octobre 2009 n° 118

Liaison

idfe
mensuel
des associations
de protection
de l'environnement

Ile-de-France Environnement

Grand Paris, SDRIF et STIF : le conflit Etat-Région

Dans le numéro de septembre, vous lisiez l'avis d'IDFE sur les orientations du Grand Paris présentées fin avril par le président Sarkozy. Le 1er juillet, une nouvelle présentation était faite à la Défense. Il apparaissait alors que l'Etat et la Région s'orientaient vers un protocole d'accord pour mettre à jour le SDRIF voté en septembre 2008, prenant en compte les orientations du Grand Paris. Il serait ensuite présenté à nouveau au vote du Conseil régional, puis envoyé au Conseil d'Etat avant mise en application.

Mais les choses évoluent très vite. Tout cela semble avoir volé en éclats.
Au cours de l'été a été élaboré un projet de loi « Grand Paris » dont nous avons analysé la seconde version datée du 27 août, sur laquelle nous avons formulé notre position publiée dans ce numéro. Ce projet de loi marque clairement la volonté de l'Etat de reprendre en main l'aménagement de l'Ile-de-France en utilisant des procédures d'exception et d'imposer par décrets en Conseil d'Etat les modifications à apporter au SDRIF. Puis, nous apprenions le 22 septembre que le gouvernement, par un amendement au projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, déshabillait le STIF, outil de décision et de financement du Conseil régional pour les transports franciliens. Ses actifs seraient transmis à la RATP qui, de simple opérateur, deviendrait maître d'ouvrage.

On enregistre déjà de nombreuses réactions indignées, notamment de la part du Conseil régional, de la Ville de Paris, et des collectivités territoriales à travers le syndicat Paris-Métropole. Celui-ci demande un projet co-piloté avec les élus, ouvert à la participation des citoyens, donnant priorité à l'accès aux territoires délaissés et concrétisant sans délai les projets prêts à être engagés. Tout ceci sur fond de préparation des élections régionales qui auront lieu en mars 2010. Dans ce contexte, IDFE propose de revenir à un processus concerté et apaisé. Cette idée a-t-elle une chance d'être intégrée, au moins partiellement, dans le projet qui devrait être soumis au Conseil des ministres du 7 octobre ?

Daniel Hannotiaux
Président d'IDFE

Sommaire

Région
2 Grand Paris : la position d'IDFE
4 Nitrates : un problème agricole
5 Roissy : contre l'enfer du bruit

Paris (75)
6 Biodiversité d'avenir !
7 Le dossier Roland Garros

Formation
8 Environnement et documents d'urbanisme

DOSSIER :
9 Perspectives d'emploi pour la biodiversité

Seine-Saint-Denis (93)
13 Département "poumons verts"

Hauts-de-Seine (92)
14 Un bilan carbone

Yvelines (78)
15 Nouveau site Natura 2000

Val d'Oise(95)
16 Le Petit Rosne retouve l'air

Seine-et-Marne(77)
17 Ils disent "non" à la décharge

Val de Marne(94)
18 L'eau, service public
19 La Bièvre libérée

A lire
20 Le guide du retour au naturel

L'avis d'IDFE : le projet de loi "Grand

Ile-de-France Environnement, l'union régionale des associations franciliennes d'environnement, ayant analysé le projet de loi dans sa version du 27 août 2009, prend acte des volontés de l'Etat
• de définir pour l'Ile-de-France un projet d'intérêt national de réseau d'infrastructures lourdes de transport collectif, s'interconnectant d'une part aux réseaux du RER et du métro parisien, d'autre part aux infrastructures de liaisons nationales et internationales (lignes ferroviaires à grande vitesse et aéroports) ;
• d'associer, encore plus étroitement, le développement urbain et les transports, en définissant des Zones d'Aménagement Différé autour des gares de ce réseau d'intérêt national.

Le président de la République, dans son discours du 29 avril 2009, avait déclaré :

"le Grand Paris…c'est l'Etat qui donne l'impulsion nécessaire, mais qui n'impose pas d'en haut un projet qui ne peut réussir que s'il est partagé par tous". Cependant le projet de loi donne le sentiment que l'Etat veut reprendre en main l'aménagement de l'Ile-de-France et que, lié par l'annonce de délais de réalisation exagérément optimistes compte tenu de la situation actuelle (crise économique mondiale, fort endettement national), il veut mener à marche forcée la définition et la réalisation de son projet.

IDFE considère

que l'Etat prendrait le risque de nuire à la pertinence des décisions et à leur acceptation par les Franciliens
- en imposant pour l'Ile-de-France des procédures autoritaires et des outils juridiques d'exception, en contradiction avec les lois de décentralisation et les principes de gouvernance qu'il a lui-même définis ;
- en définissant de façon précise, par décrets en Conseil d'Etat, le projet de réseau, ses gares et les zones d'aménagement différé sans une concertation approfondie préalable avec les collectivités territoriales concernées (région, départements, structures intercommunales et communes isolées) qui connaissent mieux que lui les contextes locaux et les attentes des habitants ;
- en reportant après la parution des décrets le "travail partenarial renforcé entre l'Etat stratège et les collectivité territoriales concernées" annoncé à l'article 1, sous la forme des contrats de développement urbain et des projets territoriaux stratégiques ;
- en recourant abusivement à des procédures juridiques d'exception : enquêtes publiques et décrets en Conseil d'Etat portant sur l'utilité publique de l'opération et emportant approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme (SDRIF, SCOT, PLU), procédures accélérées d'expropriation, modifications des chartes de PNR et des périmètres de sites inscrits ou classés ;
- en créant les conditions d'une hyper-densification brutale des territoires situés près des gares du réseau.

IDFE demande :

- que l'Etat, pour un projet de cette importance, mette en application les principes de gouvernance énoncés dans l'article 49 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui vient d'être votée par le Parlement ;
- qu'il publie rapidement un fuseau, comportant une éventuelle bande d'incertitude, du tracé prévu actuellement pour le projet de transport collectif en mettant simultanément en place autour de ce tracé une mesure anti-spéculation applicable jusqu'à la mise en vigueur des ZAD ;
- qu'il recueille l'avis et les suggestions des collectivités territoriales et associations concernées avant de figer un tracé recueillant l'accord de la Région;
- qu'il conduise ensuite une concertation, tronçon par tronçon, avec ces mêmes collectivités territoriales et associations en vue de définir de façon précise, dans un premier temps l'emplacement des gares et dans un second temps, les périmètres des ZAD ;
- qu'à l'issue de cette phase de concertation, le SDRIF soit mis à jour pour intégrer ces éléments avant nouvelle approbation et transmission au Conseil d'Etat avant mise en application ;
- que le dossier mis en débat public sous l'autorité de la CNDP comporte un volet d'évaluation environnementale élaboré avec le concours des associations d'environnement, s'attachant à apporter la preuve que les aménagements prévus respectent bien les principes du développement durable et les préconisations écologiques de la loi de programmation du Grenelle.

Paris" doit être révisé en profondeur

IDFE demande d'autre part :

- que le périmètre des ZAD ne dépasse pas un rayon de 1000 m (distance d'attractivité piétonne) autour de la gare, sauf éventuellement pour intégrer des terrains libres (friches industrielles, délaissés d'infrastructures), et que la durée de ces ZAD soit limitée, à 5 ans par exemple, pour ne pas laisser dans l'incertitude les propriétaires et habitants du secteur ;
- que, dans le périmètre de ZAD autour de chaque gare, soit instaurée une taxation des plus-values immobilières dont le produit serait utilisé pour le financement du réseau de transport et la construction de logements aidés ;
- que l'Etat renonce à modifier les chartes des parcs naturels régionaux au moment où il les sollicite pour être l'ossature des trames verte et bleue.

Concernant le titre 5 *traitant des dispositions relatives au projet de création d'un pôle technologique et scientifique sur le plateau de Saclay, défini dans l'article 20 de ce projet de loi comme un des territoires stratégiques de la région, et pour lequel l'Etat a déjà créé une OIN sur 27 communes (décret de mars 2009),*

IDFE considère que le projet de loi devrait tenir compte des observations suivantes :

- la politique du maintien sur le plateau de Saclay d'un espace agricole viable (masse critique), pratiquée par les schémas d'aménagement successifs depuis 50 ans - y compris le dernier SDRIF voté par la Région en septembre 2008 - est une nécessité de plus en plus vitale, compte tenu des récentes et profondes évolutions de l'économie mondiale;
- la création d'une "zone de protection naturelle, agricole, paysagère et forestière", proposée dans le projet de loi, en recourant à un outil juridique non identifié, ne donne aucune garantie quant au maintien des 2300 ha agricoles sur le plateau de Saclay, voulu par les collectivités locales, inscrit dans le SDRIF et assuré par les PRIF (périmètres d'intervention foncière) gérés par l'Agence des espaces verts ;
- la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement préconise de "lutter contre la régression des surfaces agricoles" et d'"assurer une gestion économe des ressources et de l'espace";
- l'implantation d'un transport en commun lourd, traversant le plateau d'Est en Ouest, tel qu'envisagé par l'Etat, est incompatible avec le maintien de la viabilité de cet espace agricole;
- la nécessité de concentrer en un seul lieu le maximum d'établissements de recherche et d'enseignement supérieur, pour en augmenter la productivité, reste à démontrer;
- les collectivités locales ont établi un schéma directeur du plateau de Saclay, qu'elles ont abrogé avec l'accord de l'Etat, pour raison juridique, en s'engageant à établir un SCoT ;
- enfin le projet de loi escamote la concertation avec les habitants.

En conséquence, IDFE demande également à l'Etat :

- de limiter clairement l'objet de l'établissement public "Paris-Saclay" à la mission fondamentale d'amélioration de la "productivité" de l'enseignement supérieur et de la recherche, et notamment à la mise en place et à la gestion du campus prévu à cet effet ;
- d'ajouter, dans le conseil d'administration de l'établissement public, un cinquième collège de personnalités représentatives du mouvement associatif ;
- de laisser le soin aux collectivités locales de définir l'aménagement de leur territoire, en collaboration avec l'Etablissement public "Paris-Saclay", par l'établissement d'un SCoT. A défaut, l'Etat se réserverait le droit de reprendre la main, comme il l'avait envisagé précédemment pour le schéma directeur du plateau de Saclay ;
- d'aider les collectivités responsables à réaliser rapidement la modernisation des transports en commun existants, les RER B et C qui, complétés par un réseau maillé de navettes liant les zones d'activités et d'habitats aux gares de ces deux RER, assureront rapidement une desserte efficace de ce territoire.

En cohérence avec les positions approuvées par son assemblée générale du 4 avril 2009 sur les immeubles de grande hauteur et le plateau de Saclay, et par son conseil d'administration du 26 juin 2009 sur le discours du Grand Paris prononcé le 29 avril par le président Sarkozy, IDFE considère que le projet de loi n'est pas acceptable dans sa définition actuelle et demande sa révision en profondeur prenant en considération les demandes énoncées dans cet avis.

Approuvé par le conseil d'administration du 24 septembre 2009 à l'unanimité moins une voix.