



Mars 2024

## PROJET SDRIF - AVIS France Nature Environnement Val d'Oise

### CONTEXTE

Le projet de révision du Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) est soumis à enquête publique du jeudi 1er février au samedi 16 mars 2025

Le SDRIF expose les orientations en matière d'aménagement et d'urbanisation, plus précisément de l'utilisation du sol et de la protection de l'environnement, à l'horizon 2040 : logement, transition écologique, mobilité, services publics, réindustrialisation.

C'est dans ce contexte que France Nature Environnement Val d'Oise rend son avis.

### PREAMBULE

➡ **Le SDRIF-E ne propose pas un projet de rupture à la hauteur des défis climatiques à venir**

Le monde de 2040 sera un monde très différent, nous aurons dépassé l'augmentation de la température de +1,5 degrés, notre région sera bouleversée dans tous les domaines (énergies renouvelables, fin des ventes de véhicules thermiques)

Certes les "orientations" du SDRIF-E comportent un grand nombre de déclarations d'intention qui vont dans le sens d'une prise en compte des enjeux climatiques. Mais dans le texte et dans les cartes, ce SDRIF-E comprend aussi un grand nombre de dérogations à ces principes : un tel nombre de dérogations qu'un tel schéma continuerait d'autoriser le pire en termes d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Le projet de SDRIF-E n'est donc pas un projet de rupture qui permettrait de faire face aux grands défis climatiques, c'est toujours le même modèle de développement qui est proposé, un modèle énergivore, qui promeut le "toujours plus vite et toujours plus loin". (le GIEC dit que les leviers d'action pourraient réduire nos émissions de gaz) Sur la période 2009/2020 le Val d'Oise a perdu 13 000 emplois tandis qu'il a gagné 80 000 habitants : département déséquilibré avec des pôles d'accumulation de richesses (Roissy) et des territoires de pénurie (communes-dortoirs). Il faut développer un nouveau modèle différent, **permettant à la population de trouver l'essentiel des réponses à ses besoins dans son bassin de proximité et ainsi de réduire ses déplacements.**

## LES DEMANDES DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT VAL D'OISE

### ↳ La fin de l'exception francilienne

- **A minima, réduire de 50% le rythme d'artificialisation des sols d'ici 2031 et tendre vers le Zéro Artificialisation Brute (ZAB)**

Tendre vers le ZAB, le zéro artificialisation brute, seule solution pour protéger intégralement les espaces naturels, agricoles et forestiers. A minima, la réduction de 50% du rythme d'artificialisation d'ici 2031 par rapport à la consommation mesurée la décennie précédente nous paraît essentielle. Or, contrairement aux autres régions, la région Ile de France se définit un rythme de réduction de seulement -20% d'ici 2031.

Si l'ambition politique du Sdrif-E est claire et bien exprimée dans les différents documents qui le composent, la trajectoire proposée de réduction de l'artificialisation de 20 % par décennie ne permettra pas d'atteindre l'objectif de l'absence d'artificialisation nette en 2050.

La cible de 500 ha par an en 2040 aboutirait à un rythme de consommation de 400 ha par an en 2050 et non à zéro. En d'autres termes, la trajectoire proposée pour la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers aboutit en 2040 à une réduction du rythme de l'artificialisation de 36 %, avec un ralentissement de l'effort entre la décennie 2021-2030 et la décennie suivante. En appliquant la même règle de diminution de 20 % pour la décennie 2040-2050, la trajectoire n'aboutirait pas à une absence d'artificialisation nette mais à une réduction de la consommation un peu inférieure à la moitié (le rythme d'artificialisation autorisé serait de 51,2 % par rapport aux neuf années 2012-2021).

Si la région d'Île-de-France n'est pas tenue de respecter l'objectif intermédiaire de réduction de moitié à l'horizon 2030, elle n'est pas pour autant dispensée de respecter l'objectif national d'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050.

Cela créerait un gros problème d'équité vis à vis des autres régions qui elles vont faire un effort significatif. Et cela maintiendrait la vision d'un développement régional tiré par la métropolisation et la compétitivité du territoire, la même vision qui a abouti aux problèmes actuels.

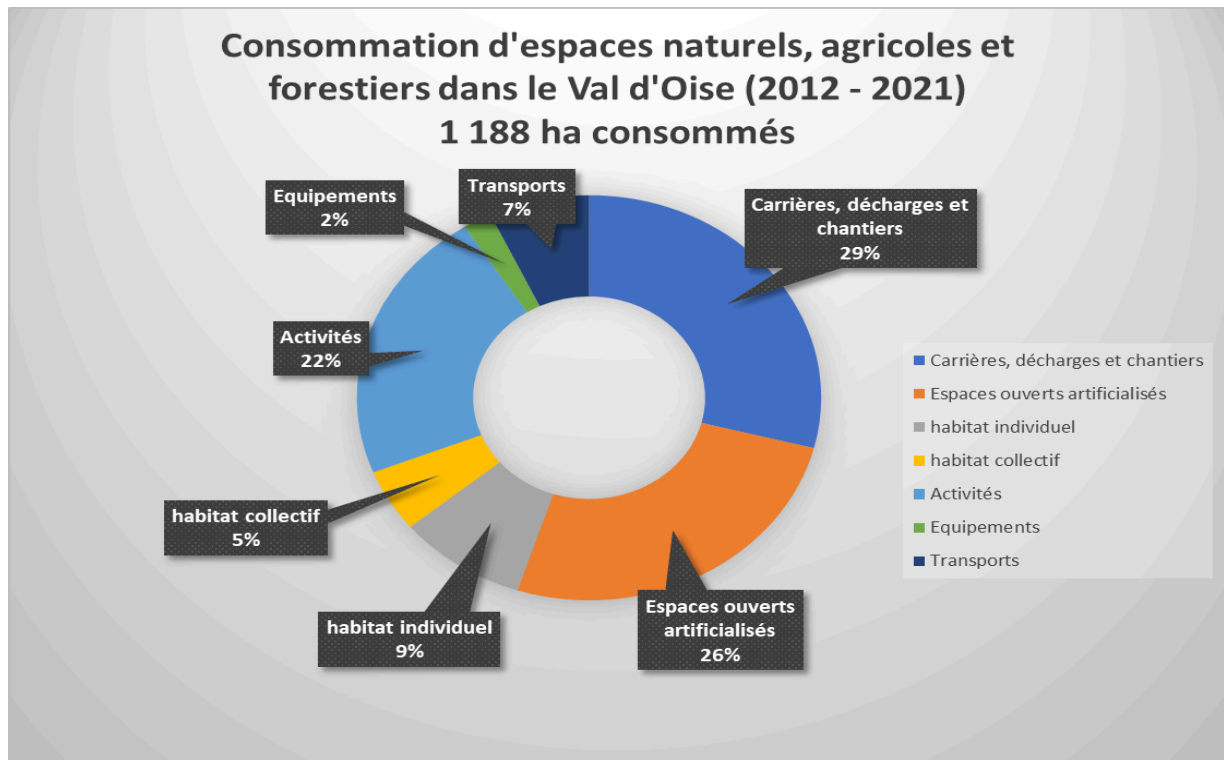
A ce rythme, le ZAN ne sera pas atteint en 2050, souligne l'Autorité environnementale dans son avis rendu le 21 décembre 2023. Cela pose « un problème d'équité intergénérationnelle », l'effort étant reporté sur les générations futures.

Au demeurant, l'existence d'une moindre contrainte sur l'aménagement en extension urbaine en Île-de-France par rapport à des régions voisines pourrait constituer un appel d'air pour l'implantation de nouvelles bétonisations.

**Pour le Val d'Oise, ce sont 1 188 hectares d'ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers) qui ont été artificialisés sur la période 2012-2021 (le département compte 124 600 hectares) ;**

La consommation d'espaces a augmenté de 271% sur la période 2017-2021 par rapport à la période précédente (2012-2017) : de 64 ha par an entre 2012 et 2017 à 174 ha par an entre 2017 et 2021 ; le projet de SDRIF-E n'oblige qu'à la réduction de -20% d'artificialisation par

décennie soit 1 277 hectares d'urbanisation permis sur 19 ans en Val d'Oise, alors que les autres régions métropolitaine prévoient dans leur schéma - 50% par décennie.



Source : Présentation CD95 en réunion des maires organisée par la Région IDF le 30/11/2022

### **Le Val d'oise ne doit pas être poubelle le déversoir du Grand Paris !**

- **Rompre avec des objectifs de croissance démesurés, stabiliser le nombre d'habitants.**

L'île de France est la seule région obligée d'intégrer des décisions portées par l'Etat et non par le seul conseil régional.

C'est le seul schéma régional qui doit appliquer une loi - loi Sarkozy du "Grand Paris" - qui impose la construction de 70 000 logements /an et les 200 km du Grand Paris Express et ses 68 gares, mais aussi un chapitre spécifique du plateau de Saclay.

En effet, la loi Sarkozy du "Grand Paris" de 2010 promeut une vision mondialisée de la région capitale, afin que Paris et son agglomération constituent une « Ville monde » qui joue dans la cour des grands, au même titre que Londres, Tokyo, New York ou Shanghai.

Cette poursuite de la croissance de l'IDF va à contre courant d'un rééquilibrage des territoires alors qu'elle cumule sur 2% du territoire, 18% de la population, 30% des richesses et 40% de la recherche et que nous constatons l'accroissement de toutes les inégalités internes à l'IDF (sociales, environnementales, économiques, transports, revenus, etc...)

Pour éviter ou réduire l'étalement urbain, le maître mot du SDRIF de 2013 était "densification". La densification a atteint ses limites et se réalise au détriment de la qualité de vie en Ile-de-France. Le maintien de la croissance de la population à 50 000 habitants par an est contraire à l'objectif de réduction de l'artificialisation.

➡ **Promouvoir un véritable polycentrisme, et non pas uniquement créer de nouveaux moyens de transports qui ne favorisent pas l'émergence de bassins de vie**

La notion de polycentrisme, déjà défendue dans le SDRIF de 2013, est reprise par l'actuel SDRIF-E et est présentée comme un principe structurant.

Le polycentrisme implique une organisation territoriale autour de « centralités » multifonctions permettant à chaque habitant.e d'accéder à l'emploi, aux espaces de nature ainsi qu'à une offre complète de services près de chez lui.elle.

Cette vision de territoire vise entre autres à atteindre un véritable équilibre habitat-emploi pour rompre avec l'existence de "ville dissociée" (villes où les habitant.e.s vivent, mais, n'y travaillent pas, ou à l'inverse, les actif.ves y travaillent mais n'y habitent pas). Le polycentrisme défendu dans le SDRIF de 2013 n'a pas contribué à réduire les déséquilibres habitat-emploi.

Cette notion est bien mal traduite sur la carte "*Maîtriser le développement urbain*" qui attribue le titre de « centralité » (grand cercle) indifféremment à l'agglomération de Cergy-Pontoise, à l'aéroport de Roissy (sans habitants) ou au pôle secondaire de Persan\_Beaumont. Et classe dans un rang inférieur intitulé « polarités » (petit cercle) des villes comme Aulnay sous Bois (87 000 habitants) ou Sarcelles (60 000).

**Pour le Val d'Oise, ce sont 13 000 emplois qui ont été perdus sur la période 2009-2020 tandis que le département a gagné 80 000 habitants. Et on est passé à 0.68 emplois par habitant dans le Val d'Oise**

Le SDRIF-E doit résoudre ce problème et rendre ce principe de polycentrisme effectif sur tout le territoire. Néanmoins, les dispositions prises par la version actuelle du SDRIF-E répondent avant tout à un idéal du territoire mondialisé,, motivé par la construction du Grand Paris Express.

Les besoins actuels des Francilien.ne.s, que sont la production de logements accompagnée d'une création d'emplois adaptée aux qualifications des habitant.e.s, ne sont pas garantis par le SDRIF-E et ne seront en l'état pas satisfaits au vu de l'expérience passée sous le SDRIF de 2013. En effet, l'obligation d'augmenter uniformément de 15% le nombre de logements dans les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural est contestable dès lors qu'elle ne s'accompagne pas d'une offre d'emploi associée. Ce découplage entre développement de l'emploi et production de logements participe au renforcement du déséquilibre habitat-emploi, notamment dans l'espace rural, pour les nombreuses villes et communes "dortoirs" existantes.

➡ **Sortir de l'objectif de production annuelle de 70 000 logements, irréaliste et en totale contradiction avec la recherche de l'objectif ZAN.**

Il s'agit de produire des logements adaptés aux besoins et au bien-être des valdoisien.ne.s afin de réduire le mal logement. Ces dix dernières années, la progression de la construction de nouveaux logements n'a pas enrayeré la progression du nombre de mal-logés.

L'objectif de 70 000 logements est irréaliste et ne permet pas de concilier :

- L'objectif ZAN et l'objectif de construction de 70 000 logements par an respectivement imposés par la loi Climat et Résilience de 2021 et la loi Grand Paris de 2010, le SDRIF-E doit viser 100% de la production de nouveaux logements en renouvellement urbain. Cet objectif devra être retranscrit et décliné dans le SRHH (schéma régional de l'Habitat et de l'Hébergement)
- L'accroissement de la capacité d'accueil de nouveaux logements au sein des espaces urbanisés devra :
  - se faire en priorité par le recyclage de friches ou de bâtiments obsolètes, la mutation des quartiers de gare, la mobilisation des dents creuses, l'adaptation et reconversion du bâti existant, le recours à la réversibilité des bâtiments, la mutualisation et le changement d'usage, le recours aux éco-matériaux, la surélévation des bâtiments. [...]Le recours à la densification est conditionné à :
  - ce qu'aucune autre méthode d'aménagement en renouvellement urbain ne soit possible.
  - la réalisation d'une étude préalable des potentiels de densification des zones aménagées existantes en amont de tout projet de production de logements concernés
- Inciter les collectivités à délivrer des permis de construire sans affectation pour conditionner la nature de l'implantation du bâti et favoriser la réversibilité des constructions selon les usages qui pourront leur être attribués dans le temps.
- L'autorité environnementale note que le projet de SDRIF-E mentionne un parc de 55 millions de m<sup>2</sup> de bureaux et indique que 1,1 million de m<sup>2</sup> sont vacants depuis plus de deux ans, sans donner la source de ce chiffre. La répartition des surfaces de bureaux existantes est présentée mais pas celle des bureaux vacants, leur degré d'obsolescence, ni l'évolution de la vacance.  
L'autorité environnementale recommande de présenter une analyse territorialisée de la vacance des bureaux.

**Pour le Val d'Oise, l'objectif fixé de construction annuelle à l'horizon 2030 est de 6 066 logements**  
**La moyenne de production annuelle sur 2010-2017 a été de 6 513 logements soit + 7% par rapport à l'objectif de construction fixé**  
**Le Val d'Oise produit 10,6% des logements de la région.**

#### ➡ **Abandonner le développement des axes routiers et favoriser les mobilités actives**

En Ile de France, 29% des émissions de gaz à effet de serre sont dus au transport routier. 75% des déplacements des Franciliens se font à moins de 10 km de leur domicile. Mais sous la moyenne se cache une pénalisation des départements périphériques.

**Pour le Val d'Oise le transport routier est le plus gros poste émetteur de gaz à effet de serre (40%)**

**- Abandonner le BIP et réaliser au plus vite le tram-train T11 : en finir avec la politique de déversoir d'un flux de véhicules sur les communes voisines en aménageant les terminaisons actuelles côté Bonneuil, Garges-lès-Gonesse et côté Soisy sous Montmorency et en même temps réduire les déplacements routiers par l'achèvement rapide de l'alternative du tram-train T11, anciennement tangentielle nord, prévue de Sartrouville à Noisy-le-Sec passant par les deux gares d'Argenteuil, mise en service seulement sur le tronçon d'Epainay au Bourget RER.**

**- Abandonner le projet de ligne 19 (La Défense-Roissy par le Triangle de Gonesse), introduit précipitamment après la phase de concertation du SDRIF-E en fin 2022, d'un coût au moins cinq fois supérieur au T11. Desservi par le RER B, CDG Express et la ligne 17 nord, l'aéroport de Roissy serait déjà le premier aéroport au monde relié à sa capitale par trois lignes de train. Une quatrième, non merci ! Cette annonce démagogique, faite quelques semaines avant l'enquête publique, aurait pour effet de retarder l'achèvement du T11 qui a disparu du nouveau Contrat de Plan Etat Région.**

**- Abandonner l'A 104 bis : prolonger le tram-train T13, de Saint-Germain à Cergy-Pontoise**

**- Développer un réseau de pistes cyclables continu et qualitatif, ainsi que des stationnements sécurisés dans les lieux publics et privés**

**- Développer l'intermodalité vélo/train/bus**

**- Développer la livraison en vélo-cargo**

### **➡ Protéger nos ressources agricoles et nos espaces naturels ou forestiers**

En l'état, les cartes réglementaires du SDRIF-E identifient 37 500 hectares de terres agricoles à sanctuariser, soit un peu moins de 7% des 564 000 hectares de surfaces agricoles utiles régionales. Il est bon de rappeler que l'artificialisation de terres agricoles est un processus irréversible : aucune mesure compensatoire ne permettrait aujourd'hui de retrouver la même qualité et richesse du sol qui ont été détruites au profit d'une extension urbaine. Dans un contexte d'insécurité alimentaire, d'effondrement de la biodiversité et de réchauffement climatique, l'artificialisation de terres agricoles est un processus qui doit cesser définitivement.

La proportion de la consommation d'espaces non cartographiée augmente fortement dans le SDRIF-E. Elle atteint presque 48 % alors qu'elle est de 30 % dans le SDRIF en vigueur. Cette évolution rend d'autant plus nécessaire la mise en place d'un suivi et d'un pilotage efficaces de la consommation d'espaces.

**Pour le Val d'Oise, nous demandons la suppression des pastilles au titre de secteur d'urbanisation préférentielle situées :**

- sur le Triangle de Gonesse totalement inadapté pour accueillir le projet de Cité scolaire loin des villes où vivent les jeunes, en zone C du plan d'exposition au bruit des aéroports de Roissy et du Bourget interdite à la construction de logements permanents.

- suite de l'avis de la Chambre d'Agriculture d'Ile de France, tous les autres sites présentant des sols de haute qualité impossibles à compenser, à savoir : 4 pastilles à Goussainville (ancien projet Carex), 1 pastille à Osny et Pontoise, 4 pastilles à Cergy, Osny, Puiseux-Pontoise et Courdimanche, 1 demi pastille à Moisselles et 1 demi pastille à Parmain.

FNE Val d'Oise s'exprime défavorablement sur des demandes contenues dans l'avis du Conseil départemental du Val d'Oise :

- En premier lieu, contre la demande de suppression *"de l'espace vert sanctuarisé sur le secteur sud du Triangle de Gonesse"* (qui n'a rien d'un espace vert, mais est un espace agricole, qui mériterait un classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en raison de la qualité du sol) et l'inscription de 3 pastilles d'urbanisation pour permettre la réalisation du projet Agoralim, annoncé en 2021 par le Premier ministre Jean Castex et présenté comme *"un pôle d'attractivité autour de l'alimentation, des circuits courts et de la production agricole de proximité"*.

- Contre la pastille d'urbanisation qui rendrait possible une nouvelle urbanisation sur les terres agricoles de la commune de Taverny

- Contre le prolongement de la RD 970 au nord de Villiers-le-Bel. Il est possible d'éviter une nouvelle coupure de l'espace agricole pour un gain de temps d'une minute, en aménageant comme la D10 la route de Bouqueval qui dessert la décharge régionale du Plessis Gassot,

- Contre la déviation de la RD 909 à Montlignon, d'une emprise de 10 ha qui a perdu sa principale justification depuis la fermeture du centre de traitement des déchets ménagers de la Vallée de Montmorency dont les camions traversaient la commune,

- Pour l'amélioration de la liaison bus 9518 Cergy Roissy qui n'est pas à créer et dont l'intérêt principal n'est pas l'accès à l'aéroport de Roissy comme l'écrit le CD 95, mais l'accès au pôle universitaire et administratif de Cergy. Une amélioration peu coûteuse consisterait à aménager la voie d'arrêt d'urgence aux endroits où se forment les bouchons pour permettre au bus de s'en extraire, à desservir l'importante zone d'activité de Saint Ouen l'Aumône et réaliser un réseau de pistes cyclables avec un vélib sur la plateforme de Roissy qui couvre 3200 ha..

- Concernant le port de Bruyères, le CD 95 demande 35 ha d'extension au lieu de 10 ha *"dédiés à la logistique sur un site multimodal plutôt qu'ailleurs"* sans précision où est l'ailleurs évité pour des entrepôts tout camion.

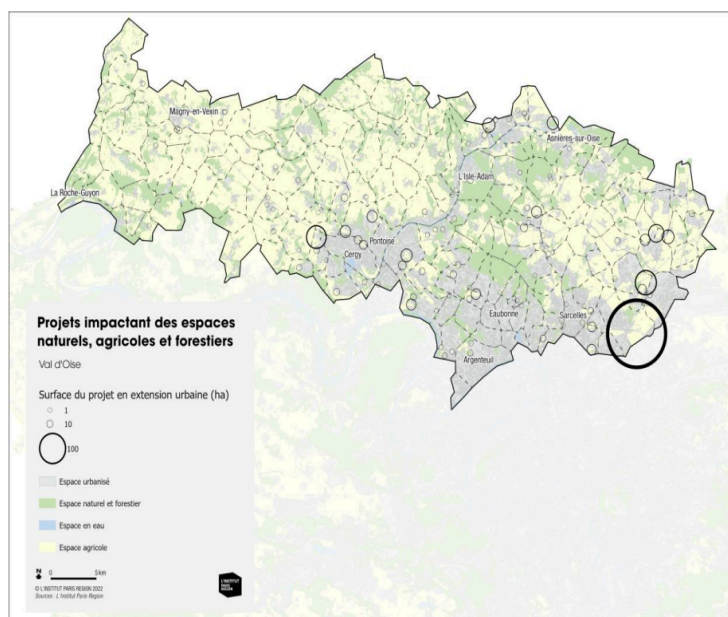
- Une véritable protection des lisières de forêt en milieu urbain. Pour ce faire, l'exception des sites urbains constitués (SUC) au principe de préservation des lisières de forêts doit être supprimée. L'orientation réglementaire 20 doit interdire toute nouvelle construction dans une bande de 50 mètres autour des forêts de 100 ha.

## Les projets impactant des NAF dans le Val d'Oise

**Projets recensés en extension** (hors projets de transports et ENR) : **1 163 ha** soit 19% de l'enveloppe francilienne des projets recensés

**Zones AU en extension** (hors projets) : **536 ha**, soit 15% de l'enveloppe francilienne

**Projets + Zones AU = 1 699 ha** soit **129%** de la consommation de référence (2012 – 2021)



L'autorité environnementale signale que 280 hectares d'entrepôts logistiques ont ainsi été construits sur des espaces naturels, agricoles et forestiers, soit 4 % des extensions franciliennes et 10 % si l'on prend en compte l'artificialisation induite par ces entrepôts et les emprises associées (entreposage à l'air libre, parkings automobiles, etc.). Cette tendance est à la hausse : entre 2017 et 2021, la part des entrepôts et espaces associés dans la consommation régionale a été deux fois plus importante qu'entre 2008 et 2012.

### Sources

Avis MRAE sur le SDRIF-E

Dossier enquête publique SDRIF-E - Avis personnes publiques qualifiées

Présentation CD95 en réunion des maires organisée par la Région IDF le 30/11/2022

### ➔ OUI au fluvial, NON aux méga projets !

Le SDRIF-E prévoit de poursuivre la structuration des activités portuaires et logistiques le long de l'axe Seine en tenant compte de l'ouverture du Canal Seine Nord Europe.

Il s'agit de favoriser le report du transport de marchandises de la route vers le fleuve et la voie ferrée en développant les connexions fluviales et ferrées reliant l'Île-de-France à la façade maritime (port du Havre) et de conforter la place de la région sur l'axe Nord-Sud en favorisant l'emploi de modes de transport moins polluants.

En l'état du projet, rien ne garantit que ce méga chantier n'entraîne un transfert plus important du fret ferroviaire vers le fluvial que de la route vers le fluvial en raison de la nature du fret. Le projet pourrait favoriser le port d'Anvers au détriment du port du Havre.

L'ouverture du Canal Seine Nord Europe (pour le Val d'Oise secteur dit MAGEO), le projet de Port Seine Métropole Ouest (Achères) doivent permettre d'appuyer la structuration de l'activité logistique au profit de l'Ouest francilien. L'ouverture du Canal Seine nord doit être



accompagnée d'une mesure précise des impacts liés à l'augmentation en volume et du changement de nature (gabarits) du trafic fluvial sur l'Oise.

Les mesures d'évitement des impacts négatifs, puis de réductions et en dernier ressort de compensation, devront être étudiées et mise en œuvre, préalablement à la mise en service du canal de manière à garantir la préservation des paysages, de la biodiversité et des usages récréatifs (île de loisirs) liés à l'Oise.

**En conclusion, l'avis de France Nature Environnement sur le SDRIF est défavorable**