



AVIS DU MNLE 93

SUR LE SDRIF-E

(Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental)

23 décembre 2024

Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 et Nord-Est Parisien

Maison des Associations - 61 rue Victor Hugo - 93500 Pantin

mnle-93@orange.fr

Premier niveau de lecture sur notre ambition

Le SDRIF-E (Schéma directeur de la Région Île-de-France environnemental) est un document de planification majeur qui définit l'aménagement de notre région d'ici 2040. Il s'impose à l'ensemble des SCoT et PLUi.

Depuis plusieurs mois, nous avons travaillé sur des propositions de SDRIF-E à partir du vécu des habitant.es, des nombreuses consultations que nous avons organisées et de nos actions.

Ce fut l'occasion d'interroger les tenants et aboutissants des politiques d'attractivité qui structurent l'action publique régionale depuis maintenant plus de 30 ans.

Nous proposons un plaidoyer de résistance pour ce que nous voulons pour demain, dans le respect des objectifs des COP successives et pour la mise en œuvre des préconisations du GIEC.

Derrière les schémas d'aménagement, ce sont des intérêts de classe qui agissent et qui font basculer les destins de l'ensemble du vivant.

Les frontières des écosystèmes ne se « superposent pas aux frontières » des échelons administratifs. Un schéma directeur large, à l'échelle régionale, est l'occasion de prendre en compte dans sa globalité la question écologique. Le découpage des compétences ne doit exonérer aucun acteur de ses responsabilités en matière environnementale.

Les contraintes doivent être fortes pour tous les acteurs et l'impératif écologique doit primer. Le SDRIF-E qui couvre un échelon vaste doit être particulièrement contraignant pour répondre aux enjeux.

Les mots tels que « Bien Commun », « Sobriété », « Circuits Courts » et d'autres font partie des éléments de langage au point d'être de nombreuses fois utilisées dans le SDRIF-E de l'exécutif, mais c'est pour mentir sur ce qui se fait dans le réel.

Mais, bien au contraire, la défense du vivant demande organisation et radicalité.

- Il existe une tension permanente entre les conséquences que la fabrique de la ville capitaliste et métropolisée génère et le besoin de traiter et rendre effectif un cadre de vie qui réponde aux besoins des habitant.es dont le droit au logement, tout en luttant contre l'artificialisation du sol (par exemple).
- Pour répondre aux disparités économiques, sociales et spatiales de la région tout en respectant les objectifs et recommandations formulés par le GIEC, il faut alors choisir, hiérarchiser et contraindre.
- Cédant à une démographie galopante affaiblissant d'autres régions, qui n'a pour objectif que l'attractivité de la Métropole parisienne et la mise en concurrence, le projet de l'exécutif régional ne répond pas à l'intérêt général et aux besoins de la population.

Nous avons pour ambition de penser véritablement l'organisation de l'Île-de-France dans une perspective de BIFURCATION ÉCOLOGIQUE ET DE RÉPARATION SOCIALE.

Le Zéro Artificialisation Brute : un structurant de la politique d'aménagement en Île-de-France

Une trajectoire vers « le zéro artificialisation brute »

- Une réduction impérative de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers de **50%** pour la période 2021-2031.
- Une réduction de l'artificialisation **brute** de **60%** pour la période 2032-2041 et de **80% supplémentaires** pour la période 2042-2050.
- Une absence d'artificialisation **brute** à compter de 2050.

Sont admises dans les espaces agricoles les installations nécessaires au captage d'eau potable non destinées à l'irrigation. Les retenues

de substitution ou « méga bassines » sont interdites. De même, l'usage de pesticides sera interdit sur les aires de captage des eaux souterraines les plus polluées (Cf. rapport interministériel Santé - Transition Ecologique et Agriculture daté de juin 2024 pour la préservation de la qualité de l'eau de consommation).

Dans les communes où la proportion des espaces de pleine terre dans l'ensemble des espaces urbanisés est inférieure à 30%, les documents d'urbanisme définissent les règles pour atteindre cette proportion.

La Région Île-de-France est la plus urbanisée de France : 22% contre 6% en moyenne pour le reste du pays.

Sur la période 2012-2017, 590 hectares/an ont été consommés en net (840 ha/an de consommation brute, 250 ha/an de renaturation d'espaces naturels, agricoles et forestiers). Une reprise à la hausse de cette consommation est à craindre au vu des dernières évolutions, d'autant plus que des consommations spatiales nouvelles apparaissent pour les énergies renouvelables, pour les datacenters, pour les installations liées à la gestion des déchets et de l'eau, et pour les parcs logistiques.

Il faut sanctuariser les terres :

Le zéro artificialisation brut (ZAB) est à rechercher car les compensations et les renaturations ne sont pas à la hauteur.

- Quantitativement le solde en matière d'artificialisation serait bien trop élevé jusqu'en 2050, selon le calendrier prévu par Valérie Pécresse. Ce n'est pas à la hauteur de l'urgence climatique. La renaturation se fait le plus souvent loin des espaces artificialisés ne permettant pas de trouver l'équilibre environnemental nécessaire.
- Qualitativement la richesse de la biodiversité d'un espace renaturé n'est jamais aussi grande que celle d'un espace naturel, agricole ou forestier détruit.

Un des moyens de parvenir au ZAB est la densification ou la construction de la « ville sur la ville ». La zone dense est pleine d'espaces non artificialisés et riches écologiquement : parcs publics, jardins privés, dents creuses, etc. Ils doivent être préservés au maximum. De plus, la densification doit être aussi maîtrisée car l'acceptabilité sociale de la privation d'espaces de nature de proximité est de moins en moins évidente. Il y a un « besoin de nature » en ville qui doit être pris en compte (respect des minima ; 10m²/habitant accessible à moins de 10mn - la règle des 3-30-300m qui stipule que chaque citoyen doit voir au moins 3 arbres depuis son domicile, avoir 30 % de couverture arborée dans son quartier et ne pas vivre à plus de 300 mètres du parc ou espace vert le plus proche).

Cette recherche du Zéro Artificialisation Brute s'accompagne nécessairement d'une exigence méthodologique avec des outils cartographiques qui rendent compte clairement de l'artificialisation dans sa dimension écologique et non seulement dans sa dimension foncière. Le sol n'est pas une surface inerte, un support de construction ou de non-construction, c'est une épaisseur physico-chimique complexe, un milieu de vie. Si l'on prend au sérieux la définition que donne la loi de l'artificialisation - « altération durable des fonctions écologiques du sol » -, alors les cartes doivent rendre compte de cette richesse écologique des sols : stockage de carbone, filtration de l'eau et richesse de la biodiversité.

Propositions d'Orientations réglementaires du SDRIF-E

- ⇒ **Tendre vers « le zéro artificialisation brute »** pour les espaces agricoles, naturels et forestiers selon la trajectoire définie ci-dessus.
- ⇒ **Prononcer un moratoire sur tous les projets inutiles et imposés dévoreurs de terres agricoles précieuses** (urbanisation du triangle de Gonesse, Aire des Vents, urbanisation du Plateau de Saclay, CDGExpress, Ligne 18 Ouest, Ligne 17 Nord, prison de Noisieu, prison de Crisenoy, prison de Villepinte, etc.)
- ⇒ **Augmenter très fortement la superficie des espaces verts en Île-de-France**, y compris dans les zones denses afin de multiplier les îlots de fraîcheur et améliorer la qualité de l'air, et particulièrement dans les quartiers populaires les plus denses qui sont les plus touchés par le réchauffement et les îlots de chaleur.
- ⇒ **Empêcher la construction de grands centres commerciaux en dehors des espaces déjà urbanisés.** La construction de nouveaux équipements commerciaux d'une surface supérieure à 2000 m² ne peut se faire en extension urbaine, mais uniquement en renouvellement urbain.
- ⇒ **Poursuivre l'objectif d'au moins 30% d'espaces de pleine terre dans chaque commune.**
- ⇒ **Interdire les retenues de substitution ou « méga-bassines ».**
- ⇒ **Identifier précisément dans les documents d'urbanisme des trames vertes prenant en compte les espaces type jardins privatifs ou ouvriers, bleues, noires, brunes, blanches et aériennes.**

Répondre à la crise du logement

Il y a tout juste 10 ans, le CESER publiait une étude sur l'accès au logement des ménages à bas revenus en Île-de-France. On estimait alors à 1 million (20 % des ménages franciliens) le nombre de ménages en dessous du seuil de pauvreté et donc éligibles à du logement très social du type PLAI (inférieur à 5,87€/m² de surface utile). Cette tension sur l'offre de logement social s'est encore accentuée au cours de la dernière décennie comme le révèlent les dernières données communiquées en 2019 par l'Union Sociale pour l'Habitat d'Île-de-France.

On estime alors à 45% la part de ménages éligibles

(hors propriétaires) à un logement social, soit 2,3 millions de ménages. On recense par ailleurs 720 000 demandes de logement social avec une ancienneté moyenne de 33 mois. À titre de comparaison pour 2018, seules 74 000 attributions ont été réalisées, soit un taux de satisfaction de 1 sur 10. Nous pouvons d'ores et déjà l'affirmer : la loi du Grand Paris qui fixe comme objectif la création de 70 000 logements par an (dont l'immense majorité dans le cadre des futurs quartiers de gare du Grand Paris Express) ne permettra absolument pas de répondre à la crise du logement abordable que nous connaissons aujourd'hui.

Nos propositions pour concilier urgence sociale de l'habitat et sobriété foncière

La maîtrise du foncier constitue un enjeu majeur pour gérer la ressource et ses différentes fonctionnalités, particulièrement au regard de nos préoccupations en matière de maîtrise de l'étalement urbain et de lutte contre l'artificialisation des sols, d'exploitation des terres aux fins de ressources de matériaux de construction.

La maîtrise foncière publique permet de maîtriser le prix de sortie lors des opérations d'aménagement et donc de limiter les effets lucratifs de la propriété privée du sol sur la fabrique de la ville. Pour être efficace, cette maîtrise doit se faire de manière planifiée et suivant des objectifs politiques à

partager. C'est une réponse aux carences du logement francilien et aux effets de spéculation que nous observons depuis de nombreuses années dans le cadre de projets immobiliers métropolitains.

Cette détermination permettra de limiter les processus de gentrification par la maîtrise des prix. Elle est un préalable à la réponse à la crise du logement abordable. Dans le même temps, la seule et principale ressource financière des municipalités pour accompagner la création nécessaire de logements et les équipements y répondant, est la taxe pour création de bureaux. Alors même que plus de 1 million de m² de bureaux restent inoccupés.

Pour cela, il faut :

- ⇒ **Développer de nouveaux types de logements sociaux très accessibles.**
- ⇒ **Contraindre les villes qui ne respectent pas la loi SRU à construire des logements de type PLUS-PLAI.**
- ⇒ **Arrêter les démolitions d'HLM qui ne sont pas insalubres et privilégier leur réhabilitation pour un gain économique, social et écologique.**
- ⇒ **Suspendre immédiatement la disposition régionale réaffirmée dans l'avant-projet de l'exécutif qui vise à imposer un seuil maximum de logement social (norme anti-ghetto).**
- ⇒ **Donner la priorité à la reconversion de bureaux en logement abordable** (8% de vacances à l'échelle régionale). Pour ce faire, la puissance publique a besoin d'outils forts et de l'ensemble de l'arsenal législatif souvent trop peu mobilisé : réquisition de bureaux vacants de plus de 2 ans par l'État, droit de préemption, etc.
- ⇒ **Interdire la location courte et de moyenne durée** ainsi que les meublés touristiques.
- ⇒ **Développer l'habitat participatif**, économe en foncier et répondant à une nouvelle forme d'habiter. Ce dispositif remet en question la notion de propriété privée du foncier et le modèle du pavillon comme horizon absolu à atteindre pour habiter.
- ⇒ **Développer des procédures de préemption des logements insalubres et de marchands de sommeil.**

Plus de transports de proximité et de mobilités douces, moins de distance domicile-travail

Le réseau de transport francilien appuyé par le projet du Grand Paris Express a vocation à devenir le plus grand réseau de transport au monde, une vitrine de l'excellence régionale et un support de son attractivité. Cette approche n'a pas d'avenir au vu des déséquilibres de la région en matière d'emploi et des liaisons domicile-travail.

Aucun réseau de transport – même le plus grand du monde ou le plus « efficace » – ne pourra résorber les déséquilibres territoriaux qui se manifestent quotidiennement. Les chiffres sont têtus : il existe 4 millions de franciliens qui se déplacent chaque jour pour rejoindre leur lieu de travail, plus de 500 000 actifs franciliens passent quotidiennement plus de deux heures dans leur voiture et 1 million dans les transports en commun alors que la durée idéale du trajet domicile travail a été évaluée à un peu plus de 15 min. Le véritable enjeu n'est donc pas tant d'accélérer la mobilité mais plutôt de limiter les besoins de déplacements, particulièrement dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Entre 2013 et 2019, ce sont 19 communes qui ont absorbé pas loin de 70% de la croissance de l'emploi en Ile-de-France. Le corollaire de cette dynamique, toujours plus de concentration des emplois dans les mêmes pôles, avec l'exemple paradigmatique du quartier central des affaires à Paris. Les six arrondissements qui le composent ont ainsi enregistré une augmentation de 42 000 emplois entre 2013-2019 pour cumuler en fin de période 660 000 emplois (pas loin du double de la Défense) dont près de 200 000 rien que dans le 8^{ème} arrondissement de Paris. La conséquence, des distances domicile-travail sont de plus en plus

grandes.

Aucune politique de transport ne peut pallier les déséquilibres territoriaux y compris les déséquilibres socio-économiques (c'est l'idée que dans le 8^{ème}, ce sont les riches qui habitent et les pauvres qui habitent de plus en plus loin). Penser la question de la mobilité, c'est aussi réfléchir à la manière de faire correspondre les logiques d'emploi, les logiques de main-d'œuvre et les « bassins d'habitat » qui organisent un territoire. En d'autres termes, c'est lutter contre la multiplication des « villes dissociées », ces aires urbaines où l'habitant ne travaille pas et où le travailleur n'habite pas. La première conséquence : une sursaturation du réseau de transport.

Organiser le territoire de sorte à limiter les besoins de déplacement des Franciliens, c'est préférer à la multiplication des infrastructures lourdes une desserte plus fine grâce à un réseau de surface efficient et beaucoup moins gourmand en foncier. Il s'agit d'apporter une attention particulière à la grande couronne en tenant compte des spécificités de chaque territoire et des mouvements de population observés. **Il s'agit d'opposer à la politique de grand projet une politique du maillage ordinaire pour ce qui concerne les transports du quotidien.**

La mobilité doit être pensée comme un tout. La mobilité douce et active, les questions d'intermodalité, ou bien encore les enjeux de logistique ou de livraison du dernier kilomètre, sont autant de dimensions inhérentes à l'organisation des mobilités à l'échelle régionale et interrégionale. Ces questions ne sont pas résiduelles et ne peuvent pas être traitées sous la forme d'un « à-côté ».

Écrire la bonne équation entre bassins de vie, bassins d'emploi et bassins de main d'œuvre

- ⇒ Assurer une politique de développement local cohérente avec les pratiques des résidents, c'est-à-dire réactualiser l'ambition d'un véritable polycentrisme.
- ⇒ L'objectif est de permettre un rapprochement entre « bassin de vie », « bassin d'emploi » et « bassin de main-d'œuvre », et aller ainsi vers une région avec ses multiples emplois de proximité. Cela passe également par de nouveaux outils et indicateurs de suivi de sorte à appréhender au mieux les différentes typologies de flux sur un territoire.
- ⇒ Prononcer un moratoire sur les lignes 17 et 18 et reprendre des évaluations socio-économiques sur les coûts et avantages de ces projets au regard de leur impact environnemental notamment en matière d'artificialisation des terres.

- ⇒ Mettre fin aux projets de « gares cathédrales », ces immenses bâtiments voyageurs particulièrement onéreux et gourmands en foncier qui ne répondent à aucun autre intérêt que la réalisation d'opérations immobilières ultérieures dans l'objectif de créer des surfaces commerciales consuméristes.
- ⇒ Préférer à la création d'infrastructures ad hoc la reprise et l'amélioration de l'existant (ex : accélérer la mise en service du T11 et notamment du tronçon Sartrouville/Argenteuil/Épinay-sur-Seine ; prolongation des lignes 7, 10 et 12 ; fusion des lignes 3bis et 7bis ; amélioration de la desserte des RER.
- ⇒ Arrêter la privatisation des transports publics au détriment de leur développement et des conditions de travail décentes.
- ⇒ Approfondir le dialogue avec les régions voisines afin de développer les pôles qui sont aux franges, notamment dans la perspective du déploiement d'une stratégie globale sur le fret.
- ⇒ Sur les questions de chaînes logistiques et de livraison du dernier kilomètre, la coopération doit s'approfondir entre les différentes intercommunalités.
- ⇒ Dépasser la bataille de la concurrence des modes de transport en favorisant l'intermodalité et la complémentarité. Il est nécessaire de développer davantage encore les pistes cyclables dites de rabattement et leurs équipements de garde, des solutions innovantes comme l'usage de moyens souples (triporteurs, vélos accompagnés par exemple) pour le dernier kilomètre, les déplacements de très courtes distances.
- ⇒ Prendre un moratoire sur la mise en place des ZFE (zones à faibles émissions) sans développement et amélioration des transports en commun publics, sans réindustrialisation et innovation pour de nouveaux moyens de véhicules à moteur thermique ou autres.

Aménagement et nature en Ile-de-France

La situation des écosystèmes en Île-de-France est préoccupante. La biodiversité est confrontée à de nombreuses pressions d'origine humaine capitalistiques ou libérales (artificialisation des sols, fragmentation des milieux naturels, accélération du dérèglement climatique, pollutions chimiques et lumineuses, « prélèvements » sur la faune, déclin des zones humides, etc.).

Les proportions d'espèces menacées ou éteintes en région Île-de-France sont plus élevées que dans les régions limitrophes. Les listes rouges de l'Union Internationale de Conservation de la Nature (UICN) concernant l'Île-de-France montrent que 31 % des 1 600 espèces de fougères et plantes à fleurs sont menacées, 27 % des papillons de jour, 30 % des chauves-souris, ou encore 39 % des oiseaux nicheurs.

La Région doit réparer son lien avec la biodiversité dans son ensemble. Des sanctuaires conséquents doivent lui être consacrés et d'autres doivent permettre une cohabitation pacifique et harmonieuse. La mise en place de prairies permanentes, de haies et de bosquets est nécessaire, tout comme il est urgent de planter de nouveaux linéaires de haies pour atteindre 3 000 nouveaux kilomètres à l'horizon 2040.

La fragmentation des habitats de la faune sauvage

est mortifère, elle engendre les collisions sur les routes et autoroutes.

Les trames vertes (réseaux d'échanges terrestres), bleues (réseaux d'échanges aquatiques), brunes (réseaux d'échanges souterrains), noires (réseaux d'échanges nocturnes), blanches (réseaux d'échanges acoustiques) et aériennes, afin de créer des continuités permettant aux animaux d'accomplir l'ensemble de leur cycle de vie, de circuler et d'interagir en limitant les obstacles de l'activité humaine.

Cela suppose en particulier de protéger les zones créées autour des corridors écologiques de toute activité de chasse et en faire des sanctuaires de la biodiversité.

Le risque majeur d'inondations en Île-de-France doit être traité à l'aune du risque.

L'OCDE a évalué qu'une crue centennale de la Seine (analogue à celle de 1910) provoquerait jusqu'à 30 Mds€ de dommages dans la Région, ce qui pourrait impacter le PIB français jusqu'à 3%. La zone de risque majeur concerne 880 000 habitants qui seraient directement inondés, de même que les centres de pouvoir, les centres culturels, 30 sites industriels SEVESO à fort potentiel de pollution, 62 lycées, 86 collèges, 493 écoles, les transports

collectifs, les centres de secours, etc.

En termes de réduction en amont des risques, les renaturations comme l'ont connues les berges de Yerres permettent d'exfiltrer les zones propices aux inondations, tout en créant des espaces pour que le fleuve puisse se déverser en cas de crue, et donc protéger d'autres zones. L'opération a permis la transformation de trois hectares et demi de logements insalubres en zone naturelle d'expansion pour la rivière en cas de crue. Cette règle doit aussi être appliquée à toutes les nouvelles constructions, et **les plans de zones inondables doivent s'imposer aux plans d'urbanisme pour qu'aucun bâtiment ne soit construit dans des zones dangereuses.**

Du côté de la résilience en cas de risque, la sécurité des personnes, le maintien des services publics et les garanties de prise en charge des personnes

touchées sont les impératifs. Pour assurer cette gouvernance, le retour d'un "Plan Seine", déjà mis en place de 2007 à 2013 permet de piloter conjointement à l'échelle du bassin les réponses en cas de crise. L'anticipation des catastrophes permet d'assurer la meilleure réponse possible, ainsi que l'information et la sensibilisation des habitants sur les risques qui touchent leur territoire.

La consommation de matière annuelle d'un.e Francilien.ne est 2 fois supérieure à la moyenne nationale. Une production de déchets supérieure s'explique par des temps de transports élevés, une activité économique intense sur des secteurs spécifiquement consommateurs comme celui du tourisme, au niveau de vie plus élevé poussant une consommation plus soutenue ou encore aux foyers à la composition particulièrement dense.

Les principes qui guident nos actions

- ⇒ L'arrêt des remembrements doit être imposé avec la mise en place de prairies permanentes, de haies et de bosquets, absolument nécessaire et favorisant le maintien des terres cultivables. Tout comme il est urgent de planter de nouveaux linéaires de haies pour atteindre 3 000 nouveaux kilomètres de haies à l'horizon 2040.
- ⇒ La révision en cours du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) est l'occasion de développer les trames vertes et bleues tout en intégrant un travail pionnier sur les autres trames.
- ⇒ La règle de renaturation des zones inondables doit être appliquée à toutes les nouvelles constructions et un plan à court terme doit être mis en place pour le déplacement des constructions existantes en zone inondable. **Les plans de zones inondables doivent s'imposer aux plans d'urbanisme pour qu'aucun bâtiment ne soit construit dans des zones dangereuses.**
- ⇒ L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle pour toute nouvelle construction neuve ou réhabilitation, l'usage de matériaux poreux en remplacement de surfaces bitumées (places, parkings, etc.)
- ⇒ Recyclage, réemploi et réutilisation : par leurs compétences en matière de développement économique, les régions sont des acteurs clés de la mise en place d'une économie circulaire. La stratégie d'utilisation des ressources qui en découlerait se trouve aussi créatrice d'emplois en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il faut 1 emploi pour 10 000 tonnes de déchets jetés en décharge contre 3 emplois en cas d'incinération, 30 si le système est fondé sur le recyclage (de type croissance verte) et 300 dans un circuit de réemploi. Pour les biens arrivés en fin de vie, il y a de multiples manières d'appuyer les initiatives encourageant à leur réparation : en planifiant l'implantation de recycleries, en soutenant financièrement les ateliers d'auto-réparation, en développant des ateliers de réparation dans les lycées, en créant des formes de coopératives pour le prêt de matériels et de petits équipements... Ces structures souples devront être facilement accessibles à toutes et à tous.
- ⇒ Le réemploi des matériaux de déconstruction, quels qu'ils soient, doit être imposé dans tous les projets de renouvellement urbain.
- ⇒ **La sobriété** : en Île-de-France, les matières extraites localement ne comptent que pour 1,9 tonne par habitant et par an, soit un dixième de ce que la région consomme au quotidien. De nouveaux modes de consommation, comme la consommation collaborative où l'usage du bien prédomine sur sa propriété. Il est aussi indispensable d'encourager par la législation la réparation des biens arrivés en fin de vie.

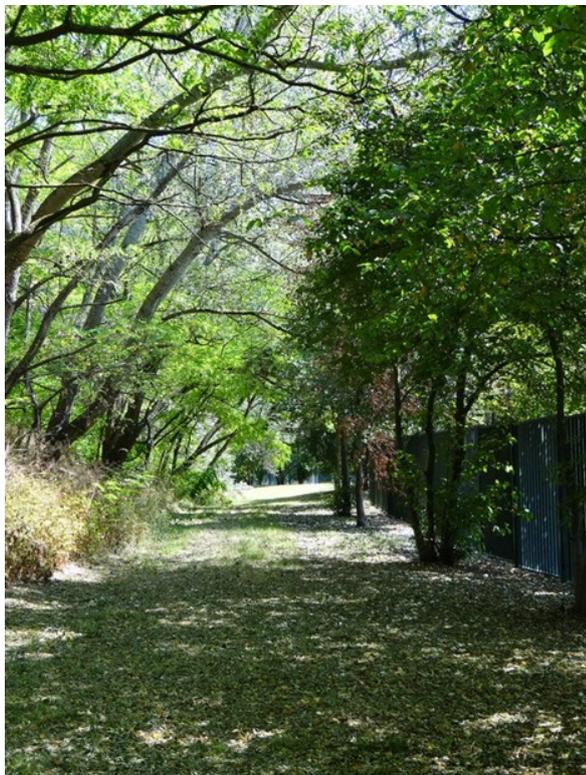
Les 21 contributions déposées par le MNLE 93 NEP sur l'avant-projet du SDRIF-E lors de l'enquête publique du 1^{er} février au 16 mars 2024

Contribution n° 1 sur 21 : La Région Ile -de-France que nous voulons

Dans la perspective du travail d'élaboration du SDRIF et de sa mise en enquête publique en 2023, notre association a entamé un travail d'analyse et d'échanges, avec ses adhérents et au-delà avec d'autres associations, collectifs et citoyens. A ce stade nous avons défini des grands principes que nous posons et défendons pour l'Ile-de-France. C'est sur cette base que nous entendons poursuivre notre participation citoyenne à l'élaboration de ce document essentiel de planification, débattre pour structurer notre avis futur lors de l'enquête publique, mais également porter notre voix auprès des élus régionaux et locaux lors de cette phase de construction du SDRIF-E .

- Rompre avec la logique d'une ville-monde soumise à la compétition internationale au mépris de la qualité de vie et de l'équilibre des territoires infra et inter régions (croissance démographique, spéculation immobilière, structuration en grands pôles d'emploi dits d'excellence, territoires délaissés...).
- Réduire les inégalités territoriales et la ségrégation spatiale.
- Revendiquer une ville totale et cohérente pour toutes et tous dans une logique de proximité de toutes les fonctions propres à l'urbain, utiles et nécessaires (emplois, services publics, commerces, éducation, lieux de loisirs et de convivialité, espaces laissés volontairement libres pour y organiser des événements...).
- (Re)-Développer une ceinture agricole en Ile-de-France, essentielle à la transition agricole et alimentaire qu'il convient d'opérer.
- Réimplanter de l'industrie et des activités non polluantes au cœur des bassins de vie pour limiter les déplacements domicile-travail et développer les emplois de qualité, refuser l'implantation de nouveaux centres commerciaux.
- Rendre effectif le droit à un logement digne et accessible à tous en déconnectant le droit d'usage de la propriété (gestion patrimoniale des biens immobiliers, effectivité du droit au logement social).
- (Re)-Développer le fret ferré et fluvial et organiser la logistique du dernier km par un maillage de proximité (présence de cours des canaux, cours d'eau, infrastructures ferrées existantes...)
- Réduire le trafic routier de marchandises (interdiction du trafic de transit infra A104)
- Offrir une alternative réelle en termes de maillage des transports collectifs (autres que les transports collectifs lourds : ex bus BHN, taxis...) et la non sanction des personnes (souvent les plus défavorisées) n'ayant pas d'autres recours que l'usage de la voiture (travail de nuit, pôle d'emploi mal desservi, absence de parkings relais...). Le Grand Paris Express ne règle pas le besoin d'un maillage fin au sein des villes et des quartiers.
- Intégrer dans le SDRIF des dispositions réellement contraignantes pour la planification et l'aménagement local, à inscrire de manière obligatoire dans les PLUI : Coefficient de pleine terre dans tous les projets d'aménagement ou réaménagement ; part de logement social, taxe sur les bureaux, objectifs chiffrés de « désimperméabilisation » des sols ; plutôt que la construction neuve contraindre à la reconversion obligatoire des friches (industrielles et commerciales, bureaux) en logements, activités artisanales ; sanctuarisation des terres agricoles, jardins cultivés, espaces verts et de nature ; interdiction de construction sur des délaissés routiers, autoroutiers ou ferrés (au regard des nuisances en termes de bruit et de la pollution de l'air et des sols).
- Intégrer de manière explicite dans le SDRIF-E, les dispositions des SAGE (Schémas d'aménagement et de gestion des eaux) applicables au territoire de l'Ile-de-France dans le but de la préservation/restauration de la ressource en eau (nappes, rivières et tout autre milieu aquatique, zones humides, gestion pérenne de la pluie en milieu urbain, protection contre les crues...). Leurs dispositions s'imposent légalement aux documents de planification et d'urbanisme, il convient donc de les rendre effectives et contraignantes dans le SDRIF-E.

Dans le cadre de la concertation préalable, dont nous avons déjà dénoncé les limites et les contraintes de la plateforme en ligne, organisée jusqu'au 15 décembre, nous portons un avis consécutif au travail d'analyse réalisé que nous avons préféré scinder en vingt et une contributions afin d'être appréhendé par tous.



Contribution n° 2 sur 21 : ce dont nous avons vraiment besoin

Le modèle social que nous vivons trouve aujourd'hui sa limite dans l'épuisement des ressources naturelles. Nous devons construire un mode de vie à la fois satisfaisant et durable et réfléchir à ce qui nous est vraiment indispensable, de faire des choix, distinguer les besoins légitimes à satisfaire, des besoins égoïstes et déraisonnables auxquels il faudra renoncer. Il est possible de mettre sur pied un système social et une organisation urbaine qui soit écologiquement viable.

Nous devons sortir des idées imposées au service des règles du marché à longueur de documents d'orientations: impératifs économiques, attractivité, mobilité, Innovation, excellence. La région capitale ne fait pas exception. Elle s'est engagée, dans une course au gigantisme qui fait le bonheur des bâtisseurs privés, en accentuant les inégalités et en rangeant au second plan les exigences environnementales.

Contribution n° 3 sur 21 : un besoin de démocratie

La transition écologique incite à fonder une

démocratie directe, délibérative plus que représentative. L'adaptation des sociétés à la crise environnementale suppose de réor de fond en comble la vie quotidienne des populations. Or cela ne se fera pas sans les mobiliser, sans s'appuyer sur leurs savoirs et leurs savoir-faire, et sans transformer dans un même mouvement les subjectivités consuméristes. C'est donc à une nouvelle « critique de la vie quotidienne » qu'il faut parvenir ; une critique élaborée collectivement.

Contribution n° 4 sur 21 : un besoin de bien-être et de qualité de vie

Un emploi, un logement, manger, boire ou se protéger du froid. Des moyens de transport du quotidien fonctionnel. Respirer un air non pollué. Défendre le droit à l'obscurité en réduisant la pollution lumineuse qui trouble de plus en plus. Il en est de même de la pollution sonore qui touche de plus en plus de citoyens.

Se cultiver, faire preuve d'autonomie et de créativité manuelle et intellectuelle, prendre part à la vie de la cité, contempler la nature.

Ces besoins sont consubstantiels à la définition d'une vie humaine, digne d'être vécue et garantissant un avenir durable.

Contribution n° 5 sur 21 : la transition écologique impose à ce SDRIF-E des choix aussi radicaux qu'impératifs

- Protéger les terres agricoles et les espaces naturels (Zone Natura 2000, Parcs, Forêts, Prairies et Voies Fluviales) et les déclarer d'utilité publique, tout comme l'autonomie alimentaire régionale.
- Revoir en totalité l'organisation des transports routiers en IdF pour transférer progressivement, mais rapidement, vers le ferroviaire et le fluvial.
- Faire le choix d'un moratoire sur le Grand Paris Express et le Roissy Charles de Gaulle Express et prendre, enfin, le temps de la démocratie.
- L'amélioration et l'entretien des lignes existantes est une urgence, la « nouvelle offre de transport en Ile-de-France » ne résoudra aucun des problèmes du quotidien. Plutôt que de construire des transports lourds qui traversent les territoires sans les desservir, il faut préférer des modes plus légers, tram-train, tramways, bus à haut niveau de service, pistes cyclables et le fluvial. Ils sont de nature à assurer le maillage de l'espace local d'une

part et le lien entre communes d'autre part. Il y a urgence à rééquilibrer les territoires, sortir des logiques de pôle et proposer des villes cohérentes répondant aux besoins d'habitat et d'emploi. Le but étant de diminuer les déplacements lointains et quotidiens.

Contribution n° 6 sur 21 : première proposition de méthode de travail

La définition des orientations doit être adossée aux choix des associations et des habitant.es en complémentarité avec les propositions des élu.es (les oppositions ou désaccords devront être discutés).

L'enjeu, c'est de parvenir à la plus large participation possible des habitant.es, autrement dit de faire de la démocratie à la fois un enjeu majeur et un moyen indispensable, de telle sorte que le nouveau SDRIF-E soit l'affaire de toutes et de tous, du moins du plus grand nombre.

Les principes retenus démocratiquement et les moyens mis en œuvre devront garantir un exercice véritable de la démocratie adapté à chaque question, chaque situation, chaque instance publique, associative ou encore d'initiative citoyenne. La mise à disposition des documents d'études et l'aide à la compréhension (sous forme de conférences) seront les conditions.

Contribution n° 7 sur 21 : deuxième proposition de méthode de travail

Participation directe, tripartite (usagers, salariés, chercheurs, élus), conseils de citoyens de proximité et référendums seront des moyens, non exclusifs, à mettre en pratique.

La logique de gestion doit intervertir les rôles entre les décideurs, « les habitant.es et leurs associations » et les metteurs en œuvre « les élus ».

C'est la condition pour permettre l'exercice d'une démocratie directe et continue :

- Selon la Constitution de la République, le peuple est souverain. Ce principe de souveraineté s'applique à tout ce qui fait territoire et son aménagement.
- Aucune décision importante ne peut être prise sans consultation ou délibération des habitant.es.
- Toute consultation et toute délibération, à quelque niveau que ce soit, est éclairée par des documents accessibles embrassant la totalité du sujet et, si besoin est, le recours à des personnes compétentes sur le ou les sujets en débat doit être proposé sous forme de conférence (ou autre).
- La mise en œuvre de toute décision

importante doit être contrôlée, par les élus et les habitants, selon des modalités qui tiennent compte de l'importance de la question et des habitants concernés (budget, documents, données, cartographie, etc.)

- Favoriser l'implication citoyenne – Mettre en place des conseils citoyens de proximité, composés d'habitant-es dont une partie tirée au sort, animés par une équipe paritaire, dotés d'un budget participatif.

Les incontournables :

- La cogestion publique et démocratique des biens communs, accès au logement pour toutes et tous, préservation des espaces agricoles et de nature, énergie, transports, emplois et activités.
- Les solutions sont à élaborer au plus près des situations de vie ainsi qu'à des échelles plus larges, ce qui suppose des coopérations et non des concurrences entre Région, Départements, Communautés de Communes et Communes.

Contribution n° 8 sur 21 : démographie

La démographie galopante et la densification urbaine nourrie par les spéculations foncières oppressent les populations de nombreux quartiers. La qualité et le cadre de vie se dégradent, les îlots de chaleur se multiplient, un autre aménagement du territoire est indispensable, la démographie de l'Île-de-France se pose !

- Réorienter massivement la part de logements sociaux créés vers les PLAI (« 71% des ménages demandeurs d'un logement social sont sous les plafonds de ressources PLAI en 2018 ») et vers les entités géographiques hors métropole (en 2016, 5 communes concentraient le cinquième des logements sociaux de la région et 11 des 16 villes possédant un taux de logements sociaux supérieur à 50% en 2012 ont vu ce taux continuer à augmenter jusqu'en 2016).
- Revenir à un niveau d'attribution de logements sociaux au-dessus des 80 000 par an sur le mandat.
- Abroger le dispositif « anti-ghettos » qui pénalise les maires respectant la loi SRU et engagés dans des politiques solidaires de développement du logement social.
- Refuser toute subvention régionale d'investissement (qu'elle qu'en soit la nature) aux communes et EPCI ne respectant pas la loi SRU en matière de logement social.

- Introduire des mécanismes de lutte contre la prolifération des logements « Airbnb » dans le cœur de métropole et ailleurs.
- Renforcer les mécanismes de création de lieux d'hébergements d'urgence.

Contribution n° 9 sur 21 : obliger à un rééquilibrage des territoires

- Faire un bilan exhaustif de la crise sanitaire sur cet objectif (le SDRIF-E semblait d'ores et déjà être en échec partiel).
- Renforcer les mécanismes de rééquilibrage des créations d'emploi afin d'arrêter la concentration des nouveaux emplois dans le département de Paris au détriment du reste de la région (19 communes sur 1275 cumulent la moitié de l'emploi).
- Réviser l'objectif d'une dématérialisation des activités porté par le SDRIF-E.
- Orienter les mécanismes de développement de l'activité en Ile-de-France vers les activités industrielles afin d'empêcher sa disparition dans la région et ce via des critères écologiques clairs.
- Planifier le soutien de la Région à des secteurs de l'économie en privilégiant la relocalisation d'activité, l'économie circulaire des secteurs créateurs d'emplois et liés à la bifurcation écologique.
- Refuser en contrepartie le dogme de l'innovation comme moteur de la réindustrialisation tel que porté par le SDRIF-E actuel et y préférer la planification écologique.
- Accentuer la lutte contre l'étalement urbain des activités économiques par la promotion du renouvellement des terrains urbanisés, notamment en petite et grande couronne.
- Réquisitionner, réhabiliter, voire transformer automatiquement les locaux de bureaux inoccupés (depuis 4 ans) afin de lutter contre la vacance du parc immobilier - structurelle en Ile-de-France - Disposer du volume et assurer son actualisation.
- Supprimer l'objectif 2.4 du SDRIF-E de « confortation des pôles déjà dotés d'un rayonnement international », en contradiction avec l'objectif n° 3, et le remplacer par une véritable politique de répartition des services publics sur tout le territoire et notamment ceux de transports et de réseaux de communication (4G).
- Confirmer la contradiction entre le projet du Grand Paris Express (projet mis en œuvre

sans jamais avoir été débattu avec les habitant.es) et les objectifs du SDRIF-E et voter un moratoire pour prendre le temps de la démocratie.

Contribution n° 10 sur 21 : Réduire la consommation énergétique des bâtiments

Pour cela, il faut passer de la préconisation à la prescription. Le bâtiment représente 64% des consommations d'énergies de l'Ile-de-France.

- Rendre obligatoire la rénovation thermique du parc de logements et bureaux avec un objectif annuel priorisant les bâtiments les plus énergivores (dans la logique du plus gros gisement au plus petit).
- Organiser les filières de formation des acteurs du bâtiment sur la spécificité de la rénovation.
- Mettre en place un dispositif de financement qui garantisse la faisabilité des réhabilitations (pas seulement sur les économies d'énergies générées souvent insuffisantes), ainsi que pour l'acquisition par tous les ménages des appareils électriques et des systèmes de chauffage les plus performants disponibles sur le « marché ».
- Etablir un schéma régional de politique d'aménagement et de construction qui interdise tout changement de fonction d'un espace vert ou agricole.
- L'aménagement du territoire devra contraindre le rapprochement emploi et habitat afin de limiter les mobilités quotidiennes : Domicile/Travail.
- Après analyse du parc, les zones de besoins de m² de logements et de m² de tertiaire seront appréciées en fonction de leur bassin d'emploi. Dans tous les cas la rénovation sera prioritaire sur la construction neuve.
- La construction neuve se limitera stricto-sensu aux zones déjà urbanisées (sans modification des zonages), par de la reconstruction et de la densification en priorisant l'habitat collectif.
- Les bâtiments neufs devront être au plus près d'un bilan énergétique nul et conçu avec des matériaux analysés (en ACV) avec le plus faible impact environnemental.

Contribution n° 11 sur 21 : la situation électrique de l'Ile de France

La région est très déficitaire dans son rapport consommation/production. Tous secteurs confondus, la consommation d'électricité est supérieure

au double de la production régionale. L'essentiel de cette production est assuré par du thermique à flamme (52%) avec un impact CO² se situant entre 250 et 600 g de CO²/kWh - sans aborder les particules fines. Les énergies « renouvelables » couvrent les 48% restant de la production électrique (bioénergie 37%, solaire 3%, éolien 6%, hydraulique 2%).

Les enjeux sont pour l'Ile-de-France :

- Se rapprocher le plus possible de l'équilibre Production/Consommation pour limiter les transports et les pertes d'énergie, et surtout éviter de transférer à d'autres régions l'influence environnementale de nos besoins « propres ».
- Améliorer son mix énergétique pour réduire ses émissions de CO² et de particules.
- Le développement de l'éolien en zone urbaine dense est quasi impossible pour des raisons de foncier (coût) et de proximités d'habitations ou d'activités. La solution pourrait être dans la proposition d'implanter des parcs éoliens industriels dans des zones à caractère industriel aujourd'hui désaffectées (sous condition de distance > 500 voir 1000 m de toute habitation) - Le SRIDF-E devrait recenser les sites potentiels.
- Le développement de la production solaire raccordée au réseau. La région pourrait prescrire un mode de construction et de rénovation intégrant systématiquement des panneaux solaires - MI, Habitat Collectifs, Bâtiments Publics et Privés, Parkings, etc., sous la responsabilité des opérateurs publics de l'énergie.
- Poursuivre et accélérer le développement de la bioénergie. Malgré la présence dans notre région d'acteurs importants et un potentiel de recherche qui nous classe au deuxième plan national, l'Ile-de-France est peu visible dans ce domaine. Nous avons pourtant des points forts, en particulier dans les biotechnologies, la méthanisation, les technologies de l'incinération, etc.
- Investir dans la formation (universitaire et écoles d'ingénieurs) et la recherche pour anticiper et préparer la gestion des énergies de flux dans le mix électrique.
- S'appuyer avec détermination sur les Services publics des énergies (ce qu'il en reste).

Contribution n° 12 sur 21 : Prioriser les transports publics

Les Transports représentent 24% des consom-

mations d'énergie de l'Ile-de-France, essentiellement des produits pétroliers. Le juste choix serait d'abandonner tout projet routier ou aéroportuaire en cours ou programmé.

- Basculer tous les investissements dans les transports en commun urbains et ferroviaires (les transports du quotidien) en cohérence avec les aménagements du territoire (cohérence Emplois-Logements).
- La question des gares du Grand Paris Express - construction et urbanisation - sera revue en particulier pour :
 - ◇ La seconde gare d'Aubervilliers (inutile pour les habitants),
 - ◇ La gare de Bondy,
 - ◇ La gare au milieu des champs sur le triangle de Gonesse.
- Soutenir l'investissement pour un transport fluvial radial (Banlieues-Paris).
- Soutenir un programme de recherche sur l'efficacité énergétique des véhicules motorisés et leur incidence CO² et particules sur l'atmosphère et la qualité de l'Air, sur l'ensemble de leur cycle de vie.
- Transférer progressivement le transport routier vers le ferroviaire et le fluvial à l'entrée de l'Ile-de-France par des « pôles multimodaux », l'UT des plateformes aéroportuaires et routières existantes devrait être étudié.
- Prioriser l'autonomie régionale alimentaire en la déclarant « d'utilité publique » pour permettre de revoir en totalité la logistique des derniers kilomètres.
- En parallèle, développer une filière de véhicules gaz renouvelable, hydrogène, etc.
- Soutenir un aménagement des voiries pour permettre une circulation aisée et un stationnement sécurisé des bicyclettes en tous lieux urbains (parkings gares, commerces, services publics, cinémas, théâtres, etc...) Doter tous les bâtiments d'habitation et les lieux publics de stationnements adaptés.
- Aider financièrement à l'acquisition de vélos de ville et réserver l'acquisition de vélos à assistance électrique aux personnes redécouvrant la pratique du deux roues ou dans le cadre de l'abandon d'un véhicule thermique.

Contribution n° 13 sur 21 : les transports du quotidien et industriels

- Privilégier l'investissement dans la rénovation nécessaire du réseau de transport existant (notamment les lignes RER).
- Empêcher la spéculation immobilière autour

des futures gares par la révision et limitation complète et détaillée des possibilités de densification introduites dans le SDRIF-E.

- Combiner la création de nouveaux pôles de centralité dans le bâti existant avec la lutte contre l'étalement urbain, grâce à des aides financières favorisant le renouvellement urbain au détriment de la construction neuve.
- Réorienter massivement les subventions de la région vers le tissu diffus de ces pôles de centralité afin, comme le souligne le bilan de 2019, de faire émerger un véritable polycentrisme régional. Avoir une vraie politique de relocalisation des activités par bassin de vie.
- Réaffirmer le refus du prétexte olympique, facteur d'aggravation de la compétition entre les territoires et accélérateurs des projets « inutiles ou nocifs » préexistants depuis de nombreuses années.

Contribution n° 14 sur 21 : les transports planifiés et conformes aux enjeux climatiques

- Revoir à la hausse les objectifs de réalisation de pistes cyclables, et notamment du réseau cyclable structurant de 4400 km à 6000 km (et financement des équipements).
- Flécher au mieux les aides à la réalisation des pistes cyclables sur les tronçons terminaux d'accès à un pôle et veiller à la continuité territoriale des tronçons réalisés.
- Réviser intégralement l'objectif 6.3 du SDRIF-E sur le trafic aérien attendu en Ile-de-France : il ne faut plus simplement maîtriser la progression du trafic aérien, mais entamer sa réduction en prenant appui sur l'arrêt du secteur pour le faire massivement transiter vers d'autres solutions plus compatibles, comme les destinations à 3 heures en TGV.
- Transférer le traitement du fret de Roissy (FEDEX, DHL) à Vatry (Marne) aéroport international, pour réduire les nuisances sonores la nuit : 2 millions de riverains sont impactés par 160/170 mouvements chaque nuit. Un Plan Prévisionnel du Bruit dans l'Environnement commun pour Roissy CDG et Le Bourget. Celui-ci est réglementaire mais n'existe pas. L'enquête de Bruit Paris (2019) dénonce 28 mois de moins de vie en bonne santé pour les riverains fréquemment survolés.
- Réorganiser le transport aérien pour mettre en place un couvre-feu (22h/6h) à Roissy et Le Bourget, comme il en existe un à Orly, et

limitant à 400 000 mouvements sur Roissy (actuellement 500 000/200 000 créneaux par an.

Contribution n° 15 sur 21 : revoir le fonctionnement logistique métropolitain

- Mettre tout en œuvre pour forcer le passage au trafic fluvial pour les marchandises.
- En faire de même pour le fret de transit qui sature la circulation routière autour de l'Ile-de-France (ferro-route). Favoriser l'implantation de sites de logistique urbains à même de rentabiliser ce type de déplacement de marchandises. Si besoin, aider financièrement la filière à se monter : « en 2015, 9 tonnes de marchandises sur 10 empruntaient toujours la route au sein de la région ».
- Aider à la remise en activité des ports logistiques sur des bases écologiques et imaginer des pôles multimodaux aux portes de l'Ile-de-France.
- Poser la question de la modernisation des plateformes Garonor - Roissy - Gare de triage de Drancy, etc.
- Evolution du @commerce et impact de celui-ci sur la logistique du dernier km.
- Travailler sur une logique de petite zone (10km) - la tournée du facteur est un bon traceur. Etablir un périmètre à partir des plateformes qui permette l'UT de moyen de transport doux : vélo cargo, triporteurs, micro-véhicules.

Contribution n° 16 sur 21 : réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre

- Aider à la prise en compte par l'ensemble des acteurs institutionnels et privés des orientations du futur SDRIF-E dans la lutte contre l'artificialisation des terres, leur imperméabilisation et la densification incontrôlée.
- Modifier les conditions de mise en œuvre de la zone de faible émission votée par le conseil métropolitain en 2018 pour l'étendre à l'ensemble de la région. En particulier, conditionner la ZFE à la rénovation des transports en commun et de l'emploi, en gérer les conséquences pour les familles les plus appauvries.
- Réintroduire le trafic aérien dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre de la région.
- Lancer un vaste programme d'isolation des bâtiments, en priorisant les logements « passoires thermiques », en introduisant dans

le SDRIF-E des orientations réglementaires visant l'efficacité énergétique des bâtiments existants.

- Proposer l'extension dans le même temps du programme « Habiter Mieux » initié par l'ANAH afin d'accélérer sa politique de rénovation des logements avec un accompagnement financier adapté.
- Accroître sensiblement la part de la chaleur renouvelable et de la récupération dans le bouquet énergétique de la région.
- Réaliser un bilan carbone régionalisé par secteur d'activité (en ACV), qui sera intégré au SDRIF-E, qui doit être actualisé fréquemment en lien avec les associations et les acteurs du territoire – bilan à décliner par département.

Contribution n° 17 sur 21 : protéger les terres agricoles, les espaces naturels

Cela concerne parcs, forêts, prairies, zones humides, voies fluviales.

- Réviser la carte des secteurs d'urbanisation ainsi que les seuils d'urbanisation liés : l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (notion à approfondir) à l'échelle de la région nécessite une réduction drastique de ces seuils qui doivent passer respectivement de 15% à 5% dans les communes pourvues d'une gare, et de 10% à 3% ailleurs. Pourquoi ne pas établir une règle Zéro Artificialisation (tous espaces non urbanisés) et examiner le net lorsqu'il n'y aurait pas d'alternative au projet - une forme d'inversion du droit.
- Etablir une règle de densification maximale autour d'une nouvelle gare (certaines sont contestables, d'autres totalement inutiles) et des gares préexistantes à la révision du document. Les gares futures ne peuvent être le prétexte et les « chevaux de Troie » de l'étalement urbain et de la destruction de fait d'espaces verts, de nature, de jardins, de terres agricoles (ex. Triangle de Gonesse, Jardins ouvriers d'Aubervilliers, Aire des vents du Parc Georges Valbon, et autres sites...)
- Redéfinir les aspects de la carence en espaces verts et boisés ouverts au public, notamment la notion d'« espaces ouverts » et de friches rendant un service écosystémique.
- Faire le bilan des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional réalisés, et en doubler la liste dans le futur SDRIF-E. Cibler les subventions régionales sur les espaces visés par le SDRIF-E actuel mais non réalisés faute de financement.

- Introduire des notions de trames noires (lutte contre la pollution lumineuse) et marrons (continuité des terres riches en biodiversité) dans le futur schéma (en complément des vertes et bleues).
- Être particulièrement vigilants à la préservation des zones agricoles et des Espaces Boisés Classés dans les autres documents.
- Défendre - Imposer - l'idée de l'Utilité Publique de ces espaces, à partir du double enjeu : Climatique et Autonomie Alimentaire.

Contribution n° 18 sur 21 : sanctuariser les espaces ouverts et les paysages

- Supprimer la possibilité d'artificialisation des sols par le passage du plafond de consommation d'espaces de 1315 ha/an à 0 ha/an en accord avec l'objectif Zéro Artificialisation.
- Aider les pratiques forestières respectueuses des écosystèmes forestiers et la sylviculture douce, notamment en excluant du bénéfice des subventions régionales les entreprises et propriétaires qui pratiquent les coupes rases (sauf impératif sanitaire), utilisent des engrais et des pesticides, réalisent des plantations en monocultures et utilisent des engins forestiers destructeurs des sols...

Contribution n° 19 sur 21 : préserver les ressources naturelles

- Introduire des différenciations entre les types de surfaces agricoles afin de mieux protéger celles dédiées à de l'agriculture biologique.
- Proposer une nouvelle organisation alimentaire à l'échelle des territoires, en s'appuyant sur les Projets Alimentaires Territoriaux et les expérimentations existantes, pour inclure l'ensemble des acteurs du système alimentaire.
- Renforcer le mécanisme de portage foncier initié par l'Agence des Espaces Verts afin d'aider à l'installation de nouveaux agriculteurs. Réorienter ses aides dans le sens d'un soutien aux agricultures biologiques : « les fermes biologiques représentent 6.2% des exploitations agricoles en 2017, inférieur à la moyenne nationale (8%) ».
- Réduire drastiquement les récoltes de bois commercialisées « d'énergie » au profit de celles destinées à la construction ou à la rénovation. Préserver les scieries existantes et renforcer la structuration de la filière bois de construction dans la région.

- Accompagner la structuration de cette filière bois de construction par sa promotion dans les chantiers subventionnés par la Région - sous condition de respect des volumes disponibles (pas d'import). En faire de même pour les filières terre.
 - Plus généralement, cartographier les ressources de la Région en matériaux de construction (terre, paille, pierre, bois etc.) et établir des directives pour l'utilisation des matériaux en construction/rénovation adaptées aux territoires, fournir un service de recensement et de mise en lien des artisans et des collectivités de la Région par rapport aux matériaux et techniques locaux.
 - Renforcer l'indépendance du secteur de la construction dans la région via la priorisation des subventions aux chantiers avec modes constructifs à faible consommation de granulats.
 - Se conforter à des objectifs ambitieux de protection des espaces boisés avec le soutien de l'Office National des Forêts.
 - Acquérir des espaces forestiers, notamment ceux délaissés par leurs propriétaires, soit via l'Etablissement Public Foncier Régional, soit au niveau départemental en créant des Espaces Naturels Sensibles (ENS), puis restaurer des itinéraires pédestres, équestres et cyclistes dans ces espaces en les liant aux circuits existants.
 - Programmer un grand objectif de désimper-méabilisation des sols, notamment via une aide accrue au « débusage » et à la renaturation des cours d'eau de la région, en priorisant ceux ne pouvant supporter le trafic fluvial de marchandises.
 - Sanctuariser les Zones Natura 2000 pour mieux les étendre.
- Mieux gérer les déchets ?
 - ◇ En 2019 le coût de gestion des déchets a été de 1,6 milliard pour l'Ile-de-France soit 94 euros par habitant. La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire de février 2020 formule des orientations.
 - ◇ Cette question s'intègre dans la proposition de produire et consommer autrement, avec le besoin de circuits courts et la lutte contre le gaspillage alimentaire. Elle doit prendre le contre-pied des impulsions de la société de consommation, percuter des coutumes et la façon de vivre des populations.
 - ◇ La prévention en matière de gestion des déchets s'appuie sur la mise en place au quotidien de 3 R : Réduire, Réparer, Recycler.
 - ◇ Faire vivre ces principes nécessite de la prévention avant consommation pour réduire la quantité de déchets à gérer par le consommateur (vrac), pour l'industriel (quantité d'emballages, teneur en matières dangereuses), pour les commerçants (date de préemption).
 - ◇ Favoriser le tri sélectif nécessite davantage d'information sur l'utilité et les potentialités de transformation, d'économie de ressources naturelles par le recyclage des déchets. Mais aussi d'équipements dans les logements avec à leurs abords des conteneurs en nombres suffisants, des signalétiques claires, un ramassage régulier respectueux de l'engagement citoyen. Les lieux de fabrication de compost sont à démultiplier.
 - La réparation nécessite de nombreux lieux de remise en état, d'un savoir-faire que l'industrie mondialisée, notamment l'électroménager, a détruit. L'obsolescence programmée est de la responsabilité des constructeurs et des matériaux utilisés.
 - En Ile-de-France trop de déchets sont acheminés vers l'enfouissement, l'incinération n'est pas la solution face au réchauffement climatique et les atteintes à la santé qu'elle peut engendrer. D'autre part ce sont les contribuables qui paient la TGAP (Taxe Générale pour Activités Polluantes).
 - Pour éviter la saturation des circulations routières, le traitement doit être effectué dans la plus grande proximité possible du lieu de production des déchets.

Contribution n° 20 sur 21 : ZERO déchet net

- En premier lieu établir un bilan détaillé (origines, volumes, recyclabilité) des déchets produits dans la région, par département, par CC et EPT, puis une priorisation en fonction des impacts environnementaux d'une part et des volumes d'autre part (avec l'accessibilité) :
 - ◇ la production de déchets,
 - ◇ les produits de première consommation (emballages etc.),
 - ◇ les produits industriels,
 - ◇ les produits de la construction et des grands travaux.

Contribution n° 21 sur 21 : Reconstruire l'Indice de Développement Humain

L'IDH intègre trois facteurs :

- l'espérance de vie à la naissance, significative des conditions de vie à venir des individus (alimentation, logement, eau potable...) et de leur accès à la médecine,
- le niveau d'éducation qui détermine l'autonomie tant professionnelle que sociale de l'individu,
- le revenu national brut par habitant, révélateur du niveau de vie des individus et ainsi de leur accès à la culture, aux biens et services, aux transports...

L'IDH-2 est un indice adapté à la réalité de l'Île-de-France, créé par l'IAE (l'insertion par l'activité économique). Il réunit les trois dimensions de l'IDH original (santé, éducation, revenu) et a intégré des données plus adaptées à la situation. Ainsi cet indicateur illustre non seulement des inégalités économiques, mais également des inégalités sociales et de qualité de vie de la population.

Cependant, cet indice doit être reconstruit en prenant en compte, en plus des critères quantitatifs, un volet environnemental ainsi que les aménités urbaines. Ces critères montreront que les EcoCités présentées comme une réponse à l'amélioration de la qualité de vie, aux îlots de chaleur, sont en fait consommatrices d'espaces, de temps et de ressources. Dans bien des cas elles ne sont que des opportunités judicieusement exploitées, d'expérimentations menées jusqu'à leur terme en dehors de toute concertation citoyenne.



Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 et Nord-Est Parisien

Maison des Associations - 61 rue Victor Hugo - 93500 Pantin

mnle-93@orange.fr