



Le présent avis concernant la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France est déposé par le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) et le Collectif OIN Saclay (COLOS), tous deux affiliés à France Nature Environnement Île-de-France.

Cet avis est complémentaire à celui de France Nature Environnement Île-de-France.

## **I. EVALUATION DU SDRIF DE 2013**

*Avant de se prononcer sur le projet de SDRIF-E 2040, il convient d'évaluer la pertinence et les résultats du SDRIF de 2013.*

### **I.0. Quatrième défi : DISPARITION COMPLETE**

Tout d'abord, constatons que le rapport qui nous est présenté ne liste plus que 3 défis, alors qu'il avait été introduit en 2013 **UN QUATRIEME DEFI, le défi alimentaire, qui a tout simplement disparu ! On ne peut pas mieux avouer un échec total de la tenue de ce défi !** Pourtant, l'accélération des crises auxquelles nous devons faire face, justifie encore davantage la préservation de notre patrimoine de terres agricoles. Nous avons constaté la poursuite du saccage de terres agricoles d'une exceptionnelle qualité, irrémédiablement sacrifiées. Selon une note de l'IPR<sup>1</sup>, **la consommation d'espace** naturel, agricole est forestier s'est ralentie de 2012 à 2017 avec 880 ha/an. Elle **repart à la hausse** de 2017 à 2021 avec une consommation de 960 ha/an, ce qui est préoccupant.

### **I.1. Premier défi : AGIR POUR UNE ÎLE-DE-FRANCE PLUS SOLIDAIRE**

C'est un constat d'échec : **la réduction des inégalités** faisait partie des objectifs du SDRIF de 2013, **elles ont toutes explosé**. Le recensement de la population de l'INSEE de 2019, publié en 2022, révèle que Paris qui perd de la population, accueillait 1,805 million d'emplois en 2013, mais en compte 1,846 million six ans plus tard (+2,3 %). Ce sont désormais 1,11 million d'actifs de banlieue qui produisent les richesses de la capitale, ils n'étaient que 1,06 million en 2013 (+4,7 %).

Par ailleurs, le **système de gouvernance** mis en place par la loi MAPTAM (2014, entrée en application au 1/1/2016) a **créé une fracture** entre deux modes d'administration : d'une part la Métropole du Grand Paris (MGP) avec 7,1 millions d'habitants en 2019 qui regroupe Paris et la petite couronne ; d'autre part la grande banlieue qui représente pourtant 5,2 millions d'habitants. Les investissements sont massivement concentrés dans la MGP.

Les intercommunalités sont devenues tellement gigantesques, qu'elles ne représentent plus du tout ce qu'on appelle des "territoires vécus" par les habitants (bassins d'emplois et bassins de vie) fonctionnant à une échelle locale. La MGP est divisée en 12 Établissements Publics Territoriaux (EPT) inégaux, avec certains territoires qui cumulent les pôles d'emplois (T12, « *Grand Orly-Seine-Bièvre* », avec Ivry, Vitry, Orly et Rungis qui totalisent 110 000 emplois en 2019<sup>2</sup>) et d'autres dépourvus de pôle significatif (T2, « *Vallée Sud Grand Paris* » dont Antony, la principale ville ne dépasse pas 22 000 emplois).

En grande couronne, soulignons par exemple la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France (357 000 habitants en 2019) ou encore au Sud, la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay (314 000 habitants), qui regroupent des territoires sans unité, avec une assemblée de maires qui fonctionnent en concurrence et non en coopération.

**La politique de la ville est quasiment abandonnée**, en dehors d'opérations coûteuses de démolition-reconstruction qui ne traitent aucunement les problèmes sociaux. Alors qu'on développe une offre de transport qui permet d'acheminer les populations modestes habitant les banlieues lointaines vers les pôles d'emplois et de richesses économiques au cœur de l'agglomération. Ce qui aggrave – au lieu de réduire – les inégalités territoriales.

## **I.2. Deuxième défi : ANTICIPER LES MUTATIONS ENVIRONNEMENTALES**

Il s'agit d'un échec complet : non seulement on ne les a pas anticipées, mais **on a repoussé l'échéance de leur prise en compte !**

L'objectif décliné en 3 volets successifs « Éviter-Réduire-Compenser » qui devait se comprendre comme une injonction en trois temps, d'abord « Éviter », puis si l'on n'y parvenait pas tenter de « Réduire », puis si l'on n'y arrivait pas, « Compenser » en dernier ressort a été très largement détourné de sa fonction de garde-fou. Les élus, aménageurs, entreprises de BTP, ont utilisé à regret la 3<sup>ème</sup> solution directement, sans passer par les deux autres préalables.

Nous refusons par exemple que le projet de forêt de la plaine de Pierrelaye (dite de Maubuisson) bâtie sur des champs d'épandage de la Ville de Paris extrêmement pollués, serve à compenser des artificialisations ailleurs sur d'excellentes terres agricoles, comme celles du Triangle de Gonesse et du plateau de Saclay, comptant parmi les plus fertiles d'Europe. **Un enjeu écologique majeur** bien souligné dans la Tribune publiée dans « Le Monde » le 14 septembre 2022, où des personnalités du monde de la recherche et de la culture réclament le classement des terres du Triangle de Gonesse et du plateau de Saclay au patrimoine mondial de l'UNESCO : « *Cultivés depuis des millénaires, ces sols, d'une valeur géologique et hydrologique exceptionnelle, sont le résultat d'une accumulation de lœss datant de la dernière ère glaciaire, qui remonte à 100 000 ans. Ils sont constitués de limons éoliens profonds, d'une épaisseur de trois à quatre mètres à Saclay, et jusqu'à six mètres sur le Triangle de Gonesse. S'ajoute à cela une couche d'argile qui assure un stockage de l'eau en profondeur : cette réserve hydrique permet une forte productivité des cultures, sans irrigation, même par les étés les plus chauds.* »

### **I.3. Troisième défi : CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DE L'ILE DE FRANCE ET ACCOMPAGNER LA CONVERSION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE DE L'ÉCONOMIE**

Ce 3<sup>ème</sup> défi contient deux objectifs qui se sont révélés incompatibles avec la politique du « Grand Paris ».

**a/ La polarisation autour de grands pôles se voulant « d'excellence »** cumulant les activités, les emplois et les richesses économiques a généré par différence une explosion de zones de pauvreté et de relégation. Dans Paris, on observe un record de concentration, avec le Quartier Central des Affaires (QCA qui regroupe les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements) qui a encore gagné des emplois : il cumulait 622 000 postes en 2013, il en compte 664 000 en 2019, soit une augmentation de 42 000 emplois en six ans.

A l'inverse, **des bassins d'habitat sans emplois ont vu leur caractère « dortoir » s'aggraver**. Citons au nord un vaste arc de pénurie d'emplois et de pauvreté au sud de Roissy surnommé en raison de sa forme « *La Banane Bleue* »<sup>3</sup> allant de Goussainville, Villiers-le-Bel, Arnouville, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse dans le Val d'Oise ; et de Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran en Seine-Saint-Denis. En 2016, cet ensemble de 10 communes qui représente 450 000 habitants et 204 000 actifs (chômeurs compris), accuse une pénurie de postes de travail par rapport aux actifs, passée de -92 000 emplois en 1975 à -101 000 emplois en 2019. Tandis qu'au nord, ce qu'on appelle le « cœur de pôle de Roissy » (7 communes, dont Gonesse) cumulent 151 000 emplois pour 71 000 actifs en 2019. Et pourtant, on persiste à implanter des emplois sur ce pôle, plutôt que sur le territoire déficitaire.

De même au Sud, dans le département de l'Essonne, relevons un ensemble de moindre importance d'une dizaine de communes formant un **bassin d'habitat déficitaire centré sur la Vallée de l'Orge**, comprenant notamment Sainte-Geneviève-des Bois, Savigny-sur-Orge, Grigny, qui totalise en 2019 235 000 habitants, 113 000 actifs, pour 60 000 emplois. Avec Juvisy-sur-Orge, ce bassin d'habitat comprend une des gares les plus actives de France avec 40 millions de voyageurs/an, un pôle de transit majeur qui n'a jamais constitué un pôle d'emploi.

Par ailleurs, on voit **se multiplier** un phénomène appelé « **ville dissociée** », défini par la caractéristique suivante : « *l'habitant n'y travaille pas et le travailleur n'y réside pas* »<sup>4</sup>, parce que les communes répondent à la « demande économique » des entreprises et implantent des emplois, **sans se soucier de la « demande sociale »** : la correspondance avec les compétences et qualifications de la main-d'œuvre locale. C'est ainsi que Saint-Denis avec 88 000 emplois et 54 000 travailleurs en activité (Insee 2019) est devenue « *une commune riche, habitée par des pauvres* », qui fait exploser les besoins de déplacements domicile-travail et accuse 22% de taux de chômage<sup>5</sup>, un score supérieur à celui de Sevran (21%), une des villes les plus déshéritées de France. La mise en service du « hub de transports » de Saint-Denis/ Pleyel du Grand Paris Express (GPE) risquant d'aggraver encore les flux croisés Emploi/Travail, ainsi que le manque d'enracinement local d'un pôle de transit de cette dimension. Voir aussi l'analyse de ce phénomène constaté à Gonesse, dans un article paru dans Mediapart<sup>3</sup>. La ville a acquis 4400 emplois de 1990 à 2018, ce qui n'a pas empêché le chômage de progresser de 69%, pendant que la population active diminuait de 2,7 % !!

**b / Nous réfutons cette recherche constante d'attractivité qui est de plus en plus refusée par les populations** (cf. les avis exprimés lors des réunions de concertation départementales) et provient de la vision dépassée du Grand Paris « ville monde » promue dans la loi Sarkozy de 2010. Elle a justifié une débauche de grands projets inutiles, voire nocifs, à commencer par certaines lignes de métro du GPE qui traversent des territoires sans les desservir (Lignes 17 Nord Le Bourget/ Roissy<sup>6</sup> et 18 Orly/ Versailles).

L'objectif de base du GPE consistait à renouer avec les Trente Glorieuses : ses concepteurs promettaient de retrouver un taux de croissance du PIB national de 4% et de créer un million d'emplois. Ils répandaient dans l'opinion publique que Paris devait renforcer son rang de « ville-monde » dans le contexte d'une concurrence farouche avec New York, Tokyo et Londres. Ils ne percevaient aucunement les enjeux climatiques et énergétiques – qui commençaient pourtant à se profiler en 2010 –, condamnant la mondialisation exacerbée qui imprégnait leur projet.

Une décennie plus tard, le coût du réseau, initialement estimé à 19 Mds€, va sans doute atteindre – sinon dépasser – 60 Mds€. **Or, s'il excède 62 Mds€, le bilan socio-économique global du GPE passe dans le rouge, malgré des évaluations aux chiffres manipulés, réalisées par le maître d'ouvrage, juge et partie<sup>7</sup>.**

L'un des postulats qui sous-tendent la philosophie du GPE est celui d'un **vaste bassin d'emploi unique couvrant l'ensemble de la région**, restructurée autour d'un réseau de transport lourd reliant entre eux des quartiers de gare « *ayant vocation à devenir de nouvelles centralités* » et permettant de traverser l'Île-de-France de part en part, de manière fluide et confortable.

Or, **cette vision du Grand Paris est parfaitement irréaliste** du fait de l'étendue de la région et de la spécialisation des pôles et des bassins d'emplois. Et ce type d'aménagement est en contradiction totale avec « *une conversion écologique et sociale de l'économie* ». L'interconnexion de pôles d'emploi par un réseau capacitaire est contre-productive, puisqu'elle crée un formidable appel d'air pour les flux domicile-travail, sachant que les déplacements entre pôles d'emplois ne représentent que 3% des besoins de transport. Par ailleurs, ce modèle du Grand Paris repose sur une spéculation foncière exacerbée, profitant de la manne foncière dégagée dans un rayon de 800 m autour des 68 gares du GPE, supposées accueillir bureaux, commerces et logements.

**Nous réfutons avec force cette « vision » d'un nouveau type de polycentrisme, prétendument préfigurant la « ville de demain ».** Une gare est très rarement un lieu de destination, elle constitue presque toujours un lieu de dispersion. Par conséquent, il est incongru d'imaginer que des habitants viennent spontanément s'agglutiner autour d'une gare et y vivre à proximité de leur lieu de travail. S'ils devaient s'installer là, ce serait précisément pour utiliser le nouveau réseau pour facilement aller travailler ailleurs. De même, ceux qui viendraient y travailler mettraient à profit la bonne accessibilité de leur lieu d'activité pour aller habiter un peu partout sauf sur place et ne seraient aucunement encouragés à venir loger à proximité. Et si néanmoins il devait y avoir des Franciliens qui habitent et travaillent à proximité de la gare, cette dernière n'aurait aucune utilité pour eux, sauf peut-être pour partir en voyage. Ainsi, un quartier de gare du GPE est voué à devenir une « ville dissociée », sans aucun enracinement local et génératrice de nouveaux besoins de transport. C'est d'ailleurs la tendance récemment observée par l'urbaniste Daniel Béhar : « *rien ne s'est passé comme*

*prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris Express », « les ménages, comme les promoteurs, sont allés ailleurs, dans le diffus ».*

Observons que la doctrine du GPE repose sur l'idée des « **transports structurants** », dont l'urbaniste Jean-Marc Offner a montré, il y a 30 ans déjà, que c'est « *un mythe politique et une mystification scientifique* ». De fait, le GPE ne pourra qu'alimenter une **spirale infernale**, où de nouvelles infrastructures de transport lourd induisent des relocalisations des acteurs urbains (ménages et entreprises), qui à leur tour génèrent de nouveaux besoins de mobilités. Cela ne peut que concourir au **gigantesque mouvement brownien** actuellement constaté de 45 millions de déplacements quotidiens en Île-de-France, en hausse de 300 000 flux/jour chaque année.

Conjugué à l'explosion des coûts du foncier et de l'immobilier au cœur de la région, ce cercle vicieux engendre **étalement urbain** et **ségrégation sociale** : les classes moyennes viennent gentrifier la petite couronne, qui se densifie. Or, Paris est une de villes les plus denses du monde, il n'est nullement souhaitable que la proche banlieue suive ce modèle. À leur tour, les classes populaires sont chassées vers la grande couronne, les ménages les plus modestes étant rejetés plus loin en périphérie.

En somme, l'idée de la densification autour des gares du GPE ne résiste pas au principe de réalité. De fait, comme l'a souligné l'urbaniste Marc Wiel, densité et vitesse sont antinomiques<sup>8</sup> : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre. Sans oublier que la densification majore les coûts du foncier et de la construction.

**c/ Pour une réelle conversion écologique et sociale de l'économie, un changement radical de paradigme s'impose : organiser la région de façon véritablement polycentrique** autour des bassins existants dont on optimise l'autonomie pour en faire des « zones cohérentes<sup>9</sup> », c'est-à-dire disposant d'une bonne adéquation entre emplois et actifs, à l'instar du bassin de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines, où les habitants résident et travaillent majoritairement dans le même territoire. Les dessertes de proximité y priment sur les liaisons de transit. Ainsi, les besoins de transports sont réduits à la source, d'où des distances domicile-travail minimales.

**À rebours de l'approche actuelle du Grand Paris, il est indispensable de déconcentrer les emplois et de ralentir la circulation, la meilleure mobilité étant celle qu'on évite !**

### **EN SYNTHÈSE**

*Force est de constater un écart considérable entre la formulation de ces défis et les résultats obtenus. Relevons la contradiction flagrante entre la recherche d'attractivité (qui est à nouveau citée dans le SDRIF-E !) et la nécessaire reconversion écologique non pas seulement de l'économie, mais de l'ensemble de la société de l'Île-de-France. Les propositions doivent être en cohérence avec le titre du nouveau SDRIF-E (non pas E comme environnement, mais comme Écologie) et comporter des moyens beaucoup plus prescriptifs, pour que le futur Schéma Directeur soit respecté.*

## **II ANALYSE GLOBALE DU SDRIF-E**

### **II.1. REVOIR LES PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES**

Dans les scénarios prévisionnels de croissance démographique établis par l'Insee<sup>10</sup>, nous observons à la fois un ralentissement de la croissance de l'Île-de-France, mais aussi des perspectives négatives pour une partie de la Province : d'après l'Insee, un tiers des régions perdraient des habitants d'ici 2070. Avec trois scénarios pour notre région, un dit « tendanciel » qui prévoit un pic de population atteint autour de 2040-2049, avec 12,75 millions d'habitants. Puis la population entamerait une décroissance, car les naissances excéderaient de trop peu les décès pour compenser le déficit lié au solde migratoire fortement négatif. Il existe aussi un scénario haut peu probable, mais un scénario bas qui accuserait un déclin dès 2025-2030. Ce qui booste pour le moment la croissance de l'Île-de-France, c'est le taux de fécondité élevé en raison de la jeunesse de la population. Mais il suffirait que la région soit frappée de désamour, en raison de la dégradation de son cadre de vie et de la « galère des transports », et qu'à la merci d'une recrudescence de la crise sanitaire et/ou d'une accélération du dérèglement climatique, la mortalité augmente et la natalité baisse en raison d'une éco-anxiété grandissante, pour ne plus compenser le déficit migratoire.

Cette **attractivité basée sur la poursuite de la concentration des activités économiques et des emplois** se traduit par des arrivées nettes de jeunes adultes (notamment les plus qualifiés des régions) ou de l'étranger pour leurs études ou leur premier emploi, qui génèrent à leur tour une forte demande de logements neufs, source d'une densification du cœur d'agglomération et d'un étalement urbain en périphérie incompatibles avec l'objectif de RESILIENCE affiché par ailleurs.

La jeunesse de cet apport de population entraîne un taux de natalité élevé, qui gomme **un solde migratoire très négatif depuis de nombreuses années**. Il a atteint – 100 000 habitants en 2018 avec les autres régions, mais il est de + 40 000 avec l'international. C'est ainsi que l'Île-de-France fonctionne depuis longtemps comme un « repoussoir » pour les familles avec enfants, les retraités et les personnes âgées qui partent en province. On devrait pouvoir « vieillir » en Île-de-France, alors que les coûts, l'offre de services insuffisante entraînent des départs massifs d'actifs en milieu de carrière et de personnes de plus de 65 ans. Ce déséquilibre de la pyramide des âges entraîne une perte de liens sociaux, assurés par les retraités : ils animent en France la moitié des associations, ils fournissent des services aux générations en activité, ils libèrent des logements trop grands, ils constituent des gisements d'emplois de services...

Cette volatilité des populations franciliennes représente un véritable gâchis de ressources humaines, l'Île-de-France constituant un véritable « tonneau des Danaïdes ». La surreprésentation des populations actives génère des besoins d'emplois qui continuent à se concentrer dans notre région, densifiant encore davantage des pôles d'activités qui perdent des résidents. La population de la capitale diminue depuis 2011, alors que son nombre d'emplois ne cesse d'augmenter : **Paris est depuis longtemps le premier pôle d'emploi de banlieue** : d'après les chiffres 2019 de l'Insee, 1,110 million d'actifs de petite et grande couronne y travaillent, contre 737 000 Parisiens !

Dans le document du SDRIF-E, nous relevons à plusieurs reprises **le chiffre de 50 000 habitants supplémentaires par an, comme s'il s'agissait d'une réalité intangible**. Nous

estimons que **les différents scénarios traduisent des choix politiques** qui ne constituent nullement une fatalité. Ici, **le choix de poursuite de la croissance de l'Île-de-France, basée sur la recherche d'attractivité de notre région devrait être abandonné**, comme il ressort de la concertation préalable. Comment continuer à accueillir l'essentiel des populations provenant de l'étranger et des populations nombreuses originaires des autres régions qui repartent ensuite ? En ce qui nous concerne, nous refusons le choix de poursuite de croissance de l'Île-de-France, formulé *a priori*. Quand on voit les perspectives démographiques très sombres pour certaines régions, va-t-on assister à un remake 70 ans plus tard de « *Paris et le désert français* » ?

## **II.2. REINTERROGER LE SYSTÈME TERRITORIAL, POUR BIEN VIVRE EN ÎLE-DE-FRANCE**

**a/ Nous relevons dans le projet de SDRIF-E, la reconduction de l'objectif d'attractivité et celui de résilience, qui pour nous sont incompatibles.**

Voir nos remarques indiquées dans le paragraphe I.3 et notre remarque de synthèse. La contradiction porte désormais entre la recherche d'attractivité et la nécessaire sobriété réclamée par l'accélération du dérèglement climatique et les crises sanitaire, énergétique et géopolitique auxquelles nous devons faire face. Les évolutions perceptibles en 2005 (début de la concertation du SDRIF en vigueur (réchauffement climatique, épuisement des ressources, problèmes énergétiques, alimentation) sont désormais flagrantes et réclament un changement radical de paradigme.

→ Les sondages montrent l'importance grandissante pour les Français de la qualité du cadre de vie dans le choix des lieux d'habitat, reléguant loin derrière les possibilités d'emplois et de transports. Il s'agit donc de **s'adapter bien davantage** à cette mutation de la demande. L'attrait de l'Île-de-France n'a rien à gagner d'une région désorganisée et saturée, dont le « bien vivre » se dégrade d'année en année.

b/ A cet égard, **nous sommes très réservés sur la « Note d'enjeux de l'État » qui a pour objectif de réinterroger le système territorial** et propose 3 modèles métropolitains (page 12) qui effacent la complexité de l'organisation infra-métropole et ne tiennent aucun compte de la réalité des « territoires vécus »<sup>11</sup> par les populations locales (bassins d'emplois et bassins de vie).

Nous **rejetons totalement le Modèle 1**, « Le Grand Paris monocentrique », tout droit sorti de la loi Grand Paris et de sa vision de capitale « ville-monde ».

**Nous exprimons de fortes réserves sur le Modèle 3** « la région-métropole en réseau » qui est faussement décentralisée, élargie vers les régions adjacentes, mais qui dilue l'identité de l'Île-de-France et renforcerait la dépendance d'un Bassin parisien avec la région capitale. Un modèle agrandissant une région déjà hydrocéphale.

Reste **le modèle 2**, faussement intitulé « **Le Grand Paris polycentrique** », qui repose sur un **contresens du fonctionnement de la région en « quadrants »** (et non en cadrons !!), tel qu'il a été conçu initialement par des équipes de l'IAURIF, autour de Jean-Jacques RONSAC<sup>12</sup>. Une organisation territoriale qui s'appuie sur le constat des spécialisations d'activités et d'emplois observées en cœur d'agglomération selon un découpage en portions depuis le centre, ayant ensuite essaimé en petite puis en grande couronne, le long des radiales de transports qui les

desservent. Ces spécialisations territoriales fonctionnent en correspondance avec les filières de métiers et de qualifications des bassins de main-d'œuvre situés dans le quadrant correspondant. Un éventail de spécialisations beaucoup plus riche que le découpage en forme d'étoile à cinq branches proposé dans la Note d'enjeux.

**Nous sommes notamment en désaccord total avec un immense quadrant sud** allant d'Orly-Melun à Versailles-Rambouillet. Nous avons identifié un quadrant sud-est Bercy-Austerlitz/ Ivry-Vitry/ bassin d'Orly ; un deuxième quadrant sud Quartier latin/ Antony-Massy-Palaiseau /plateau de Saclay ; un quadrant sud-ouest Matignon/ Montparnasse /Versailles /Saint-Quentin-en-Yvelines. Les quadrants bien spécifiques sud-est et sud se déclinent en 2 bassins d'Orly et de Massy-Palaiseau-Saclay organisés nord-sud, traversés par une ligne 18 est-ouest qui ne leur est d'aucune utilité. Puis le quadrant sud-ouest se décline dans le département 78 en un bassin Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, organisé Ouest-sud-ouest/ Est-nord-est, alors que le tracé de la ligne 18 devient nord-sud. Les échanges domicile-travail internes à chacun des bassins sont 21 fois supérieurs aux échanges entre bassins<sup>13</sup>. C'est pourquoi nous sommes totalement opposés au tronçon Ouest de la ligne 18 Saclay-Versailles, qui traverse en outre 7 km de plaine agricole, séparant deux territoires n'ayant quasiment pas de rapports entre eux. Ce n'est certainement pas un réseau de transport de transit tel que le Grand Paris Express, traversant les territoires sans les desservir, qui peut structurer l'espace et créer des liens de proximité.

→ La « **Note d'enjeux de l'État** » propose une **organisation technocratique**, qui ne tient aucun compte du fonctionnement des territoires locaux, ces fameux « territoires vécus » complètement niés par la création d'intercommunalités immenses, déterminées sur des critères de « poids de populations », aux antipodes des solidarités de proximité et ne reflétant nullement la diversité de l'histoire et de la géographie qui a forgé l'identité des territoires franciliens.

### **II.3 REINTEGRER LE 4EME DEFI : LE DEFI ALIMENTAIRE**

**Nous souhaitons réintégrer dans le SDRIF-E ce 4<sup>ème</sup> défi.**

On a urbanisé inconsidérément le grenier et la ceinture maraîchère de l'Île-de-France, qu'il s'agirait de revitaliser pour relever le défi alimentaire.

Les terres agricoles franciliennes doivent être traitées comme ce qu'elles sont : des sols vivants, une ressource nourricière précieuse – et non comme une réserve foncière. On ne peut plus prétendre, à l'heure de l'apparition de pénuries alimentaires graves, fonctionner en Île-de-France comme dépendants à 97 % de l'extérieur et notamment de pays lointains pour notre propre alimentation. Il est aujourd'hui intolérable de pouvoir sacrifier des terres fertiles qui ont mis des millénaires à se bonifier pour des entrepôts de logistique, des axes de transports, des surfaces commerciales, des data centers et autres grands projets inutiles, voire toxiques, qui détruisent allègrement de façon irréversible un tel patrimoine.

→ **Mais il nous faut des mesures contraignantes, basées sur la qualité des terres**, et non seulement les surfaces.

L'Île-de-France, comme les autres régions, ne réussira pas l'autonomie alimentaire avec l'application de la gestion des sols qui a conduit à la dépendance alimentaire, à

l'agrandissement des exploitations, à l'agro-industrie, à la disparition des paysannes et des paysans. Il est nécessaire de permettre des coopérations entre communes urbaines et rurales en matière d'eau potable et d'alimentation, pour recréer une ceinture nourricière dans la périphérie de l'Île-de-France.

Par ailleurs, la sécurisation de la souveraineté alimentaire ne peut se passer de mesures fortes en matière de protection et notamment de sanctuarisation des meilleures terres agricoles. Cet aspect est développé dans la section suivante (II.4 a).

#### **II.4. INTRODUIRE DES OBJECTIFS QUALITATIFS POUR LE SDRIF-E**

Rappelons les trois grands objectifs quantitatifs du SDRIF de 2013, qui devait intégrer ceux de la loi du Grand Paris de 2010, reposant sur une croissance considérable de l'Île-de-France :

- Doubler le nombre de logements construits, soit 70 000/an
- Doubler le nombre de km de métro, soit 200 km supplémentaires, avec la création du Grand Paris Express (GPE).
- Créer 28 000 emplois par an, au lieu de 25 000/ an au cours de la période précédente.

Les objectifs quantitatifs de logements ont été atteints trois ans durant : ils ont alimenté la spéculation immobilière, sans empêcher l'aggravation du mal logement. L'objectif « transports » a transformé l'Île-de-France en un immense chantier et mobilisé des financements considérables pour le GPE, au détriment de l'entretien et de la modernisation des réseaux existants (notamment les RER B et D), qui ont accusé une dégradation préoccupante. Les créations d'emplois ont été concentrées dans quelques pôles, essentiellement Paris et La Défense, aggravant les inégalités territoriales entre un hypercentre et des communes-dortoirs périphériques, faisant exploser les besoins de transports.

**Ces objectifs et leurs effets pervers apparaissent désormais incompatibles** avec les crises sanitaire, sociale, géopolitique que nous affrontons et le dérèglement climatique qui s'accélère. On ne peut plus raisonner désormais en termes uniquement quantitatifs. C'est pourquoi les objectifs du SDRIF-E intitulés « triple zéro » - ZAN, « zéro artificialisation nette » ; ZEN « zéro émission nette » ; « Zéro déchet » - qui sont à nouveau quantitatifs ne nous apparaissent pas à la mesure des défis que nous devons relever : ce sont des slogans, plus que des orientations. Il faut impérativement rajouter des critères en matière de qualité des logements, de proximité entre l'habitat et les emplois afin de supprimer les besoins de transports à la source, d'offres de services notamment en termes d'éducation et de santé, de réduction des inégalités territoriales, d'amélioration du cadre de vie, etc. C'est ce que nous verrons au point b/.

#### **a/ Remplacer Zéro artificialisation nette (ZAN) par Zéro artificialisation brute (ZAB)**

Nous sommes réservés sur l'objectif « ZAN », qui repose sur le slogan « Éviter, Réduire, Compenser » et sur une réglementation de la consommation des terres, alors que **nous demandons l'arrêt de la consommation de celles-ci**, avec la mesure ZAB.

Il existe plusieurs outils réglementaires qui ont pour but de protéger durablement la vocation agricole de certains espaces et de les soustraire à la pression de l'urbanisation.

Nous résumons en annexe les dispositifs Zone agricole protégée (ZAP), Périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) et Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PENAP).

**Sur le plateau de Saclay**, il a été mis en place un cas particulier de protection des terres agricoles, celui de la Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF), dont le principe est inscrit dans la loi du Grand Paris. Un décret gouvernemental de fin 2013 en a précisé le périmètre au niveau des parcelles. La loi dit seulement que cette zone est « non urbanisable » mais ne prescrit pas l'établissement d'un règlement permettant de savoir plus précisément ce qui est autorisé ou non au sein de cette zone. Pour celle-ci, une charte a bien été définie, mais il s'agit là d'un catalogue de bonnes intentions qui n'est pas opposable aux tiers.

→ Si le tronçon ouest de la ligne 18 du GPE était réalisé, il traverserait la ZPNAF. Dans ce cas, la protection de la ZPNAF serait très fragile car il serait assez facile de la relativiser par une simple modification de la loi.

**Quant au Triangle de Gonesse**, malgré la qualité de ses sols unanimement reconnue, il reste menacé par des projets d'urbanisation qui sont tout autant « datés et dépassés » qu'EuropaCity, selon l'expression d'Elisabeth Borne qui prononçait l'abandon du méga projet en novembre 2019. Mais quelques jours après cette annonce, la présidente du Conseil régional a proposé 1 Md€ pour le Val d'Oise. Très justement aucune construction n'était fléchée sur le Triangle, il était seulement demandé à Grand Paris Aménagement de faire une analyse des sols. Cette analyse très utile pour le projet agricole CARMA n'est toujours pas réalisée. Certes le maintien de la ligne 17 Nord et de la gare du Triangle était demandé sans aucune justification autre que d'avoir une gare du Grand Paris dans le Val d'Oise, bien qu'elle ne desserve aucun Val d'Oisien !

En mai 2021, le Premier ministre Jean Castex a annoncé trois projets relatifs au Triangle de Gonesse : une Cité scolaire (principalement un collège et un lycée), une administration centrale et Agoralim, annexe nord du MIN de Rungis. Aucun de ces trois projets ne justifie ni l'urbanisation du Triangle de Gonesse, ni la construction d'une gare qui était destinée aux 31 millions de visiteurs escomptés d'EuropaCity et aux 40 000 emplois du pôle d'affaires qui lui était adjacent, au sein de la ZAC.

→ Le SDRIF-E doit acter **qu'il est possible d'éviter l'urbanisation du Triangle et initier un projet alimentaire.**

Nous l'expérimentons sur le Triangle de Gonesse. Le préfet a signé une DUP pour urbaniser la partie sud de la ZAC, cette DUP ne peut être mise en œuvre pour Agoralim pour accueillir « *un pôle d'attractivité autour de l'alimentation, des circuits courts et de la production agricole de proximité* » comme décrit par Jean Castex en mai 2021. Pour l'autonomie alimentaire des régions il faut une évolution du rôle de la SAFER pour aller vers des DUP d'autonomie alimentaire.

## **EN SYNTHÈSE**

*En Île-de-France, la gestion des différents outils décrits plus haut – hétérogènes et de portée spatiale diverse – mériteraient d'être mis en musique au niveau du schéma directeur régional. En effet, il nous faut des outils réglementaires spécifiques fléchés « Agriculture/Alimentation » permettant de sanctuariser les meilleures terres agricoles et d'assurer davantage la souveraineté alimentaire de l'Île-de-France.*

*Pour cela, il conviendrait que l'utilité publique ne soit pas réservée à la seule urbanisation, mais aussi intervienne pour l'autonomie alimentaire, préservant ainsi la vocation agricole des meilleures terres. Cela suppose de procéder à un inventaire de la qualité des terres agricoles à l'échelle de la région, puis de mettre ensuite en place des dispositifs destinés à faciliter les conditions de leur exploitation, des aides à la préemption de ces terres pour les sanctuariser de façon pérenne, ainsi que des systèmes d'aide pour les dépolluer, pour faciliter l'installation de jeunes agriculteurs, pour accompagner des exploitants à passer en bio, à développer le maraîchage, etc.*

## **b/ Réintroduire des indicateurs qualitatifs : les IDH**

Il a existé en Île-de-France des outils alternatifs permettant de s'écarter des instruments de mesure classiques du développement territorial et basés sur la qualité de vie et le bien vivre et non sur des objectifs quantitatifs. Ce sont les IDH, « *indices de développement humain* » mis en place dès 2007, à la demande de la MIPES (Mission d'Information sur la pauvreté et l'exclusion sociale), en partenariat avec l'Observatoire Régional de la Santé (ORS). Malheureusement, ces outils sont tombés en désuétude<sup>14</sup>. Il convient de les remettre au goût du jour. Leur principal avantage est de permettre une approche territoriale à la commune avec un niveau de précision, bien meilleur que les analyses globales par grands territoires qui gommant les inégalités au niveau communal. Ces indicateurs permettraient d'établir une cartographie des zones de pénurie, de suivre les évolutions dans le temps et de financer des stratégies d'amélioration pour les zones les plus défavorisées.

Trois familles d'indicateurs ont été utilisées :

- la santé,
- l'éducation,
- le niveau de vie,

trois domaines apparus **stratégiques** pendant la pandémie du COVID 19 !

→ - Il conviendrait de rajouter **une famille d'indicateurs sur l'adéquation habitat /emploi**, visant à créer des « zones cohérentes<sup>7</sup> ». Une « zone cohérente » désigne un espace intercommunal qui dispose d'une certaine autonomie, grâce à une bonne adéquation entre population active résidente et emplois locaux. Ceci a pour effet de limiter la portée des déplacements (notamment de réduire les besoins de transports lourds domicile-travail), de favoriser l'ancrage spatial de la population et de renforcer un sentiment d'appartenance territoriale.

→ - Une autre famille est à prévoir sur **les aménités urbaines et le cadre de vie**, car il s'agit d'une question essentielle, dont la nécessité est encore renforcée avec la pandémie.

## **ANNEXE – RÉSUMÉ DES OUTILS ACTUELS DE PROTECTION DES TERRES AGRICOLES**

La **Zone agricole protégée (ZAP)** est une servitude d'utilité publique permettant de préserver la vocation agricole des zones présentant un intérêt général en raison de leur qualité agronomique ou de leur situation géographique. Une ZAP est établie à l'initiative des collectivités territoriales ou, le cas échéant, de l'établissement public compétent en matière de plan local d'urbanisme (PLU, PLUi) ou de schéma de cohérence territoriale (SCoT). Les périmètres de ZAP doivent être annexés aux documents d'urbanisme locaux. Tout changement d'affectation ou de mode d'occupation du sol qui altérerait durablement le potentiel agronomique, biologique ou économique de la ZAP doit être approuvé par la chambre d'agriculture et la commission départementale d'orientation de l'agriculture (CDOA).

Plus spécifiquement en Île-de-France, l'Agence des espaces verts de la Région Île-de-France (AEV), organisme rattaché à la Région, rebaptisé "Île-de-France Nature" en 2019, a créé l'outil des **Périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF)**, expression d'une décision politique concertée avec les collectivités territoriales, permettant à la Région de mettre en œuvre une démarche et des actions de préservation et de mise en valeur des espaces ouverts et des paysages. Au sein de ces périmètres, l'AEV est autorisée à acquérir des espaces naturels, agricoles, forestiers ou des milieux dégradés à réhabiliter. Ces acquisitions peuvent se faire à l'amiable, par voie de préemption, ou dans certains cas, par expropriation. Les espaces acquis sont ensuite gérés par l'AEV ou remis en bail à des agriculteurs, grâce à une convention entre l'AEV et la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) Île-de-France.

Le **Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PENAP ou ENAP ou PAEN)** est un outil destiné aux départements et aux structures porteuses de SCoT souhaitant mettre en œuvre une politique de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains. Une telle politique se traduit par la délimitation de périmètres d'intervention pour la protection de ces espaces, associés à des programmes d'action qui précisent les aménagements et les orientations de gestion visant à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages au sein du périmètre d'intervention. L'instauration d'un PENAP empêche les terrains concernés d'être postérieurement intégrés à une zone urbaine et facilite l'acquisition de ces terrains dans un but de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains. Un projet de PENAP est soumis à l'accord de la ou des communes concernées ou des établissements publics compétents en matière de plan local d'urbanisme.

## NOTES

<sup>1</sup> IPR, « Le ZAN, au défi de la connaissance des sols », in *Note rapide Territoires* n° 956, octobre 2022.

<sup>2</sup> Total de 109 865 emplois en 2019, dont Ivry (32 122), Vitry (27 658), Orly (22 863) et Rungis (27 222).

<sup>3</sup> J. Lorthiois, « Bêtisier du Grand Roissy n°5- Aménagement : 40 ans de fabrication d'un désordre urbain », in *Mediapart*, mai 2021.

<https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/100521/betisiergrand-roissy-n-5-amenagement-40-ans-de-fabrication-dun-desordre-urbain>

<sup>4</sup> J. Lorthiois, « Gonesse, ville dissociée : l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y réside pas », in *Mediapart*, 24 janvier 2022

<https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/240122/gonesse-ville-dissociee-lhabitant-ny-travaille-pas-le-travailleur-ny-reside-pas>

<sup>5</sup> J. Lorthiois, *Balayer les idées reçues sur l'Emploi et le Travail*, Profession Banlieue, 2017, voir le cas de Saint-Denis ville dissociée pages 9 à 17

<https://j-lorthiois.fr/balayer-les-idees-recues-sur-lemploi-et-le-travail/>

<sup>6</sup> J. Lorthiois, « Ligne 17 Nord, l'indécence budgétaire à l'heure de la crise énergétique », in *Mediapart*, 2 novembre 2022

<https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/021122/ligne-17-nord-lindcence-budgetaire-lheure-de-la-crise-energetique>

<sup>7</sup> J. Lorthiois, J-P. Orfeuill, H. Smit, J. Vivier « Lignes 17 et 18 : les évaluations plus que discutables de la Société du Grand Paris », tribune parue dans *L'Obs*, 28 octobre 2022.

<https://www.nouvelobs.com/bibliobs/20221028.OBS65234/lignes-17-et-18-les-evaluations-plus-que-discutables-de-la-societe-du-grand-paris.html>

COLOS, « A propos de l'utilité publique des lignes 18 et 17 Nord », août 2022

<https://www.colos.info/images/doc/Utilite-publique-lignes-18&17N.pdf>

<sup>8</sup> L'urbaniste Marc Wiel a étudié en profondeur les relations entre vitesse de déplacement et densité de construction – et plus généralement celles entre mobilité et aménagement – entre autres :

*Grand Paris – Vers un Plan B*, éd. La Découverte, 2016.

*Grand Paris – Sortie des illusions, approfondir les ambitions*, coécrit avec Jean-Pierre Orfeuill, éd. Scrineo, 2012.

« Polysémie de la densité », contribution au colloque « *Denses cités, la densité peut-elle enrayer l'étalement urbain ?* » organisé par l'Association Urba+, PUCA/Ministère de l'Équipement, 20 décembre 2006.

« Vitesse ou densité ? », article paru dans la revue italienne de géographie *Territorio*, avril 2006.

<sup>9</sup> Concept de « Zones cohérentes » mis au point par J. Lorthiois et H. Smit, voir article du Dictionnaire de Forum Vies Mobiles, 2021.

<https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13686/zone-coherente>

<sup>10</sup> INSEE, « D'ici 2070, un tiers des régions perdraient des habitants », *Insee Première* n° 1930, novembre 2022 et « Projections démographiques en Île-de-France à horizon 2070 : vieillissante, la région resterait la plus jeune de France métropolitaine », *Insee Flash Île-de-France*, n° 72, novembre 2022.

<sup>11</sup> Site de J. Lorthiois, « Concepts généraux : les Territoires vécus »

<https://j-lorthiois.fr/concepts-generaux/les-territoires-vecus/>

<sup>12</sup> Site de J. Lorthiois, « Pour une approche quadrant en Ile-de-France »

<https://j-lorthiois.fr/pour-une-approche-quadrant-en-ile-de-france-2/>

<sup>13</sup> J. Lorthiois, « Ligne 18, l'incohérence de relier 3 bassins totalement disparates », in *Mediapart*, 1<sup>er</sup> mars 2022

<https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/010322/ligne-18-intox-2-l-incoherence-de-relier-3-bassins-totalement-disparates>

<sup>14</sup> La dernière publication de l'IAU sur le sujet est ancienne : « L'IDH-2, un outil d'évaluation du développement humain en Île-de-France », in *Note rapide* n° 656, mai 2014.