



CONTRIBUTION À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE SDRIF-E D'ÎLE-DE-FRANCE.

16 mars 2024

1. Préambule

Dans la continuité des précédentes contributions de notre groupe et du débat qui s'est tenu lors de la séance de juillet 2023, cette contribution est versée à l'enquête publique sur la révision du SDRIF-E, qui s'achève le 16 mars 2024.

Nous continuons de regretter le manque de concertation et de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, en particulier le fait qu'une seule réunion publique officielle s'est tenue à Paris, pour un document de cette importance. De plus, nous regrettons vivement le rejet de toutes les propositions qui ont été faites par le Pôle Écologiste en juillet 2023 : **les 88 amendements déposés ont tous été refusés.** Nous enrichissons ainsi notre contribution initiale de ces amendements et reprenons quelques mobilisations locales emblématiques.

C'est dans cette optique à la fois critique et propositionnelle, que s'inscrit cette contribution qui vise à répondre à l'urgence climatique et sociale par des politiques d'aménagement et d'organisation du territoire ambitieuses, justes et responsables.

Répondre à l'urgence climatique : un impératif vital.

"Nous sommes à un tournant. Nos décisions aujourd'hui peuvent assurer un avenir vivable". Ces mots sont ceux de Hoesung Lee, directeur du GIEC, le groupement intergouvernemental sur l'évolution du climat. Les rapports du GIEC, parus en 2021, puis dans le courant du premier semestre de 2022¹, exhortent à un changement total de trajectoire et à la réduction "*rapide, radicale et le plus souvent immédiate*" des émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs.

L'été 2022, le plus chaud jamais enregistré en Europe selon le service européen sur le changement climatique Copernicus, le deuxième plus chaud observé en France depuis au moins 1900, a matérialisé, de manière brutale et concrète, les alertes émises par le GIEC. De nombreuses régions ont été confrontées à des phénomènes climatiques extrêmes - sécheresses, canicules répétées et prolongées, incendies dévastateurs, tempêtes meurtrières, inondations majeures - d'une teneur et d'une ampleur jamais connues auparavant (comme en Bretagne).

¹ Le premier rapport produisait un état des lieux sur les causes du changement climatique et son évolution ; le second en évaluait les impacts, les vulnérabilités et les possibilités d'adaptation ; le 3ème dressait quant à lui une liste des solutions pour réduire les émissions de GES)

Il y a 7 ans, les accords de Paris engageaient les pays signataires à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète en dessous de 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels.

Alors que notre planète a déjà subi un réchauffement global moyen de 1,2°C depuis l'ère préindustrielle, les températures dans notre seule région ont augmenté d'environ 2°C depuis le milieu du XX^{ème} siècle (+0,3°C par décennie)².

Destruction de la biodiversité, surexploitation des ressources, pollutions : c'est tout notre système de production, de consommation, d'habitat, de déplacements, d'organisation des espaces qu'il faut transformer.

Cela représente un défi immense pour la puissance publique, mais aussi une opportunité de se réinventer. C'est donc peu dire que c'est dans un moment charnière, "un tournant", que s'inscrit la présente révision du Schéma directeur de la région Ile-de-France. Elle est aussi une opportunité de se réinventer, de se saisir de sa capacité d'agir, de mobiliser son potentiel de levier et d'impulsion et ainsi, en s'appuyant sur la richesse du territoire, les forces vives et les ressources naturelles dont il regorge, de pouvoir répondre, au travers de l'aménagement, au défi environnemental et de l'urgence climatique.

Un exercice démocratique bafoué.

A l'heure où notre démocratie est dégradée, le SDRIF-E était une opportunité de créer des liens continus et durables avec les habitant·es et les territoires et de créer une culture commune de l'aménagement qui se nourrit des réalités et des besoins. La qualité du débat public est la condition du bon fonctionnement de notre démocratie, un outil essentiel au service du "vivre-ensemble", qui ne saurait être seulement une incantation.

Nous exprimons à nouveau ici notre conviction que nous toutes et tous, élu·es de la Région, municipaux, territoriaux, parlementaires, avons le devoir de protéger le dialogue et le débat et d'être, en la matière, exemplaires. La *concertation*, elle, se définit par la capacité à proposer les conditions d'un dialogue franc et éclairé, à faire participer l'ensemble des composantes du corps social aux décisions qui les concernent. Et nous sommes toutes et tous éminemment concerné·es par le SDRIF-E.

Mais la vitrine que la majorité régionale a donnée à la concertation sur le SDRIF-E, avec une seule réunion publique régionale, à Paris, lors de cette nouvelle phase d'enquête publique éclair (seulement un mois de concertation) n'a pas été à la hauteur des enjeux et, tout au long du processus, elle est restée superficielle, parcellaire et verticale. Les nombreux retours qui nous sont faits partout sur le territoire, via les réseaux associatifs et militants, le démontrent. Le SDRIF-E soumis à concertation est en réalité le fruit d'une construction solitaire et univoque de la majorité régionale, c'est un projet conservateur qui prolonge l'existant. Nous ne pouvons qu'en être profondément inquiet·es.

Le Pôle Écologiste a donc pris ses responsabilités et a organisé 6 réunions publiques sur plusieurs départements franciliens, pour aller au plus près des habitant·es, apporter

² Voir étude de l'IPR sur les "Vulnérabilités de l'Ile-de-France aux effets du changement climatique, présentée en annexe du rapport CR 2022-058 Plan de protection, de résistance et d'adaptation de la région Ile-de-France face au changement climatique

un éclairage au débat et recevoir les avis et ambitions des francilien·nes, les élu·es locaux et les associations de riverains et environnementales. Ce travail de démocratie de proximité nous permet de nourrir la présente contribution au regard des enjeux de logement, de transports, d'équilibre métropolitain, d'artificialisation des sols, d'agriculture et d'alimentation notamment. **Nous avons fait le choix inverse de la majorité régionale, nous avons choisi l'écoute et la proximité, alors que Valérie Pécresse a fait le choix de la verticalité et d'imposer sa vision.**

A la recherche de l'ambition et du volontarisme de la Région.

Le SDRIF-E est un document d'aménagement et d'urbanisme qui détermine les conditions d'utilisation des sols et d'organisation des espaces. Il structure nos usages et nos modes de vie pour des dizaines d'années. C'est un document stratégique majeur, un levier d'action central pour engager le territoire dans une trajectoire vertueuse. Il est le reflet d'un projet politique pour notre territoire et pour ses habitant·es. Non pas une Île-de-France idéale, mais celle que l'urgence climatique et sociale exige et qui est à portée de nos politiques publiques régionales, pour peu qu'on y mette du volontarisme et de l'ambition.

Le projet présenté par la droite régionale dans le cadre de cette enquête publique est un rendez-vous manqué. Alors que tous les voyants sont au rouge, alors que nous avons atteint déjà 6 limites planétaires sur les 9 limites établies en 2009, alors que le GIEC aura été on ne peut plus clair dans ses observations, ce SDRIF-E était l'occasion de la mise en œuvre d'une politique d'aménagement de rupture, capable d'opérer un véritable virage et préparer l'Île-de-France à relever tous les défis face aux crises qui auront lieu dans un avenir certain.

Bien que nous puissions noter, au quotidien au sein du Conseil Régional, une forme d'acculturation collective aux enjeux climatiques, le travail précieux des services et de l'Institut Paris Région permettant de faire bouger les lignes ne suffit pas à modifier le logiciel politique de la droite. Ce qui est présenté par l'exécutif régional et sa majorité comme des pas de géant en matière environnementale sont en réalité des pas de souris, tant les ravages du modèle néo-libéral, toujours défendu par la droite, sont importants. Un projet d'aménagement ne peut évidemment pas régler tous les problèmes, mais soit il conforte les difficultés et les inégalités, soit il donne le « LA » d'une nouvelle mobilisation autour d'un projet fédérateur et ambitieux, anticipant les mutations climatiques, écologiques, économiques, sociales et culturelles.

Face au défi climatique, les responsables politiques doivent faire preuve d'ambition et de volontarisme. Ce n'est pas une option politique, mais une exigence qui s'impose à toutes et tous et dépasse les clivages idéologiques. Les politiques d'incantation et de greenwashing à base de slogans finalement assez désincarnés (en témoigne le "ZEN, ZAN et Zéro déchets" répété à l'envi), le décalage que nous ne cessons de constater entre les intentions affichées à grand renfort de communication et la réalité des politiques menées, affaiblissent la parole publique. Pire, ils décrédibilisent les objectifs qu'exige pourtant l'urgence climatique. Il faut faire beaucoup plus d'efforts, beaucoup plus vite. Ce schéma annonce des objectifs en matière d'émission de GES, de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, de production de déchets, sans se donner les moyens de les atteindre.

A l'ajout voulu par l'exécutif régional d'un E, pour environnemental, à l'acronyme de ce projet de schéma stratégique, nous aurions donc préféré le E d'écologique, moins ethnocentré et prenant en compte les interactions entre les différentes formes de vivant et, par conséquent, la mesure réelle de l'impact de l'activité humaine sur la nature et la biodiversité. Largement documentées, les exigences de sobriété, de réduction des GES, d'adaptation, ne sont pas des options politiques et auraient dû être la boussole, la colonne vertébrale de ce Schéma. Ici le SDRIF-E manque d'objectifs et d'ambition relatifs à la baisse des émissions de gaz à effet de serre, dues au trafic routier, au secteur de la construction ou à l'agriculture ; à la prise en compte de l'effondrement de la biodiversité ; à l'adaptation au changement climatique, à ce titre aucune des recommandations issues de la mission d'information et d'évaluation menée par la Ville de Paris intitulée "Paris à 50°C" n'est reprise dans ce SDRIF-E ; à la nécessaire justice sociale dans la transition écologique dans une région championne des inégalités sociales et territoriales.

C'est ce que nous attendions de ce SDRIF-E, qui est une opportunité majeure pour notre région de se réinventer et de prendre le chemin d'un futur désirable et soutenable, pour toutes et tous. La composante politicienne de ce projet de SDRIF-E régional est si prégnante que le document ne peut être que biaisé. Le SDRIF-E de l'exécutif soumis à cette enquête publique est un rendez-vous manqué.

Nous, écologistes, réaffirmons donc que la Région Ile-de-France doit sortir de la politique des petits pas et se saisir pleinement du SDRIF-E pour prendre le virage attendu et changer profondément de modèle. Préserver nos ressources et nos biens communs, partager les richesses, protéger la santé des habitant-es, leur donner un égal accès à l'emploi, à la formation, à une alimentation de qualité, aux services publics essentiels, au logement, à la culture, à la nature, est la seule voie vers la cohésion sociale et un futur viable. Voilà les lignes fortes que ce SDRIF-E aurait dû tracer.

C'est ce que nous avons proposé au fil des débats sur ce document stratégique, notamment via nos amendements en séances du conseil régional sur les différentes versions de ce schéma, tous rejetés par la droite régionale. Nous avons tenté de dessiner une autre perspective pour l'Ile-de-France, celle d'un SDRIF-E qui traduit concrètement et partout sur le territoire le S de sobriété, le D de démocratie, le R de résilience, le I d'inclusion, le F de féminisme et le E d'écologie.

2. Une vision écologiste de l'aménagement de l'Ile-de-France.

A - Construire un autre référentiel au SDRIF-E.

Demain, le Schéma directeur de la Région Ile-de-France doit être un projet d'aménagement du territoire et d'organisation des espaces qui répond au défi climatique et à la lutte contre les inégalités.

Nous proposons une approche du SDRIF-E basée sur 6 grands principes : la **S**obriété, la **D**émocratie, la **R**ésilience, l'**I**nclusion, le **F**éminisme et l'**É**cologie.

- a) **La Sobriété** doit être notre boussole.

Elle est le premier principe qui doit régir l'ensemble de ce schéma stratégique si nous voulons que celui-ci ait une portée efficace sur les vulnérabilités de notre région. Le GIEC définit la sobriété comme « *un ensemble de politiques, de mesures, de pratiques quotidiennes qui permettent d'éviter des demandes d'énergie, de matériaux, de biens, de terres tout en assurant le bien-être de tous les êtres humains dans les limites planétaires* ». Le CESER quant à lui appelle « *à faire de la résilience et de la sobriété des éléments-clés dans les principes d'aménagement* ».

Nous pensons que cette sobriété doit passer par la préservation des sols via une trajectoire Zéro Artificialisation Brute allant au-delà des objectifs fixés par le Zéro Artificialisation Nette, et une connaissance et une prise en compte de la trame brune des sols pour objectiver la destination et l'utilisation des sols et le cas échéant de les sanctuariser et les préserver de toute artificialisation.

La sobriété amène également à s'appuyer sur l'existant pour développer les politiques d'aménagement, particulièrement du point de vue du logement (logements vacants, transformation des locaux tertiaires en habitation...). **Faire la ville sur la ville emmène aussi à se questionner et à qualifier le concept de densité** dont le bilan écologique réel est contestable, face aux ambitions notamment de densification autour des infrastructures de transports en commun déjà existantes et la structuration de pôles de développement dans toute la région. **Travailler à une sobriété de la mobilité en rapprochant le tissu économique du tissu résidentiel permettrait de construire un aménagement du territoire axé sur la structuration de bassins de vie cohérents et de proximité et non sur une spécialisation territoriale** portée par, entre autres, les politiques de production de pôles d'attractivité.

- b) **La Démocratie** réelle aidera à penser un territoire fidèle aux aspirations des francilien·nes.

Le SDRIF-E, qui « fixe des limites, impose des orientations et des règles », et « offre un cadre [...] qui assure la cohérence des différentes politiques sectorielles et leur bonne inscription dans l'aménagement du territoire » est un sujet transversal. Environnement, logement, développement économique, transports, agriculture, santé... tout ce qui constitue le quotidien des francilien·es est concerné par cette nouvelle stratégie. Il est donc primordial qu'ils et elles puissent exprimer à la fois leurs difficultés quotidiennes mais aussi leurs aspirations, imaginer le territoire régional dans lequel ils et elles ont envie de vivre pour les prochaines décennies.

Cela exige donc un haut niveau d'écoute et de co-construction pour une prise en compte la plus fine possible des différences en fonction des bassins de vie et des réalités sociales. Penser l'aménagement n'est pas un exercice figé, il doit offrir suffisamment de cadre pour être opérationnel et suffisamment de souplesse pour être appropriable par le plus grand nombre et intégrer les évolutions des modes de vie à venir.

- c) **La Résilience** comme accélérateur de la transition et de l'adaptation des territoires.

« Résilience » vient du latin *Resilio* qui signifie « rebondir ». Nous considérons que la Région Ile-de-France doit aujourd'hui être un levier d'accélération de la transition et de l'adaptation

des territoires, au travers de l'ensemble de ses politiques publiques réévaluées en fonction de leurs impacts environnementaux et orientés vers des objectifs précis. L'aménagement du territoire devra être pensé à l'aune de ceux-ci.

Le SDRIF-E doit intégrer et favoriser la connaissance partagée des vulnérabilités actuelles du territoire francilien et recenser les leviers d'adaptation au réchauffement climatique. Appliquées à l'aménagement (végétation et biodiversité ; eau ; forme urbaine et orientation des voies ; forme et orientation du bâti ; énergies renouvelables ; îlots de fraîcheur...), ces données sont essentielles pour **réduire à terme la vulnérabilité des populations et des territoires et repenser sous cet angle l'organisation et la gestion des espaces.**

d) **L'inclusion** matrice d'une vision polycentrique du territoire.

Nous proposons d'en finir avec les villes dissociées qui se caractérisent par des fonctions d'Habitat et de Travail qui n'interagissent plus : celles et ceux qui travaillent sur le territoire habitent ailleurs, celles et ceux qui habitent sur le territoire travaillent ailleurs. Croissance incontrôlée, saturation des équipements et des infrastructures de transport, relégation des plus modestes à la périphérie avec l'augmentation du prix du foncier, perte d'identité des territoires avec une standardisation des constructions neuves, offre adaptée aux visiteurs touristiques, mais déconnectée des besoins locaux, auxquels il convient désormais d'ajouter, comme on a pu le constater ces dernières années, une plus grande vulnérabilité aux crises : le sujet de la métropolisation et de ses effets négatifs, désormais amplement documentés, ne peut être absent du débat sur le SDRIF-E.

Notre vision du "polycentrisme" ne se fonde pas sur la création de nouveaux "grands pôles urbains", centrés sur la compétitivité, l'attractivité, l'internationalisation, mais bien sur une sobriété concrète, grâce à des réponses adaptées aux besoins des habitant·es et équitablement réparties, en matière de transports du quotidien, d'emploi, de formation, d'accès à des services publics de qualité, à des commerces de proximité, de préservation des espaces de nature, agricoles et forestiers.

Nous appelons à des politiques d'aménagement renonçant à la "spécialisation" et aux fameux clusters, au marketing territorial, aux grands projets d'infrastructures visant l'attractivité ou l'internationalisation. Nous devons penser la "démétropolisation" et apporter de vraies solutions à la problématique du rééquilibrage des territoires en Ile-de-France et sur l'ensemble des régions françaises ; ce qui n'est certainement pas un mythe pour des millions d'habitant·es de notre région.

e) **Le Féminisme** pour structurer notre espace régional.

Les territoires évoluent, se structurent et se construisent selon des schémas d'organisation sociale, des pratiques et des usages par nature évolutifs, subjectifs et politisés, liés au travail notamment. **L'organisation de l'espace tend à reproduire les normes dominantes, dont celles du genre.** Nous proposons donc que le SDRIF-E révisé soit également "féministe". Pris dans son acception large, un territoire "féministe" doit servir l'émancipation de toute·s les habitant·es.

Dans ce cadre, il s'agit de faire de **l'espace public** non pas un espace où s'additionneraient, voire se confronteraient des besoins, avec le risque induit d'ancrer les stéréotypes, mais un **espace universel qui, dans sa forme, empêche concrètement les divisions de genre, mais aussi toute autre division discriminatoire.**

Concrètement, envisager l'aménagement du territoire sous un prisme féministe, ou universel, doit se traduire par la prise en compte systématique de toutes et tous à travers des critères objectifs, dont la vocation serait d'assurer, par exemple une juste représentation de toutes et tous dans l'espace public (noms des rues et bâtiments, panneaux de signalisation, affichage...) ; un usage universel de l'espace public (élargissement des trottoirs, la multiplication d'espaces communs et de lieux coopératifs, des espaces publics plus ouverts, moins segmentés, moins excentrés...) ; des déplacements plus égalitaires (amélioration des réseaux et du maillage des transports de proximité et des mobilités alternatives...) ; une amélioration de l'accès au logement (en réfléchissant à des formes d'habitat alternatives, type Babayaga), aux services publics, aux lieux de soins, d'accès aux droits, aux lieux de formation...

Nous, élu-es écologistes, pensons que la Région Ile-de-France doit être locomotive, impulser cette logique d'un aménagement "féministe", d'un aménagement universel, et appuyer les collectivités dans la mise en oeuvre d'actions et de projets au service de toutes et tous.

f) **L'Écologie** au cœur du schéma directeur régional pour sortir de l'anthropocentrisme.

C'est donc assorti d'un "E" pour "environnemental" que le Schéma directeur de la région Ile-de-France est actuellement révisé. Nous préférons un "E" comme "écologique". Car si "environnemental" fait référence au cadre de vie et reste donc anthropocentré, **l'écologie prend en compte les interactions entre écosystèmes et êtres vivants, et par conséquent, l'impact de l'activité humaine sur la nature et la biodiversité.** L'écologie est une approche holistique, une vision globale, qui lie le climat, la biodiversité, la santé, la justice sociale, la culture... car tous ces éléments sont interdépendants.

Il n'y a pas d'un côté les humains et de l'autre la nature. Les humains font partie d'un ensemble, d'un écosystème planétaire dont les équilibres ont été bousculés par l'action des humains. Nous sommes dépendants de l'air que nous respirons, de l'eau que nous buvons, des végétaux, des animaux qu'ils soient sauvages ou domestiqués. Nous vivons dans un monde fini, cette planète bleue dont nous avons découvert l'image pour la première fois il y a seulement quelques décennies. Les ressources planétaires ne sont pas inépuisables. Notre sous-sol ne pourra fournir indéfiniment des métaux, des hydrocarbures... et même de l'uranium ! Notre avenir est sur Terre et pas sur la Lune.

L'Ile-de-France n'est pas un territoire isolé. **La terre de l'Ile-de-France ne peut fournir toute l'alimentation, tous les matériaux, toute l'énergie nécessaires à la survie de ses habitant-es.** Le SDRIF-E devrait prendre en compte cette dimension de dépendance vis-à-vis de la nature et des autres territoires. Il y a donc urgence d'une part à préserver et reconstituer la biodiversité menacée et d'autre part à organiser nos échanges solidairement avec l'ensemble des autres régions de France et du Monde.

B - Penser le nécessaire rééquilibrage territorial au service d'un développement régional utile aux francilien·nes.

Mis en œuvre en France après la seconde guerre mondiale, l'aménagement du territoire a vocation à assurer l'organisation de l'espace, dans un objectif de répartition équilibrée des ressources, des activités et des habitant·es. Dans son principe originel, il est indissociable de l'égalité républicaine et place la puissance publique comme responsable de son application concrète, en créant, en distribuant, en protégeant, en réparant, en compensant.

Or, dès le lancement de la révision du Schéma, le Vice-président de la Région a décrété qu'il *"fallait sortir du mythe du rééquilibrage est-ouest que nous avons, dit-il, préconisé pendant cinquante ans sans jamais y parvenir"*. Quel désaveu politique ! **Et quelle contradiction : lorsque la droite régionale loue les vertus du polycentrisme quand, toute sa stratégie de développement des transports repose sur le prolongement de lignes en radiales, qui renforce l'hyper centralité de la capitale.** Le Grand Paris Express ne peut pas être le prétexte à un développement inconsidéré de l'espace régional, au détriment d'une réflexion sur les dessertes fines internes aux polarités. En imposant cela, l'exécutif régional démontre encore une fois combien il instrumentalise et tord les concepts et combien il fait le choix conscient d'ancrer les inégalités.

Au vu de la synthèse du sixième rapport d'évaluation du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) et des engagements de l'État dans les différentes lois Climat, tous les projets qui visent à détourner l'usage nourricier des sols au profit d'une bétonisation sans limite doivent être proscrits. La perpétuation du modèle éculé du *"toujours plus vite, toujours plus loin"*, que la droite régionale défend est délétère au plan humain, social, environnemental. Un modèle qui va donc continuer à épuiser les ressources, déplacer les inégalités, les enraciner.

Nous, écologistes, pensons que pour être équilibré, réduire les inégalités, empêcher les situations de relégation, prendre en compte l'ensemble des formes de vivants qui constituent notre écosystème, le développement urbain doit être réinterrogé et repensé pour favoriser l'interaction et la connexion des fonctions d'habitat, de travail, de loisirs, mais aussi pour construire une vraie région inclusive et empêcher son développement à plusieurs vitesses qui ne fait qu'intensifier les inégalités. Une telle approche est non seulement souhaitable pour améliorer les conditions de vie des habitant·es de notre région, mais impérative pour préserver nos ressources vitales, notre environnement et notre biodiversité, et adapter notre territoire.

La nécessaire prise en compte des temps des vivants et pas seulement les espaces, nous invite à **aller vers ce qu'on appelle le "chrono-urbanisme"**, aujourd'hui insuffisamment développé. Une telle approche pourrait s'appuyer sur un temps de diagnostic plus long (au moins celui d'une année et des 4 saisons), l'amplification de démarches "test" (comme l'urbanisme transitoire), davantage d'itération.

Par ailleurs, **nous proposons de favoriser des projets mieux ancrés dans leur territoire et plus en phase avec les réalités locales**, une nécessité pour éviter la "maladaptation" qui ne fait qu'amplifier les difficultés et inégalités, et se traduit par des phénomènes comme "les villes dissociées", concept largement développé, expliqué et illustré par Jacqueline

Lorthiois, urbaniste socio-économiste, qui s'est particulièrement intéressée dans ses travaux, au secteur caractéristique de Gonesse.

Les documents d'urbanisme peuvent planifier de nouveaux espaces d'urbanisation, dans les conditions définies par l'ensemble des orientations réglementaires du SDRIF-E. **Cette nouvelle urbanisation doit :**

- être **maîtrisée**,
- être pensée au regard de sa **viabilité** et de sa **durabilité écologique**,
- intégrer les enjeux de la nécessaire **adaptation au changement climatique**,
- permettre une **meilleure articulation entre les différentes formes de vivant**, par une meilleure **prise en compte des rythmes naturels et sociaux dans la programmation urbaine (chrono-urbanisme)**,
- être **articulée avec la desserte en transports collectifs**,
- répondre au principe **d'adéquation entre les emplois induits et la main d'oeuvre locale**,
- favoriser des constructions répondant aux enjeux de **performance énergétique et environnementale et de sobriété** (dispositifs permettant la production d'énergie renouvelable, dispositifs favorisant la retenue ou la réutilisation des eaux pluviales, constructions avec faible impact en termes de gaz à effet de serre, constructions valorisant les déchets de chantiers, développement d'une gestion circulaire des déchets, etc.) ;
- intégrer **des espaces publics de qualité** (création d'espaces verts, **projets de renaturation**, circulations douces, etc.) ;
- intégrer une **offre d'équipements et de services (y compris de formation) adaptée aux projets développés en extension aux enjeux locaux** et contribuant, le cas échéant, à résorber une carence en la matière.

Depuis 2005 et la loi Borloo, les politiques tergiversent. Pourtant *la cohésion et la mixité sociales* ne se décrètent pas, elles s'accompagnent, elles se construisent, elles s'appuient sur des politiques publiques ambitieuses, avec des objectifs clairs et des moyens à la hauteur. Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation de nouveaux équipements collectifs, services et services publics en fonction de leur utilité sociale, de leur portée inclusive, de leur exemplarité environnementale, de leur accessibilité, par les transports collectifs, les mobilités douces et les modes actifs, en intégrant des objectifs de développement positif du territoire et d'amélioration du cadre et des conditions de vie des habitants. Tout projet ne répondant pas à ces critères ne peut être autorisé.

EN FINIR AVEC L'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL DU « TOUT-CARCÉRAL ».

Dans le cadre du "Programme 15 000" lancé par l'État en 2018, des projets de prison et centres de détention (Crisenoy, Magnanville, Noiseau) sont imposés aux territoires.

L'exemple de Crisenoy est symptomatique d'une vision de l'aménagement passéiste, doublée d'une appréhension caricaturale et excluante de la question plus large de la justice et des peines. Depuis longtemps, notre famille politique travaille à mettre au coeur du débat public, en dehors de toute posture idéologique, clientéliste et court-termiste, la question de l'enfermement et de l'incarcération, leur conséquences sur celles et ceux qui y sont directement confronté·es comme sur la société dans son ensemble.

Assurément, les projets actuels présentent de graves écueils au plan environnemental (destruction de terres agricoles, surdimensionnement, artificialisation démesurée, directe et induite), social, humain, démocratique. Ils doivent être suspendus.

Nous nous interrogeons sur le fait qu'alors que les problématiques sont similaires, la Région ne s'oppose pas aussi aux projets de Crisenoy et Magnanville, comme elle le fait pour le projet de Noiseau malgré l'avis de l'Etat.

3. Imaginer d'autres politiques sectorielles au service d'une vision cohérente de l'aménagement régional : les alternatives existent.

A - Logement / Habitat : changer de paradigme.

Le projet du SDRIF-E veut permettre de « Vivre et habiter en Île-de-France [en offrant] des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités ». La trajectoire à suivre devrait donc mettre en adéquation, tant au plan quantitatif que qualitatif, les besoins et l'offre en habitat, tout en répondant aux enjeux environnementaux et du réchauffement climatique. Or, le SDRIF-E manque d'ambition, de volontarisme et des leviers propres à répondre aux vrais besoins des habitants.

L'objectif des 70 000 logements annuels, issu de la loi du Grand Paris qui a maintenant 13 ans, est reconduit. Ce chiffre interroge à l'instar de FNE qui, dans son Livre blanc pour un SDRIF-E environnemental, écrit : *“Pourtant, il est bien documenté que le chiffre de production de 70 000 logements est artificiel au vu de l'augmentation annuelle de 50 000 nouveaux habitant.e.s dans la région et de la composition des ménages qui est de 2,3 personnes depuis 2006. La conciliation de l'objectif de production de 70 000 logements par an ne semble pas compatible avec l'atteinte du ZAN en 2050 au vu du peu d'orientations limitant véritablement la construction de logements. En effet, les solutions pour limiter la construction en favorisant la rénovation du parc existant sont minimisées.”*

Les écologistes proposent un changement total de paradigme quant à la structuration de l'offre de logement en Ile-de-France, qui de notre point de vue doit reposer sur les 3 principes suivants :

- **faire avec l'existant ;**
- **questionner et qualifier le concept de densité ;**
- **concrétiser la sobriété.**

Pour répondre aux injonctions contradictoires d'artificialisation des sols, de diminution de consommation des ressources, de production de GES, **il faut impérativement prioriser la production de logement social et très social**. Là encore, l'articulation avec les enjeux relatifs à la révision du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement mériterait d'être développée et traduite au travers d'objectifs essentiels et la mise en perspective de domaines d'actions prioritaires, particulièrement sur les objectifs de construction du logement social et très social dans la région. Il n'est pas acceptable que 5 communes concentrent le cinquième des logements sociaux de la région, que la crise du logement ne cesse de s'y aggraver (avec 1,3 million de personnes mal logées, 2,9 millions de personnes en situation de fragilité), que notre , bien qu'accueillant 18 % de la population nationale,

compte 24 % des ménages vivant dans des passoires énergétiques (la moitié des passoires sont des locations), 34 % des demandeurs HLM, 39 % des ménages expulsés de leur logement, 46 % des personnes hébergées en structure et 60 % des ménages reconnus prioritaires au titre du Droit au Logement.

A ce titre, la “norme anti-ghetto” inscrite dans le SDRIF-E, en continuité de la politique menée par la région Ile-de-France, peut avoir pour conséquence un arrêt brutal de la création de logements sociaux dans la région. Or, la crise du logement et de l’hébergement est plus que jamais dramatique. Par ailleurs, en omettant de mettre en place un dispositif de bonification sur la construction logement PLAI et la mixité sociale dans les territoires carencés, et ce en dépit des 750 000 demandes de logement en souffrance et du mal-logement, **la droite régionale ancre délibérément les inégalités, stigmatise les plus exclu-es et remet en cause un droit fondamental : le droit au logement.** Ainsi, par dogmatisme, est délibérément faite l’impasse sur la production de logement social et très social, ignorant les besoins criants des habitant-es qui, pour 70 % d’entre eux, y sont éligibles !

Toutes ces raisons invitent à revoir profondément la politique du logement en général, et son appréhension par la région en particulier. Ainsi, l’orientation 59, très incomplète et qui fait le choix d’insister sur “[la limitation du] développement de l’offre très sociale dans les communes où elle est présente [...]” plutôt que de mettre l’accent sur les communes carencées, qui ne respectent par la loi SRU et concentrent les populations les plus aisées (il est plus que temps de renverser la charge de la preuve), n’est pas acceptable en l’état et doit être révisée ainsi que nous le proposons. **Il faut absolument encourager tous les territoires à créer des logements sociaux, quel que soit leur taux de logements sociaux actuels.**

Pour répondre aux besoins réels et assurer un rééquilibrage de l’offre de logements partout sur le territoire et garantir à toutes et tous, tout au long de sa vie, un parcours résidentiel fluide, choisi et adapté à ses besoins, il est également nécessaire de **fluidifier les parcours résidentiels, en limitant le dumping, la spéculation immobilière, ainsi que d’augmenter l’offre d’habitat spécifique** (logements pour étudiants, logements adaptés aux personnes âgées et personnes handicapées, hébergement d’urgence, logements pour les femmes victimes de violences, logements de type “Un chez soi d’abord”, etc.).

Cette offre s’inscrit dans un objectif régional annuel de production d’au moins 46 000 logements abordables au regard des revenus et dépenses réels, soit 2/3 de la production annuelle de logements. La notion de « logement abordable » doit être approfondie et explicitée et, pour être représentative, **prendre en compte non seulement le niveau de loyer, mais aussi les dépenses induites (eau, énergie...)**. L’une des pistes d’actions à suivre se trouve sans doute dans l’encadrement des meublés touristiques qui doit s’inscrire dans les documents d’urbanisme, afin de lutter contre la spéculation immobilière et la spécialisation de zones urbaines entièrement dédiées à l’hébergement touristique. Il conviendrait par ailleurs de transformer l’existant, notamment avec un volontarisme accru dans l’exploitation de gisements sous-utilisés : logements vacants, locations saisonnières, bureaux vides...

*LE GRAND PARIS EXPRESS NE PEUT PAS ÊTRE LE PRÉTEXTE À UN
DÉVELOPPEMENT INCONSIDÉRÉ DE L'ESPACE RÉGIONAL.*

Les emprises autour des gares, existantes et futures, attirent toutes les convoitises et il est de bon ton, quand elles ne sont déjà occupées, de faire place nette et ce, en dépit de l'existant. Ainsi par exemple, à Bondy, de nombreux habitant·es ont été exproprié·es, par la Société du Grand Paris (SGP), de leurs pavillons et logements vont être détruits (3000 m²). En cause, la proximité du chantier de la future gare de la ligne 15, pour la réalisation de laquelle 120 000 tonnes de terres doivent être excavées. Pour la SGP, interrogée il y a deux ans, l'emprise de 8 000 mètres carrés où se dérouleront ces travaux "est trop étroite et nécessite le besoin d'une emprise, au plus proche du chantier, correspondant à l'emprise déportée en cours d'acquisition [...] ».

La brutalité et la prématurité de ces expropriations ont suscité l'incompréhension, la décision du schéma définitif d'organisation du chantier n'étant pas du ressort de la SGP mais des entreprises vouées à remporter le marché de conception-réalisation.

Gonesse, Bondy... entre autres zones à gentrifier et eldorados à bétonner, sont des exemples qui conjuguent tristement opacité des décisions, mépris des populations, destruction de l'existant et débauche de matériaux, de déchets et de pollutions. C'est une hérésie écologique, sociale et humaine.

Le SDRIFE ne saurait être le véhicule de véritables opérations de dumping immobilier ou de promotion immobilière, source d'enrichissement de quelques-uns et d'augmentation des inégalités pour le plus grand nombre.

B - Se déplacer en Ile-de-France : donner corps à la mobilité.

La question des transports et des infrastructures est donc essentielle dans la structuration du développement régional. En effet, c'est le premier poste émetteur de gaz à effet de serre, c'est aussi un facteur d'artificialisation des sols, de pollution de l'air et de bruit. Il s'agit enfin de questions de qualité de vie (notamment concernant les temps de déplacement des Francilien·nes) et de desserte et désenclavement des territoires.

L'Ile-de-France se structure historiquement par une hyper-concentration de l'emploi vectrice d'inégalités territoriales majeures, avec des Francilien·nes toujours plus éloignés de leur travail. Mais depuis la crise sanitaire de 2020, le plus gros quartier d'affaires européen, La Défense, fait l'objet d'une désaffection inédite (taux de vacance de 16% en 2023), liée au développement massif du télétravail, spécifiquement pour les types d'emplois de ces zones. Les investisseurs et entreprises privilégient désormais les bureaux plus petits mais situés dans l'hypercentre de Paris. L'OR 106, selon nous, est insuffisante et **nous demandons un moratoire, jusqu'en 2031, sur la création de bureaux dans les 6 % du territoire (19 communes) qui concentrent 68 % de la création d'emplois.** En parallèle, les transports en Île-de-France sont conçus au service de cette concentration économique.

Contrairement aux projets portés par le SDRIF-E et qui encouragent l'éloignement domicile-travail et l'urbanisation en grande couronne, **notre vision est donc essentiellement portée par la valeur de proximité.** Ainsi les infrastructures de transports

doivent **privilégier la desserte, le désenclavement et se baser sur les besoins actuels de transports des Francilien·nes, sans en créer de nouveaux.**

Or, le présent projet de SDRIF-E met à l'agenda de nombreux projets de radiales – lignes droites de la périphérie vers l'hypercentre – qui vont renforcer la concentration des pôles. Il rentre donc en contradiction avec la volonté politique affichée de rééquilibrage et de polycentrisme et renforce encore plus la zone centrale, en saturant des transports déjà en limite.

En outre, le SDRIF-E a un devoir de vérité aux territoires : il ne peut pas laisser croire que des projets de métro, ni financés, ni finançables, dont l'opportunité sociale n'est pas prouvée, et dont les conséquences environnementales vont être irrémédiables, vont véritablement avancer d'ici 2040. L'urgence est, au contraire, de **prioriser un maillage fin pour répondre aux besoins des populations locales et leur offrir une solution de mobilité, principalement en surface, pour rejoindre leur emploi et ainsi lutter efficacement contre la dépendance automobile** (Bus à Haut Niveau de Service de proximité, tramways ou bus de liaison vers des radiales). Plutôt que de créer de nouvelles infrastructures lourdes de transports, nous privilégions les tramways, tram-train et bus à haut niveau de service.

Ainsi, le SDRIF-E doit beaucoup mieux **penser la démobilité, la proximité et le rapprochement domicile-travail** (connexion entre les emplois locaux et les transports et priorisation des réseaux secondaires). Nous estimons également que les projets de prolongement des lignes de métro inscrits dans le SDRIF-E vont encourager l'hypercentralité de Paris et est contradictoire avec l'ambition de polycentrisme et de rééquilibrage territorial. De plus, chaque prolongement de lignes de métro s'accompagne aussi d'une augmentation de leur saturation. Certaines infrastructures de transport ferré lourd (ligne 17 Nord, 18 Ouest du métro et 19 du métro) doivent être retirées du projet. Ces offres de transport nouvelles, qui ne correspondent que très marginalement aux demandes locales, renforcent le phénomène des "villes dissociées", théorisé par Jacqueline Lorthiois, c'est-à-dire des villes avec la caractéristique suivante : "l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y habite pas". Ces projets sont plutôt le prétexte à une urbanisation accrue qui endommage très fortement l'environnement (nature, biodiversité, écosystèmes), saccage et gaspille des espaces fertiles et utiles à l'agriculture.

Les gares doivent également retrouver leur vocation primaire d'accueil des voyageurs. Les projets immobiliers dans ou à proximité des gares visant à créer des centres commerciaux ou de nouveaux immeubles de bureaux, ne sont pas pertinents dans les centres urbains denses. De plus, les gares doivent renforcer leur vocation multimodale et accueillir des parkings vélos sécurisés bien dimensionnés, et accueillir une nouvelle fonction de fret.

L'impératif est de réduire la circulation motorisée dans notre région. Sur le volet des voiries, l'élaboration d'une carte de la dépendance automobile et le développement d'alternatives pour y répondre seraient plus efficaces que les innombrables projets de nouvelles routes. C'est pourquoi **nous proposons un moratoire sur les routes et le rééquilibrage de la voirie au profit des transports en commun, du covoiturage, des vélos et des piétons.** Seuls les projets, dédiés aux modes actifs et à la sécurisation générale des voiries doivent

être inscrits au SDRIF-E. **Nous souhaitons que toutes les autoroutes entrant dans le cœur de la région (comme l'A4 par exemple) soient transformées en boulevards urbains, à partir du franchissement de l'A86. Nous proposons également que les voies réservées aux bus et covoiturage sur les routes et autoroutes soient toujours prises sur les voies existantes et non en ajout.**

Concernant **le vélo et la marche**, nous proposons en particulier d'inscrire les "**rues aux écoles**" dans le SDRIF-E comme **une ambition de mailler le territoire de rues piétonnes**. Par ailleurs, le SDRIF-E doit intégrer non pas seulement le projet du RER Vélo, mais aussi prévoir dans ses orientations réglementaires de favoriser :

- un réseau de pistes et d'itinéraires cyclables secondaires, permettant de relier en toute sécurité les pôles, à commencer par les gares, les lycées et les pôles économiques ;
- le développement de zones piétonnes dans les pôles de centralités définis au SDRIF-E, en aide au renforcement du commerce de centre-ville ;
- a minima l'inscription du principe des rues aux écoles, c'est-à-dire la piétonnisation de toutes les rues et espaces devant les établissements scolaires ;
- de nouvelles véloroutes pour favoriser le tourisme à vélo, notamment le long des cours d'eau et un plan marche pour la randonnée et la balade.

La région compte 3 grands aéroports et de nombreux aérodromes. L'aviation est présentée dans le SDRIF-E comme un atout pour le développement de l'Île-de-France sans prendre en compte la santé des francilien·nes. Or, **l'aviation est un mode de transport qui a de fortes implications environnementales et sanitaires**. Elle est une forte contributrice à la production de gaz à effet de serre (GES), de particules fines et ultrafines et elle est responsable de nuisances sonores pour nombre de Francilien·nes.

Dans le respect des accords de Paris, l'articulation de la politique relative aux mobilités et au développement économique doit être revue en urgence dans le SDRIF-E pour intégrer l'urgence climatique et sociale à tous les niveaux. Il doit être inscrit, dans les objectifs de ce schéma stratégique, **la décroissance du trafic aérien** (OR 144 et 147), et le **gèle de tout projet d'extension des aéroports**. Il n'est pas soutenable économiquement et écologiquement d'offrir des voyages à 50€ pour passer un week-end à Berlin, Nice ou Lisbonne. Il faut en conséquence **encourager les alternatives comme les trains de nuit**.

L'aéroport d'Orly a été construit dans la zone dense. Depuis l'inauguration de l'aérogare d'Orly sud en 1961, les vols et la population impactée ont doublé. Afin de respecter la recommandation de l'OMS, il faudrait **établir un couvre-feu de 8h et limiter le nombre de vols**.

L'aéroport de Roissy c'est plus de 500 000 mouvements, un avion par minute aux heures de pointe, la moitié des GES produits par l'aviation en France, plus de 150 vols de nuit. Bien que construit plus loin des zones habitées, il a un impact sur la santé de nombreuses personnes. Le SDRIF-E doit **interdire tout projet d'expansion. Un couvre-feu doit être instauré. Aucune construction ne doit être autorisée sous les couloirs aériens comme au triangle de Gonesse**.

S'il se concrétise, le projet de création de taxis volants sera une nouvelle source de nuisance sonore, y compris dans Paris. La Région doit **refuser tout financement de "vertiport"**. Le SDRIF-E ne doit pas permettre l'installation de telles infrastructures.

*TRANSFORMER UN AÉROPORT EN PARC URBAIN,
UNE PROPOSITION DE JUSTICE SOCIALE ET CLIMATIQUE.*

L'urgence climatique, sans cesse rappelée par les expert-es du GIEC, implique de prendre rapidement et radicalement le chemin de la sobriété.

Le transport aérien doit décroître fortement et l'aménagement du territoire ne peut plus être conçu au service ni de la faible portion de la population qui utilise régulièrement les avions, ni pour l'infime minorité qui se déplace en jets privés.

L'aéroport du Bourget, dans sa nature, est principalement destiné aux jets privés, est situé en zone dense, au cœur de la Seine-Saint-Denis, et n'apporte à l'immense majorité des Francilien·nes que des nuisances.

Nous demandons son déclassement. Sa reconversion en parc urbain, à l'instar de Tempelhof à Berlin, est une opportunité majeure de renaturation au sein de la Seine-Saint-Denis et de réappropriation de l'espace public par une population largement privée de nature. Elle ouvre, en outre, la perspective d'un retour de l'agriculture, à commencer par la création de jardins partagés, vecteurs à la fois de production alimentaire et de cohésion sociale. Une alternative devra être trouvée pour les vols sanitaires.

C - L'artificialisation des sols : le SDRIF-E doit penser la Zéro Artificialisation Brute (ZAB) en Ile-de-France.

Sécheresses, canicules, inondations, incendies... la crise climatique n'est pas pour demain, nous sommes en plein dedans. Il y a 40 ans, les écologistes parlaient des générations futures, ce sont les jeunes d'aujourd'hui qui vont voir leurs conditions de vie dégradées. Il y a urgence à agir, notamment dans notre région, la plus bétonnée et asphaltée de France, avec 25% de nos terres artificialisées.

L'artificialisation des sols participe du réchauffement. Le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) ne fait que ralentir le phénomène. Certains veulent pouvoir encore construire sur leur territoire et crient, tels Madame du Barry « encore un moment, monsieur le bourreau ! ». De 2012 à 2021, 7000 hectares ont été consommés pour l'urbanisation. 38% pour les activités économiques, 28% pour l'habitat individuel, 8% pour l'habitat collectif, 10% pour les transports... On voit où doit se porter la priorité !

Pourtant, **en faisant le choix d'un rythme de réduction de l'artificialisation des sols franciliens de seulement moins 20 % d'effort par décennie jusqu'en 2041, la droite régionale retire d'emblée à ce SDRIF-E sa portée et son potentiel d'impulsion.** Préférer s'enfermer dans un modèle passéiste qui fera perdre à l'Ile-de-France un temps inestimable, et probablement irrattrapable, est irresponsable.

Dans les faits, le SDRIF-E arbore « *une trajectoire de sobriété foncière adaptée aux enjeux franciliens* », tendant à suggérer que la sobriété est plus une variable qu'un impératif prioritaire. Et de fait, la première et évidente critique faite à ce document est la faiblesse de la trajectoire de sobriété foncière et de lutte contre l'artificialisation proposée.

Alors même que la réduction du rythme de l'artificialisation des sols est l'enjeu central de la loi Climat et résilience du 22 août 2021 et que c'est lui qui a conduit la Région Ile-de-France à engager la révision du Schéma de 2013, alors que, comme le rappelle le GIEC, « *Nous sommes à un tournant. Nos décisions aujourd'hui peuvent assurer un avenir vivable* », **le rythme de réduction de l'artificialisation des sols franciliens tel que proposé, annihile d'emblée la portée du projet dans son ensemble.**

Ainsi, il 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. Pour nous, le compte n'y est pas. A ce rythme, l'Ile-de-France, bonne élève en matière de consommation d'espaces jusqu'en 2017, va à peine rectifier le tir de l'accroissement de l'artificialisation des sols qui a ré-augmenté depuis cette date. **Nous invitons tout particulièrement l'autorité environnementale à se pencher sur la trajectoire choisie et ces objectifs trop faibles** qui conditionnent en grande partie l'atteinte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas carbone et de la préservation des Ressources et de la Biodiversité.

FAIRE LE CHOIX DU ZÉRO ARTIFICIALISATION BRUTE.

Il est trop tard pour tergiverser. L'objectif doit être le Zéro Artificialisation Brut. Il ne s'agit plus de compenser, mais bien de reconstruire la ville sur la ville. Il sera impossible d'atteindre l'objectif du ZAN en 2050 avec le rythme proposé.

C'est pourquoi nous proposons d'intégrer le Zéro Artificialisation Brute (le ZAB) de manière progressive dans le SDRIF-E avec :

- **Une réduction de 2021 à 2031 de la consommation de 50% net, comme les autres régions françaises, et non de seulement 20% ;**
- **Une réduction de l'artificialisation brute de 50% pour les 2 décennies suivantes ;**
- **Enfin une absence d'artificialisation brute à compter de 2050.**

Pour paraphraser Philippe Bihoux, ingénieur directeur général de l'AREP, « *Plus que la ZAN, c'est plutôt la ZAB (zéro artificialisation brute, zéro artificialisation tout court) qu'il faudrait viser. Nos villes pourraient devenir « stationnaires », cesser de grignoter (à l'échelle annuelle), de dévorer (à l'échelle de quelques décennies) leurs terres voisines. Plus tôt nous mettrons en pratique la zéro artificialisation, plus grande sera notre résilience (alimentaire, entre autres), notre capacité collective à encaisser les chocs à venir* ».

À l'instar de l'association France Nature Environnement, nous pensons aujourd'hui nécessaire d'appréhender le concept d'artificialisation dans un sens plus large, plus proche somme toute de la réalité. Nous devons dès lors dans notre grille de lecture commune intégrer des activités qui exploitent les sols de manière intensive et altèrent de manière durable – voire irrémédiable – les fonctions du sol qui, même sans être recouvert de béton, est bel et bien “artificialisé”.

D - Les continuités écologiques : figurer, cartographier et faire vivre les trames.

Dans le projet actuel du SDRIF-E, il y a peu de mesures, par trame, pour enclencher des actions concrètes et tangibles en faveur de leur protection et de leur pérennisation. On peut s'étonner que la révision du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ne soit pas un exercice conjoint à la révision du SDRIF-E.

Concernant la trame noire de limitation de la pollution lumineuse, nous souhaitons qu'elle soit mieux qualifiée et que des principes supplémentaires d'application soient intégrés aux orientations réglementaires, inspirées de ce qui est mis en œuvre dans les nouvelles chartes des Parcs naturels régionaux. Cela concerne, notamment, l'OR 9.

Nous l'écrivions dans notre contribution de septembre 2022 : *“Caractériser ainsi la qualité agronomique de terres agricoles (telles celles de Gonesse, qui permettent la culture de maïs sans irrigation) permettra non seulement d'éviter leur artificialisation, mais contribuera également à maintenir une diversité des cultures dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau et de besoin alimentaire.”*

Reprenant les travaux et analyses de professionnel·les comme Mathieu Delorme, ingénieur-paysagiste, qui se développent de plus en plus et appellent à un changement collectif de regard et de pratiques (voir l'Institut de la Transition foncière), nous avons, dans notre première contribution, défendu une “conscience des sols” et demandé **la cartographie de la trame brune**.

Las. Si les continuités écologiques sont évoquées dans cette version finale du SDRIF-E, elles se limitent aux trames verte, bleue et noire. A peine est-il fait référence à **la trame blanche de continuité écologique silencieuse**, quant à la trame brune elle purement et simplement absente du projet.

Aussi, nous redemandons explicitement l'intégration de la trame brune au projet de SDRIF-E, ainsi que sa traduction réglementaire et cartographique. Il faut que lorsqu'une collectivité décide d'artificialiser, elle puisse immédiatement mesurer l'impact écologique de sa décision et l'éclairer.

La formulation de l'OR 30 doit pour sa part être revue, simplifiée et clarifiée. **Ainsi, l'objectif de 30 % de pleine terre dans les communes carencées doit être clairement affirmé.** La phrase *“Dans les communes où la proportion des espaces de pleine terre, dans l'ensemble des espaces urbanisés hors voirie, est inférieure à 30 %, les documents d'urbanisme définissent les règles visant à augmenter cette proportion”*, trop absconse, sera revue en ce sens.

L'OR 31, si elle va dans le bon sens, reste trop imprécise et ne qualifie pas assez les objectifs, tant au plan qualitatif que quantitatif. Il conviendrait de lui associer des obligations de mesures d'impact des actions de renaturation engagées, jusqu'à restitution complète de la qualité agronomique des sols. Les documents d'urbanisme devront identifier des zones préférentielles de renaturation. Dans la stratégie régionale de reconquête des espaces de pleine terre, nous considérons qu'il faut prendre en considération la typologie des espèces végétales qui seront plantées selon les territoires.

Des précisions doivent être apportées sur les objectifs différenciés de désimperméabilisation, de renaturation et de végétalisation du cœur de l'agglomération à la grande couronne : arbres, haies, bandes enherbées, espèces locales, arbustes, etc. Les espèces végétales plantées doivent correspondre aux besoins et aux spécificités des territoires. Bien que souvent oublié, l'intérêt écologique des haies a été largement démontré : protection contre le vent, la chaleur, stockage du carbone et de l'eau, limitation des petites crues, lutte contre l'érosion des sols, véritable filtre contre les polluants, réservoir de biodiversité, etc. Ainsi l'impact des végétaux pour nos espaces de pleine terre ne doit pas être négligé.

E - Protéger nos terres agricoles nourricières et soutenir un autre modèle agricole pour préserver la ressource en eau et assurer une alimentation saine.

En 50 ans, 100 000 ha de terres agricoles (8% de la superficie) ont disparu en Ile-de-France et notre région possède une capacité de souveraineté alimentaire de 3 jours pour ses 12 millions d'habitants. 90 % des aliments consommés par les Franciliens sont importés et 43% des surfaces agricoles utiles concernent des céréales et de la production pour l'international. Face à notre faible autonomie alimentaire, nos terres agricoles franciliennes sont ainsi un patrimoine inestimable. Pourtant, la pression immobilière des grands groupes - uniquement pour des logiques de rentabilités financières - ne cesse de s'accroître sur notre territoire et présage un massacre environnemental.

Malgré l'abandon du méga-complexe commercial et de loisirs EuropaCity, les terres du Triangle de Gonesse sont toujours menacées de bétonisation avec la construction de la gare Ligne 17 Nord ; celles de Taverny par un éco-quartier qui n'en porte que le nom ; celles de Saclay par le prolongement de la Ligne 18 Ouest ; celles de Crisenoy, Magnanville et Noissey pour la construction de prison ; celles de Gressy pour de l'élevage intensif agro-industriel, ou encore pour des extensions d'activités qui n'en finissent plus tels que Val Bréon, Marne-la-Vallée, etc...

Pour toutes ces raisons, nous demandons que le SDRIFE stoppe immédiatement tous les projets inutiles et répertorie l'ensemble des projets engendrant une artificialisation (infrastructures routières, urbanisation) à travers une cartographie précise et complète. Par là-même, il sanctuariserait toutes les terres agricoles franciliennes exploitées.

Au-delà de la disparition des terres agricoles, **nous devons également nous préoccuper de la concentration des fermes et exploitations agricoles en Ile-de-France.** La baisse de 12% du nombre de fermes en quelques années seulement montre que le modèle d'agriculture intensive, productiviste et dopée aux pesticides perdure et est plus que jamais prédateur pour les petites exploitations. Par ailleurs, ce modèle intensif de production a des

besoins en consommation d'eau qui dépasse de loin les capacités hydrauliques de nos territoires, alors que la raréfaction des ressources se fait de plus en plus menaçante et que les périodes de sécheresse ne cessent de se prolonger.

Sur ce point, comme sur la plupart de ceux qui sont développés dans le projet d'aménagement régional, nous partageons les constats qui sont faits. Le changement climatique a des impacts majeurs sur les cycles hydrologiques. Entre le 17 Mars et le 16 Avril 2023, la France métropolitaine a connu 32 jours sans pluie. Il s'agit de la plus longue sécheresse métropolitaine jamais enregistrée. Triste record. Selon le BRGM, le niveau des nappes phréatiques en Ile-de-France au 1^{er} Juin 2023 est inférieur à la moyenne et en baisse. En mai 2023, les pluies infiltrées ont généralement été inexistantes ou insuffisantes pour engendrer un épisode de recharge.

En France, 7% de la Surface Agricole Utile (SAU) est irriguée (en hausse de 14% depuis 2010 selon les données de France Nature Environnement). Ainsi, 93% des terres agricoles de notre pays fonctionnent sans irrigation. Les agro-industries constituent donc une minorité qui s'accapare l'eau au détriment de l'intérêt général. Cette utilisation de l'eau va à rebours des objectifs formulés par les assises de l'eau organisées par l'Etat le 23 janvier dernier, actant le cap d'une baisse de 10% des prélèvements en 5 ans et de 25% en 15 ans et par l'urgence à agir défendue par le GIEC et lors de la première conférence de l'ONU sur l'eau depuis 1977 convoquée pour "accélérer l'accès de tous à l'eau et sa gestion durable d'ici à 2030" du 22 au 24 mars dernier.

Alors que tous les secteurs économiques sont sommés de tendre vers davantage de sobriété et de respect de l'environnement, il serait étonnant de ne pas chercher à adapter notre modèle agricole. Bien que l'agriculture pâtisse des risques liés aux changements climatiques, elle y contribue elle-même puisqu'elle est un gros consommateur d'eau et l'une des principales sources de pollution de l'eau. En effet, au-delà de la question de la quantité d'eau utilisée, l'agro-industrie menace la qualité de nos ressources en eau. Selon l'European Environment Agency, la première source de pollution de l'eau diffuse a pour sources principales l'agriculture et les centrales à combustion fossile. Ce modèle agricole, qui utilise l'irrigation et contamine les cours d'eau et les eaux souterraines en répandant notamment des pesticides, doit évoluer vers un modèle d'agriculture biologique avec des productions agricoles adaptées aux dérèglements climatiques et aux conditions de la région.

Or, ce défi ne nous paraît pas pouvoir être relevé dès lors que les orientations du SDRIFE 2024 sont moins prescriptives que dans le SDRIF de 2013 où la liste des réouvertures des rivières et des nappes phréatiques à protéger étaient clairement mentionnées. En ce sens, **il est nécessaire de faire un travail d'information afin d'identifier les zones en tension en eau. Nous souhaitons engager les grandes transitions dont notre modèle agricole à besoin, afin d'aller vers plus de sobriété et de préserver la ressource en eau, tant quantitativement que qualitativement.** Là encore, nous regrettons que les OR ne traduisent pas suffisamment cette exigence. **Nous souhaitons que soit explicitement ajouté dans l'OR 11 que "les installations nécessaires au captage d'eau potable" ne doivent pas avoir vocation d'irrigation et que les bassins de stockage d'eau à ciel ouvert sont interdits.** L'OR 38 doit pouvoir être appuyée et rendue tangible par la représentation cartographique des zones en tension en eau. Les aires d'alimentation de

captages d'eau potable doivent être, dans les documents d'urbanisme, identifiées et protégées des pollutions (OR 40)

Portant une attention particulière aux objectifs de l'OR 26, nous exprimons toutefois notre inquiétude sur la prise en compte réelle et adaptée de la problématique des zones d'expansion des crues. Des projets comme la mise à grand gabarit de la Seine Bray-sur-Seine/Nogent-sur-Seine ou le casier Seine-Bassée ont pour conséquence d'exercer une pression hydrique forte sur les zones concernées. Cela déséquilibre les systèmes hydriques locaux et impacte gravement la biodiversité et le vivant, en zone sèche comme en zone humide. Les risques d'inondations quant à eux, que l'on prétend combattre avec ces dispositifs, vont en réalité être amplifiés. L'intervention humaine influence et accélère les écoulements des eaux, en canalisant et recalibrant les rivières et fleuves, et en bétonnant les berges.

Nous défendons dans ce cadre des OR à la hauteur des enjeux et des risques. **Nous demandons à pouvoir disposer de la liste exhaustive des rivières urbaines et cours d'eau de notre région**, que les écoulements soient bien cartographiés et que les orientations réglementaires qui leur sont relatives (notamment 25 et 26) soient plus prescriptives en matière de préservation, d'entretien, de lutte contre les pollutions et le cas échéant de mise en oeuvre de mesures de réparation. Nous demandons une application forte et contrôlée de l'OR 24 qui prévoit que "*l'urbanisation [...] favorise la réouverture des rivières urbaines et les [soustraie] aux réseaux d'assainissement, en réservant, de part et d'autre, un espace suffisant pour leur renaturation.*". **Nous pensons en effet que la remise en état de la trame bleue au coeur de territoires est un formidable outil d'accélération de la renaturation des espaces urbanisés et peuvent favoriser la restructuration des réseaux de biodiversité.**

F - Préserver et développer les espaces naturels pour lutter contre l'effondrement de la biodiversité et adapter nos espaces urbains.

Depuis plusieurs années, la communauté scientifique alerte sur l'impact des activités humaines pour la survie des espèces sauvages et fait régulièrement état d'espèces qui disparaissent ou sont en voie d'extinction. Le SDRIF-E doit être protecteur de cette biodiversité qui s'effondre et disparaît progressivement. Il en va de même de cette petite (ou micro) faune qui se dissout. Nous proposons donc de préciser à l'orientation réglementaire 5 : ***Ces connexions écologiques, essentielles pour la circulation et l'accomplissement de tout ou une partie du cycle de vie de la flore et de la faune dans toute sa diversité, de la pédofaune aux insectes, reptiles, batraciens, oiseaux, petits et grands mammifères,***

Nous craignons que des projets d'extension viennent outrepasser les restrictions sur les fronts verts, et soient producteurs de CO₂, écocides ou extractivistes. Afin de mieux protéger les ceintures vertes des projets d'extension, nous ajoutons à l'orientation réglementaire 7 une mention permettant de la rendre plus prescriptive en matière de défense des fronts verts d'intérêt régional : ***Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme dans la limite de leur capacité d'extension.***

Afin de lutter contre la pollution lumineuse, la démarche de Trame noire a été mise en place

avec pour objectif de préserver ou recréer un réseau écologique propice à la vie sauvage nocturne. Nous considérons que la version actuelle du SDRIF-E ne va pas encore assez loin dans ses orientations réglementaires et prescriptives pour permettre vraiment la prise en compte et la préservation de la trame noire dans les documents d'urbanisme, à l'image des chartes des Parcs naturels régionaux (PNR) qui ont intégré des mesures ambitieuses pour limiter la pollution lumineuse, dont des objectifs de protection d'environnement et de biodiversité nocturnes. Aussi nous proposons d'ajouter à l'orientation réglementaire 9 : **Afin de préserver et faire respecter la trame noire dans les documents d'urbanisme, des mesures concrètes et structurelles doivent être mises en œuvre par les collectivités locales et généralisées (actions de sensibilisation auprès du public, valorisation des économies d'énergies, arrêt des éclairages des bâtiments historiques...).**

Avec plus de 100 millions de visites par an, les forêts franciliennes sont le monument le plus visité de notre région. Pourtant, elles sont malades, touchées par les épisodes de sécheresse et sont la proie de maladies et d'incendies. Il est donc primordial de mettre fin à la monoculture et de multiplier les plantations d'espèces arborées diversifiées, plus résilientes aux chaleurs extrêmes et de limiter les coupes rases qui détruisent les écosystèmes, la microfaune, qui dévitalise et déminéralise les sols. Aussi, nous proposons d'ajouter à l'orientation réglementaire 7 : **Face aux risques accrus de sécheresse, il est indispensable de rendre plus résilients nos espaces boisés en favorisant la diversité des essences forestières, plus adaptées aux fortes chaleurs.**

Au fil des années, notre région sera de plus en plus touchée et marquée par des épisodes de sécheresse et de fortes chaleurs. Dans ce contexte, il est primordial d'adopter d'ores et déjà des solutions permettant d'adapter et de rendre résilient nos territoires. **La restructuration des espaces en ville ou en périphérie doit s'accompagner d'une stratégie globale de résilience des territoires qui passe notamment par la plantation de végétaux, d'arbustes et d'arbres qui peuvent supporter l'absence d'eau lors des périodes de sécheresse. Leur plantation participera à maintenir des îlots de fraîcheur, à renaturer, végétaliser et adapter les territoires au changement climatique.**

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET D'APPRENTISSAGE DE NOS JEUNES EN FAVORISANT L'IMPLANTATION DE COUR OASIS

À l'heure du réchauffement climatique, avec des épisodes météorologiques extrêmes de plus en plus intenses, il est impératif de repenser l'urbanisme et l'aménagement de nos villes, de faciliter la pénétration des eaux pluviales, de végétaliser un maximum d'espaces urbains, d'agir contre les îlots de chaleur et de capter un maximum de CO₂. Les cours des écoles, des collèges et des lycées offrent un potentiel immense de mise en application de ces principes.

Alors que l'on parle de plus en plus d'une Ile-de-France à 50 degrés et de la nécessité de mettre en œuvre des mesures d'adaptation au changement climatique, il est impératif d'agir maintenant et de désimperméabiliser les cours scolaires pour créer des espaces rafraîchis et mieux partagés.

Dans de trop nombreux projets d'aménagement, les maîtres d'œuvre persistent à minimiser, quand ils n'en font pas complètement abstraction, les arbres et leur importance. Ceux-ci ne

sont vus que comme du mobilier urbain, voire des obstacles, qu'il convient de supprimer, sans qu'aucune compensation ne puisse favorablement rendre ce qui a dès lors été définitivement perdu. Pourtant plus un arbre est vieux, plus il capture du dioxyde de carbone dans l'atmosphère. Il y a urgence à sanctuariser nos arbres centenaires que les projets d'aménagement menacent sans cesse. Aussi, nous proposons d'ajouter à l'orientation réglementaire 17 : **Pour lutter contre l'abattage d'arbres et faire face au réchauffement climatique et les effets d'îlots de chaleur sur la santé, les arbres centenaires doivent être identifiés, à l'instar des arbres remarquables, dans les PLU et PLUI pour mieux les intégrer dans les projets d'aménagement.**

G - La santé au cœur d'une politique d'aménagement résiliente et protectrice.

Aucun projet d'aménagement ne devrait être élaboré sans intégrer, dès l'origine, la question de son impact sur la santé. Concrètement, on sait qu'environ 80 % de l'état de santé des habitant·es dépend de facteurs et déterminants économiques, sociaux et environnementaux. Mesurer par un cadre référentiel, des indicateurs et des outils de suivi de l'impact de nos politiques d'aménagement et des activités sur la santé est un support précieux d'aide à la décision, qui favorise des choix durables, sains, équitables, respectueux du bien-être des habitant·es et de la préservation de la qualité de leur environnement, de lutte un moyen de lutter contre les inégalités.

Démarche encore émergente, les EIS (Evaluation d'impact en santé) devraient être généralisées pour mesurer concrètement les effets des projets sur la santé des habitant·es (exposition chronique à la pollution de l'air, îlots de chaleur, impacts des sols pollués) et favoriser la prise de conscience des acteurs sur les répercussions concrètes de leurs décisions et de leurs actions. Le SDRIF-E est l'opportunité de porter cette exigence pour **mettre fin aux projets dangereux pour la santé** (pollutions de l'air, de l'eau, des sols, perturbateurs endocriniens, îlots de chaleur...).

Le développement urbain doit se faire prioritairement en intensification des espaces urbains existants. Ces espaces urbains, particulièrement les territoires de proche banlieue francilienne ayant été des espaces servant de la capitale sont pour beaucoup marqués par une désindustrialisation forte qui a laissé des traces de pollutions massives dans les sols. Bien évidemment, le développement urbain, s'il doit **favoriser la reconstruction de la ville sur la ville, la réutilisation des friches industrielles désaffectées**, afin d'économiser le foncier précieux et les espaces naturels et agricoles, ne peut se faire au détriment de la santé des habitant·es. Les usages dévolus aux sites doivent être compatibles avec leurs propriétés et caractéristiques. Les riverain·es doivent être protégé·es de leurs impacts potentiels négatifs pour leur santé. **Aucun équipement accueillant du public ne peut être installé/construit sur des sites pollués ou contaminés, sans dépollution, décontamination préalables et mesures de surveillance.**

Fort de Vaujours, l'Île-Saint-Denis, Nogent-sur-Marne, terres d'Émerainville, site industriel Charvet, Terres du SIAAP... Tous ces sites, accueillant ou ayant accueilli des activités polluantes et sensibles, présentent des risques pour la santé des riverain·es et doivent faire l'objet non seulement de dépollution et décontamination, mais de mesures de surveillances fortes, adaptées, régulières et transparentes. Aucun projet ne peut être autorisé sans ces conditions préalables. Ainsi par exemple, le cas actuel du Lycée international de Vincennes

nous inquiète. **Nous proposons d'imposer des règles beaucoup plus restrictives sur les constructions sur des sites pollués et contaminés, afin de protéger les populations.** Par ailleurs, nous demandons à ce que tous les sites ayant vocation à accueillir du public, dont les aires de stationnement et d'accueil des gens du voyage, soient localisés dans des zones accessibles et qui n'exposent pas les habitant.es à des nuisances et des pollutions, comme des voies de chemin de fer, autoroutes, 4 voies, déchetteries, stations d'épuration, usines classées SEVESO, usines d'incinération, lignes à haute tension, centrales électriques, et accessibles (à pieds ou en transports en commun) des services publics.

PROTÉGER LES POPULATIONS CONTRE LES NUISANCES AÉRIENNES, UN ENJEU SOCIAL ET SANITAIRE MAJEUR

Selon les données de BruitParif, les cartes de bruit aérien établies en Île-de-France démontrent que plus de 1,9 million de Francilien·nes (soit près de 16% de la population) sont exposé·es à des nuisances sonores aéroportuaires qui excèdent les recommandations de l'OMS, pour le jour et la nuit.

Dans la zone nord concernée par les aéroports de Paris-CDG et Paris-Le Bourget, ces valeurs diurne et nocturne concernent respectivement 1,4 et 1 million de personnes. Pour le secteur exposé aux nuisances liées à l'aéroport de Paris-Orly, ces deux totaux s'établissent respectivement à 480 000 et 180 000 personnes. L'activité des autres aérodromes d'Île-de-France (hélicoptère de Paris-Issy-Les-Moulineaux, Lognes-Emerainville, Chelles, Toussus-le-Noble, Vélizy-Villacoublay, Saint-Cyr-l'Ecole, Chavenay...) génère des nuisances sonores, sur la période diurne essentiellement, pour 22 000 Franciliens.

Ces nuisances ont des impacts majeurs sur la santé des Francilien·nes. On estime qu'à cause d'elles, ce sont en moyenne 10,7 mois de vie qui sont perdus par les personnes qui y sont durablement exposées.

Outre les mesures nécessaires de réduction du bruit à sa source et d'atténuation telles murs anti-bruits, rénovation acoustique et thermique de logements, c'est bien une interdiction d'aménager et de construire autour des aéroports dans un périmètre suffisant pour protéger la santé des populations qui doit s'imposer.

C'est pourquoi nous demandons l'instauration d'un périmètre de protection des populations renforcé et étendu autour et aux abords des aéroports et aérodromes franciliens, dans lequel toute construction à vocation d'habitation ou d'accueil du public est interdite.

H - En finir avec un modèle de développement économique à contre-courant des attentes et des enjeux climatiques.

On doit aux activités économiques la consommation de 38 % des sols disparus entre 2012 et 2021 en France. En actant un objectif de seulement 20 % de réduction par décennie du rythme d'artificialisation, la droite régionale ferme les yeux sur l'urgence climatique et écologique, lui préférant la pérennisation d'un modèle de développement économique

mortifère, qui se nourrit d'une course effrénée à la compétitivité, à la surproduction et à la surconsommation qui détruit nos ressources et pollue.

Pour nous écologistes, le SDRIF-E doit constituer l'opportunité d'une remise en question profonde de notre modèle économique actuel, des principes qui le fondent comme des conséquences qu'il induit sur la nature, les sols, la biodiversité et notre manière de vivre, d'habiter, de travailler, de nous déplacer, de nous nourrir, de consommer. Le SDRIF-E peut être l'écrin de la re-localisation de nos productions et industries essentielles, de leur décarbonation, de modes de faire plus sobres, plus raisonnés, plus démocratiques aussi, comme le permettent l'économie circulaire, l'économie de proximité, l'économie sociale et solidaire. Il s'agit de réinterroger les fonctions industrielles et économiques de notre région à l'aune des enjeux écologiques et des aspirations sociales et sociétales.

Contrairement aux ambitions plus ou moins avouées, d'attractivité économique de l'Ile-de-France, il faut penser l'aménagement du territoire et le développement économique avant tout en cohérence avec les besoins actuels des Francilien·nes. Réduire les besoins de transports à la source et développer des services de proximité sont donc des objectifs qui doivent s'inscrire dans le SDRIF-E : petit commerce et artisanat, service sanitaire et social, éducation / formation, services à la personne, services publics, économie sociale et solidaire.

Or, la spécialisation des territoires a éloigné encore plus les habitants de leur travail et des services de proximité. Le polycentrisme tel que proné dans le SDRIF-E est basé sur des bassins de vie, qui ne sont que des territoires institutionnels. Aux 27 pôles proposés, il faut plutôt développer les services de proximité autour d'une centaine de "centres", que ce soit des centres-villes ou des centres-bourg. Le SDRIF-E actuel propose de renforcer encore des zones concentrant déjà la majorité des emplois, alors qu'il est nécessaire de rééquilibrer les emplois entre Est et Ouest, en centre et périphérie, et de penser la nature des emplois créés, afin de répondre aux besoins des populations locales. De manière générale, c'est bien la vocation internationale et productive qui est ici réaffirmée et de trop nombreuses OR soutiennent l'hyperconsommation – (OR 108) et sa pérennisation sans remise en cause de ses impacts, en matière environnementale, d'artificialisation des sols et d'émissions de GES.

Contre les injonctions économiques qui promeuvent toujours plus de croissance, toujours plus d'attractivité, toujours plus de production et de consommation et font peser sur les territoires et les écosystèmes une pression intenable, le présent SDRIF-E doit être le cadre d'un modèle de développement plus sobre, plus résilient et plus respectueux du vivant. Cela passe donc par une vigilance accrue, dès en amont, pour empêcher la consommation et la destruction de ressources potentiellement induites par certaines activités, constructions et projets économiques.

Le développement des activités économiques doit prioritairement se faire dans les espaces urbains existants. **Dans ce cadre, le renouvellement urbain, le recyclage, la rénovation, la reconversion et la mutualisation dans les zones déjà artificialisées constituent une priorité absolue.** A ces fins, des inventaires des zones d'activités économiques sont à constituer et actualiser pour favoriser les opérations de recyclage foncier.

On comptabilise en France 7 millions de mètres carrés commerciaux non utilisés, qui représentent plus du double au sol. En 2013 et 2020, le nombre de locaux vacants a même été multiplié par deux. A l'heure de l'urgence climatique qui nécessite une lutte d'ampleur contre l'artificialisation des sols, il est irresponsable de continuer à envisager et accompagner la construction de nouveaux locaux commerciaux, sans avoir préalablement utilisé toutes les potentialités de l'existant. D'autant que le modèle de développement commercial en périphérie des villes est un modèle très critiqué pour avoir obligé la population à se déplacer en voiture, avoir tué le commerce de proximité, en plus d'avoir généré de l'étalement urbain. **Aucun nouvel équipement commercial en extension urbaine ne doit désormais être créé. Seules les surfaces existantes et locaux vacants devraient être utilisés à des fins de nouveau projet d'équipement commercial.**

Afin de penser l'aménagement du territoire aujourd'hui, il est nécessaire d'appréhender les évolutions des usages, d'écouter les aspirations nouvelles et de soutenir un développement du territoire plus vertueux, résilient et démocratique. Essaimer l'économie sociale et solidaire en est un levier. A l'heure où le modèle économique traditionnel dominant montre plus que jamais ses faiblesses et ses limites environnementales et sociales, **nous attendons de la Région Ile-de-France qu'elle se positionne vraiment comme pilote d'une stratégie économique réorientée sur des activités porteuses de développement social et humain, respectueuses du vivant, ancrées dans les territoires. Il est impératif de faciliter l'économie circulaire à l'échelle globale du site d'activités et l'intégration d'un quota d'activités relevant de l'économie sociale et solidaire.**

Pour mettre davantage les sites d'activités en adéquation avec ces enjeux climatiques et sociaux, nous proposons notamment, outre des mesures de sobriété foncière et du bâti et d'amélioration des espaces et de leur utilisation, l'intégration d'un quota d'activités relevant de l'ESS. Les documents d'urbanisme doivent donc permettre l'adéquation des espaces dédiés au développement économique aux enjeux climatiques et sociaux, et notamment d'améliorer les performances énergétique et environnementale et la sobriété du bâti (rénovation énergétique, dispositifs permettant la production d'énergie renouvelable, dispositifs favorisant la retenue ou la réutilisation des eaux pluviales, constructions avec faible impact en termes de gaz à effet de serre, constructions valorisant les déchets de chantiers, développement d'une gestion circulaire des déchets, etc.). Il est également essentiel d'améliorer la qualité des espaces publics (création d'espaces verts, projets de renaturation, circulations douces, etc.) et de développer les services inter-entreprises et la mutualisation des espaces.

Des extensions urbaines ne peuvent donc être envisageables que dans le respect des orientations réglementaires définies dans la partie "Maîtriser les développements urbains", par les orientations réglementaires 77 et suivantes et en priorité dans les zones en déficit d'emplois. Nous attendons par exemple que **des contraintes réglementaires beaucoup plus fortes encadrent le développement des surfaces logistiques génératrices de trafic routier et favoriser un report modal sur le ferré et la voie fluviale**, comme le préconise nombre d'associations environnementales (voir OR 115, qui ne devrait pas simplement "limiter", mais bien proscrire la création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières). L'Ile-de-France dispose de nombreux entrepôts, en moyenne de taille supérieure à la moyenne nationale (plus de 5000m²). Les écologistes considèrent que

la logistique ne doit plus s'étendre, pour donner les moyens à la région de respecter les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone et de prendre le tournant de la sobriété.

Les documents d'urbanisme devraient **permettre la densification des espaces dédiés au développement économique en favorisant la compacité des constructions (faible emprise au sol, élévation des bâtiments)**. La sobriété du secteur du bâtiment doit être **une priorité partagée**, pas une option ou un argument marketing. Le secteur du BTP est très consommateur d'énergie et représente pas moins de 25 % des émissions de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, s'impose donc la nécessité de ralentir le rythme des constructions neuves, de privilégier la réutilisation de l'existant et de donner la priorité au réemploi des matériaux, à la valorisation des déchets (le secteur étant responsable de près des ¾ des déchets produits en France) dans le cadre d'un développement massif de l'économie circulaire et de la création de nouvelles filières. Cette voie est désormais défendue par des promoteurs et de grandes agences d'architecture. La ville de demain, vertueuse et durable, est « *une ville dans laquelle on arrête de construire des m², et où on trouve les solutions pour mieux utiliser ce qu'on a déjà.* » déclarait ainsi Dominique Alba, alors directrice de l'APUR, dans un entretien au Monde paru le 3 juin 2022. Deux ans plus tard, le SDRIF-E se doit de porter et traduire cette ambition.

La densification des emprises logistiques existantes ne peut impliquer de l'artificialisation des sols nouvelle. Les entrepôts existants doivent être optimisés et ne peuvent pas s'étendre davantage. Les implantations d'immobilier logistique doivent être compactes, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation, en limitant les espaces de stationnement au sol (voir OR 138 et 139), l'extension des voiries intérieures et le déport d'espaces servants vers l'extérieur.

Ainsi, la création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières doit être interdite. Nous savons toutefois que l'acheminement des marchandises au sein de la région est complexe pour de nombreux producteurs en vente directe et génère d'importantes nuisances et pollutions lorsqu'il nécessite l'utilisation de camions de livraison. Toutefois, des alternatives existent et permettent d'assurer à la fois un acheminement massif de marchandises, mais aussi d'assurer les liaisons *infra* dites "du dernier kilomètre".

ARRÊTER DE PRIORISER LA ROUTE ET METTRE AU CENTRE DE LA STRATÉGIE LOGISTIQUE LA COMPLÉMENTARITÉ DU FLUVIAL ET DU FERROVIAIRE

Alors que près d'une marchandise sur cinq est transportée sur le rail en Europe (une sur trois en Autriche et en Suisse), la France accuse un retard certain, à un niveau de 9%. La première région d'Europe doit agir à son niveau pour participer au rattrapage dans le secteur du FRET ferroviaire.

Fort d'un maillage dense avec des interconnexions existantes et un positionnement avantageux pour les villes portuaires et industrielles, le rail et les trains de marchandises méritent en effet d'être beaucoup plus largement déployés sur nos territoires et notamment en Ile-de-France.

De plus, le bilan énergétique du ferroviaire - dans un contexte d'urgence climatique - est

un excellent levier pour aller plus vite et plus loin dans la décarbonation du secteur du FRET, encore trop dépendant des énergies fossiles.

Afin de renforcer l'intermodalité, les continuités fluviales et ferroviaires sont à privilégier. Le maillage ferroviaire aux abords des voies d'eau doit être modernisé et renforcé pour limiter drastiquement la construction et l'usage des routes pour le transport par camions.

Ainsi, nous avons présenté un amendement visant à inscrire au SDRIF-E la priorité donnée aux continuités fluviales et ferroviaires pour permettre une multimodalité véritablement décarbonée du transport de marchandises.

Les bords de voie d'eau ne peuvent s'étendre sur des zones non artificialisées. Les embranchements ferrés sont privilégiés aux solutions routières. L'extension des capacités routières des ports est strictement limitée et ne peut générer de nouvelles artificialisations.

En complément de ces acheminements ferrés et fluviaux, la cyclo-logistique connaît un réel succès. Le développement de la livraison par vélo-cargo, qui nécessite des réaménagements et un nouveau partage de la voirie urbaine, est une opportunité essentielle pour la décarbonation du secteur de la logistique urbaine. Les entreprises de l'économie sociale et solidaire y recourent massivement, en opposition au modèle très coûteux humainement, climatiquement et socialement des structures ubérisées.

La démesure de entrepôts destinés au e-commerce, dont les bénéficiaires sont les entreprises multinationales privées et lucratives, relève de l'ébriété et nourrit un système de consommation de masse qui repose sur le principe du "toujours plus", favorisé par des incitations permanentes à posséder de nouveaux biens, bien au delà de la satisfaction des besoins réels. Par exemple, la ville de Paris voit transiter sur son territoire chaque un million de colis alors qu'elle compte 2,1 millions d'habitant·es. Ce ratio est considérable !

Conformément aux travaux de la convention citoyenne pour le climat et à l'urgence sans cesse rappelée par les expert·es du GIEC, les pouvoirs publics doivent promouvoir et accompagner la mise en œuvre de modes de consommation plus sobres et plus justes. La logistique en Ile-de-France doit être pensée à taille humaine pour garantir des conditions de travail plus dignes et limiter tant l'ampleur des déplacements des camions que l'emprise au sol des entrepôts. L'émergence croissante des dark-stores en ville doit être stoppée afin de sauvegarder les commerces de proximité - essentiels au quotidien des habitant·es, à l'animation des quartiers et à la cohésion sociale des territoires.

Aussi, nous écologistes proposons que **la transformation de commerces existants en "supermarchés sans clients et entièrement conçus pour la vente en ligne" (dark-stores) ne soit pas autorisée. Le SDRIF-E doit par ailleurs préciser que les entrepôts logistiques destinés au e-commerce ne peuvent pas s'étendre sur les espaces naturels et agricoles. La conversion des centres commerciaux existants doit intégrer la problématique de logistique urbaine et les aménagements nécessaires au déploiement de la cyclo-logistique, en zone dense, doivent être priorités** par les documents d'urbanisme et appuyés par une transition énergétique favorable à une logistique

du dernier kilomètre zéro émission pour réduire la pollution générée par les fourgonnettes et camions de livraison.

Par ailleurs, le développement effréné du e-commerce et toute ses dérives posent un enjeu de dépendance numérique qui a des conséquences tant sociétales qu'environnementales. La Convention citoyenne pour le climat s'était prononcée en faveur d'un moratoire sur le déploiement de la 5G. Cette proposition a été ignorée, alors même qu'elle posait de manière juste et légitime l'exigence d'interroger démocratiquement, à l'heure de l'urgence climatique et environnementale, la question de l'impact du numérique sur l'environnement, nos ressources, la santé, mais aussi sur l'artificialisation des sols, le mitage des terres agricoles, l'énergie, nos modes de consommation, de déplacement, de travail, nos loisirs.

Le SDRIF-E est un document de planification urbaine et d'organisation des espaces, mais il doit aussi être le cadre d'un développement de notre territoire *réinventé*. Nous ne pouvons pas faire l'économie d'un débat aussi central pour notre avenir quand l'on voit combien des projets de data-centers déjà sortis de terre, ou envisagés, sont surdimensionnés, mal localisés, n'offrent pas de possibilité de mutualisation énergétique, etc. Nous ne pouvons considérer l'accélération du numérique comme indiscutable, en invisibilisant ou minimisant ses impacts et ses risques. Les orientations réglementaires de ce document, si elles esquissent des pistes d'atténuation des effets des infrastructures dites de data centers, restent insuffisantes et trop peu prescriptives et passent sous silence la question préalable de la nécessaire sobriété de nos usages et d'une priorisation de nos besoins essentiels, et non supposés ou accessoires. **Aussi, nous proposons que le déploiement des data-centers et l'ensemble des projets d'infrastructures numériques en cours soient suspendus.**

I - Accélérer la transition énergétique de notre région.

La question des énergies, de leur production et de leur distribution et de leur juste répartition territoriale doit faire partie intégrante du SDRIF-E. Méthanisation, géothermie, photovoltaïque... **Nous devons aller vers des solutions renouvelables et décarbonées, faire reposer leur développement sur un cahier des charges précis, dans une logique d'économie circulaire, d'intégration paysagère, de concertation avec les habitant·es.** Le SDRIF-E doit constituer le cadre ambitieux pour accompagner les territoires à être partie prenante de la nécessaire transition énergétique, au cœur du modèle de développement sobre et résilient que nous défendons pour la région Ile-de-France.

Pour tenir compte de la remarque de l'État sur la non-recevabilité de l'orientation réglementaire telle qu'envisagée préalablement (OR 56 de la version 03042023 du SDRIFE), Il convient d'encourager le développement de la production des énergies renouvelables et de récupération dans le mix énergétique des réseaux de chaleur et de froid (chaleur de récupération, géothermie, bois-énergie, eau de rivière ou de nappe pour les productions de froid par Free-cooling, thermofrigopompes, groupe froid à absorption, etc.). Cette OR répond également aux objectifs fixés par l'exécutif régional de réduire son empreinte carbone et réussir sa transition énergétique en doublant la production d'énergies renouvelables d'ici 2030. Face au défi de la transition énergétique et écologique, l'effort régional dans le développement d'énergies renouvelables sur notre territoire doit donc être accéléré mais dans le respect des normes environnementales et en appui sur des productions vertueuses.

Les écologistes défendent par exemple un contre-modèle de la méthanisation, à taille humaine, circulaire et vertueux pour les territoires. Les projets de méthanisation doivent être planifiés à l'échelle de la région pour garantir la disponibilité des intrants nécessaires à leur fonctionnement sur le territoire. La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire est, à ce titre, une opportunité de mobiliser des intrants locaux et mixtes (intégrer les biodéchets alimentaires partout). Le recours aux cultures dédiées pour la production de biogaz doit être empêché, conformément aux orientations prises par le gouvernement. Le SDRIF-E comme document de planification doit prendre le tournant d'une méthanisation soutenable au regard des limites planétaires.

Cependant, la production vertueuse de l'énergie ne doit pas être le seul vecteur pour poursuivre les objectifs d'atténuation de l'empreinte carbone de notre région. Il convient également d'agir fermement sur les économies d'énergies, tant sur le patrimoine public que sur les habitations et le tertiaire.

***FAIRE DISPARAÎTRE LES PASSOIRES ÉNERGÉTIQUES :
UNE PRIORITÉ QUI NE PEUT PLUS ATTENDRE***

La rénovation énergétique des logements et du bâti est une priorité écologique, sanitaire, économique et sociale. Nous regrettons que la Région, qui dispose des moyens, des outils, d'un positionnement institutionnel et d'une amplitude d'action importants n'en use pas davantage pour être une véritable force motrice en la matière. Comme rappelé à de nombreuses reprises, la réaction régionale face au fléau des passoires énergétiques est tardive et insuffisamment ambitieuse (entre 2016 et 2020, la ligne budgétaire allouée à cette action avait été supprimée).

« Chaque degré compte, chaque année compte et chaque décision compte : ne pas agir aujourd'hui c'est ajouter au fardeau des générations futures. Limiter le réchauffement à 1,5 °C n'est pas impossible mais nécessite une politique forte et immédiate. », disait en 2018 déjà Valérie Masson-Delmotte.

Le SDRIF-E est une occasion de tirer l'ensemble des acteurs vers l'objectif de disparition des passoires thermiques dans notre région, à un horizon acceptable au regard de l'ampleur de la crise climatique et de l'accélération du rythme du réchauffement. Ne pas saisir cette occasion serait irresponsable. La Région, pour accompagner et porter ce virage, peut jouer non seulement un rôle d'impulsion, mais d'ensembliser.

Dans un rapport alarmant publié le lundi 26 juin 2023, la Fondation Abbé Pierre alerte les pouvoirs publics sur les très graves conséquences, sur la santé des personnes et notamment des personnes les plus vulnérables, d'une mauvaise isolation des logements en cas de très fortes chaleurs. A l'heure du réchauffement climatique et alors que nous sommes confronté·es à une hausse continue, sur des périodes de plus en plus longues et fréquentes, des températures, la question du "confort d'été" des logements, ou de leur protection contre la chaleur, ne doit pas être une option, mais une priorité, qu'il soit question de rénovation de l'existant ou de nouvelles constructions.

Se contenter de "*favoriser le confort d'été dans la conception des bâtiments*" n'est assurément pas à la hauteur des enjeux. Le SDRIF-E doit aller beaucoup plus loin dans ses orientations réglementaires, pour accompagner un changement de regard et de pratiques

sur cette question qui ne trouve encore que des réponses balbutiantes, parcellaires et de trop faible ampleur.

Ainsi, nous proposons que les documents d'urbanisme **appuient fortement la mise en oeuvre de toutes mesures assurant le confort d'été dans la conception des bâtiments** (agencement, isolation, orientation, ombrage, volets, peinture blanche, toitures végétalisées, géothermie...) et **amplifient les solutions fondées sur la nature** (espaces de pleine terre, plantés ou/et en eau à proximité du bâti ; limitation de l'imperméabilisation, respect des couloirs de vent), **pour adapter les logements** à l'augmentation prévue des épisodes de chaleur en fréquence et en intensité.

A l'heure de l'urgence climatique, face aux alertes des scientifiques du GIEC et du GREC, la Région devrait être en première ligne de l'accélération massive de la rénovation thermique des bâtiments. Les copropriétés de logements sont prédominantes en Ile-de-France et comptent de nombreuses passoires thermiques. Il est donc indispensable de les aider à financer l'isolation des immeubles. Pourtant, l'exécutif régional a décidé de dissoudre la SEM Ile-de-France Énergies créée il y a plus de 10 ans pour répondre spécifiquement à ce besoin mais jugée pas assez rentable ! L'activité a été reprise au sein de la Région par la Société Ile-de-France Investissements et Territoires pour développer une nouvelle activité de rénovation du tertiaire public au détriment des copropriétés, au risque d'une perte de compétences majeures et d'une extinction progressive de l'activité initiale. Il est indispensable que la Région se dote d'outils efficaces pour la rénovation énergétique des bâtiments afin d'atteindre les objectifs du SDRIF-E.

4. Mettre fin aux grands projets inutiles en Ile-de-France, un enjeu majeur pour l'avenir climatique de nos territoires.

Alors que l'artificialisation des sols renforce et accélère les effets du dérèglement climatique tout en augmentant notre vulnérabilité collective, **le SDRIF prétendu Environnemental ne peut inscrire des projets d'extension et de création de voiries**. L'Ile-de-France dispose d'un maillage viaire très dense et étendu, avec plus de 40 000 km de routes. Les nouveaux projets sont inutiles, constituent des hérésies climatiques et sociales et représentent un coût (environnemental et financier) insoutenable pour la collectivité.

Nous nous interrogeons vivement sur la réalité et le niveau de prise en compte et de comptabilisation de l'artificialisation des sols dans son ensemble, qu'ils soient engendrés par les projets nationaux ou intégrés dans l'enveloppe foncière régionale. Dès lors que ces projets ne sont ni listés, ni cartographiés, ni même communiqués (nous attendons toujours réponse à notre courrier au Vice-président de la Région, demandant le détail des opérations dites en faveur de la transition écologique) de manière exhaustive (exemple de la LNPN qui concerne tout de même 270 hectares d'emprise sur des terres agricoles), la trajectoire de – 20 % des surfaces artificialisées, déjà insuffisant, est donc encore biaisée. Pire, l'opacité sur l'artificialisation des sols induites par ces projets pose une question majeure de démocratie, en ne les rendant pas compréhensibles du public et en leur ôtant tout caractère d'opposabilité.

Nous demandons que l'ensemble des projets engendrant une artificialisation soit listé et matérialisé sur les cartes. Une comptabilisation globale, intégrant l'ensemble des projets qu'ils soient nationaux ou régionaux est aujourd'hui nécessaire pour bien mesurer

l'impact réel des opérations d'aménagement en extension des zones urbanisées. **Nous appelons à un moratoire sur tous les nouveaux projets routiers** jusqu'à ce que la France atteigne ses engagements en matière d'empreinte carbone. **Nous appelons également à la revoyure et au redimensionnement des Grands projets inutiles et dispensables déjà lancés**, qui contribuent à faire perdurer un modèle d'aménagement passéiste, voire à générer de la maladaptation.

De manière générale, la difficulté de lecture de certaines OR, l'utilisation abondante de formules ou d'adverbes d'atténuation, voire d'omission, l'importance laissée à l'interprétation, ainsi que l'intégration d' "exceptions" qui ne sont pas clairement déterminées et chiffrées posent de réels problèmes. Par exemple, l'OR 79 ne donne pas de limite maximale à la capacité d'extension exceptionnelle dont elle fait mention ("*le SDRIF-E autorise de façon exceptionnelle certaines installations et constructions dans les espaces naturels, agricoles et forestiers*"). Trop permissive, elle induit des risques augmentés de ruptures de continuité de l'espace urbanisé existant et accroît la menace de mitage des espaces agricoles, naturels et boisés qu'il est essentiel de protéger. Nous demandons que toute extension exceptionnelle soit qualifiée et objectivée.

Concernant l'OR 8 "*Dans la ceinture verte et dans les grandes vallées, sur les plateaux agricoles, où la pression urbaine est particulièrement forte, des fronts verts d'intérêt régional sont figurés par le symbole (*) sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme.*", nous proposons que soit ajoutée la mention suivante : "*dans la limite de leur capacité d'extension*". De plus, les pastilles d'urbanisation conditionnelle, qui dans le SDRIF actuel permettent le déploiement de la multimodalité, n'existent plus. Elles doivent être réintégrées au document. C'est le cas notamment de Val Bréon mais également du Projet de Port Seine Métropole Ouest où les liaisons ferrées restent indispensables si l'on veut atteindre les objectifs bas carbone fixés.

Les projets ci-dessous, présentés par départements, illustrent les contradictions du SDRIF-E, qui prétend à la baisse de l'artificialisation des sols et au polycentrisme, mais qui inscrit ou laisse faire des projets bétonneurs ou d'un autre âge. Nous proposons par ailleurs quelques projets alternatifs pour favoriser un aménagement utile et respectueux de l'environnement de notre région.

A. Paris.

La Gare d'Austerlitz, le projet tertiaire de trop.

Ce projet de construction aux abords de la gare d'Austerlitz implique la création de 50 000 m² de bureaux, 11 500 m² de logements, 20 000 m² de commerces et services dont un hôtel quatre étoiles de 210 chambres. Nous déplorons la construction de nouveaux bureaux dans la capitale alors que plus de trois millions de m² de bureaux ne trouvent pas preneur en Île-de-France et que le télétravail est en pleine croissance.

Quant à la création de 25 000 m² de commerces, l'équivalent de cinq terrains de football, nous rappelons que les 150 de la Convention citoyenne pour le climat ont proposé un moratoire sur la construction de surfaces commerciales de plus de 10 000 m² et que la

maire de Paris s'est engagée à en respecter les préconisations. Par ailleurs, ce projet risque d'altérer les éléments patrimoniaux situés à proximité et de mettre en péril les commerces environnants jusqu'au 12ème arrondissement.

Ce projet est obsolète par son gigantisme et en contradiction avec l'accélération de la crise climatique. Preuve en est, seuls 500 m² d'espaces verts sont prévus sur une parcelle de près de 10 000 m² !

La Tour Triangle, vision d'un urbanisme daté et énergivore.

Ce projet pharaonique de construction d'une tour de bureaux de 180 m de hauteur et de 92 000 m² de surface est anti-écologique et contraire aux engagements du Plan Climat de la Ville de Paris.

Nous rappelons notre opposition de la première heure à ce projet d'un autre temps, héritier de l'urbanisme des années 60, qui ne répond plus aux besoins et attentes des Parisiennes et Parisiens. Alors que l'urgence sociale appelle à produire de nouveaux logements afin de permettre à toutes et tous d'accéder à des logements dignes et pérennes, construire une immense tour de bureaux est non seulement une aberration mais est aussi contraire aux engagements mêmes de la Ville de Paris, qui prétend encourager la transformation des bureaux vacants en logements dans le cadre du dispositif "Réinventer Paris".

Nous dénonçons également un projet économiquement anachronique et hors sol. Alors même que le développement du télétravail et du co-working a bouleversé l'immobilier tertiaire francilien et que plus de 4 millions de m² de bureaux sont vacants sur le territoire francilien, ce projet de construction de 92 000 m² de bureaux n'est pas viable.

B. Seine-et-Marne.

L'abandon du projet d'extension de Val Bréon est une nécessité.

Le projet d'extension de Val Bréon vient en contradiction des OR7 qui interdisent d'urbaniser au-delà des lignes de rupture géographiques artificielles comme des infrastructures de transport. Le précédent SDRIF avait conditionné l'augmentation de la ZAC à la création d'une gare.

Celle-ci n'étant pas prévue, nous demandons la suppression de ces pastilles sur la cartographie du SDRIF-E destinées à la création d'une énième zone logistique sur la Seine et Marne. Les terres agricoles doivent être protégées.

Sauvegarder les terres agricoles à Croisenois face au projet de prison.

Dans le cadre du plan national "15 000 places" lancé par l'Etat en 2021, le préfet de Seine-et-Marne a déclaré d'utilité publique le projet de construction d'un centre pénitentiaire de 1000 places dans le village de Croisenois. Les élu-es locaux-ales, tout comme les habitant-es sont farouchement opposé-es à la modification du règlement d'urbanisme qui permettrait de rendre constructibles 22,8 ha de terres agricoles situées entre la RD57, l'autoroute A5 et la ligne de TGV, à 500 m des habitations du hameau des Bordes.

Pour pouvoir fonctionner, la prison de 21 m de hauteur, emploiera 600 personnes et sera accessible uniquement par la RD57, qui sera déviée afin de contourner le hameau et verra passer quelques 2000 véhicules par jour !

Nous soutenons la mobilisation des habitant·es et des élu·es, nous demandons l'arrêt de ce projet d'artificialisation massive des terres arables et demandons, à minima, à ce que le ministère de la Justice oriente ses recherches vers des friches industrielles.

Stopper le développement des projets autour de la gare RER de Lieusaint-Moissy.

L'EPA Sénart est en charge du développement urbain du territoire s'étendant entre la gare RER de Lieusaint-Moissy, le centre bourg de Lieusaint et le Carré Sénart. Plusieurs projets "d'écoquartiers" ont vu le jour ces dernières décennies sur un territoire qui compte peu de friches industrielles mais qui se situe au cœur d'un ensemble de zones humides sensibles.

Ce sont plus de 1000 nouveaux logements qui sont produits annuellement sur cette zone et plus de 1000 nouveaux emplois créés au travers des nombreuses opérations d'intérêt économiques développées. Malgré les ambitions de maîtrise environnementale affichées par l'aménageur public et malgré les opérations de compensation environnementale, la pression exercée sur les milieux naturels dans ce secteur est extrême. Nous demandons l'arrêt du projet d'urbanisation massive de cette zone afin d'assurer la préservation des milieux humides locaux.

C. Yvelines.

Maison d'arrêt de Magnanville

La proposition de révision du SDRIF-E envisageant l'intégration d'une prison dans le paysage Magnanvillois soulève d'importantes contradictions avec les principes clés de ce schéma. Ce projet va à l'encontre des défis majeurs auxquels nous faisons face, tels que le changement climatique, la nécessité absolue de préserver nos terres agricoles et de promouvoir une gestion sobre et responsable de l'espace et des ressources naturelles. En introduisant une telle infrastructure sur des zones agricoles, nous craignons non seulement une déviation des buts écologiques poursuivis par la région via le SDRIF-E, mais aussi un affaiblissement de la résilience et de la durabilité de notre écosystème local et régional.

Les terres concernées par cette révision dépassent leur simple rôle alimentaire, elles sont essentielles pour la biodiversité, le stockage du carbone, la lutte contre l'érosion des sols et la gestion de l'eau. Ces espaces représentent également un havre de paix et de connexion à la nature pour les habitant·es, offrant des bénéfices inestimables pour leur santé mentale et physique.

L'emplacement prévu pour ce projet, à proximité immédiate des zones résidentielles, des établissements scolaires, et en plein cœur d'un secteur agricole, suscite une profonde inquiétude quant aux conséquences environnementales et sociales. Les nuisances potentielles, telles que la pollution sonore et visuelle, l'augmentation de la pression sur les infrastructures locales, la dégradation de la qualité de l'air et de l'eau, et l'accentuation des risques d'inondation, vont à l'encontre des objectifs du SDRIF-E visant une gestion durable des ressources et la lutte contre l'imperméabilisation des sols.

Nous sollicitons instamment la révision de cette modification prévue pour le territoire du Mantois, en prenant en compte ses effets irréversibles sur l'environnement, la qualité de vie de nos concitoyens, et les objectifs d'une Île-de-France résiliente et verte. Nous appelons à une réflexion approfondie sur des alternatives respectueuses des engagements du SDRIF-E et bénéfiques pour les populations.

Liaison RD30 - RD190 : non au contresens historique d'inscrire au SDRIF, dit "environnemental" des projets d'extension et de création de voiries !

L'urgence climatique implique une action rapide et radicale des pouvoirs publics pour atténuer l'ampleur des dérèglements et s'adapter à ses conséquences sur nos vies. Aussi, le projet de création de liaison routière entre la RD30 et la RD190 entre en contradiction avec ces objectifs. Le Pôle Écologiste l'avait exprimé par un avis défavorable lors de l'enquête publique sur l'autorisation environnementale unique le 20 janvier dernier.

Créer et élargir des voiries pour drainer du trafic de transit dans une boucle totalement enclavée de la vallée de Seine, dont les entrées et sorties se font par des ponts, est une prise de risque de congestion routière totalement inconsiderée, particulièrement lorsque les études prospectives sont datées et intègrent des éléments obsolètes telle que la création de l'A104 renvoyée aux calendes grecques.

Ce chantier de création d'une 2 x 2 voies sur 6,4 km, avec 3400 mètres de nouvelles voies et l'élargissement de 2600 mètres de voies existantes, implique 8 giratoires et un pont de franchissement de la Seine. Il va accroître substantiellement la quantité de véhicules dans la zone et générer une congestion accrue.

L'augmentation des émissions de particules fines, dans un périmètre déjà impactée par l'importance du trafic routier - le secteur est très fréquenté dans les déplacements des yvelinois-es - mais aussi par la présence de plusieurs usines classées ICPE connues pour leurs impacts sur la qualité de l'air, interroge et inquiète, alors que les Missions Régionales d'Autorité Environnementale (MRAe) ont ainsi déjà alerté sur la mauvaise qualité de l'air sur l'ensemble du Territoire de Seine-Aval de la communauté urbaine de GPS&O.

Ce projet du XX^e siècle, vivement critiqué localement, va entraîner une accélération de l'artificialisation des sols dans la zone et être à l'origine de dommages environnementaux (faune et flore) majeurs, notamment hydriques avec la construction du pont. Construit sur un modèle de développement obsolète, il s'avère être un projet inutile et dispendieux en total décalage avec l'urgence climatique. Il est encore temps de cesser cette gabegie.

Pour l'ensemble de ces raisons, le projet de création de liaison routière entre la RD30 et la RD190 est retiré du SDRIF-E.

Le projet de liaison A13-RD28 (section A13 - RD 190) doit être retiré du SDRIF-E.

La liaison A13-RD28 (section A13 - RD 190) prévue aux abords de Epône-Mézières entre dans cette vision de l'aménagement du territoire passéiste et obsolète et doit donc, pour ces raisons, être retirée de la cartographie des projets du SDRIF-E.

La phase 2 de ce projet (RD 190 - RD 28), engendre artificialisation de terres agricoles et la construction d'un Viaduc. Or la création d'une telle infrastructure routière est incompatible avec la Charte de Parc Naturel Régional du Vexin Français. En l'absence de réalisation de

cette phase 2, c'est tout le secteur de Juziers jusqu'à Meulan- Hardricourt, déjà très fortement congestionné, qui sera impacté.

**UN PROJET DE CRÉATION D'UNE PASSERELLE CYCLABLE ET PIÉTONNE DE
FRANCHISSEMENT DE LA SEINE ENTRE LES MUREAUX ET MEULAN-EN-YVELINES
DOIT ÊTRE AJOUTÉ AU SDRIF-E.**

La création de passerelles piétons-cycles permet une amélioration sensible et une sécurisation des déplacements pour les habitant-es, notamment dans le cadre des modes actifs. Les voiries ne sauraient être restreintes à l'usage des automobilistes et conducteur-ices de camions. L'intermodalité doit être largement pensée et les modes actifs, à savoir le vélo et la marche, doivent être pleinement intégrés au SDRIF-E.

La passerelle piétons-cycles entre les Mureaux et Meulan-en-Yvelines, dont le projet porté par la SMSO a été reporté au moment de la constitution des nouvelles intercommunalités, est nécessaire pour accompagner la décarbonation des mobilités dans ce secteur, pour des cheminements piétons et cyclables de qualité et inclusifs (intégrant l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite). Elle permettra entre autres d'apporter une solution de rabattement en mode actif vers la gare EOLE des Mureaux et ainsi désaturer le pont routier de Meulan-Les Mureaux. C'est le sens de cette demande d'ajout au document central de la planification des mobilités en Ile-de-France.

D. Essonne.

Pas de liaison routière entre Athis-Mons et Montgeron !

Sur la carte 2.4.1 «Maîtriser le développement urbain», apparaît un franchissement routier sur la Seine entre Ablon et Vigneux. La suppression de la liaison routière dite "franchissement de la Seine" entre Athis-Mons et Montgeron est indispensable.

Ce franchissement auto-routier est contraire aux OR70, OR136 et 137 demandant de limiter les pollutions et les nuisances. Seul un franchissement pour les transports en commun et les mobilités actives (conformément aux OR 140, 141 et 142) serait acceptable sous réserve de sérieuses études d'impact et de fréquentation.

Une desserte du Val d'Essonne sans contournement routier.

Le projet de desserte du Val d'Essonne, via le contournement de Chevannes entre la D74 et la D153, au sud de Mennecy-Ormoy, entre dans une vision de l'aménagement du territoire passéiste et obsolète et doit donc, pour ces raisons, être retiré de la cartographie des projets d'infrastructures du SDRIF-E.

Non à l'extension de la ligne 18 Ouest et Nord Ouest !

Avec une prévision de 100 000 voyages/jour en 2030 - soit trois fois moins que la future ligne 15 - qui relierait entre eux deux bassins d'emploi qui n'ont quasiment rien en commun - Antony/Massy/Saclay/Les Ulis et Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines - l'opportunité de la ligne 18 à l'Ouest et au Nord Ouest est très contestée. L'objectif de desservir le pôle

économique du plateau de Saclay ne répond pas aux principaux besoins de mobilités des habitants du Nord-Essonne et du sud des Yvelines.

De plus, l'enquête publique modificative de 2020 (suite à celle de 2016), a clairement rappelé que la rentabilité du tronçon Saclay-Saint-Aubin-Versailles était négative. Les coûts de réalisation de la ligne 18, estimés à environ 3 milliards d'euros, ainsi que les coûts d'entretien futurs seront lourds à assumer, à un moment où le financement des transports collectifs est l'objet des plus grandes incertitudes.

Enfin, cette ligne accélère l'urbanisation massive de ce qu'il reste aujourd'hui de la plaine agricole du plateau de Saclay, 110 ha de sols voués à l'artificialisation et l'imperméabilisation, contrairement aux objectifs affichés, y compris par le Gouvernement, en matière de protection des terres agricoles.

Loin de répondre aux besoins réels des habitant.es et d'améliorer leur vie quotidienne, la ligne 18 favoriserait toujours plus l'étalement urbain et renforcerait le phénomène de « ville dissociée » (ceux qui y travaillent habitent ailleurs et ceux qui y habitent travaillent ailleurs).

Ce projet d'une autre époque, inutile et climaticide, ne peut figurer dans le SDRIF-E.

SANTUARISER LA PLAINE DE LA SAUSSAIE DES GOBELINS.

Sur le territoire du Val d'Yerres-Val de Seine, les deux pastilles violettes sur la cartographie du SDRIF-E qui correspondent à 2 x 25 hectares d'urbanisation pour un secteur de développement industriel d'intérêt régional sur la plaine de la Saussaie des Gobelins au nord de Vigneux-sur-Seine doivent être retirées. En effet ces deux pastilles sont en contradiction avec l'OR14, l'OR15, l'OR16 et l'OR22.

La sanctuarisation complète de cette plaine qui est un réservoir régional de biodiversité au SRCE est prioritaire. La matérialisation sur les cartes des corridors écologiques entre les réservoirs de biodiversité du secteur doit être effectuée.

E. Hauts-de-Seine.

Greendock, un méga projet d'entrepôt logistique menaçant les espaces naturels.

Greendock est un projet d'entrepôt initié par Haropa Port et porté par le géant Australien de la logistique Goodman. Démesuré, il doit être édifié sur un foncier de 6,5 hectares en bord de Seine, comportant un bâtiment de 90 000 m². Ce site de la logistique du dernier kilomètre est annoncé à l'horizon 2025. Situé à Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine, l'activité de ce bâtiment de 35m de haut, soit l'équivalent d'un immeuble de 12 étages, impactera directement ses villes voisines en Seine Saint Denis. Seine-Saint-Denis qui rappelons le, héberge déjà une grande part d'entrepôts et est bien trop souvent considéré comme la base arrière de notre capitale.

C'est tout un cadre de vie que vient impacter ce projet de plus gros entrepôt d'Europe. En vis-à-vis avec les berges naturelles nord de la Seine, le projet va impacter un des seuls espaces pleinement naturels des villes d'Épinay-sur-Seine et d'Argenteuil. S'il est construit, ce site fera directement face sur 300 m à la Zone Natura 2000 de l'Ile-Saint-Denis : couloir

de migration et dortoir naturel pour l'espèce protégée des Grands Cormorans. Également habitat naturel d'autres espèces protégées, comme le Faucon-Crécelle, le Martin-pêcheur d'Europe ou encore le Pigeon Colombin.

Comment préserver ces espèces à 50 mètres d'un entrepôt qui sera en activité nuit et jour, avec toute la pollution sonore, visuelle et environnementale que cela implique ? L'argument des études d'impact ne résiste pas à la réalité. En effet, elles ont été effectuées à périmètre insuffisant seulement sur le site, non sur les environs, et durant les mauvaises périodes.

Par ailleurs, Goodman le porteur de projet, vante son recours au transport fluvial dans le projet Greendock, mais cela ne concerne que 15% du trafic de marchandises entrant et sortant du futur site logistique. Les 85% restants sont des camions qui viendront eux imposer leur rythme incessant, soumis à des cadences toujours plus infernales, tout en congestionnant toujours un peu plus les autoroutes A86 et A15.

100 000 m² de bureaux sur l'Île Seguin, c'est 100 000 m² de trop !

L'Île Seguin à Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine) qui abritait jusqu'en 1992 une usine Renault est depuis plusieurs années l'objet d'une vaste opération de reconquête urbaine. L'aménagement de la partie centrale de l'île prévoyait la construction de 118 000 m² de bureaux et de commerces répartis sur dix bâtiments de un à dix étages en plus de l'aménagement d'un parc d'1,5 hectare. Un projet qui rencontrait de vives oppositions de la part de plusieurs associations environnementales.

Si nous saluons le processus de dialogue entamé par le maître d'ouvrage de l'opération avec les associations et qui a abouti à un compromis permettant de baisser de 18 000 m² les surfaces bâties et d'augmenter de 2 ha la végétalisation de l'opération, nous continuons de demander l'abandon de ce projet d'intensification urbaine.

Il est permis de douter fortement de la viabilité de ce projet tertiaire quand on connaît les difficultés connues par ce type d'opération ailleurs en Ile de France, alors même que la concentration d'offre de bureaux sur la ville de Boulogne est déjà très forte. Les habitant·es pourraient, au lieu de cela, bénéficier d'un lieu privilégié, d'un écrin de nature reconquise sur le passé industriel au cœur de la Seine.

F. Seine-Saint-Denis.

Carrière à ciel ouvert de Vaujours, un espace à sanctuariser.

L'entreprise Placoplâtre fait partie des fleurons de l'industrie française depuis des décennies. Le plâtre, issu de la transformation du gypse, est un produit non polluant au stade de son utilisation et qui a une place prépondérante dans le secteur du bâtiment. A l'heure où la tension est forte sur le besoin de logements et de rénovation thermique, loin de nous l'idée de nuire à cette activité. Toutefois, l'activité extractiviste sur laquelle la production de plâtre est aujourd'hui basée est problématique.

L'extractivisme est aujourd'hui dénoncé de toute part, même par des organisations telles que l'ONU, notamment car il s'agit d'un système d'exploitation des ressources qui compromet notre capacité à continuer de profiter de cette ressource dans le futur. Les populations locales doivent dorénavant vivre avec les conséquences dramatiques de ces

méthodes d'extraction hautement perturbatrices pour l'environnement : destruction des sites naturels et de leur biodiversité, pollution des sols, de l'air, de l'eau souterraine, etc.

Eu égard au caractère réversible à l'infini du processus chimique de transformation du gypse en plâtre, et donc de sa totale capacité à être recyclé (tout comme le verre) nous demandons que le projet de carrière à ciel ouvert soit interdit sur le site de Vaujours.

**SANCTUARISER LE BOIS LOUIS LUMIÈRE DE NOISY-LE-GRAND POUR PRÉVENIR
TOUT PROJET D'URBANISATION**

Compte-tenu de l'intérêt écologique que ce bois représente, nous demandons à ce que le Bois Louis Lumière soit une composante de « l'armature verte à sanctuariser » dans la carte du SDRIF-E « Maitriser le développement urbain ».

G. Val-de-Marne.

Le projet de contournement d'Orly (déviation de Paray - Itinéraire est-ouest - RD36) doit être retiré du SDRIF-E.

Le projet de contournement d'Orly (déviation de Paray - Itinéraire est-ouest - RD36) entre dans cette vision de l'aménagement du territoire passéiste et obsolète et doit donc, pour ces raisons, être retiré de la cartographie du SDRIF-E.

L'urgence climatique implique une action rapide et radicale des pouvoirs publics pour atténuer l'ampleur des dérèglements et s'adapter à ses conséquences sur nos vies. Aussi, les projets d'infrastructures routières lourdes ne peuvent plus être privilégiés par rapport aux options de transports en commun.

Le SDRIF-E inscrit un projet de pont si haut qu'il devient viaduc entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine pour relier le A6 et la N6. Ce projet des années 1960 est régulièrement ressorti des cartons par le Président du département de l'Essonne malgré le budget faramineux (entre 130 et 400 millions d'euros selon les différentes études) et la caducité des arrêtés d'intérêt général (depuis 2012).

L'infrastructure traverserait en outre une zone protégée qui comprend un jardin partagé remarquable de 4000m² (le jardin Jovet) et un petit bois en pleine ville. Alors qu'iels subissent déjà de plein fouet les nuisances de l'aéroport d'Orly, les habitant-es des deux villes se positionnent largement contre ce projet qui vise à accroître les passages de voitures et de camions.

Les deniers publics ne peuvent subventionner un projet inutile, obsolète et climaticide et doivent, au contraire, être redirigés vers le prolongement du T7. Ce dernier, projet d'amélioration des transports en commun, ne bénéficie malheureusement pas du même degré de volontarisme politique que les nouvelles routes superfétatoires présentes en nombre dans ce nouveau SDRIFE.

Pour toutes ces raisons, nous demandons une nouvelle fois l'abandon du projet de franchissement routier de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux.

Opposition au projet de prison à Noisieu.

Le gouvernement français porte depuis plusieurs années un projet de construction d'un centre pénitentiaire à Noisieu. L'emplacement choisi se situe sur un périmètre comptant 199 ha d'exploitation agricole, une zone humide essentielle pour le développement de la biodiversité locale abritant plusieurs espèces rares, ou encore une nappe phréatique fragile.

Bien que le gouvernement affirme que l'emprise du projet ne concerne que 13 ha, son implantation aura pour conséquence l'expropriation d'agriculteurs, nécessitera la destruction de plusieurs ouvrages de drainage historiques - relevant le risque inondation de manière très forte - et aura des conséquences en matière de report de circulation sur les zones aménagées aux alentours ces dernières années.

Pour l'ensemble de ces raisons, au-delà d'une vision du tout-carcéral à laquelle nous nous opposons, il conviendrait d'abandonner ce projet.

Hôpital de Saint-Maur.

Après des années d'une politique de fermeture de lits, de réduction budgétaire drastique entraînant la dégradation des soins autant que celle des lieux, la direction de l'hôpital (ensemble Paris Est Val de Marne) en collaboration avec l'ARS décide de céder plus de la moitié de l'hôpital au privé pour la modique somme de 0,86 € par mètre carré et par mois.

Ainsi, ce sont 26 000 m² de bâtiments datant du 19^{ème} siècle, classés au patrimoine national, qui seraient cédés. Ces lieux, construits à flanc de colline et historiquement pensés par le psychiatre humaniste Esquirol pour être des lieux de soins pour les personnes en souffrance psychique et/ou psychiatrique, seraient alors transformés pour des activités à usage lucratif sans aucun lien avec la santé (pépinière d'entreprise, centre de formations de haut standing...). Ce patrimoine, qui fait la renommée actuelle de l'hôpital, et qui permet aux patient.es, aux soignant.es et aux riverain.es de profiter de parc boisés et de nombreux patios seraient alors rendus inaccessibles.

Le projet prévoit ainsi de raser 35 arbres centenaires de la partie haute de l'Hôpital, pour y construire des bâtiments neufs et 3 fois plus petits où se concentreront des patients et des soignants toujours plus en souffrance et des soins de moins en moins humains. En effet, ce sont 240 postes qui sont menacés par le coût de ce projet, qui vise, selon la direction, à « optimiser les flux » ; à savoir accentuer le turn-over des patients et la mobilité du personnel.

UN PROJET ALTERNATIF POUR L'HÔPITAL DE SAINT-MAUR

Nous demandons un projet alternatif, démocratique, écologique et humain visant :

- à ne pas détruire d'arbres centenaires
- ne pas perturber la faune
- au maintien des activités de soin dans les bâtiments Esquirol
- à la rénovation totale des bâtiments
- à l'intégration des soignant.e.s et des patient.e.s pour chaque décision
- au financement par l'Etat de ce projet.

H. Val-d'Oise.

Ligne 19 du GPE, ou la promesse d'une urbanisation et d'une artificialisation massives !

Le projet de métro de la ligne 19 du Grand Paris Express, porté par la présidente de région, qui peut espérer sortir de terre d'ici 25 ou 30 ans et qui va générer de nouvelles artificialisations et une urbanisation massive sur son tracé, n'est absolument pas une solution adaptée aux besoins des habitant·es. Pire, il constitue un obstacle majeur à la réalisation du prolongement du T11 à l'Ouest, mode de déplacement pourtant capacitaire, ponctuel et fiable, dont la mise en service peut être rapide avec un réel volontarisme politique.

Le SDRIF-E ne doit donc pas intégrer une hypothétique et très incertaine ligne 19 du métro et assurer, au contraire, la capacité des pouvoirs publics à mettre en service au plus vite les prolongements du T11 entre Sartrouville et Epinay et entre Le Bourget et Noisy-le-Sec, seules solutions rapides aux difficultés de mobilités sur ces territoires.

La gare de la ligne 17 à Gonesse, inutile, menace les terres agricoles fertiles.

La ligne 17 Nord, entre la gare du Bourget RER (exclue) et la gare de Mesnil-Amelot, doit être retirée du projet de SDRIF-E. Le projet de gare à Gonesse pour la ligne 17 a été artificiellement présenté comme nécessaire au désenclavement d'un territoire alors que son unique but était de desservir un méga-centre commercial, abandonné depuis. Pourtant, le gouvernement s'évertue à chercher des prétextes pour poursuivre ce projet, qui n'a aucune raison d'être, est une gabegie inutile et climaticide et menace des terres agricoles fertiles essentielles.

Prétendre qu'une gare au milieu des champs sert les besoins en transports des habitant·es du territoire est, au mieux, une erreur, au pire, un mensonge. Les usager·ères onésiens et beauvillésois ont besoin de RER B et D qui fonctionnent, et non d'une gare située à 1,7 km des premières habitations (rappelons que plusieurs axes du RER B ont connu une ponctualité inférieure à 80% dans une période entre 3 et 6 mois en 2022) et d'un maillage de transports en commun de qualité que ce BHNS permet d'assurer.

Cette ligne 17 Nord, qui ne sert que des intérêts privés et détruira des terres agricoles parmi les plus fertiles d'Europe, doit être retirée du SDRIF-E. Sans cela, son E ne renvoie plus à "Environnemental" mais à "Écocidaire". En outre, la construction d'une cité scolaire avec internat pour 2250 élèves, excentrée du centre ville, dans une zone exposée à un Plan d'Exposition au Bruit, et par conséquent sous les couloirs aériens des aéroports de Roissy et du Bourget de jour comme de nuit (le premier étant exempté de couvre-feu), est une aberration à laquelle la région doit renoncer.

SANTUARISER LES TERRES FERTILES DU TRIANGLE DE GONESSE !

Nous demandons la sanctuarisation des terres agricoles du triangle de Gonesse. Ces terres riches et fertiles offrent aux agriculteur·ices et paysan·nes qui les cultivent un

avantage inestimable face aux aléas climatiques : un sol naturellement humide par sa composition qui permet une culture sans irrigation, y compris pour le maïs.

Elles ne peuvent définitivement pas être sacrifiées et artificialisées pour construire un métro socialement inutile et climaticide qui génère à la fois une urbanisation sauvage et une bétonisation irraisonnée.

Sur les cartes de projets d'infrastructures du SDRIF-E, les pastilles "Projet de gare" de Le Bourget Aéroport, Le Triangle de Gonesse, le Parc des Expositions, l'Aéroport Charles de Gaulle T2, l'Aéroport Charles de Gaulle 2e gare et le Mesnil Amelot doivent être retirées du plan d'aménagement francilien, tout comme le projet de tracé du métro entre la gare du Bourget RER et la gare de Mesnil-Amelot.