

# Contribution de l'association Val de Seine Vert

*Val de Seine Vert est une association loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement, fondée en 1992, qui a pour objet de rassembler les habitants des Hauts-de-Seine souhaitant s'informer, faire des propositions et entreprendre des actions collectives en matière de protection de l'environnement et d'amélioration de l'urbanisme et des déplacements.*

## Préambule

Depuis trente ans, la région parisienne croît sans discontinuer, engloutissant des terres agricoles sous l'effet d'une urbanisation effrénée provoquant une saturation des transports et un mal de vivre ; ces deux symptômes générant par eux-mêmes une augmentation de toutes les pollutions (air, eau, sol) et une concentration de richesses et de moyens publics au détriment des autres territoires français.

Paradoxalement, malgré ce traitement privilégié dont le dernier exemple est la construction du réseau de transport Grand Paris Express, nombre d'habitants de la Métropole parisienne estiment mal vivre et sont inquiets pour leur santé.

Pour répondre à ce malaise, tout le monde s'accorde sur le fait que la métropole doit se réinventer, tant dans ses pratiques de gouvernance que dans la répartition de ses richesses afin de lutter contre les fractures territoriales.

Si les écarts continuent à se creuser, aussi bien dans la métropole que vis-à-vis des autres territoires français, des crises inédites surgiront tôt ou tard.

## Diagnostic et enjeux

Le diagnostic réalisé par l'IAU et l'APUR est de bonne qualité mais gagnerait à être réorganisé de façon à hiérarchiser les priorités. Se donner les moyens de créer une Métropole résiliente, capable de résister aux chocs auxquels nous sommes de plus en plus souvent confrontés, est LE défi majeur auquel il nous faut faire face.

Le réchauffement climatique impacte particulièrement les métropoles, comme en attestent les îlots de chaleur. D'importants écarts de température ont été constatés entre le cœur de la capitale et les espaces de nature qui la bordent. Cette surchauffe est le symptôme d'un déséquilibre auquel il faut s'attaquer de façon prioritaire.

Aussi les enjeux que pointe le diagnostic, et qui préfigurent le PADD, doivent répondre de façon volontariste à ce constat alarmant.

## Les objectifs du SDRIF

Si l'objectif de construire 70 000 nouveaux logements par an, préconisé par le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), peut se comprendre eu égard à la crise du logement que connaît la région, ce rythme n'est pas soutenable.

Au-delà du nécessaire rattrapage en termes de logements sociaux, il faut réaliser que les infrastructures ne peuvent pas suivre un tel rythme. La congestion des transports en commun, la saturation des infrastructures d'assainissement, la fragilité des réseaux de distribution d'énergie et d'eau en apportent la preuve.

Afin de maîtriser ce développement il faut limiter la construction de nouveaux logements à 35 000 / an. C'est suffisant si des mesures d'accompagnement sont prises : réquisition des logements vides, transformation des bureaux surnuméraires en logements... Par ailleurs, la qualité des logements produits est déterminante, nous avons, par exemple, besoin de logements qui produisent plus d'énergie qu'ils n'en consomment.

## La localisation des logements

La localisation des logements à construire doit prendre en compte plusieurs facteurs. Tout d'abord, la nécessaire mixité du bâti. Il faut tendre vers un équilibre emplois – logements – services. Les déplacements contraints, en particulier domicile / travail, nuisent gravement à la qualité de la vie.

Ensuite, il est indispensable de prendre en compte l'état de la trame verte et bleue. Celle-ci doit respecter les prescriptions de l'OMS, à savoir 10m<sup>2</sup> d'espace de nature à moins d'un quart d'heure à pied du domicile.

Enfin, la densification se réalise souvent au détriment des zones pavillonnaires et donc des espaces verts privés. En la matière, il importe de faire du cas par cas en gardant présent à l'esprit les bienfaits que procurent ces espaces de nature dans la ville dense.

## Placer le citoyen au centre

Le SCoT métropolitain doit permettre de s'affranchir des égoïsmes locaux et ainsi de promouvoir la résilience des bassins de vie. C'est lui qui cadrera les futurs plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) établis à l'échelle des Établissements publics territoriaux (EPT). Cette nouvelle organisation du territoire ne peut se passer de l'apport des usagers des territoires. Le « vivre ensemble » est aussi important que la qualité de l'urbanisme. Il est donc indispensable d'organiser la concertation très en amont des projets, d'impliquer les citoyens dans la co-construction de leur ville de demain.

## La sobriété heureuse

L'espace public doit être repensé pour faire la part belle aux déplacements piétons et cyclistes (dans la métropole 60 % des déplacements sont inférieurs à 2 km, ils doivent pouvoir être effectués à pied ou en vélo, en toute sécurité).

Peut-on faire une politique cyclable sérieuse si les plus importantes zones d'emploi (Roissy, Rungis, Orly) sont aussi difficiles et dangereuses d'accès à vélo, le stationnement inexistant et certaines routes réaménagées interdites, sans solution alternative, décourageant l'utilisation du vélo et mettant à bas une véritable politique d'ensemble pour le vélo ?

Dans le même ordre d'idées, 60 % de la voirie sont aujourd'hui alloués à la voiture et au stationnement, cette occupation de l'espace public est faite au détriment des autres modes de déplacement et a de graves conséquences en matière de santé publique. Un partage plus équitable entre les différents modes est impératif.

Pour améliorer la qualité de vie dans la métropole, de nombreuses options existent, toutes privilégient l'usage sur la propriété. Le développement des véhicules partagés est une piste prometteuse, il y en a beaucoup d'autres, le plus souvent sous l'égide de l'économie sociale et solidaire : jardins partagés ou familiaux, compost en pied d'immeuble, ressourceries, fablab...

D'une façon générale, pour atteindre l'objectif trop lointain que s'est fixée la métropole dans son PCAEM (atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050), il est indispensable de consommer moins d'énergie et de ressources sans attendre. Cette sobriété passe aussi par le développement de l'économie circulaire qui fait des déchets des uns la ressource des autres.

Toutes les initiatives allant dans ce sens doivent être encouragées, cela implique de leur réserver des espaces au cœur de la ville dense, en adaptant le prix du foncier. Il en est de même pour les espaces logistiques et les surfaces artisanales, que la cherté des loyers a rejeté au-delà des limites de la métropole. Ce changement de braquet nous permettra de vivre mieux, de préserver notre santé et nos relations sociales.

## Mailler les espaces de nature

Classement des forêts domaniales métropolitaines en forêt de protection



Afin de renforcer la biodiversité, il importe de s'appuyer sur les espaces de nature existants, depuis les franges de la métropole jusque dans ses multiples centres et de les mailler entre eux. Les continuités écologiques assurent la résilience de l'ensemble du dispositif.

Des synergies peuvent être trouvées entre les départements de grande couronne, dont plusieurs sont en train d'élaborer leur SCoT, et la métropole. L'exemple de la réouverture de la Bièvre illustre parfaitement ce propos. Cette rivière qui avait été transformée en égout retrouve progressivement son état naturel.

## Préserver les forêts et les lisières

Dans la zone dense, les forêts sont trop souvent considérées comme des réserves foncières pour des infrastructures de loisirs ou de transports. C'est le cas, par exemple, de la forêt de Verrière dans les Hauts-de-Seine, dont 2,5 hectares vont être sacrifiés à la future station de remisage du tramway T10 (Antony - Clamart). C'est un très mauvais signal et il aurait été grandement préférable d'implanter cette infrastructure sur la zone industrielle attenante. Malheureusement, cet exemple n'est pas isolé et quand ce n'est pas un parking à tramway qui prend sur la forêt c'est un échangeur routier.

Pour faire cesser ce grignotage, il importe de classer les forêts domaniales métropolitaines en forêts de protection. Il faut également protéger les lisières forestières en rendant obligatoire la recommandation du SDRIF 2013 dans les PLU intercommunaux : en dehors des sites urbains constitués, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, toute nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares.

## Un projet de territoire

Comme le rappelle le porté à connaissance de l'État, le SCoT est « un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification territoriale stratégique à l'échelle pertinente du bassin de vie de l'espace métropolitain ». Il doit donc porter un projet de territoire.

Le bien-être et la santé des habitants nous semblent être la pierre angulaire de ce projet. Afin qu'il soit à la hauteur des enjeux, fondons-le sur les communs, c'est-à-dire sur ce que nous avons en partage (l'eau, l'air, le sol, la culture...) et que nous devons gérer ensemble. Cette gouvernance des communs, ouverte à toutes et à tous, est la seule façon de garantir un accès équitable aux ressources.

<http://valdeseinevert.org/>  
2 rue du docteur Gabriel Ledermann  
92310 Sèvres  
contact@valdeseinevert.org