connexions écologiques d'intérêt régional sur la base de l'actuel SRCE. A ce titre le bois Louis Lumière, commune de Noisy-le-Grand devrait apparaître sur les cartes comme une zone à sanctuariser. »

Mail 7369 d'un Anonyme sur le registre électronique

« Tous les réservoirs de biodiversité identifiés au SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) doivent être sanctuarisés. Avec la difficulté que le SRCE date de 2013 et qu'il est actuellement en révision. Le SDRIF-E doit pouvoir intégrer les informations de la nouvelle version approuvée lorsqu'elle sera disponible ».

« Des objectifs de désimperméabilisation précis et chiffrés doivent être inscrits dans les zones soumises au risque inondation identifiée sur les cartes et sur les PGRI et le taux de pleine terre doit être augmenté par rapport au reste du territoire »

Mail 7045 d'une Anonyme sur le registre électronique

« Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), document qui identifie les continuités régionales et établit un plan d'action, est en cours de révision et ne peut donc à l'heure actuelle être pris en compte de manière pertinente ».

Mail 6825 d'une Anonyme sur le registre électronique

« Schéma régional de cohérence écologique. Pourquoi les corridors figurant sur les cartes du SRCE ne figurent pas sur les cartes du SDRIF ? ».

Mail 6004 d'une Anonyme sur le registre électronique

« La révision du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), en cours, n'est que trop peu prise en compte par le SDRIF-E. ? ».

Mail 6196 du Syndicat Mixte pour l'assainissement et la Gestion des Eaux du bassin versant Yerres Seine (SyAGE) sur le registre électronique

« Le SyAGE rappelle ensuite que le SDRIF E doit être compatible avec le PGRI (art. L. 123-2 du code de l'urbanisme), lequel reprend les orientations fondamentales et les dispositions du SDAGE (art. L. 558-7 du code de l'environnement) ».

Mail 5378 de Mme MAGNIEZ sur le registre électronique

« Intégrer le SRCE au sein du SDRIF-E afin de neutraliser toute contradiction entre les deux documents ».

Mail 4888 d'un Anonyme sur le registre électronique

« La prise en compte du PGRI paraît également, à la vue des récents événements dans le Nord pas de Calais, un point fondamental. »

Mail 4729 d'un Anonyme sur le registre électronique

« Il faudra intégrer les choix du SRCE dans le SDRIF ».

Mail 4648 de Mme VIRBEL sur le registre électronique

« Le SDRIF-E ne répertorie pas les réservoirs de biodiversité, qui seront définis par le SRCE en cours de révision, alors qu'il recense les connexions écologiques d'intérêt régional sur la base de l'actuel SRCE ».

Mail 4586 de Mme GALVIER sur le registre électronique

« Les pastilles d'urbanisation à proximité immédiate de réservoirs et de continuités écologiques identifiés dans le SRCE doivent être retirées. Totale contradiction avec l'esprit du SDRIF-E- ».

Mail 1694 de M. POIRIER sur le registre électronique

« PMHH (plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement) n'est toujours pas élaboré...et ne sera donc pas compatible avec le SDRIF-E

SRCE : les réservoirs de biodiversité ne sont répertoriés par le SDRIF-E, ils seront définis par le SRCE lui aussi en cours de révision,

SDAGE 2022 schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, doit être révisé

PGRI 2022 plan de gestion des risques d'inondation, doit être adapté

PPA 2018 Le Plan de protection de l'atmosphère est en attente d'une adoption en 2024 alors que le PPA en vigueur n'a pas permis de respecter la réglementation d'ores et déjà applicable et que certaines de ses actions n'ont même pas été engagées. »

Obs 1 du registre papier du canton de Saint Ouen sur Seine de M. REDON :

« Absence de prise en compte du SRCE dans le cadre de cette enquête publique alors qu'il y avait toute sa place »

Obs 2 du registre papier du canton de Saint Ouen L'Aumône de M. LE TIEC :

« Il est utile de faire correspondre la finalité du SDRIF E, ses éléments indispensables et liens opposables, au SRCE mis en place en 2014 et appliqué de façon très limitée à ce jour en IDF. Donc à prendre en compte impérativement dans l'approche pour 2040 »

Observation de Mme BAUDRY lors de la réunion publique du 29 février 2024 :

« 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 ?

### 3.2.12.1.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

#### Sur l'articulation du SDRIF-E avec les autres schémas régionaux

Ces assertions sur le fait que le SDRIF-E ne tiendrait pas compte du cadre réglementaire qui s'impose à lui sont bien évidemment sans fondement.

Les pages 6 et 7 des orientations réglementaires décrivent précisément l'architecture globale de la planification régionale, la place centrale du SDRIF-E et les dispositions qui s'imposent à lui. Les relations entre les différents schémas régionaux sont notamment décrites précisément dans le schéma page 6.

En outre, il convient de rappeler que le chapitre 2.1 de l'évaluation environnementale

stratégique est dédié à l'articulation du SDRIF-E avec les schémas et stratégies qui lui sont opposables, tels que le PGRI et le SRCE, ainsi qu'avec d'autres plans et schémas avec lesquels il n'existe pas de lien juridique, mais avec lesquels la recherche de cohérence s'avère pertinente. C'est le cas du SRCAE ou du SDAGE, par exemple.

En résumé, le SDRIF-E est compatible avec le PGRI, prend en compte le SRCE et est cohérent avec le SRCAE actuellement en vigueur. En outre, il tient compte de l'avancée des travaux de révision en cours du SRCE et du SRCAE. Par exemple, les travaux préliminaires à la révision du SRCE ont été intégrés dans le SDRIF-E, notamment s'agissant de l'actualisation des réservoirs de biodiversité.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note que selon la région, il existe une cohérence entre les différents schémas régionaux et le futur SDRIF-E et, notamment que ce SDRIF sera compatible avec le PGRI prend en compte le SRCE et est cohérent avec le SRCAE et, par ailleurs tient compte de l'avancée des travaux de ces deux derniers schémas régionaux.

#### Sur la prise en compte du SRCE en vigueur et des travaux sur la révision du SRCE

Au total, 81 % de la surface des réservoirs de biodiversité identifiés par le SRCE dans la région (204 000 hectares) sont préservés de l'urbanisation dans le SDRIF-E (réservoirs localisés sous l'armature verte à sanctuariser, identifiés comme des espaces naturels ou boisés, comme des espaces en eau, ou comme des espaces verts et de loisirs).

Parmi les 19 % restants (46 000 hectares), correspondant à des espaces agricoles non localisés au sein de l'armature verte, le SDRIF-E prévoit un maximum de 225 hectares d'urbanisation à travers ses secteurs d'urbanisation préférentielle.

Au global, ces 225 ha représentent 0,1 % des surfaces identifiées comme réservoir de biodiversité, et constituent, pour rappel un maximum de consommation foncière possible et non une obligation à urbaniser.

Les impacts prévisibles du SDRIF-E ne concernent donc que 0,1% de la surface des réservoirs de biodiversité inscrits au SRCE de 2013 ; il en est de même pour les réservoirs de biodiversité du futur SRCE révisé.

Rappelons également que le SDRIF-E ajoute par ailleurs des mesures significatives de protection de l'environnement par rapport au SDRIF de 2013 :

- Une trajectoire foncière trois fois plus ambitieuse (10 650 ha contre 29 000 ha),
- 106 147 ha d'espaces ouverts protégés de l'urbanisation dans les villes et la ceinture verte (armature verte à sanctuariser),
- 482 km de fronts verts à préserver et constituer (223 fronts), contre 147 km en 2013 (46 fronts),
- 927 km de liaisons vertes,
- 86 connexions écologiques d'intérêt régional,
- 145 projets d'espaces verts...

Les travaux de révision du SRCE sont pris en compte directement dans le SDRIF-E.

Enfin, contrairement à ce que certaines observations pourraient laisser penser, le SDRIF-E n'est pas un SRADDET. Contrairement aux autres schémas régionaux de planification, il ne peut pas intégrer directement le SRCE et le SRCAE. La question des continuités écologiques sera donc traitée plus en profondeur dans le SRCE et celles liées à l'air et l'énergie le seront dans le SRCAE.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que les impacts prévisibles du SDRIF-E sur les réservoirs de biodiversité inscrits au SRCE de 2013 devraient être très faibles et ne concerner que 0,1% de la surface de ces réservoirs de biodiversité, et que la région renouvelle sa volonté de prendre en compte les travaux de révision du SRCE.

Sur la prise en compte du cadre réglementaire relatif au risque inondation

En matière de désimperméabilisation, le SDRIF-E définit des objectifs qualitatifs mais ne saurait empiéter sur le champ d'intervention d'un autre schéma sectoriel dédié à l'eau, à savoir le SDAGE, ce dernier définissant des objectifs chiffrés en matière de compensation de l'imperméabilisation, à l'échelle des opérations d'aménagement, comme à celle des documents d'urbanisme.

En outre, si le SDRIF-E ne prévoit pas de tels objectifs quantitatifs dans les zones inondables, il prône la limitation de l'imperméabilisation des sols (OR 34, 40, 70, 139) et reprend le principe de la compensation des surfaces nouvellement imperméabilisées qui doit s'articuler notamment avec les orientations « *visant à réduire la vulnérabilité aux risques d'inondations, à développer les espaces verts et le cas échéant, à reconquérir des espaces de pleine terre* » (OR 41).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que le but du SDRIF-E n'est pas de définir des objectifs quantitatifs dans les zones inondables, ce chiffrage étant du domaine des PGRI et du SDAGE, mais de fixer des objectifs permettant de limiter l'imperméabilisation des sols.

La réalisation de ces objectifs visant à développer les espaces verts et à reconquérir des espaces en pleine terre permettant de mieux absorber les pluies par absorption ou infiltration pourra, en effet, avoir un impact direct sur les risques d'inondation.

### 3.2.12.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1

Il existe de nombreux plans à l'échelle de la région Ile de France dont certains sont actuellement en révision : SRCE, PPA, PDUIF, PRPGD, PGRI, PCAET, PMHH, etc...

Quelle est la hiérarchie des normes entre ces divers documents ?

Devront-ils être adaptés après approbation du SDRIF-E ou le SDRIF-E devra-t-il être révisé pour tenir compte de l'ensemble de ces plans ?

Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

La hiérarchie des normes est présentée page 6 des *Orientations réglementaires* et p. 34 de l'*Evaluation environnementale stratégique* qui explicite :

- L'articulation entre les objectifs du SDRIF-E et ceux des documents avec lesquels il entretient un lien juridique ;
- Et la cohérence recherchée entre le SDRIF-E et les documents dédiés à l'environnement malgré l'absence de liens juridiques.

Pour les documents en cours de révision, les interactions avec le SDRIF-E sont gérées via les travaux techniques associant l'Etat, la Région et L'Institut Paris Région.

L'approbation du SDRIF-E pourra entraîner la révision ou la modification des documents qui ne seraient pas compatibles avec ses orientations. Dans son avis n°349 324 du 5 mars 1991 le Conseil d'Etat rappelle que pour être compatibles les documents de rang inférieur doivent « *permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application* » desdits documents et « *ne pas compromettre la réalisation des objectifs et les options retenus pour une phase ultérieure* ». Ce rapport de compatibilité « *doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF* ».

Afin de décliner les objectifs régionaux de réduction de l'artificialisation, la loi précise que les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) devront être mis en compatibilité d'ici février 2027. Les Plans locaux d'urbanisme (PLU) devront eux-mêmes être mis en compatibilité avec le SCoT ou, à défaut de SCoT, avec le schéma régional, d'ici février 2028.

### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien pris note des réponses de la région concernant les différents schémas et/ou plans dans l'articulation de ce futur SDRIF-E.

- S'agissant des documents émanant de l'Etat, ils s'imposent au SDRIF et devront être intégrés dans sa rédaction ;
- S'agissant des documents de même niveau, la région a répondu précédemment en précisant qu'elle a tenu compte des schémas régionaux existants ou en cours de modification ;
- S'agissant des documents de niveau inférieur (SCoT, PLU et PLUI notamment ils devront être mis en compatibilité après l'adoption du SDRIF avant février 2027 (SCoT) et février 2028 (PLU et PLUI).

Sur cette dernière contrainte, la commission d'enquête s'est interrogée sur le risque de voir ces niveaux inférieurs accorder des autorisations entre la promulgation du SDRIF-E (envisagée début 2025) et la révision de leurs PLU ou PLUI pour leur mise en compatibilité avant février 2028 !

### Question N°2

La Ville de Rueil-Malmaison a soulevé deux points techniques de préoccupation de compatibilité entre le SDRIF-E et les PLU et PLUI :

- Sur le volet graphique, il conviendrait de privilégier les formes de type halo ou aplat avec un gradient de couleur dégradée dont les contours, moins précis, sont plus propices pour exprimer un rapport de compatibilité. Le cas des continuités, représentées sous forme de segment trop précis, ne favorise pas la compréhension des objectifs fixés par la Région. L'utilisation de courbes serait préférable.
- Sur le volet écrit, il conviendrait de supprimer toute référence aux matériaux à privilégier. Si l'on partage le souci de recourir à des modes constructifs plus vertueux sur le plan environnemental, de telles prescriptions ne peuvent légalement être retranscrites dans un PLU ou PLUI. En maintenant ces orientations, la région ne pourrait-elle pas participer à fragiliser les documents de planification de rang inférieur. Quel est l'avis de la Région sur ces deux points ?

### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Sur le volet graphique, il s'agit de choix de représentation graphique qui n'interfèrent pas avec le lien de compatibilité. Les liaisons vertes, par exemple, sont identifiées par des tracés de principe visant à relier des espaces ouverts. L'OR 4 prévoit explicitement que *« L'emplacement, le tracé et l'emprise des liaisons représentées doivent être précisés et adaptés localement. Une largeur végétalisée suffisante est nécessaire pour assurer la fonctionnalité de la continuité écologique ou paysagère »*.

Par ailleurs, le guide de lecture des orientations réglementaires page 6, précise comment doivent être appréhendées les cartes réglementaires du SDRIF-E. Elles reposent sur *« une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2021. Les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares ont été en général englobés dans les espaces environnants. La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repères. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de ces cartes méconnaîtrait ces principes »*.

Sur le volet écrit, le SDRIF-E n'impose pas le recours à des matériaux particuliers, mais vise à permettre le recours à certains matériaux présentant un intérêt environnemental accru. Il ne saurait ici fragiliser des documents de rang inférieur, d'autant que les PLU ont une

habilitation particulière pour imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'ils définissent (C. urb., art. L151-21).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que le SDRIF n'a pas l'ambition d'imposer sur les différents points évoqués des prescriptions particulières mais laisse aux documents inférieurs le soin de le faire dès lors que les définitions ou interprétations locales seront compatibles avec les points évoqués dans le SDRIF-E.

3.2.12.2. L'implantation de nouvelles prisons en Ile de France :

**Plus de 850 observations sur le registre électronique ont fait état de projets d'implantation de prisons principalement à Noiseau et Magnanville mais également à Crisenoy pour s'y opposer. Ne sont citées ci-après que les observations les plus argumentées.**

3.2.12.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

Mail 8031 d'un Anonyme sur le registre électronique

*« Il faut arrêter de détruire les terres agricoles pour implanter des centres pénitentiaires. Je prends l'exemple de Crisenoy qui a aucune commodité sur son village mais on veut le nuire avec un centre pénitencier alors que l'hôpital, le tribunal et les forces de l'ordre sont à plus de 10 km du village !!! Un centre pénitencier doit être en ville proche de tout afin de pouvoir être le plus écologique possible moins de trajet égal moins de pollution et de pouvoir faire de la réinsertion »*

Mail 8026 d'un Anonyme sur le registre électronique

*« NON au projet d'installation pénitentiaire à Magnanville  
L'idée d'implanter un centre pénitentiaire dans notre ville est une décision qui soulève des préoccupations légitimes et suscite un désaccord profond au sein de la communauté. Je suis fermement opposé à cette initiative pour plusieurs raisons cruciales.  
Tout d'abord, l'impact sur notre environnement social et communautaire doit être pris en compte. L'arrivée d'un centre pénitentiaire pourrait altérer le tissu social de notre ville, semant la peur et la méfiance parmi les habitants. La stigmatisation associée à la présence d'une prison peut également nuire à l'image de notre communauté, affectant notre réputation et notre attractivité pour les investisseurs et les nouveaux résidents.  
De plus, il est essentiel de considérer les conséquences sur la sécurité publique. L'implantation d'une prison à proximité de zones résidentielles pourrait accroître les risques pour la sécurité des habitants, en particulier en cas d'évasion ou de troubles à l'intérieur de l'établissement. Cela pourrait également entraîner une augmentation de la criminalité dans les environs, ce qui compromettrait la tranquillité et le bien-être de notre communauté.  
En outre, il est crucial d'examiner les répercussions économiques d'une telle décision. La présence d'un centre pénitentiaire pourrait faire chuter la valeur des propriétés environnantes, entraînant des pertes financières pour les propriétaires et les entreprises locales. De plus, la perception négative associée à la proximité d'une prison pourrait dissuader les entreprises de s'installer dans notre ville, limitant ainsi les opportunités d'emploi et de développement économique  
En ce qui concerne les aspects humains, il est indispensable de considérer le bien-être des détenus eux-mêmes. Placer une prison au cœur d'une communauté ne favorise pas la réinsertion sociale des détenus après leur libération. Au contraire, cela peut renforcer leur marginalisation et leur isolement, rendant leur réhabilitation plus difficile et compromettant ainsi la sécurité à long terme ».*



Mail 7976 de Mme TRANCHANT sur le registre électronique

« Je trouve cela aberrant de vouloir installer une prison dans un village comme Crisenoy ou il y aura plus de détenus que de personnes libres.

Sans parler des terres agricoles qui vont disparaître alors qu'il existe des friches industrielles disponibles, souvent plus près du tribunal ou des transports en commun !!!»

Mail 7903 de M. COLLIN sur le registre électronique

« Je souhaitais exprimer ma désapprobation à la réalisation d'une prison sur la commune de Noiseau.

Il me paraît aberrant d'avoir imaginé qu'une terre agricole soit le meilleur choix. En dehors, et c'est déjà une raison rédhibitoire, de priver un cultivateur de son outil de travail, je m'insurge contre l'idée de mettre des détenus en pleine steppe, loin de toutes possibilité de transport public régulier pour l'accès des familles.

Prévoyez-vous un grand parking en plus pour les visiteurs en véhicules de luxe pour ceux qui seront pour quelque temps, encore à l'extérieur ?...

Un service de bus va-t-il être financé par les instances pénitentiaire pour le personnel ? depuis les gares de Sucy en Brie, Champigny, Pontault Combault ?

Je vous invite à reconsidérer ce mauvais choix qui pénalise non seulement les habitants de Noiseau, les cultivateurs qui sont déjà bien assez mis à mal par les événements climatiques entre autre, et conserver un espace libre pour toutes le habitants des bois (biches /sangliers) qui viennent régulièrement dans cet espace libre et non habité pour jouir d'un oasis sans prédateurs, et accessoirement mais d'importance, priver d'espace de survol les modélistes jeunes et plus anciens qui pratiquent leur sport à proximité ».

Mail 7898 de M. HADDAD sur le registre électronique

« Je tiens à exprimer mon désaccord ferme concernant le projet de construction d'une prison à proximité de cette charmante commune.

La construction d'une prison à quelques mètres seulement des habitations et du lycée constituerait une menace directe pour cette quiétude si précieuse. Outre les préoccupations légitimes en matière de sécurité, cela risquerait de perturber la quiétude de ce lieu que j'affectionne particulièrement.

Je tiens à souligner que mon opposition ne repose pas sur des préjugés envers les établissements pénitentiaires, mais plutôt sur la préservation de l'identité et de la tranquillité de cette commune que j'apprécie tant. Je suis convaincu qu'il existe des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement et du bien-être des habitants ».

Mail 7879 d'une Anonyme sur le registre électronique

« Habitant depuis plus de 29 ans à Noiseau je souhaite pour l'avenir un maintien de la sanctuarisation des terres agricoles et des espaces naturels de la plaine de Noiseau sans urbanisation ».

Mail 7898 d'un Anonyme sur le registre électronique

« Habitant de Magnanville je m'oppose à la position actuelle de de la prison sur ma ville pour différentes raisons :

- Cette prison de semi-liberté sera situé à proximité immédiate de deux lycées et d'infrastructures sportives et d'habitations particulières et seniors (dont un centre de gérontologie), Sur une parcelle agricole saine, fertile et cultivé bio et de plus argileuse donc susceptible de fragiliser des constructions, face à la récente médiathèque municipale.

- Je suis également préoccupé par l'impact qu'un tel projet aurait sur la qualité de vie à Magnanville. La proximité d'une prison entraînerait des nuisances sonores et visuelles, et pourrait augmenter la pression sur nos infrastructures locales déjà sollicitées. De plus, les espaces verts et agricoles constituent des lieux de détente et de loisirs pour nous, essentiels à notre bien-être. Leur disparition nuirait significativement à notre cadre de vie.

- 700 à 800 détenus avec beaucoup d'aller et retour au quotidien entre sirène policière, bruits des voitures, pollution engendrée face aux habitations. Manque de sommeil aux quotidiens pour nos enfants pour les parents pour les habitants à proximité, l'éclairage de la prison pendant la nuit.

- La dévaluation inévitable du prix des maisons, à la base nous sommes venus à Magnanville pour la proximité du collège et lycée pour les enfants. Leur quotidien à côté d'une prison en passant devant les détenus qui vont menacer, jeter des débris dans les champs les jardins, pourquoi créer davantage l'insécurité à Magnanville. Les politiciens prennent des décisions sans même se soucier de la vie des autres et des enfants. Imaginez qu'un jour ça tourne mal, l'Etat et les politiciens qui auront pris cette décision seront responsables pénalement et civilement. On a besoin de prison certes mais pas près de notre habitation. Si des prisons doivent être créées la justice doit également changer.

Je tiens à souligner que mon opposition ne repose pas sur des préjugés envers les établissements pénitentiaires, mais plutôt sur la préservation de l'identité et de la tranquillité de cette commune que j'apprécie tant. Je suis convaincu qu'il existe des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement et du bien-être des habitants ».

#### Mail 7775 d'une Anonyme sur le registre électronique

« Le PIG de prison à NOISEAU dans le cadre du projet SDRIF-E ne doit pas être réalisé. Conserver les terres agricoles de Noiseau qui produisent local, nourrissent local ; qui répondent aussi à la reprise d'exploitation de ces terres agricoles dans le cadre familial.

Je propose de construire cette prison à Creil sur le site du projet Photosol (430 hectares de friches nettoyées, dont 253 hectares équipés de 350000 panneaux solaires ; bonjour le paysage, nous n'aurons rien à envier à la Chine !!), en optimisant cet espace avec prison ET panneaux solaires sur le toit de la prison ».

**De très nombreuses autres observations recueillies sur le registre électronique reprennent l'essentiel de ces critiques.**

**Par ailleurs sur les 107 courriers adressés à la commission d'enquête, 4 font état de leur opposition à la construction de ces prisons**

#### Courrier 29 de M. LAGNY, président de l'association TMCP « Tous opposés contre une prison à Magnanville

« Cet établissement aura une capacité de 700 places, la prison sera livrée à l'horizon de 2027.

Cette décision risque d'avoir des conséquences négatives et significative sur notre localité, notamment en ce qui concerne la sécurité, la qualité de vie et le bien-être des concitoyens ».

#### Courrier 36 de M. LEBOUC maire de Magnanville

« La difficulté de faire exister les stigmates de l'attentat que nous avons vécu en 2016 et la construction d'une prison sur le territoire ».

#### Courrier 66 de M. POTEAU, président de la Communauté de Communes Brie des Rivières et des Châteaux :

« Prise en compte du centre pénitentiaire situé sur la commune de Crisenoy comme un Grand Projet national.

Je souhaite aussi que vous considériez l'installation d'une prison sur la ZAC des Bordes comme un « Grand projet National » comme l'indique la Circulaire du 31 janvier 2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers le « zéro artificialisation nette des sols ». La liste des "grands projets" nationaux prévus par le ZAN et, donc, non imputés aux régions a été dévoilée. Le projet de la prison situé à Crisenoy a donc été identifié comme un Grand Projet National.

Prise en compte de 15ha sur la commune de Chaumes-en-Brie en compensation des 25ha occupés par la Prison sur Crisenoy

*A ce jour notre participation à la lutte contre l'artificialisation des sols serait de 30ha dont 25 ha occupés par le Centre pénitentiaire de 1 000 places situé à Crisenoy et identifié comme un Grand Projet National. C'est pourquoi dans un objectif d'équité, les élus de la Communauté de Communes Brie des Rivières et châteaux (CCBRC) acceptent de prendre leur part au ZAN mais pas sur la totalité de l'emprise de la Prison ».*

Courrier 70 de M. FARCY maire de Villecresnes :

*« Satisfait de constater la prise en compte des zones de sanctuarisation de l'armature verte, notamment celle où est envisagée l'implantation d'une prison à Noiseau, reflétant un engagement en faveur de la préservation de l'environnement, de l'espace agricole et forestier, ainsi que des espaces naturels. Elle va à l'encontre de la décision du ministre de la Justice qui condamnerait ainsi 22 hectares d'espaces agricoles ».*

**Enfin lors de la réunion publique du 29 février 2024, 2 intervenants ont évoqué ces projets de constructions de prison**

Mme MALAISE présidente du groupe de la gauche communiste, écologiste et citoyenne au Conseil Régional d'Ile de France :

*« Que vont donc devenir les contributions qui sont opposées aux constructions des 5 nouvelles prisons »*

M. 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 ».*

#### 3.2.12.2.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

L'exécutif régional partage les ambitions de l'Etat en matière de construction de nouveaux centres pénitentiaires afin d'apporter les réponses pénales nécessaires et de lutter contre la surpopulation carcérale.

Il convient enfin de noter que, face à l'explosion de l'insécurité et de la violence, l'exécutif régional a toujours soutenu le besoin supplémentaire de prisons et la nécessité que chaque territoire y prenne toute sa part. Les 3 000 places de prison supplémentaires inscrites au SDRIF-E sont la preuve de cet engagement.

Pour construire le projet de SDRIF-E, la Région a eu la préoccupation de bien prendre en compte les demandes des élus locaux et des habitants.

Sachant qu'il est rappelé que dans tous les cas, l'installation et la construction des prisons relève de la seule décision de l'Etat et de l'APIJ.

Dans son courrier du 23 janvier 2024 relatif au projet d'arrêté portant sur les PENE, la présidente de Région a rappelé son opposition au projet de prison à Noiseau, compte tenu de l'opposition locale absolument unanime et du coût environnemental beaucoup trop élevé du projet qui viendrait remettre en cause le principe même de ceinture verte.

La très forte mobilisation des élus et des habitants contre le projet de centre pénitentiaire de Noiseau est antérieure au lancement de la concertation sur l'élaboration du SDRIF-E. L'Etat aurait dû prendre en compte depuis longtemps le point de vue des acteurs du territoire.

En ce qui concerne Magnanville et face à l'inquiétude des élus locaux, la Présidente de Région a demandé, par courrier, au Préfet de Région de prendre position pour le site que l'Etat souhaitait retenir, sans quoi elle retirait la pastille dédiée à la prison. Le Préfet de Région a répondu par courrier, en soulignant que le site choisi par l'Etat se situait à proximité du lycée. Ce choix devra s'accompagner d'indispensables mesures pour préserver le cadre de vie des riverains.

Le positionnement des pastilles d'urbanisation sur les autres projets de centres pénitentiaires est en cours d'examen par les services de la Région, en lien avec les services de l'Etat et avec les demandes des collectivités concernées.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

De manière générale la demande de construction de nouvelles prisons en France est directement liée à l'importante montée de l'insécurité constatée depuis plusieurs années en France.

Sur ce point la France occupe le 141<sup>ème</sup> rang mondial avec un taux de 106 prisonniers pour 100.000 habitants sur le même rang par exemple que Hongkong dont l'insécurité n'est pas la préoccupation essentielle.

A titre de comparaison les Etats Unis arrivent au 5<sup>ème</sup> rang mondial avec un taux de 531 prisonniers pour 100.000 habitants soit 5 fois supérieur au taux français.

Ce taux pour notre pays est plutôt flatteur mais la lecture des statistiques renvoie à une tout autre réalité. C'est ainsi qu'en décembre 2023 il y avait dans les prisons françaises 61539 places pour 75677 détenus soit un taux d'occupation, toutes prisons confondues, de 123,3% et la situation ne cesse de se dégrader depuis de nombreuses années.

Il est donc patent qu'il existe un besoin impérieux de construire de nouvelles prisons en France.

Et donc même si dans ce domaine les choix de l'Etat s'imposent à la région, on peut s'interroger sur la manière dont ils sont opérés, notamment s'ils entrent en conflit avec d'autres normes imposées par l'Etat, portant sur le ZAN et la préservation des zones agricoles.

#### 3.2.12.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

##### Question 1 :

Une des observations fait état de la construction de 5 prisons, or les observations recueillies ne mentionnent que les prisons de Noiseau, Magnanville et Crisenoy.

Quelles sont les deux autres projets de prisons portés par l'Etat ?

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Il s'agit d'un projet de nouveau centre pénitentiaire à Bernes-sur-Oise et de l'extension sur Tremblay-en-France du centre pénitentiaire de Villepinte.

##### Appréciations de la commission d'enquête :

Sur l'opportunité des choix opérés se reporter aux appréciations de la commission d'enquête développées ci-avant.

##### Question 2 :

Il semblerait que la présidente du Conseil Régional d'Ile de France ait fait personnellement état de son opposition au projet de construction d'une prison à Noiseau.

Quelle est la position du Conseil Régional sur les projets portés par l'Etat et en cas de désaccord sur un ou plusieurs de ces projets, propose-t-il des solutions de remplacement ?

##### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Comme indiqué précédemment, la présidente de Région a effectivement rappelé son opposition au projet de prison à Noiseau dans son courrier du 23 janvier 2024 relatif au projet d'arrêté portant sur les PENE.

En cohérence, le projet de Noiseau ne figure pas dans le SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023, à la différence des autres projets de prisons pour lesquels les pastilles demandées par l'Etat ont été positionnées.

Le positionnement des pastilles a été réalisé dans le cadre d'échanges techniques avec les services de l'Etat et confirmé par les différents avis et contributions transmis par le préfet de Région. Concernant le projet de Magnanville et suite aux sollicitations de la région pour répondre aux inquiétudes des élus locaux, le préfet de Région a écrit à la présidente, après l'arrêt du SDRIF-E, pour lui confirmer le choix de l'Etat de positionner la pastille en continuité des espaces déjà urbanisés.

La Région rappelle qu'il revient exclusivement à l'Etat, de trancher sur l'implantation des projets de centres pénitentiaires. Les services de l'Etat peuvent, du reste, imposer un projet ou une localisation de projet via sa qualification en tant que Projet d'intérêt Général (PIG). Cette procédure s'impose alors au SDRIF-E.

Il convient de noter que l'Etat est d'ailleurs en train d'utiliser cette procédure de PIG pour le site de Noiseau.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

Deux projets de construction de prisons ont fortement mobilisé les populations des sites concernés : Noiseau et Magnanville.

L'Etat a lancé un PIG pour imposer le projet de Noiseau sans recourir comme le lui permet la réglementation actuelle à une enquête publique laquelle si elle avait eu lieu aurait démontré la forte opposition de la population locale, ce qu'a permis la présente enquête.

S'agissant de Magnanville, il semblerait que le projet actualisé serait réalisé en continuité des espaces déjà urbanisés, ce qui serait de nature à réduire quelque peu les oppositions actuelles.

#### 3.2.12.3. Les Datacenters ou centres de données

**A l'occasion de cette enquête quelques observations ont évoqué l'installation prévue ou envisagée de datacenters en Ile de France en évoquant les conséquences notamment au plan de la consommation en énergie de telles installations**

##### 3.2.12.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales relatives à ce thème et/ou découlant du dossier d'enquête

#### Mail 7567 de Mme LESSERTISSEUR sur le registre électronique

*« Il manque cruellement une évaluation transversale et additionnée des ressources énergétiques concernant la poursuite de l'application du modèle de la mondialisation en IDF contenu dans ce projet ( ses infrastructures, ses aménagements du territoire, ses réseaux de mobilité entre autres ) lequel conditionne les 3/4 des propositions de ce nouveau SRDRIF- La quantité folle des datacenters, leurs besoins accrus en électricité, en eau obligeront ( car ils seront prioritaires en géographie numérique mondialisée ) des restrictions d'accès publics ( baisse ou suppression des éclairages publics, baisses de régime, couacs dans les transports, les gares, hôpitaux etc...graves problèmes de fournitures électriques, comme cela se passe déjà mais en pire ) ».*

#### Mail 5986 d'une Anonyme sur le registre électronique

*« Encadrer le développement et l'implantation des datacenters, limiter les impacts de leur consommation énergétique en imposant un seuil de consommation énergétique à ne pas dépasser*

*A ce sujet, il semble pertinent que le SDRIF-E prenne compte des recommandations de l'IPR, qui répertorie une liste de 11 critères permettant d'élaborer une stratégie régionale cohérente de développement des data centers,*

Mail 3641 de l'Association Wissous notre Ville sur le registre électronique

« Concernant les Datacenters, l'association :

- Soutient l'OR 122 qui prévoit entre autres que « Les nouvelles implantations de Datacenters
  - Devront tenir compte des capacités du réseau électrique local
  - Valoriseront leur chaleur fatale. »
- Souhaite que cette obligation de valorisation de la chaleur fatale soit étendue aux Datacenters existants. En effet, on demande aux propriétaires de logements existants d'engager des travaux importants pour économiser l'énergie, par l'isolation, s'ils veulent pouvoir continuer à les louer. Ce serait un non-sens de ne pas demander un effort similaire à ces Datacenters qui consomment beaucoup plus d'énergie. »

Mail 438 de M. MILLARD sur le registre électronique

« Le sous-sol offre à la ville d'aujourd'hui un nouvel espace de réorganisation, de cohérence et de cohésion, voire d'humanité.

Salles de spectacles, de sports, grandes surfaces commerciales, datacenters, etc. trouvent leur place en sous-sol et bénéficient d'une température plus constante avec les économies de chauffage et/ou de climatisation afférentes »

Mail 226 de FNE Ile de France sur le registre électronique

« Encadrer le développement et l'implantation des datacenters, limiter les impacts de leur consommation énergétique ».

Courrier 107 de M. MOLINENGO de Réseau de Transport d'Electricité

« La région Île-de-France, première région consommatrice de France et dont la consommation électrique pourrait doubler à l'horizon 2040, principalement sous l'effet d'une hausse très marquée de la consommation des centres de stockage de données (datacenters), dont l'afflux récent en Île-de-France constitue une spécificité régionale forte. Concernant l'organisation du développement des datacenters sur le territoire régional, qui constitue un déterminant structurant pour l'évolution à la hausse des consommations électriques et les besoins d'adaptation du réseau de transport d'électricité, en posant un cadre pour le développement des datacenters en Île-de-France qui prenne en compte les capacités du réseau électrique, comme le prévoit l'orientation réglementaire 122 du projet arrêté de SDRIF-E, parmi d'autres conditions.

Sur ce sujet toutefois, aller au-delà de ce que prévoit la version actuelle du projet arrêté de SDRIF-E pour tendre vers une véritable planification de l'accueil des datacenters nous paraît nécessaire compte tenu des enjeux que leur développement rapide, et non organisé, représente pour le réseau de transport d'électricité notamment.

A la date de la présente contribution, la puissance cumulée des offres de raccordement au réseau de transport d'électricité signées par des clients consommateurs (principalement des datacenters) en Île-de-France atteint environ 4000 MW, ce qui représente entre 25% et 50% de la consommation totale de la région en hiver

Dans ce contexte, nous proposons que le SDRIF-E s'empare de cette problématique pour appeler à travailler à identifier des zones préférentielles pour l'accueil de nouveaux consommateurs en Île-de-France, dont les datacenters. Ces zones seraient identifiées par une approche multifactorielle (foncier artificialisé disponible, proximité de réseaux de chaleur ou encore, dans le cas du réseau de transport d'électricité, capacités locales et coûts et délais des adaptations qui seraient à réaliser ...), à l'instar des éléments mis en avant par l'Institut Paris Région dans son étude sur l'accueil des datacenters en Ile de France parue en 2023. Dans la continuité de cette étude, RTE a initié une démarche avec cet Institut pour penser les conditions de réussite d'une telle planification.

## 3.2.12.3.2. Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

Le SDRIF-E prend en compte les enjeux spécifiques que présentent ces équipements qu'il encadre par des orientations visant à les inscrire dans une logique de développement durable.

Ainsi l'OR 123 du SDRIF-E indique que les nouvelles implantations de data centers doivent veiller à limiter les impacts environnementaux, notamment sur la ressource en eau, prendre en compte les capacités du réseau comme le demande RTE et enfin valoriser la chaleur fatale.

Le SDRIF-E ne pourrait aller au-delà, dans ses « Orientations réglementaires » sans sortir de son champ de compétence. En revanche, le « Projet d'aménagement régional » évoque également le sujet des datacenters en rappelant les enjeux de la filière : récupération de la chaleur fatale (page 62), croissance importante des besoins en données, amélioration des performances énergétiques ou encore choix d'implantation au regard du réseau des câbles internet structurants (page 114).

En complément, au-delà de l'élaboration du SDRIF-E, la Région est mobilisée auprès des collectivités et des opérateurs sur ces questions.

Ainsi, le gisement grandissant de chaleur fatale émise par les datacenters conduit à la considérer comme une source importante de chaleur renouvelable pouvant alimenter des réseaux de chaleur urbains. La Région Île-de-France et l'ADEME soutiennent la mise en œuvre de projets de récupération et revalorisation de chaleur fatale sur datacenters au travers de l'appel à projet chaleur et froid renouvelables.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note du fait que la région Ile-de-France et l'ADEME soutiennent la mise en œuvre de projets de récupération et revalorisation de chaleur fatale, tant il serait inopportun de ne pas tenir compte de cet apport énergétique permettant d'économiser d'autres sources de chauffage.

## 3.2.12.3.3. Question complémentaire de la commission d'enquête

**Dans une étude récente portant sur le développement des data centers en Ile de France, l'Institut Paris Région page 83 de l'étude précise :**

« Dans la mesure du possible, le projet de data center s'implante dans un secteur propice au développement des énergies renouvelables et de récupération :

- dans une zone autorisant la présence de panneaux solaires photovoltaïques en toiture,
- à proximité d'un réseau de chaleur existant ou d'un projet urbain susceptible de développer son propre réseau de chaleur.

- Dans tous les cas, le projet de data center apporte la preuve crédible, dans l'exposé de ses modalités concrètes d'implantation, qu'il comprend des dispositifs de production d'énergies renouvelables (panneaux solaires...) ou de récupération de chaleur fatale :

- en étant fournisseur de sa propre énergie renouvelable, produite et consommée sur place (exemple : mise en place d'une autoproduction d'électricité renouvelable comme des panneaux photovoltaïques en toiture, des ombrières sur parkings) ;
- en récupérant la chaleur produite par les serveurs (chaleur fatale), utilisée pour des usages en dehors data center (chauffage et/ou l'eau chaude dans immeubles résidentiels/bureaux/équipements publics ; pour de nouvelles technologies : création de l'eau froide, création d'énergie, chaleur pour industrie) grâce au raccordement à un réseau de chaleur urbain existant ou en projet.

Afin que la récupération de la chaleur fatale puisse fonctionner, il conviendrait que le data center soit proche (distance inférieure ou égale à 1 kilomètre) d'un réseau de chaleur urbain,

et que la collectivité locale concernée et le syndicat technique apportent leur soutien au projet.

*L'utilisation locale est privilégiée. Les très grands data centers peuvent apporter davantage de solutions et être situés plus loin ».*

#### Question :

En s'inspirant de cette étude, la région entend -elle fixer des prescriptions particulières concernant l'installation de futurs datacenters ?

Pourrait-il être envisagé que l'installation de futurs datacenters soit subordonnée à l'installation concomitante d'une fourniture d'énergie renouvelable (champ photovoltaïque, éoliennes, méthaniseur par exemple) financée par le maître d'ouvrage du datacenter afin de diminuer son impact sur la consommation globale d'électricité ?

#### Avis et commentaires du Conseil Régional d'Ile de France

##### Sur la localisation des datacenters

L'encadrement des conditions d'implantation des futurs datacenters, au-delà du cadre général dressé par l'OR 123, dépasse le champ de l'habilitation du SDRIF-E qui ne saurait se substituer au législateur en la matière. (Il est à noter qu'une coquille s'est glissée dans le SDRIF-E : l'OR 123, relative aux implantations de datacenter a été numérotée par erreur 122. Ceci sera corrigé)

Cependant, aux côtés de l'ADEME IDF, la Région accompagne les collectivités au moment de l'élaboration de leurs schémas directeurs des énergies et leurs schémas directeurs des réseaux de chaleur, et s'assure que les datacenters soient bien identifiés comme source potentielle de chaleur renouvelable. Les collectivités et les porteurs de projets de création/d'extension de réseau de chaleur sont fortement incités à se rapprocher des propriétaires des datacenters pour envisager un raccordement lorsque cela semble faisable sur le plan technique.

Afin de favoriser le raccordement des datacenters aux réseaux de chaleur urbains, la Région subventionne les projets de revalorisation de la chaleur fatale dans le cadre de son dispositif d'aide "chaleur et froid renouvelables".

Enfin, RTE a sollicité une étude complémentaire à l'IPR sur l'opportunité et les conditions de faisabilité d'une planification territoriale régionale des data centers. L'Etat comme la Région Île-de-France seront sollicités, en tant que partenaires, dans le cadre de cette étude.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

**Se reporter aux appréciations de la commission sur la question précédente.**

##### Sur la question du lien avec des installations ENR

Le SDRIF-E prévoit d'ores-et-déjà une orientation réglementaire dédiée, qui s'applique aux documents d'urbanisme, mais aussi aux agréments délivrés par l'Etat pour l'implantation des datacenters. Selon l'OR 123 : « *Les nouvelles implantations de data [...] viseront à en limiter les impacts environnementaux, notamment en visant l'exemplarité énergétique [...].* ».

Le SDRIF-E, document d'urbanisme, ne saurait conditionner une installation de datacenters à une installation concomitante d'unités de production d'ENR.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

**Même si effectivement le SDRIF-E ne saurait conditionner une installation de data centers à une installation concomitante d'unités de productions d'ENR, la région pourrait recommander une telle installation et la favoriser par une aide appropriée.**

##### Sur le cadre légal et réglementaire qui régit l'implantation des data centers

Pour rappel, la loi visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique en France (Loi n° 2021-1485 du 15 novembre 2021) renforce les exigences en matière d'efficacité énergétique des datacenters. La chaleur fatale émise par les datacenters doit être valorisée,



notamment au travers d'un réseau de chaleur, ou bien l'installation doit respecter un indicateur chiffré déterminé par décret en matière d'efficacité dans l'utilisation de la puissance.

La Directive européenne efficacité énergétique révisée en 2023 (directive (UE) 2023/1791) introduit également de nouvelles exigences. Toutes les nouvelles installations ou rénovations substantielles de datacenter de plus de 1 MW de puissance installée ont l'obligation d'utiliser la chaleur fatale (sauf en cas d'impossibilité technique ou économique) et de réaliser une analyse coûts/avantages. La mise en conformité devra être faite avant le 11 octobre 2025. La Directive oblige également les datacenters de plus de 500 kW de rendre public des informations sur leur performance énergétique, à compter du 15 mai 2024.

D'autre part, la norme non obligatoire "Installation et infrastructure de centre de traitement de données" (ISO 50600-2-1 juillet 2021) intègre l'enjeu de dialogue et de synergie énergétique territoriale. Les exploitants de datacenter doivent se rapprocher des demandeurs de chaleur du territoire et plus particulièrement les collectivités locales compétentes en matière de création et d'exploitation de réseau de chaleur urbains.

#### Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ce rappel de la loi du 15 novembre 2021. Elle pense que l'article 28 de la loi N°2021-1485 du 15 novembre 2021 relative aux datacenters et évoquée dans la réponse aurait pu être citée dans le dossier d'enquête ainsi d'ailleurs que l'article 12 de la directive européenne 2023/1791s'agissant de la « mise à disposition du public d'informations pour les installations de datacenters d'au moins 500 KW » ainsi qu'une « évaluation de la faisabilité de la transition vers la neutralité carbone du secteur des centres de données ».

La commission d'enquête  
Jean Pierre CHAULET, : Président

Nicole SOILLY Membre 	Marie-Claire EUSTACHE Membre 	Catherine MARETTE Membre 	Yves MAËNHAUT Membre 
Jean-Yves COTTY Membre 	Jean-Jacques BALLAND Membre 	Philippe ZELLER Membre 	Jordan BONATY Membre 
Annie LEFEUVRE Membre 	Reinhard FELGENTREFF Membre 	Laurent DANE Membre 	Monique DELAFOSSE Membre 
André GOUTAL Membre 	Jean-Luc BOIGONTIER Membre 	Jean-Charles BAUVE Membre 	Bertrand MAUPOUME Membre 
		* * *	