

Projet de SDRIF 2013

Observations dans le cadre de l'enquête publique

LES AMIS DE LA TERRE VAL D'OISE

Les Amis de la Terre Val d'Oise est une des principales associations agréées protection de l'environnement dans le Val d'Oise. Ils sont membres de la fédération des Amis de la Terre France fondée en 1970, elle-même membre de la fédération des Amis de la Terre, premier réseau écologiste mondial.

Nous intervenons, entre autres, dans les domaines des déchets, des transports et de la protection des zones naturelles au travers d'action de sensibilisation et ou à l'occasion de diverses manifestations.

Nous sommes également habilités par la préfecture du Val d'Oise à participer à un certain nombre de commissions organisées par ses services : Commissions Locales d'Informations et de Surveillance (CLIS), Formation Sites et Paysages, Formation Carrière et Formation Nature de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites, Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles. Nous participons également à la commission départementale chargée de l'établissement de la liste des commissaires enquêteurs.

LE PROJET DE SDRIF 2013 : UN DOCUMENT AUX OBJECTIFS CONTRADICTOIRES

Le projet de SDRIF 2013 est un document qui affiche des objectifs qui semblent contradictoires. Issu du projet de SDRIF 2008, il a du, sous la pression du gouvernement de l'ancienne majorité, être revu pour intégrer des objectifs accrus de croissance et de développement économique. Par ailleurs, il a du se mettre au diapason du Grand Paris, projet également lancé par l'ancienne majorité.

Côté pile, il affiche de façon constante un besoin de densification de l'habitat et des activités économiques de façon à sauvegarder les espaces agricoles et naturelles. Il promeut une consommation modérée de l'énergie et prône l'utilisation des transports collectifs et doux.

Côté face, il entérine une urbanisation massive de l'IDF et continue de porter un certain nombre de projets ou d'infrastructures peu économes en énergie et qui dégradent fortement l'environnement.

UNE ARTIFICIALISATION DE GRANDE AMPLUR

Au diapason des bonnes résolutions du Grenelle de l'environnement le projet du SDRIF se fait le chantre d'une réduction de l'urbanisation des terres agricoles et naturelles. Malheureusement, ces bonnes intentions ne résistent pas à la réalité des chiffres.

Ainsi à l'échelle régionale 29 225 ha sont destinés à être urbanisés d'ici 2030 si on prend en compte notamment les pastilles d'urbanisation, les extensions urbaines non cartographiées et les espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme, non repris par la carte ou les orientations du SDRIF, mais mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité.

Secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle (=extensions urbaines cartographiées)		+ 17 475 hectares soit 810 pastilles
Extensions urbaines non cartographiées <i>dont règle des quartiers de gares</i>	potentiel net	+ 7 750 hectares +4 450 hectares potentiel additionnel en cas de mutualisation (PLUI, Scot)
<i>dont règle des pôles de centralité</i>	+ 1 400 hectares	+ 150 hectares
<i>dont règle des bourgs, des villages et des hameaux</i>	+ 1 750 hectares	+ 0 hectare
Estimation des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme, non repris par la carte ou les orientations du SDRIF, mais mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité		+ 4 000 hectares
Total des extensions urbaines maximales		+ 29 225 hectares
Rythme annuel maximal d'extension urbaine		+ 1 328 hectares/an

Ce rythme annuel est donc du même ordre que celui observé sur les décennies précédentes : une «urbanisation au sens strict » au rythme de 1 600 ha/an de 1990 à 1999, puis de 1 000 ha/an de 2000 à 2008, à comparer à un rythme prévisionnel de 1750 ha/an inscrit au SDRIF de 1994.

A cela, il faut ajouter 530 ha d'urbanisation connexe liée aux infrastructures ferroviaires et routières et aux équipements de niveau supra-territorial, ce qui fait un potentiel d'urbanisation de 29 755 ha.

Au niveau du Val d'Oise, nous décomptons 108 pastilles d'urbanisation soit 2 335 ha. En extrapolant au niveau départemental les surfaces urbanisables hors pastilles, nous aboutissons à une surface d'espaces ouverts à l'urbanisation d'au moins 1000 ha supplémentaires, soit 3 300 ha. Le chiffre total est ainsi comparable à l'évolution observée jusqu'à présent (3000 ha de surface agricole disparue en 15 ans selon le rapport 2012 du Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise).

Cette ouverture à l'urbanisation est en totale contradiction avec les lois Grenelle visant à réduire l'artificialisation des terres naturelles et agricoles et la loi de modernisation agricole du 27 juillet 2010 qui a pour objectif de réduire le rythme d'artificialisation de 50%. Par ailleurs, le maintien d'une agriculture locale est essentiel pour nourrir une population grandissante. Dans cette optique les circuits courts du producteur au consommateur devront être facilités. L'impact sur l'emploi pourra être d'autant plus bénéfique que la conversion des exploitations en agriculture biologique sera favorisée.

Les Amis de la Terre Val d'Oise demandent que le projet de SDRIF mette réellement en application ces objectifs de préservation des zones non urbanisées et que les surfaces urbanisables soient réduites de façon très significative.

La problématique particulière des zones d'activités et de la logistique:

Depuis de longues années, on assiste à la création à un rythme soutenu de zones d'activité dont une bonne part se résume à des entrepôts de logistique. La construction de ces zones, bien souvent à l'initiative de communes ou d'intercommunalité, s'opère de façon débridée et incohérente sans aucune vision générale. Ainsi, alors que de nombreuses zones émergent, d'autres parfois situées à quelques km demeurent largement sous occupées. C'est le cas, par exemple, dans le secteur de Saint-Ouen l'Aumône.

Les résultats en termes de consommation de terres agricoles sont catastrophiques.

Le SDRIF fait ce constat : « *La densification des zones d'activités économiques elle-même est à rechercher. La métropole francilienne est confrontée aux excès de consommation d'espace naturel ou agricole pour les activités économiques (autour de 250 hectares/an). Sans faire obstruction aux grands projets, il convient d'infléchir cette tendance par le recours à la densification lorsque cela est possible, notamment dans le tissu urbain déjà dense.* » (fascicule 2 – p 128)

tout en affirmant : « *Les besoins fonciers pour assurer un développement vertueux de la logistique en Île-de-France sont de l'ordre de 2 800 à 4 000 hectares en besoins nouveaux, ce qui représente l'aménagement de sites pour des surfaces nouvelles équivalentes à celles d'aujourd'hui.* » (fascicule 2 – p 140).

Les Amis de la Terre demandent à ce que le SDRIF introduise une incitation plus forte à rationaliser l'implantation des nouvelles zones d'activité en IdF. La phrase suivante devrait être ajoutée : « *La création de zone d'activité nouvelle devra être conditionnée à la démonstration que les zones d'activité existant dans un rayon de 20 km ne recèlent plus de locaux disponibles.* »

LES DOSSIERS LOCAUX

TRANSPORT :

Le SDRIF affirme la primauté des moyens de transport collectifs non polluants sur les liaisons routières et autoroutières. Il était en effet temps après des décennies de construction de routes et d'autoroutes qui ont conduit à la situation de congestion, de pollutions chroniques et d'étalement urbain que connaît la région.

Pour ce qui est du département du Val d'Oise, cette primauté affichée aurait dû signifier l'abandon de deux projets très controversés : le bouclage de l'A104 et l'avenue du Parisis. Il n'en est malheureusement rien.

Concernant la plateforme de Roissy CDG, quasi sacralisée pour ses retombées économiques réelles ou supposées, les nuisances qu'elle génère ne font l'objet d'aucune mesure coercitive.

L'AVENUE DU PARISIS

Le fascicule N°2 « Défis, projet spatial régional, objectifs » (p179) indique que « *La nouvelle branche du RER D et le bus à haut niveau de service (BHNS) entre les RER B et D contribueront à désenclaver l'est du Val-d'Oise. Les TCSP le Bourget-Villepinte, l'Avenue du Parisis, Aulnay Tremblay, Cergy-Pontoise-Roissy et Marne la-Vallée-Roissy amélioreront l'accessibilité. Toutefois, en conformité avec les préconisations du dispositif de partage multimodal de la voirie appliqué aux avenues métropolitaines, la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé.* » Le fascicule 5 p21 fait également mention du projet de TCSP Argenteuil-Roissy par l'avenue du Parisis. Enfin, le projet de bouclage de cette liaison routière entre Soisy sous Montmorency et Bonneuil en France est indiqué sur la carte de destination générale et sur une des cartes de déclinaison.

La concertation organisée en 2012 sur l'opportunité de cette liaison portée à bout de bras par le Conseil Général du Val d'Oise a démontré :

Son inutilité :

Les études indiquent qu'au-delà des déplacements ponctuels, seuls 3000 actifs habitant les communes de l'Ouest de la RD301 vont travailler sur les communes situées à l'Est de la RD301 (dont la plateforme de Roissy). Il ne leur faut pour cela pas plus de 45 mn aux heures de pointe s'ils utilisent un véhicule personnel ; temps de parcours qui est dans la moyenne régionale. Ce n'est donc pas, comme le prétendent les promoteurs du projet, l'absence de liaison directe qui fait que les actifs de la vallée de Montmorency ne travaillent pas sur les zones d'activité de l'est du département.

De plus, la tangentielle Nord permettra bientôt une liaison propre et rapide entre les parties Sud Ouest et Sud Est du département du Val d'Oise.

Ses atteintes graves à l'environnement :

Cette liaison se situe précisément sous les trajectoires des avions atterrissant ou décollant de Roissy CDG. Ce sont donc les mêmes populations qui seront impactées par les nuisances de l'infrastructure et de l'aéroport. De façon générale, l'avenue du Parisis conduira à :

- Une augmentation de 13% des émissions de polluants atmosphériques par rapport à une situation de référence sans avenue (étude CG 95) dans la zone du projet
- Une augmentation du bruit
- Des risques importants de détérioration du système hydrologique complexe qui irrigue toute la zone.

Un coût exorbitant :

Le coût affiché de l'avenue du Parisis est de l'ordre de 500 M€ pour un département qui est l'un des plus endettés de France.

Comme l'ont réclamé une majorité des participants aux réunions de concertation, les Amis de la Terre Val d'Oise demandent que le projet de l'avenue du Parisis soit être purement et simplement abandonné et que l'argent qui lui est consacré soit utilisé à abonder des projets servant les populations de cette partie du Val d'Oise et, en particulier, l'amélioration des transports en commun. Ils demandent donc que le SDRIF n'y fasse pas mention, que ce soit à la liaison routière ou au projet de TCSP, simple faire valoir écologique des promoteurs du projet routier.

LE BOUCLAGE DE L'A104

Le principe de bouclage de cette liaison entre Méry sur Oise et Poissy est acté :

- *l'achèvement de certains contournements nécessaires pour le fonctionnement de la logistique francilienne devrait s'inscrire dans une logique de continuité des grands itinéraires du réseau structurant afin de compléter le maillage. Il s'agit notamment du contournement de Roissy et du prolongement de l'autoroute A104, pour lequel les débats en cours quant au tracé, aux modalités de prolongement et ses conséquences sur les infrastructures routières environnantes conduisent à prévoir un principe de liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy- Orgeval ; (p 133 du fascicule 2)*
- *Compte-tenu des débats en cours quant au tracé et aux modalités du prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval, et leurs conséquences sur les infrastructures routières environnantes et les aménagements urbains en cours, le SDRIF prévoit un principe de liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.(p 211 du fascicule 2)*

et indiqué sur la carte de destination générale.

Pourtant ce projet d'autoroute de 2,5 Milliards en zone urbanisée est inadmissible de par l'augmentation majeure de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre qu'il va engendrer.

L'urgence est de mettre en place des alternatives en termes de transport en commun ou d'aménagement de la circulation routière qui préserve l'environnement des générations futures.

Les Amis de la Terre Val d'Oise demandent donc l'abandon de ce projet et son retrait du SDRIF.

SECTEURS PARTICULIERS

ROISSY CDG

Selon le projet de SDRIF (p 128 du fascicule 2), « *Les aéroports sont les principales portes d'entrées internationales en Île-de-France et jouent un rôle majeur dans sa fonction de plaque tournante des échanges au niveau national, européen et mondial. Paris-Charles de Gaulle (Roissy) est le premier aéroport européen pour le fret et, après Londres, le deuxième aéroport européen pour le trafic passagers et cinquième mondial pour le trafic passagers international. L'accueil de la croissance prévisible du trafic sur Roissy-Charles de Gaulle, doit se faire dans le cadre d'un plafonnement en mouvements à l'horizon du SDRIF et d'une solution satisfaisante apportée au problème des vols de nuit. L'arrêté du ministre de l'équipement en date du 6 novembre 2003, relatif à l'attribution des créneaux de nuit de Roissy, organise déjà la réduction progressive du trafic entre 0h00 et 5h30. Il conviendra de poursuivre cette tendance.* »

Les Amis de la Terre Val d'Oise réfutent le principe d'une croissance durable basée sur l'augmentation perpétuelle du trafic aérien. Le transport aérien est en effet générateur une source importante de Gaz à effet de Serre, de polluants atmosphériques locaux, de bruit et contribue à un étalement urbain disproportionné dans l'est du Val d'Oise, par exemple.

Le plafonnement des vols de Roissy CDG et l'arrêt des vols de nuit sont deux mesures qu'il est a minima indispensable de prendre.

Par ailleurs, au-delà des pollutions atmosphériques et phoniques, une urbanisation massive de l'est du Val d'Oise est programmée autour de la plateforme aéroportuaire. Ainsi, plus de 50 pastilles d'urbanisation sont localisées dans la partie Est du département, soient plus de 1200 ha de terres agricoles à urbaniser. Le

potentiel agricole de la Plaine de France pourtant une des régions les plus fertiles de France est à terme menacé.

En conséquence, les Amis de la Terre Val d'Oise demandent que le SDRIF introduise l'objectif d'un arrêt des vols de nuit en complément du plafonnement du trafic. Ils demandent également une réduction drastique des espaces ouverts à l'urbanisation dans cette zone.

LA PLAINE DE PIERRELAYE

Cette plaine a été en partie polluée aux métaux lourds par les épandages d'eau usée de l'agglomération. Selon le projet de SDRIF : *« L'urbanisation de ses franges urbaines est prévue, pour participer à l'effort régional de construction de logements. Les terres agricoles cultivées seront protégées de cette urbanisation. La plantation d'un espace forestier couvrant environ la moitié de la plaine sur les terres agricoles polluées est envisagée sous réserve d'études environnementales justifiant l'intérêt en termes de dépollution. »*

Le principe de plantation d'une forêt ne peut effectivement être retenu que s'il est prouvé qu'il ne favorisera pas la diffusion des polluants dans les nappes phréatiques comme malheureusement nombre d'études le laissent à penser. Un usage mixte de ces terres devrait être favorisé : préservation de l'activité agricole sur les terres pas ou peu affectées par la pollution, culture d'agro-matériaux de construction alternatifs non polluant comme le chanvre ou de matériau à vocation énergétique sur une partie des terres polluées. Une partie de la plaine pourrait être promise au boisement sous réserve de tests préalables en grandeur réelle sur certaines parcelles polluées.

L'urbanisation des franges ne peut se concevoir que de façon limitée en respectant une certaine densité d'habitat pour limiter l'étalement urbain. **C'est pourquoi les Amis de la Terre Val d'Oise demandent que le nombre de pastilles d'urbanisation envisagé : 18 soit 350 ha en majorité sur des terres peu ou pas polluées soit largement diminué.** Le maintien du principe d'urbanisation tel que présenté réduirait cet espace clé, corridor écologique entre la Seine, l'Oise et la forêt de Montmorency à la portion congrue et signerait une quasi-continuité entre l'agglomération parisienne et celle de Cergy Pontoise.

LE TRIANGLE DE GONESSE

Selon le projet de SDRIF : *« D'autres projets sont à envisager : ... ou la construction d'une voie ferrée nouvelle et de surface pour le RER D dans le secteur du Triangle de Gonesse, dite « barreau de Gonesse » (fascicule 2 – p107).*

Il est d'autre part indiqué : *« L'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle est prévue. Elle est conditionnée à la desserte en transports en commun, à des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes, ainsi qu'à un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus. »*

La création de la liaison du Barreau de Gonesse ne correspond pas à un besoin démontré en termes de déplacement. En effet, les habitants des communes limitrophes de Roissy travaillant le plus sur la

Plateforme sont ceux de Goussainville à qui la liaison ne facilitera que très marginalement leur déplacement sur la zone d'emploi.

Quant à la zone du triangle, elle compte parmi les terres agricoles les plus fertiles d'IdF. Son maintien en zone agricole répond tout à fait au principe du SDRIF du maintien d'une agriculture robuste.

Les Amis de la Terre Val d'Oise demandent le maintien de la totalité du Triangle de Gonesse en espace agricole.