

SDRIF 2013

Contribution de Nature Environnement 77 à l'enquête publique

14 mai 2013

I - Préambule

Nature Environnement 77 (anciennement ASMSN, Association seine-et-marnaise pour la sauvegarde de la nature) est une fédération départementale regroupant 60 associations seine-et-marnaises locales de défense de la nature et de l'environnement.

Nous avons tenté d'apporter notre contribution, selon les modalités en vigueur aux différentes époques, aux travaux de révision du SDAURIF de 1976, aboutissant au SDRIF 1994, encore en vigueur aujourd'hui, ainsi qu'à l'enquête publique sur le SDRIF 2008.

Nous avons constamment milité pour

- Un développement harmonieux du territoire français incompatible avec l'hyper-croissance de la région capitale,
- Le maintien d'une Seine-et-Marne rurale, riche de ses espaces naturels et agricoles, au **bénéfice de tous les franciliens**

Les directives des Grenelle de l'environnement n'ont fait que nous conforter dans nos demandes.

Les conséquences néfastes de l'étalement urbain que nous prévoyions en 1990 se sont malheureusement confirmées. Les objectifs du SDRIF de 1994 en termes de consommation d'espaces agricoles et naturels et de développement limité des bourgs villages et hameaux n'ont pas été atteints.

Par conséquent, nous n'approuvons pas les perspectives du Grand Paris de développement et de concentration. Nous pensons que cela va à l'encontre de l'objectif affiché par ailleurs de faire de l'Île-de-France une « éco-région ». Nous préconisons au contraire un rééquilibrage entre la région capitale et les autres régions françaises.

Nous ne pouvons donc que dénoncer l'objectif fixé par la loi du « Grand Paris » imposant la construction de 70000 logements/an, que ne justifient ni la démographie de la région, ni les flux de population (voir page 20 du fascicule « défis, projet spatial régional et objectifs ». Le solde migratoire moyen depuis 1999 est négatif de 45000 personnes¹, alors que dans les courbes de l'évolution de la population d'ici 2060, même dans le scénario bas, on prévoit un solde migratoire positif). Pour ce qui est du besoin en logements, la dite crise du logement résulte de nombreux facteurs. Il n'est pas raisonnable d'augmenter la croissance démographique de la région parisienne alors que sa zone agglomérée rassemble déjà 20 % de la population sur 2 % de la superficie du pays, en générant 30 % de la richesse nationale, probablement au détriment des autres grandes villes françaises. Cela ne peut qu'aller à l'encontre de la qualité de vie des franciliens. Nous pensons en effet que cette région a atteint ses limites en termes de consommation, de ressources, de production de déchets, de saturation des transports collectifs, des routes, de pollution...

1 Page 20 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »

Or, nous constatons qu'aux objectifs du Grand Paris voulant stimuler plus que de raison le développement de l'Île-de-France à la fois sur le plan démographique, celui des infrastructures de transport et celui de l'emploi, s'est ajoutée la prise en compte de tous les projets des collectivités territoriales sensés résoudre à la fois la crise économique et les problèmes liés au logement.

Nous pensons qu'un rééquilibrage territorial national est la condition sine qua non d'un aménagement durable respectueux de l'environnement et du bien-être de la population à la fois soutenable économiquement et socialement. Or rien de cela n'est prévu dans le projet de SDRIF.

Nous demandons donc, pour éviter la croissance indéfinie de la mégapole, que soit relancée une vaste réflexion sur l'aménagement du territoire national, reprenant par exemple comme base le projet de 1992 (issu de négociations entre l'Île-de-France et les autres régions du Grand Bassin Parisien) d'une « couronne des cathédrales » à 200 km de Paris.

II - Remarques générales sur l'enquête publique et le dossier

Publicité de l'enquête publique

Nous regrettons le peu de publicité dont l'enquête publique a fait l'objet, notamment dans de nombreux villages, nous avons cherché, en vain, l'information sur les panneaux municipaux d'affichage.

Les habitants contactés nous ont répondu le plus souvent être ignorants de la tenue de cette enquête publique. Il aurait fallu que les communes relaient l'information.

Lecture du dossier

Parmi les citoyens ayant malgré tout pu être informés, nombreux ont été ceux découragés par la grande quantité de pages du dossier. Or, à la lecture, nous avons constaté de nombreuses répétitions. Notamment, les mêmes pages reviennent dans les différents fascicules, les mêmes paragraphes reviennent à plusieurs reprises. Une présentation plus synthétique aurait, nous semble-t-il, amélioré la compréhension du dossier et la participation du public.

Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)

Il est difficile de se repérer sur la carte, compte tenu de l'échelle 1/150 000ème et de l'absence de référence de lieux. Les jeux de couleurs utilisés ne facilitent pas non plus la lecture. Les axes de transports ne sont pas cartographiés lisiblement.

Les petits cours d'eau et les plans d'eaux d'une surface inférieure à 15 hectares ne figurent pas sur la CDGT. Ces éléments sont indispensables pour permettre aux utilisateurs de mieux se repérer sur la carte et d'appliquer au mieux les dispositions de la trame verte et bleue.

D'autre part, nous comprenons bien que les « pastilles » d'urbanisation sont destinées à permettre une certaine souplesse dans la localisation de ces zones d'urbanisation au niveau des documents d'urbanisme locaux. Mais, à contrario, l'absence de délimitation claire entre les espaces bâtis et les espaces agricoles ou naturels et cette représentation par « pastillage » risquent, lors de la traduction du SDRIF au niveau des documents d'urbanisme locaux, de vider ses objectifs de limitation de l'étalement urbain de toute substance. L'effet « loupe » des cercles d'un diamètre de 2 km autour des gares nous paraît disproportionné. Le développement au titre de secteur à proximité d'une gare doit être étudié au cas par cas, en fonction du service de desserte effective de la ligne, de la situation de la gare par rapport au village. Nous demandons la suppression de ces cercles.

III - Les orientations générales du SDRIF

Nous ne pouvons qu'approuver l'orientation générale du SDRIF, fondée sur « la proximité, la solidarité, l'attractivité et la soutenabilité écologique de la métropole francilienne ». Nous approuvons également les objectifs affichés de lutte contre l'étalement urbain ainsi que la priorité, pour ce qui est des nouveaux espaces d'urbanisation, à la limitation de consommation d'espaces grâce à des dispositions visant la densification du tissu existant. Nous nous interrogeons cependant sur la réelle portée de ces dispositions pour réduire le rythme d'artificialisation des sols, la CGDT contredisant ces objectifs.

Certes, cette carte ne peut pas revenir en arrière et ne peut pas corriger les échecs du SDRIF 1994 qui devait permettre d'éviter la progression tentaculaire de la capitale. Au lieu de se faire par densification de quelques pôles, dont les villes nouvelles, la croissance parisienne a donné lieu à la création de nouvelles tentacules et au bouchage progressif des trous agricoles, ce qui aboutit à d'immenses zones urbaines en continu, avec les phénomènes d'embouteillage et d'allongement des trajets domicile-travail allant de pair.

Il n'est pas pour autant inéluctable de confirmer cette tendance et tout au moins aurait-on pu espérer que le nouveau SDRIF ne persiste pas dans ces dérives et ne renonce pas à structurer l'Île-de-France autour de pôles, en nombre limité, correspondant réellement à des « bassins de vie » existants. Au contraire, nous constatons un multacentrisme risquant, malgré les principes énoncés, de renforcer la tendance à l'étalement urbain au lieu de l'endiguer.

D'ailleurs, on ne comprend pas bien comment pourra être imposé le ratio d'équilibre habitat/emploi, destiné notamment à rapprocher le travail du domicile :

- Il n'y a pas de différenciation entre zones résidentielles et zones d'activité,
- Sur quelle échelle de territoire ce ratio serait-il apprécié ?
- Quel dispositif permettrait de le faire appliquer, la construction de logements sera-t-elle conditionnée à la création d'emplois ?

IV - Les nouveaux espaces d'urbanisation

L'artificialisation des sols

L'urbanisation de 29225 ha d'ici 2030, soit une régression d'environ 1800 ha/an des espaces agricoles et naturels ne traduit pas la volonté de diminuer le rythme d'artificialisation des sols.

- Cette projection est contraire à la Loi de Modernisation agricole du 27.07.2010 fixant comme objectif la baisse de la consommation de 50 %.
- Protéger l'agriculture francilienne
Entre les infrastructures nouvelles, les zones logistiques et de bureaux, les zones d'activités, les zones résidentielles individuelles et collectives, y aura-t-il une place encore pour produire de la nourriture ? Nous demandons la relocalisation d'une agriculture nourricière en Île-de-France de façon à développer une agriculture paysanne et biologique de proximité permettant des circuits courts pour les produits alimentaires. Il est inquiétant que la Région mise sur les échanges et le transport pour faire face aux besoins vitaux de sa population.

L'étalement urbain

Nous demandons le maintien des villes nouvelles dans leurs périmètres respectifs et demandons la suppression des pastilles au-delà de leurs limites initiales :

- A Melun-Sénart, pastilles sur le plateau de Rougeau, entre les forêts de Rougeau et Bréviande
- A Marne-la-Vallée, pastilles au sud de l'A4 (Villages Nature)

La multiplication des pôles de centralité va à l'encontre des enjeux du SDRIF et vont aboutir à ce que les zones urbaines se touchent et finissent par constituer un « amas urbain ». C'est ce qui va se passer non seulement entre Meaux et Marne-la-Vallée, mais ces deux secteurs vont, si on laisse toutes les pastilles d'urbanisation figurant sur la CGDT, constituer bientôt une zone d'urbanisation continue avec les communes de la vallée du Grand Morin (Coutevroult, Saint-Germain-sur-Morin, Couilly-Pont-aux-Dames, Villiers-sur-Morin, Crécy-la-Chapelle) !

Les secteurs d'urbanisation préférentielles et conditionnelle

Le maintien de la « ceinture verte ».

Nous nous opposons aux urbanisations sur le plateau de Brie (frange ouest du plateau de Brie) risquant de mettre à mal les couloirs écologiques pourtant prévus entre forêt de Notre-Dame, forêt de la Léchelle et de compromettre ainsi le rôle de trame verte et bleue de ce secteur de transition entre la zone dense et la frange rurale ainsi que la coupure d'urbanisation entre ce secteur du plateau de Brie et Marne-la-Vallée.

Nous craignons, à terme, la jonction de Marne-la-Vallée et de Melun Sénart par une urbanisation continue.

Des pastilles d'urbanisation préférentielles surprenantes

Nous demandons la suppression des pastilles d'urbanisation au milieu d'espaces naturels :

- A Crécy-la-Chapelle, pastille isolée sur un espace vert, sur le coteau du Grand-Morin, alors que l'on se trouve sur le secteur du projet de PNR de la Brie et des deux Morin, territoire qui devrait donc être exemplaire en matière d'aménagement,
- A Marolles-sur-Seine, deux pastilles isolées dans la plaine, ayant un effet de « mitage » de l'espace agricole.

Nous nous interrogeons sur des pastilles d'urbanisation préférentielles dans le secteur de Claye-Souilly, secteur accueillant le plus grand nombre d'installations de stockage de déchets en Île-de-France.

Les secteurs d'urbanisation non cartographiés

Le bilan du SDRIF de 1994 a montré que c'est dans les espaces urbanisables non précisément cartographiés que se sont produits les principaux dérapages. Le SDRIF de 2013 ne permettra pas d'inverser la tendance. Ainsi, la possibilité de cumuler dans certaines communes plusieurs règles relatives aux différentes possibilités d'extension de l'urbanisation (secteurs d'urbanisation préférentielle/conditionnelle, secteurs de développement à proximité des gares, agglomérations des pôles de centralité à conforter) va à l'encontre des enjeux du SDRIF, les potentiels d'extension pouvant aller jusqu'à 15 % d'extensions urbaines possibles pour certaines communes !

L'extension modérée des bourgs, des villages et des hameaux

Les bourgs villages et hameaux devaient, selon le SDRIF de 1994, voir leur urbanisation évoluer selon le principe d'un « développement modéré ». Ce principe n'a pas été respecté. Rien que sur la période 1990-2005, les bourgs vilages et hameaux (BVH) ont accueilli près de 10 % de la croissance démographique francilienne et 24 % des espaces nouvellement urbanisés, sur une surface totale de 4 800 ha, alors que la consommation permise par le SDRIF 1994 était de 4600 ha pour toute la période 1990-2015. Ainsi, de nombreuses communes rurales n'ont pas respecté les prescriptions de développement modéré les concernant. L'une des causes de la non-application des prescriptions du SDRIF 1994 en matière de développement résidait dans l'absence d'un dispositif permettant de mesurer celui-ci.

Prendre comme surface de référence les surfaces urbanisées à la « date d'approbation du nouveau SDRIF » pour appliquer la règle de 5 % qui y est inscrite pour les extensions urbaines des BVH reviendrait :

- A ne pas disposer d'une référence MOS à cette date-là,
- A favoriser les communes qui ont antérieurement consommé immodérément les espaces agricoles au mépris des prescriptions du SDRIF 1994 et de la loi SRU et à régulariser en quelque sorte ces urbanisations illégales.

Il est donc indispensable que les dépassements constatés viennent en déduction de la nouvelle capacité d'extension ouverte en 2013. Par ailleurs, il est nécessaire que le SDRIF garantisse une utilisation effective de l'espace urbain existant, avant toute possibilité de réaliser des extensions urbaines. Ces dernières devraient rester peu consommatrices d'espace, être en continuité avec le bâti existant, assurer une diversité des fonctions, et présenter une densité au moins équivalente à celle observée dans le tissu urbanisé.

Nous demandons par conséquent que l'extension des bourgs villages et hameaux soit réellement appliqué et contrôlé et qu'il soit évalué en prenant 1990 comme année de référence. Nous ne comprendrions pas en effet que les communes ayant bafoué le principe du « DMBVH » voient les surfaces précédemment urbanisées à tort « régularisées ».

Cumul

Nous estimons que les possibilités d'urbanisation au titre de l'extension des BVH, de secteurs à proximité des gares, etc, vont aboutir à une augmentation du bâti qui va bien au-delà des capacités d'accueil de certaines communes.

Nous constatons par exemple ce cas au niveau des communes de Mortcerf, Guérard, Pommeuse, Mouroux communes situés sur le territoire du projet de PNR de la Brie et des deux Morin.

V - Le transport des personnes et des marchandises

Les hypothèses de croissance de la démographie et de l'emploi en Île-de-France sont , dans la loi du « Grand Paris », deux à trois fois plus élevées que celles de l'INSEE. La solution retenue du Grand Paris Express (GPE) ne répond pas aux besoins à court et moyen terme des franciliens qui consistent à améliorer et à rénover les transports collectifs existants.

Nous demandons donc que la priorité soit donnée à l'amélioration des réseaux de transports collectifs, et à leur développement sans que celui-ci ne devienne prétexte à un étalement urbain et à une urbanisation supplémentaire comme c'est le cas pour certaines lignes du GPE. Nous nous opposons notamment vigoureusement à la construction de gares nouvelles au milieu des champs, ce qui entraînerait à coup sûr l'urbanisation de ces secteurs lors d'une prochaine révision du SDRIF.

Nous constatons que la création ou la mise à 2x2 voies d'infrastructures routières sont inscrites au projet de SDRIF.

- Cette multiplication des infrastructures routières va totalement à l'encontre des objectifs de réduction des gaz à effet de serre d'un facteur 4 entre 1990 et 2050 (réduction intermédiaire de 20 % d'ici 2020 par rapport à 1990).
- Elle aura pour conséquence de morceler encore plus les forêts, les espaces agricoles. Ces coupures seront une atteinte à la biodiversité.
- Elle sera un frein à la recherche d'autres alternatives (incitation au covoiturage, liaisons douces, utilisation des transports collectifs...).
- Elle constitue une fuite en avant en termes d'urbanisation.

Là aussi, nous demandons que la priorité soit donnée à l'amélioration du réseau routier existant

Par exemple la mise à 4 voies de la nationale 36 doit pouvoir être évitée. L'amélioration de la circulation sur la « francilienne », le report du transport routier des marchandises, notamment le transport routier de transit, des aménagements de points particuliers (le rond-point de l'Obélisque par exemple) devraient pouvoir nous dispenser de créer une 4^{ème} « rocade ».

Il est possible d'organiser la circulation urbaine plutôt que de créer des contournements, véritables « aspirateurs à voitures » (exemples contournement de Melun, contournement de Coulommiers, voir à ce sujet notre participation à la contribution à l'enquête publique avec l'entente des associations de défense de l'environnement et des riverains des vallées de l'Aubetin et du Grand Morin).

Un projet inacceptable : Une gare RER au Val Bréon

Le projet d'implantation d'une gare RER au Val Bréon, au prétexte d'y amener les employés de cette zone logistique dont l'implantation posait déjà question puisque, si elle se situe à un carrefour routier, elle se trouve également entre deux zones industrielles, celles de Tournan-en-Brie et de Fontenay-Trésigny.

Cette zone logistique est également située à proximité de deux gares : celles de Tournan-en-Brie et de Marles-en-Brie. L'implantation d'une gare intermédiaire au Val Bréon ne peut que recouvrir un objectif inavoué d'urbanisation future.

Nous dénonçons vigoureusement le projet de création d'une gare supplémentaire qui conduirait inévitablement à une urbanisation continue le long de la N4. Nous demandons la suppression pure et simple des pastilles d'urbanisation conditionnelles au Val Bréon et à l'instar de notre fédération nationale France Nature Environnement et notre fédération régionale Île-de-France Environnement, nous demandons pour cette zone logistique et toutes les autres zones logistiques :

- Leur mutation sur les zones existantes, sans extension de surface,
- Comme pour l'habitat, leur densification et donc des extensions en hauteur,
- Leur déserte principalement par les transports ferrés (et fluviaux pour celles en bordure de fleuve), les camions devant être limités à leur emport maximum actuel (35 tonnes).

VI - Compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF

Nous notons que les SCOT et PLU devront être rendus compatibles avec le SDRIF dans un délai de trois ans. Or nous constatons que figurent actuellement dans ces documents des zones urbanisables (sans doute comptabilisés dans les 4000 ha) qui ne respectent pas les préconisations du SDRIF 2013 (consommation des espaces agricoles, zones éloignées des gares, absence de densification). Que deviennent ces zones ?

Il est indispensable que le SDRIF garantisse une utilisation de l'espace urbain existant, avant toute possibilité (y compris pour les zones actuellement urbanisables) de réaliser des extensions urbaines.

VII - En conclusion, compte tenu

- De la consommation des espaces agricoles induite par l'artificialisation des sols permise par le projet de SDRIF,
- De l'étalement urbain résultant de l'addition des divers types d'urbanisation autorisés,
- De l'extension non modérée des bourgs villages et hameaux résultant notamment du cumul des diverses possibilités d'urbanisation non cartographiées, de l'absence d'une définition claire et juste de la « superficie de référence », du flou en ce qui concerne la mise en conformité des documents d'urbanisme locaux,

Nous demandons, au président et aux membres de la commission d'enquête de bien vouloir émettre un avis défavorable au projet de SDRIF tel que présenté.

La présidente,
Jane BUISSON