

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

**Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »**

**Département du Val-de-Marne
Commune de Gentilly (94)**

Le principe d'une couverture des voies du RER B est ajouté sur la commune de Gentilly (94).



Exposé des motifs de l'amendement :

Couvrir les voies du RER B à Gentilly (94)

Depuis plusieurs années, des associations de quartier et la Municipalité demandent la couverture d'une partie des voies du RER B à Gentilly (94). Cet aménagement, similaire à ceux réalisés à Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois (94) sur le RER A, permettrait de réduire sensiblement les nuisances du trafic ferroviaire dans un secteur très fortement urbanisé. Conformément à l'orientation réglementaire n°136 du présent SDRIF-E, le principe de cette couverture doit être inscrit au SDRIF-E afin de l'étudier et de permettre sa réalisation à terme. Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé
Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour obtenir une contribution de l'Etat d'au moins 4 milliards d'euros au volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région 2023-2027

Mandate la Présidente pour publier le plus rapidement possible les projets de transports inscrits au SDRIF-E qui seront compromis ou retardés faute de crédits suffisants au volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région 2023-2027 »

Exposé des motifs :

Pour un volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région 2023-2027 à la hauteur des ambitions du SDRIF-E

Avec 40 mois de retard, l'Etat vient d'annoncer l'ouverture des négociations pour le volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région 2023-2027. Il annonce en entrée de négociations une participation de l'Etat de 8,6 milliards d'euros à l'échelle nationale sur la période 2023-2027 quand le Conseil d'Orientation des Infrastructures estime le besoin de financement à 100 milliards d'euros d'ici 2040. Pour l'Île-de-France, la participation de l'Etat serait de 3 milliards sur la période 2023-2027 quand le besoin estimé est de 10 milliards d'euros pour assurer la poursuite des projets engagés.

Alors que la Région s'est prononcée en faveur d'une contribution de 4 milliards d'euros à sa charge et de 2 milliards d'euros des autres collectivités franciliennes, la participation de l'Etat doit être revue à la hausse d'autant que le présent SDRIF-E prévoit l'engagement d'études sur de nouveaux principes de liaisons dont la ligne 19 du métro, plusieurs lignes de TCSP, divers prolongements de lignes de métro, de tramways, etc.

Il est donc indispensable que le volet mobilités du Contrat de Plan-Etat Région 2023-2027 soit à la hauteur des ambitions du SDRIF-E et apporte une contribution de l'Etat d'au moins 4 milliards d'euros et de la Région d'au moins 4 milliards d'euros supplémentaires. A défaut, des projets de transports ou principes de liaisons introduits par le présent SDRIF-E seront retardés ou compromis, sans visibilité pour l'heure sur les choix qui guideront les arbitrages entre tels et tels projets.

Il convient d'alerter l'Etat sur les conséquences de ses actes et les Francilien.nes sur les projets de transports remis en cause. Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

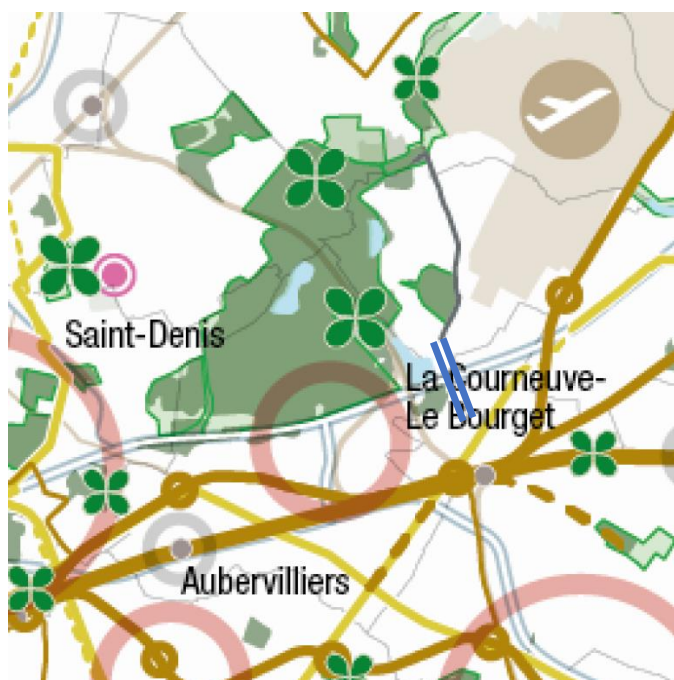
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-Saint-Denis

Communes du Bourget, de Dugny et de La Courneuve (93)

Le principe d'un franchissement est ajouté au-dessus de l'autoroute A1, entre Dugny et Le Bourget.



Exposé des motifs :

**Correction d'une erreur matérielle : ajout d'un franchissement au-dessous de l'autoroute A1 entre
Le Bourget et Dugny, secteur de La Comète**

Un franchissement olympique est projeté entre Le Bourget, La Courneuve et Dugny. Le principe de liaison relatif à ce franchissement doit être inscrit au SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

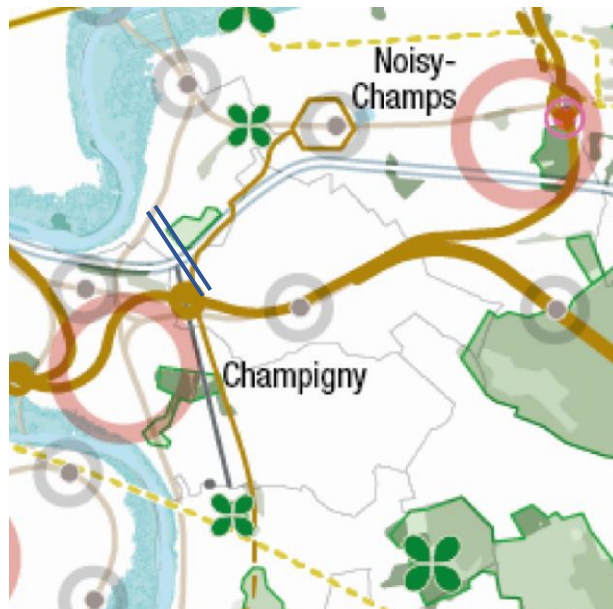
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

**Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »**

**Département du Val-de-Marne
Commune de Bry-sur-Marne (94)**

Le principe d'un franchissement est ajouté au-dessus de l'autoroute A4, à Bry-sur-Marne.



Exposé des motifs de l'amendement :

**Pour la création d'un franchissement au-dessus de l'autoroute A4 dans le secteur de
Bry-Villiers-Champigny**

Depuis plusieurs années, la commune de Bry-sur-Marne et le Département du Val-de-Marne soutiennent la création d'un nouveau franchissement au-dessus de l'autoroute A4 afin de limiter la coupure urbaine générée par l'autoroute 4. Ce franchissement permettra notamment d'améliorer l'accessibilité de la gare ligne 15 / RER E de Bry-Villiers-Champigny et au bus à haut niveau de service Altival depuis le nord.

Le principe de liaison relatif à ce franchissement doit être inscrit au SDRIF-E afin de permettre sa réalisation. Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé
Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne
Communes d'Alfortville et de Vitry-sur-Seine (94)

Le principe d'un franchissement est ajouté au-dessus la Seine entre Alfortville et Vitry-sur-Seine.



Exposé des motifs de l'amendement :

Pour rendre accessible aux piétons et aux vélos la passerelle GRT Gaz existante entre Alfortville et Vitry-sur-Seine

Une étude de faisabilité a été conduite pour rendre accessible au public la passerelle GRT gaz existante entre Alfortville et Vitry-sur-Seine, au-dessus de la Seine. Cette étude a acté la faisabilité moyennant quelques travaux de mise en accessibilité. Ce projet est complémentaire au projet de pont entre Alfortville et Vitry-sur-Seine dont le financement n'est pas assuré à ce jour. Le principe de liaison relatif à ce franchissement doit être inscrit au SDRIF-E afin de permettre sa réalisation. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente du groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

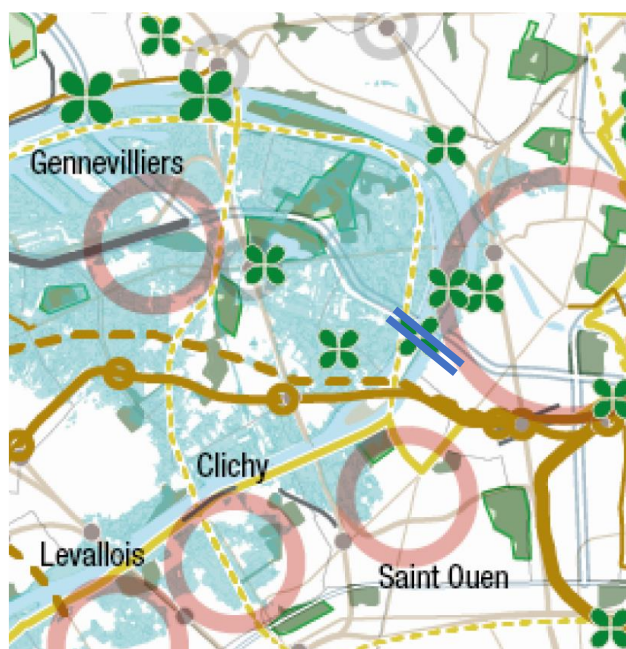
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-Saint-Denis

Communes de L'Île-Saint-Denis et de Saint-Denis (93)

Le principe d'un franchissement est ajouté au-dessus de la Seine entre L'Île-Saint-Denis et Saint-Denis.



Exposé des motifs :

Correction d'une erreur matérielle : ajout d'un franchissement au-dessous de la Seine entre L'Île-Saint-Denis et Saint-Denis

Un franchissement est projeté entre L'Île-Saint-Denis et Saint-Denis. Le principe de liaison relatif à ce franchissement doit être inscrit au SDRIF-E conformément aux demandes du Département de Seine-Saint-Denis et de la commune de L'Île-Saint-Denis.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

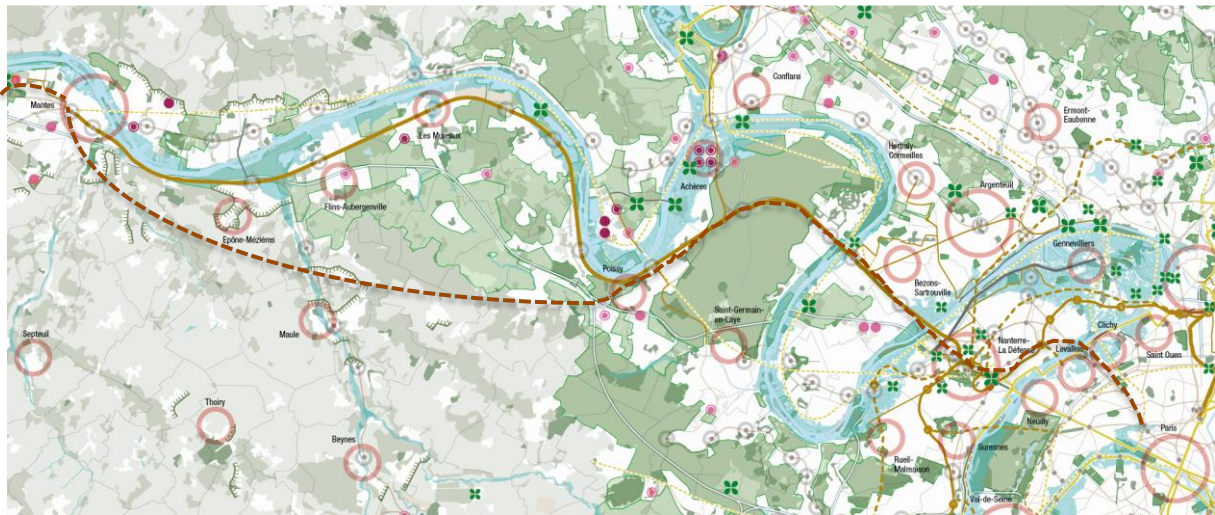
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines

Le principe de liaison correspond au faisceau d'études de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est ajouté entre Mantes-la-Jolie, Nanterre et la gare de Paris Saint-Lazare.



Exposé des motifs de l'amendement :

L'exécutif régional ne peut pas arrêter le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) au regard des bénéfices de ce projet pour toutes les lignes du quotidien au départ de Paris – Saint-Lazare

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie n'est pas pris en compte dans le projet de SDRIF-E, ni dans les cartes réglementaires, ni dans les projets sous maîtrise d'ouvrage d'un opérateur de l'Etat.

Cette posture de l'exécutif semble liée aux discussions en cours avec l'Etat sur le Contrat de Plan Etat-Région mais aussi sur une posture politique vis-à-vis de l'Etat et de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette qui ne sera pas atteint avec ce SDRIF-E.

Le SDRIF-E devant dépasser le contexte immédiat pour se projeter en 2040 et au-delà, il convient d'intégrer le projet LNPN dans le projet de SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé
Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

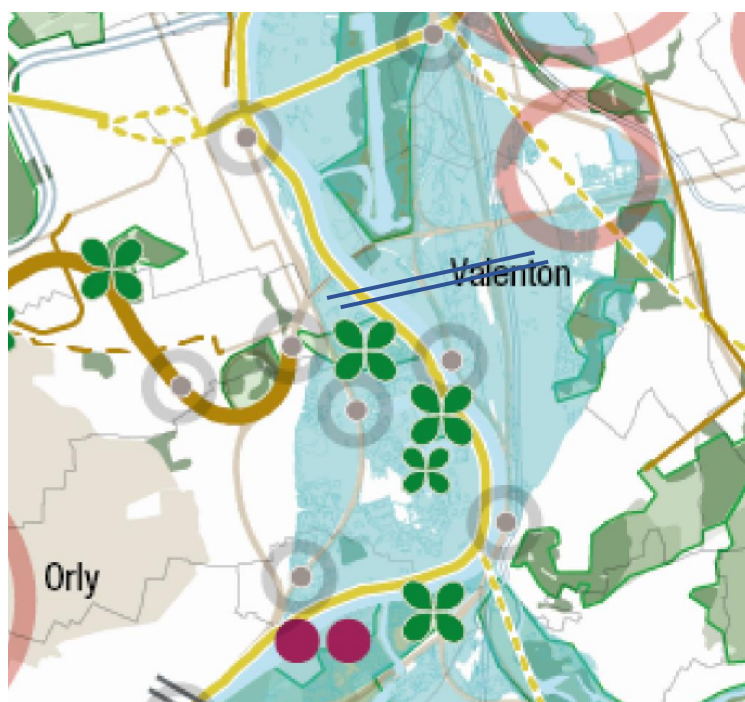
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

**Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »**

Département du Val-de-Marne

Communes d'Orly et de Villeneuve-Saint-Georges (94)

Le principe d'un franchissement est ajouté au-dessus la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges et de la Seine, entre la RN 6 et la commune d'Orly.



Exposé des motifs de l'amendement :

Créer la traversée de Seine Sud en Val-de-Marne

Face à la saturation des ponts de Villeneuve-le-Roi et de Choisy-le-Roi, la réalisation par étape d'un franchissement entre Orly, le quartier de Villeneuve-Triage puis la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges apparaît pertinent. Le principe de liaison relatif à ce franchissement doit être inscrit au SDRIF-E afin de l'étudier, de définir ses fonctionnalités et de permettre sa réalisation à terme. Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé
Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »

Texte de l'amendement (page 33) :

L'orientation réglementaire 58 est modifiée dans son second paragraphe, comme suit :

« Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social, au regard de l'évolution démographique et des modes de vies (décohabitation, télétravail, habitat multigénérationnel ou inclusif, etc.) et de l'état de son parc de logements (résorption de l'habitat indigne), mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien. Cette offre respecte les objectifs annuels de production de nouveaux logements. La territorialisation de cette dernière est précisée par le SRHH.

Les documents d'urbanisme doivent en outre permettre de répondre aux obligations légales d'accueil des gens du voyage **et inciter les collectivités concernées à les respecter**, déclinées dans les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage. **La création d'une aide d'accueil des gens du voyage peut bénéficier des dispositions de l'orientation réglementaire n°13** ».

Exposé des motifs de l'amendement :**Faire respecter la loi et les droits de la communauté des gens du voyage**

De nombreuses collectivités ne respectent pas les obligations légales en matière de construction et de bonne gestion des aires d'accueil des gens du voyage. Certaines communes ont même entrepris des actions en justice pour faire annuler des schémas départementaux d'accueil.

Or, le respect de la loi et des gens du voyage, citoyen.nes de la République à part entière, s'impose à toutes et à tous. Il convient que le SDRIF-E le rappelle. Par ailleurs, face aux difficultés foncières qui peuvent exister et à l'aspiration des communautés des gens du voyage, des facilités réglementaires peuvent être accordées en considérant les aires d'accueil dans les équipements éligibles aux dérogations listées à l'orientation réglementaire n°13. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé**Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre V : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Limiter les impacts des infrastructures de transport »

Texte de l'amendement (page 62) :

L'orientation réglementaire 133 est modifiée comme suit :

« Les documents d'urbanisme doivent prévoir les franchissements visant à résorber la fragmentation des espaces induite par les infrastructures de transports ou les cours d'eau. Dans les espaces urbains, ces nouveaux franchissements permettent notamment d'intégrer la circulation des transports collectifs ainsi que l'insertion de modes actifs et la continuité de leurs itinéraires, en fonction des études de trafic. **Dans les espaces urbains, les nœuds routiers d'importance, à l'image de certaines portes de Paris, font l'objet d'une attention particulière afin de réduire l'effet de coupure urbaine par l'amélioration des continuités des itinéraires des transports collectifs et des modes actifs mais aussi par une réduction des nuisances et une plus forte végétalisation.** »

Les projets de franchissement prioritaires pour l'application de la présente orientation sont représentés par le figuré (*) sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale. »

Exposé des motifs de l'amendement :

Réduire les coupures urbaines par le réaménagement des portes de Paris

Les grands nœuds routiers, dont plusieurs Portes de Paris, constituent des coupures urbaines majeurs. Leur résorption par le réaménagement de ces espaces est nécessaire avec la création ou le renforcement de continuité cyclables et piétonnes et une végétalisation accrue des espaces concernés.

Il convient d'encourager la résorption de ces nœuds et de ne pas opposer d'obstacles réglementaires.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

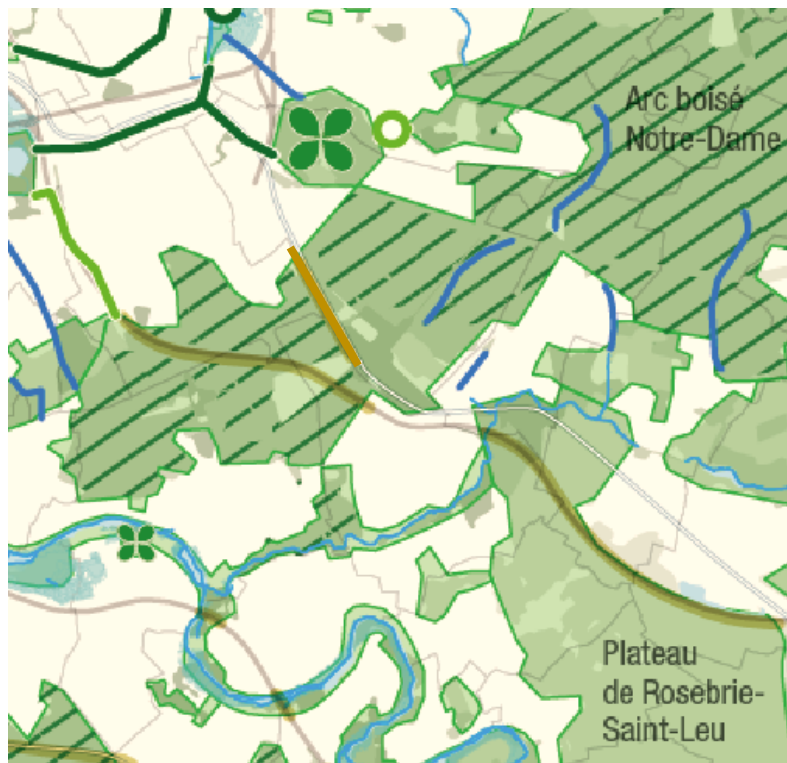
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »
en lien avec le fascicule « Placer la nature au cœur du développement régional »

Département du Val-de-Marne

Commune de Boissy-Saint-Léger et de Limeil-Brévannes (94)

Un figuré « franchissement d'une infrastructure linéaire » est ajouté au-dessus de la RN 19, entre la forêt de Gros Bois et celle de la Grange, entre les communes de Boissy-Saint-Léger et Limeil-Brévannes.



Exposé des motifs :

Pour que le passage à faune au-dessus de la RN 19 devienne enfin réalité

Le passage à faune entre les forêts de Gros Bois et de la Grange est une mesure compensatoire au projet de déviation de la RN 19 dans la traversée de Boissy-Saint-Léger. Sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, ce projet est achevé mais le passage à faune n'a pas été réalisé et son financement n'a pas été mobilisé par l'Etat.

Conseil régional

Les collectivités locales continuent d'exiger la réalisation de ce passage. Le principe de liaison relatif à ce franchissement doit être inscrit au SDRIF-E afin de permettre sa réalisation et de rappeler à l'Etat que les collectivités attendent qu'il tienne ses engagements.

Tel est l'objet de cet amendement.

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Demande au Parlement et au Gouvernement de reconnaître à la Seine et à ses affluents le statut de personnalité juridique à part entière afin de renforcer sensiblement les droits et les obligations de protection et de défense devant la Justice de ces cours d'eau et faciliter l'intervention de citoyennes et citoyens dans la préservation de la Seine et de ses affluents ».

Exposé des motifs :

Faire de la Seine et de ses affluents une personnalité juridique à part entière

La Seine et ses affluents structurent l'Histoire et l'aménagement du territoire francilien. Les atteintes au milieu aquatique, l'accroissement des épisodes de sécheresse, le risque inondation mais aussi l'urbanisation sont autant d'atteintes à la Seine et ses affluents, à la ressource en eau et aux écosystèmes fluviaux. La Seine et ses affluents subissent une pression anthropique exceptionnelle en Ile-de-France.

La qualité des eaux franciliennes constitue par ailleurs, selon le projet de SDRIF-E, un « point de fragilité du fait de l'intensité des pressions liées aux activités humaines ». Son amélioration engage des actions publiques volontaristes mais doit aussi permettre à chaque citoyen.ne d'agir, y compris devant la Justice.

Préserver la ressource en eau constitue ainsi un enjeu stratégique tant pour la consommation humaine, que pour les activités économiques (agriculture, industries ayant des besoins de refroidissement dont la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine) et les services collectifs (production et distribution d'énergie, traitement des eaux usées). L'enjeu de la privatisation de la ressource en eau est également source de préoccupation pour les pouvoirs publics et les populations. Enfin, face au dérèglement climatique et à l'augmentation globale des températures, le maintien d'un étiage estival sur la Seine et ses affluents constituent un enjeu écologique, humanitaire et industriel majeur pour l'Île-de-France et pour la France.

Face à ces enjeux, la reconnaissance de la Seine et ses affluents comme personnalité juridique à part entière constituerait une étape historique dans la prise de conscience par l'Humanité et sa fragilité et de celle de la planète.

Reconnaître à la Seine et ses affluents le statut de personnalité juridique permet d'en faire un sujet de droit, de rendre ses cours d'eau titulaire de droits supplémentaires d'information, de protection et de défense. Cela permettrait de simplifier l'information, la défense et la protection sur ses cours d'eau alors que le droit se sédimente depuis plusieurs siècles autour de l'usage des voies d'eau, de leurs berges et plus récemment sur la qualité de l'eau et de la protection des espèces végétales et animales.

Cette reconnaissance n'est en rien une fin en soi. C'est un outil juridique nouveau et universel à la portée symbolique incontestable. Elle repose sur plusieurs précédents internationaux dont la reconnaissance de personnalité juridique du fleuve Gange en Inde, de la rivière Magpie au Canada mais aussi d'espaces naturels plus vastes comme des réserves et parcs en Bolivie et Nouvelle-Zélande.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



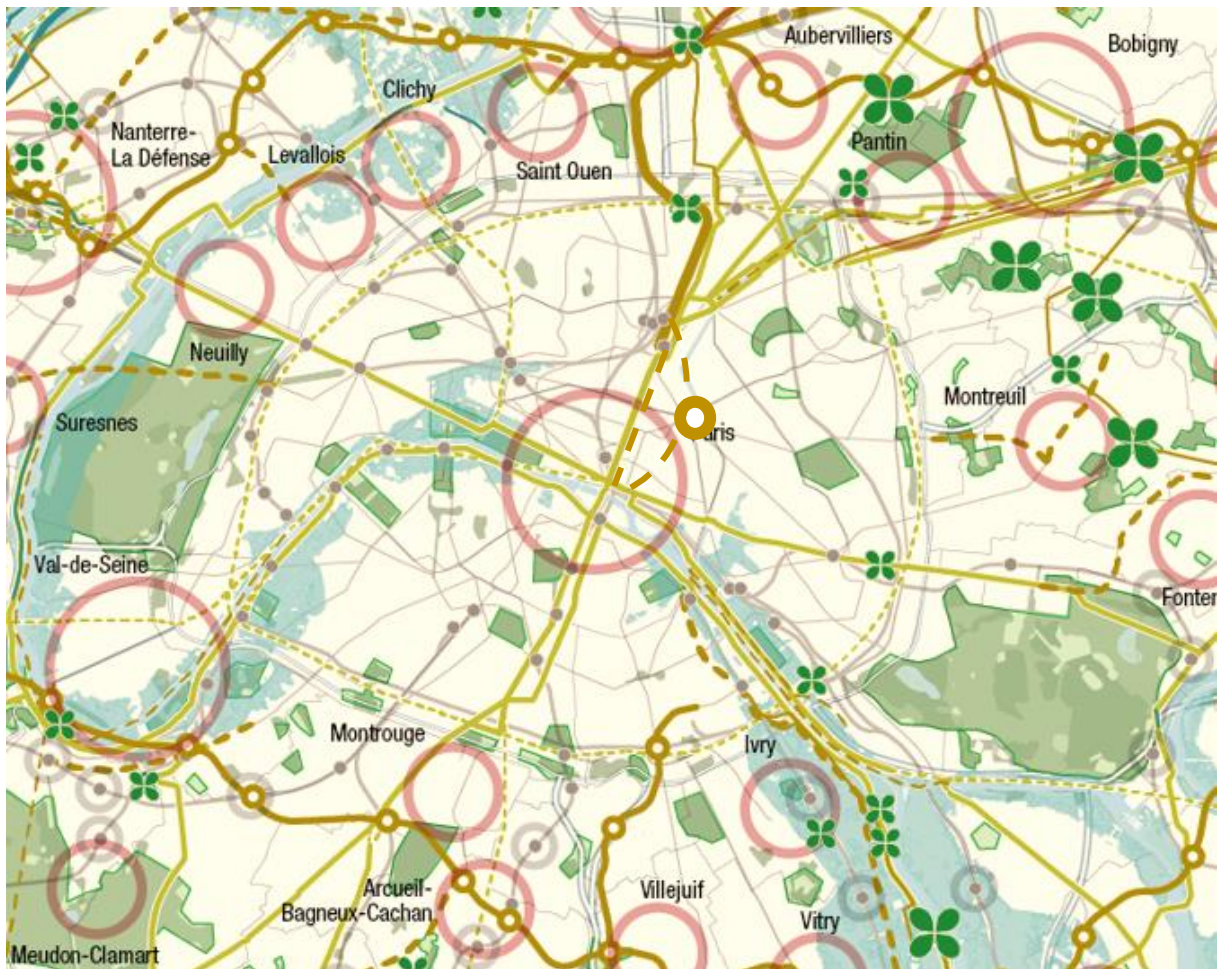
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Ville de Paris

Le principe de liaison figurant une augmentation du nombre de voies ferrées entre les gares de Châtelet-Les Halles et Gare du Nord est ajouté.



Exposé des motifs :

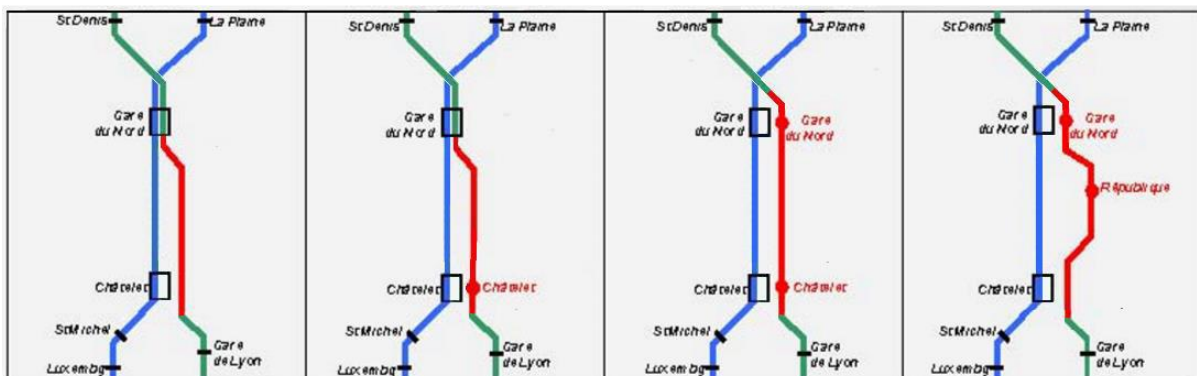
**Améliorer durablement la régularité et la fréquence des RER B et D par l'augmentation du nombre
de voies entre Châtelet et Gare du Nord**

Conseil régional

L'utilisation d'un même tunnel, entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord, par deux lignes de RER (B et D) engendre des contraintes d'exploitation considérables, sources d'incidents graves et d'une régularité médiocre qui affecte l'ensemble des lignes B et D empruntées par plus de 1 600 000 usagers et usagers chaque jour de semaine.

Le doublement du tunnel existant fait l'objet de débats depuis plus d'une décennie. Malgré les dispositions prises pour améliorer l'exploitation sur les deux lignes, force est de constater que les difficultés persistent. L'arrivée à terme du système d'exploitation Nexteo devrait améliorer la situation sans toutefois atteindre le nombre de trains promis par ce système à son lancement.

L'hypothèse du doublement du tunnel ou de l'augmentation du nombre de voies dans le tunnel existant (passage de 2 à 3 voies) n'ont pas fait l'objet d'études détaillées. Une étude exploratoire de 2003, réalisée par la RATP, préconisait le doublement du tunnel existant par un tunnel bitube. La dernière étude en date, réalisée par Réseau Ferré de France en 2012, s'est limitée à une approche sommaire. Cette étude n'a par ailleurs pas intégré l'hypothèse d'une troisième voie, défendue par exemple la Fédération des Usagers des Transports d'Ile-de-France, FNAUT-IDF. Parmi les hypothèses étudiées, l'hypothèse d'un tunnel nouveau, avec ou sans station intermédiaire, a été esquissée.



Scénarii issus de l'étude exploratoire, 2012, RFF

Sans étude approfondie, ces hypothèses ont été enterrées sans débat au regard notamment des impacts travaux sur les lignes existantes et d'un coût estimé de 1,3 à 4 milliards d'euros.

Afin d'engager des études préliminaires sérieuses et publiques de cette nouvelle liaison, son principe doit être intégré dans le projet de SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

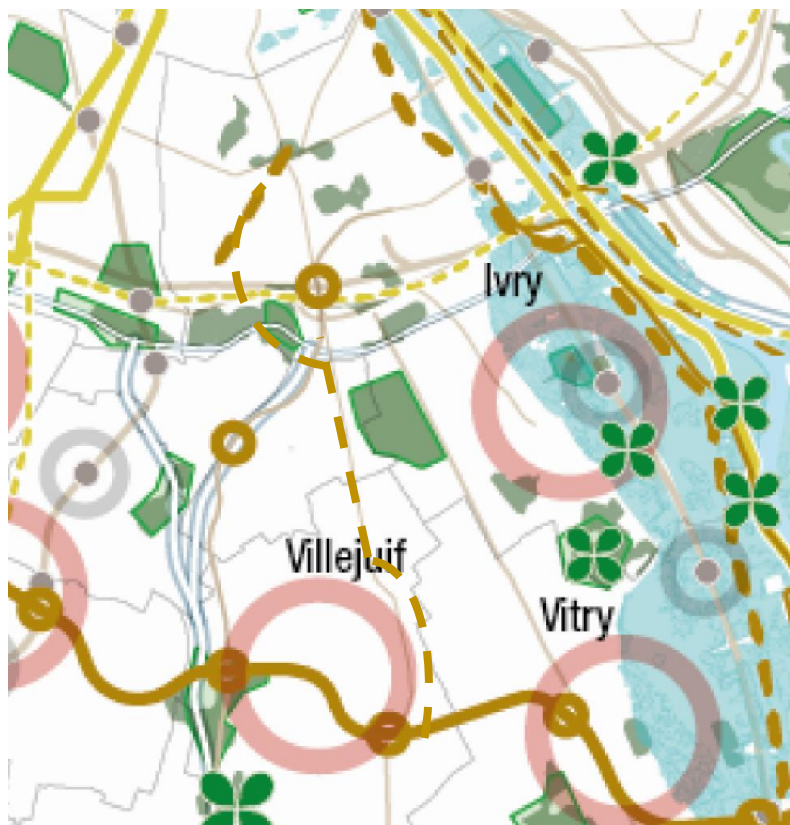
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne, Ville de Paris

Communes du Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Ivry-sur-Seine

Le principe de liaison figurant la reprise, par la ligne 5 du métro prolongée *via* Place de Rungis, de la
branche Villejuif de la ligne 7 du métro, est ajouté.



Exposé des motifs :

**Mettre fin aux dysfonctionnements des branches de la ligne 7 par la reprise de la branche Villejuif-
Louis Aragon par le prolongement de la ligne 5 du métro**

Conseil régional

La ligne 7 du métro présente une fourche Sud très pénalisante pour les usagères, pour les usagers et pour l'exploitation de la ligne 7. De plus, la fréquentation et la fréquence des fourches sont très déséquilibrées avec un train sur deux en direction de Villejuif-Louis Aragon et seulement un train sur trois en direction de Mairie d'Ivry.

La saturation de la branche Villejuif-Louis Aragon s'est par ailleurs aggravée au point que l'interstation la plus chargée de la ligne se situe entre Le Kremlin-Bicêtre et Maison Blanche, sur la branche Villejuif de la ligne 7. La mise en service des tramways T3a puis T7 et prochainement de la ligne 15 Sud, en correspondance avec la ligne 7 à Villejuif-Louis Aragon, participent à cette très forte sollicitation de cette branche. La saturation de la branche Villejuif de la ligne 7 avait d'ailleurs conduit la Société du Grand Paris à ne pas prévoir, dans son schéma initial présenté lors du débat public sur le réseau de transports public du Grand Paris, la desserte de Villejuif-Louis Aragon par la ligne rouge, ancêtre de la ligne 15 Sud.

Afin de supprimer l'exploitation en fourche tout en maintenant une desserte en métro de qualité, les communes de Villejuif et du Kremlin-Bicêtre demandent le débranchement de la ligne 7 avec une reprise de la branche Villejuif par la ligne 5. Ce projet, expertisé par la RATP, permettrait de supprimer la fourche de la ligne 7, de simplifier considérablement son exploitation mais aussi d'assurer une desserte en métro de qualité de la branche actuelle en direction de Villejuif par la ligne 5.

La ligne 5 prolongée pourrait également desservir le secteur de la Place de Rungis à Paris, desserte demandée localement depuis plusieurs décennies.

Afin d'engager les études approfondies de cette liaison reposant sur des infrastructures existantes, son principe doit être réintégré dans le projet de SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E****Texte de l'amendement :**

Un article additionnel à la présente délibération est ajouté, rédigé comme suit :

« Demande au Gouvernement et au Parlement de réunir les conditions d'instauration d'une écotaxe sur les poids-lourds en transit en Ile-de-France avec un pouvoir de taux et des recettes au bénéfice de la Région Ile-de-France ».

Exposé des motifs de l'amendement :**INSTAURER L'ÉCOTAXE POIDS LOURDS EN ILE-DE-FRANCE**

Depuis 2016, l'Assemblée régionale vote favorablement la mise en place d'une redevance kilométrique applicable aux camions en transit en Ile-de-France. La Présidente de Région a, à plusieurs reprises, soutenu publiquement cette disposition.

Pour rappel, dans le cadre des 192 propositions issues de la « COP Ile-de-France », a été retenue l'idée d'un péage pour les poids lourds en transit en Ile-de-France (proposition n°13). Par ailleurs, il s'agit d'une des pistes de travail des Assises des financements des transports.

Cette mesure constituerait une ressource fiscale importante pour financer des mobilités alternatives au transport routier. Elle participerait à internaliser une partie des coûts externes du transport routier, très avantage par rapport au rail ce qui constitue une véritable distorsion de concurrence.

L'écotaxe poids lourds serait appliquée, dans un premier temps, aux véhicules de plus de 11 tonnes en transit en Ile-de-France au regard de la saturation des rocade autoroutières et des émissions polluantes mesurées aux abords de ces axes routiers.

Au regard des objectifs affichés par le SDRIF-E, il est indispensable que le Gouvernement et le Parlement accèdent à cette demande légitime et nécessaire.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente du groupe

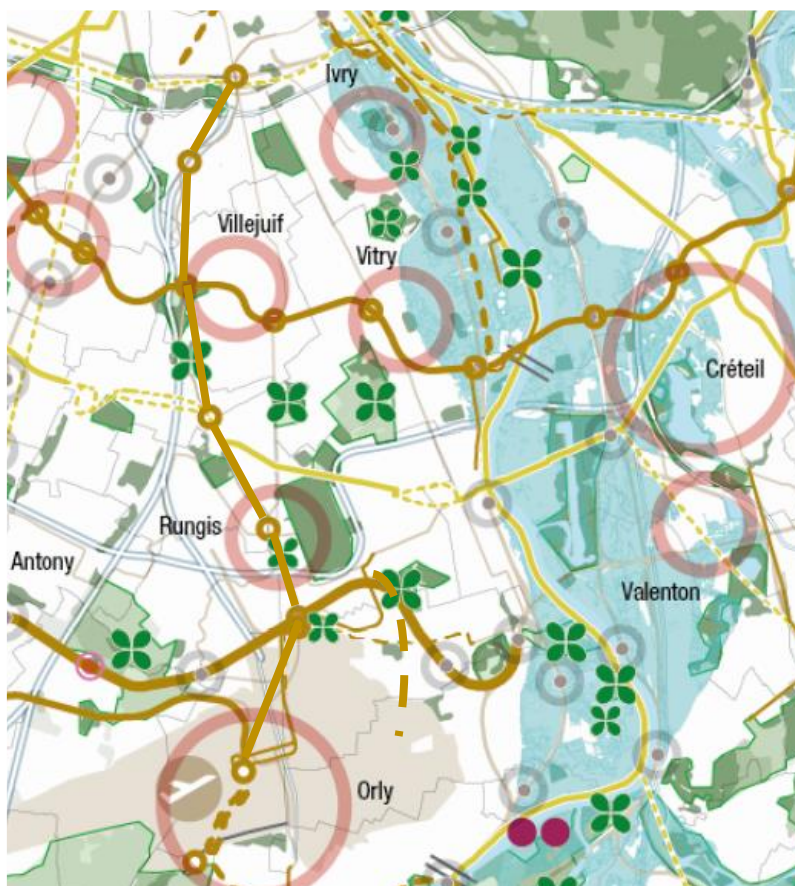
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Ville de Paris, Départements du Val-de-Marne et de l'Essonne

Le tracé figurant le prolongement de la ligne 14 sud d'Olympiades à l'aéroport d'Orly est ajouté.



Exposé des motifs :

**Correction d'une erreur matérielle : ajouter le prolongement de la ligne 14 Sud d'Olympiades à
l'Aéroport d'Orly**

La carte « Maîtriser son développement urbain » annexée au présent projet de SDRIF-E figure les stations du prolongement de la ligne 14 Sud mais a omis de figurer son tracé.

Conseil régional

Il s'agit donc de réintégrer cette représentation en trait plein (tracé), comme l'ensemble des lignes du Grand Paris Express.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

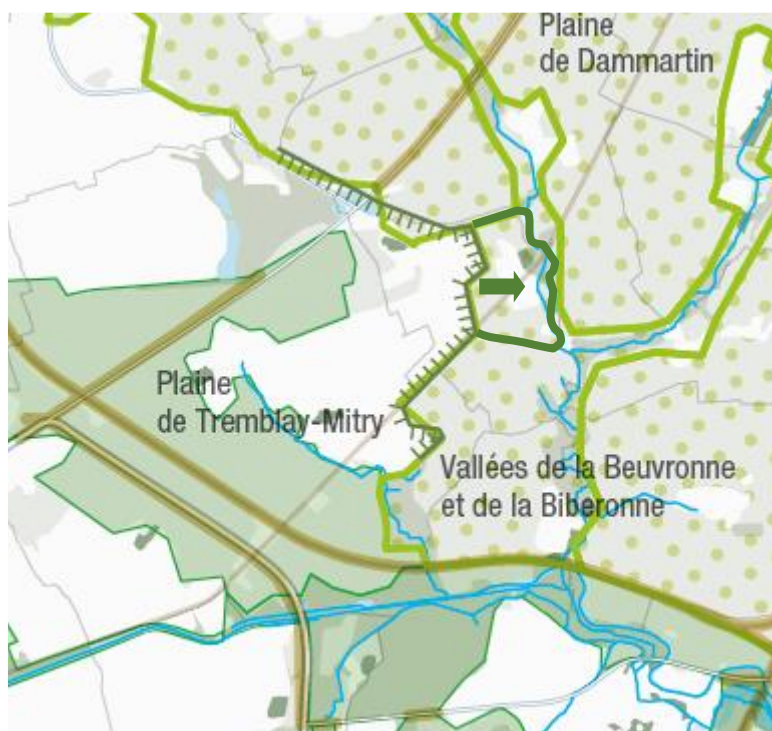
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

**Amendement sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »**

**Département de Seine-et-Marne
Commune de Compans**

Le figuré « Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional » est repositionné à l'Est de la commune de Compans, pour coïncider avec la Biberonne.



Exposé des motifs de l'amendement :

Afin de tenir compte de l'urbanisation actuelle de la commune de Compans (77), d'un projet de sédentarisation des gens du voyage qui serait compromis par le positionnement actuel du figuré « front vert » dans le projet actuel et de la demande de la Municipalité exprimée auprès de la Région, le figuré « front vert » est déplacé vers l'Est avec de coïncider avec la Biberonne.

**Céline Malaisé
Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Ville de Paris

Le principe de liaison figurant la fusion des lignes de métro 7bis et 3bis est ajouté.



Exposé des motifs :

Pour la fusion des lignes 3 bis et 7 bis du métro

Les lignes 3 bis et 7 bis sont les moins fréquentées du réseau métropolitain. Or, leur fusion permettrait d'améliorer sensiblement la desserte de l'Est de Paris. L'utilisation en service commercial d'un tunnel existant dénommé « voie des fêtes » permet cette fusion sans création d'un nouveau tunnel. Des investissements limités permettraient d'ouvrir au public la station de métro Haxo dont le quai existe mais n'a jamais été ouvert au service commercial. L'arrivée prochaine d'un nouveau matériel, MF 19, sur les deux lignes facilitera cette fusion et offrira un meilleur niveau de service.

Conseil régional

Cette fusion, demandée depuis plus d'une décennie par les élu.es communistes, voit sa pertinence confirmée avec le prolongement de la ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier dont la mise en service est annoncée pour avril 2024.

Ce prolongement va générer une augmentation de la charge du tronçon le plus chargé de la ligne 11, soit l'interstation entre Goncourt et République à l'heure de pointe du matin. Par ailleurs, un grand nombre de voyageurs de la ligne 11 dans le sens est-ouest descend à la station République pour emprunter des correspondances dans cette station saturée aux heures de pointe.

Cette saturation va fortement augmenter avec le prolongement de la ligne 11 malgré les aménagements en cours de réalisation, comme les études de flux l'indiquent. La fusion des lignes 3 bis et 7 bis permettrait d'offrir un itinéraire alternatif attractif à des milliers d'usagers de la ligne 11 du métro, en plus d'assurer une desserte importante entre les 10^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} arrondissements.

Des études exploratoires sur la fusion des lignes 3 bis et 7 bis ont déjà été réalisées. Afin d'engager les études approfondies de cette liaison reposant sur des infrastructures existantes, son principe doit être réintégré dans le projet de SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

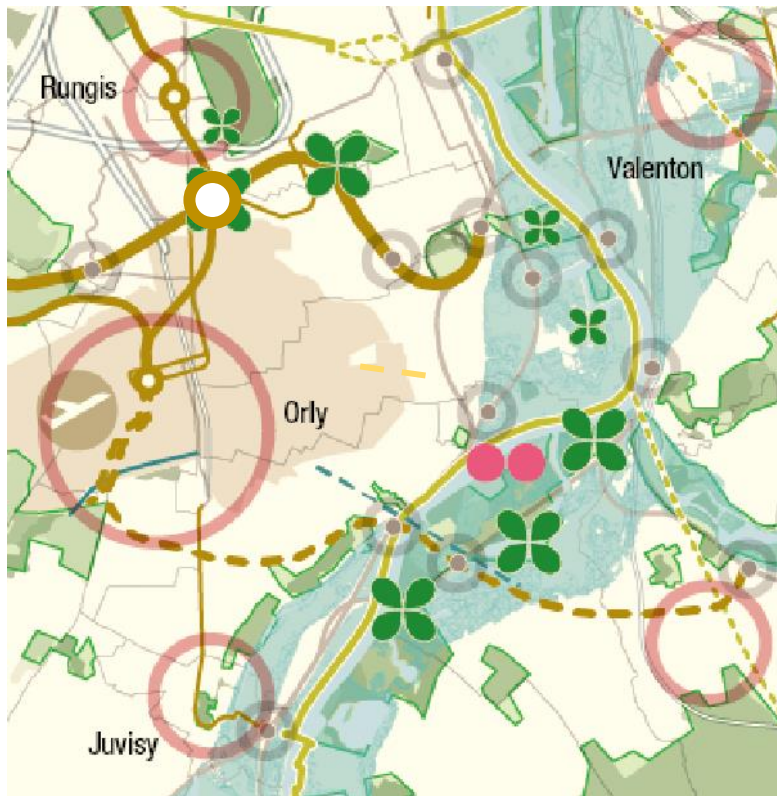
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Commune de Thiais et d'Orly

La création de la gare TGV d'Orly, située à Pont de Rungis, est ajoutée.



Exposé des motifs :

Pour un droit à la grande vitesse ferroviaire en banlieue !

La création d'une gare TGV desservant l'aéroport d'Orly est apparue lors du débat public sur la création de la ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon (POCL). Ce projet semble aujourd'hui abandonné par l'Etat. Cependant, l'opportunité de construire une gare TGV à proximité de l'aéroport d'Orly reste d'actualité et a le soutien des collectivités locales.

Conseil régional

Ainsi, l'hypothèse d'arrêter en gare de *Pont de Rungis* des TGV dits « intersecteurs » empruntant le barreau de Massy-Valenton a été étudiée par la SNCF. Elle permettrait la création d'une gare TGV en transformant la gare RER C de *Pont de Rungis*. Cette gare jouira, dès 2024, d'une connexion directe avec l'aéroport d'Orly et Paris *via* la ligne 14 Sud avec toutefois une barrière tarifaire pour accéder à l'aéroport d'Orly en métro. A terme, le tramway T9 desservira également cette gare.

Les Val-de-Marnais pourraient ainsi accéder facilement aux TGV intersecteurs (province-province) et les voyageurs nationaux disposeront d'un accès supplémentaire à l'Île-de-France et à l'aéroport international de Paris-Orly pour un coût d'investissement très inférieur à la création d'une gare *ex nihilo*.

Il est donc essentiel que le projet de SDRIFE intègre la création de la gare TGV d'Orly – Pont de Rungis ce qui n'est pas le cas dans le projet de schéma transmis le 14 avril aux élu.es.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

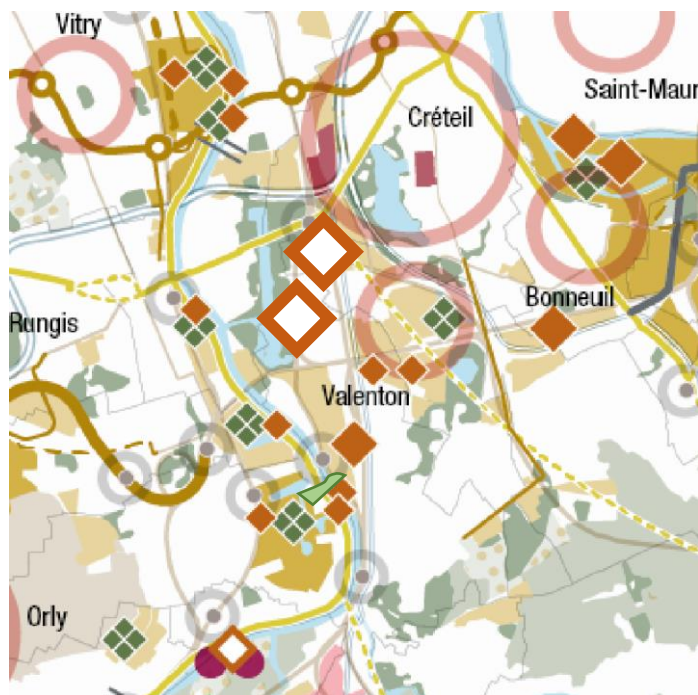
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Communes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi, Créteil et Valenton

Deux pastilles « Créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site » sont ajoutées sur le site ferroviaire de Villeneuve-Triage, à cheval sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi, Créteil et Valenton.



Exposé des motifs :

Intégrer les projets de développement de l'activité multimodale sur le site de Villeneuve-Triage

Le site de Villeneuve-Triage s'étend sur 170 hectares, il est long de 4 kilomètres. Autrefois plus grande gare de triage d'Europe, le site est principalement consacré à la maintenance (Technicentre) depuis la fin des activités fret en 2006.

Conseil régional

Le site fait l'objet de nombreuses réflexions pour redévelopper le fret ferroviaire, l'intermodalité, la logistique... et son désenclavement routier a été étudié dans le cadre notamment du Contrat d'Intérêt National signé par les collectivités, l'EPA ORSA et l'Etat.

Il convient d'intégrer au moins deux projets importants pour ce site : son désenclavement routier par la création d'un accès routier nord-sud, projet inscrit au Contrat d'Intérêt National. Par ailleurs, l'arrêt d'une autoroute ferroviaire a été étudié dont l'arrêt de la liaison Le Boulou – Calais. Il est à noter d'aucune autoroute ferroviaire ne dessert l'Île-de-France et que le site de Villeneuve-Triage présente la configuration idéale pour cela (espaces disponibles, embranchements ferroviaires nord-est-sud-ouest, proximité du MIN de Rungis, du faisceau fret de Valenton et du port multimodal de Bonneuil-sur-Marne).

Par conséquent, il est proposé d'ajouter deux pastilles « Créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site » sur le site ferroviaire de Villeneuve-Triage, l'une symbolisant le renforcement du site par le projet de désenclavement routier, la seconde pour les projets de développement de l'offre ferroviaire et logistique à encourager.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

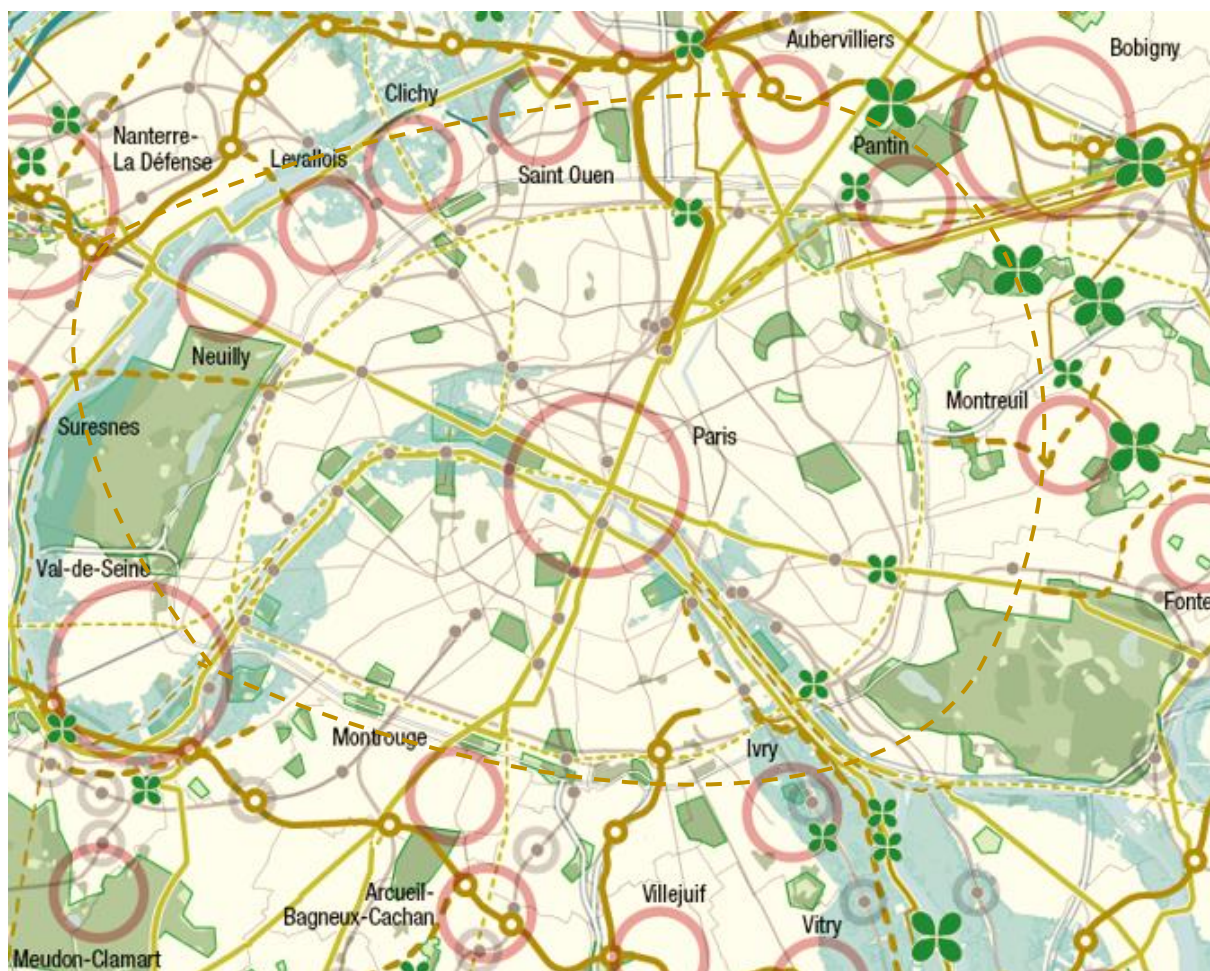
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

**Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »**

Départements de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, des Hauts-de-Seine, Ville de Paris

Le principe de liaison figurant une nouvelle ligne de métro circulaire autour de Paris est ajouté.



Exposé des motifs :

Pour une nouvelle ligne de métro circulaire autour de Paris et proche du périphérique

Conseil régional

Depuis la mise en service du tramway T3 en 2006, sa fréquentation ne cesse de croître et des phénomènes de saturation ont été constatés au cours des années précédant la crise sanitaire. Les extensions successives du tramway T3 confirment ce succès et le risque de saturation de la ligne lors du retour à la fréquentation antérieure à la crise sanitaire, prévue en 2024 selon Ile-de-France Mobilités. De plus, le SDRIF-E consacre quasiment toutes les communes limitrophes du périphérique en « polarités » favorisant la construction et la densification.

Par ailleurs, le boulevard périphérique doit et va évoluer dans les prochaines années pour consacrer moins de place à l'automobile individuelle.

Par conséquent, il convient de préparer l'avenir et d'engager dès à présent une étude pour définir la faisabilité et les scénarii de tracés possibles d'une nouvelle ligne de métro circulaire qui a vocation – notamment - à soulager le tramway T3, à compléter l'offre de transport public et à accompagner la réduction progressive de la place de la voiture.

Il est urgent de lancer cette étude : sans son lancement en 2022, cette nouvelle infrastructure ne sera pas au rendez-vous de 2040, échéance du futur SDRIF-E. Pour mémoire, les premières études de la ligne 15 Sud ont été engagées dès 2005 par le Conseil général du Val-de-Marne et la RATP sur le projet ORBIVAL, puis par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France en 2006 avec le projet Métrophérique pour une mise en service de la ligne 15 Sud attendue en 2026 (soit 21 ans après les premières études).

L'engagement d'études en 2023 permettra d'envisager la réalisation de cette nouvelle ligne de métro à l'horizon 2040, soit après l'achèvement du Grand Paris Express et de la transformation du périphérique.

Afin d'engager les études préliminaires de cette nouvelle infrastructure, son principe doit être intégré dans le projet de SDRIF-E comme demandé par les élu.es communistes depuis 2019 et régulièrement par voie d'amendements.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements du Loiret, de l'Essonne, du Val-de-Marne et Ville de Paris

La création de la ligne S du Transilien est ajoutée avec un principe de liaison entre Malesherbes Corbeil-Essonnes et la Gare de Lyon.

Exposé des motifs :

La création de la ligne S entre la Gare de Lyon, Corbeil-Essonnes et Malesherbes doit être inscrite au SDRIF-E

Des élu.es de toutes sensibilités défendent la création de la ligne S, trains directs et semi-directs destinés à proposer une alternative pour une partie des usagères et usagers au RER D Sud entre Malesherbes, Corbeil Essonnes et Paris.

Cette nouvelle desserte fait l'objet actuellement d'études de la part de Transilien SNCF et de SNCF Réseau. Elle fait l'objet d'un fort soutien politique, d'associations et de citoyen.nes, une pétition réunissant plus de 5 000 personnes ayant été transmise à la Présidente d'Ile-de-France Mobilités.

Il convient d'introduire la création de la ligne S du Transilien dans le projet de SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

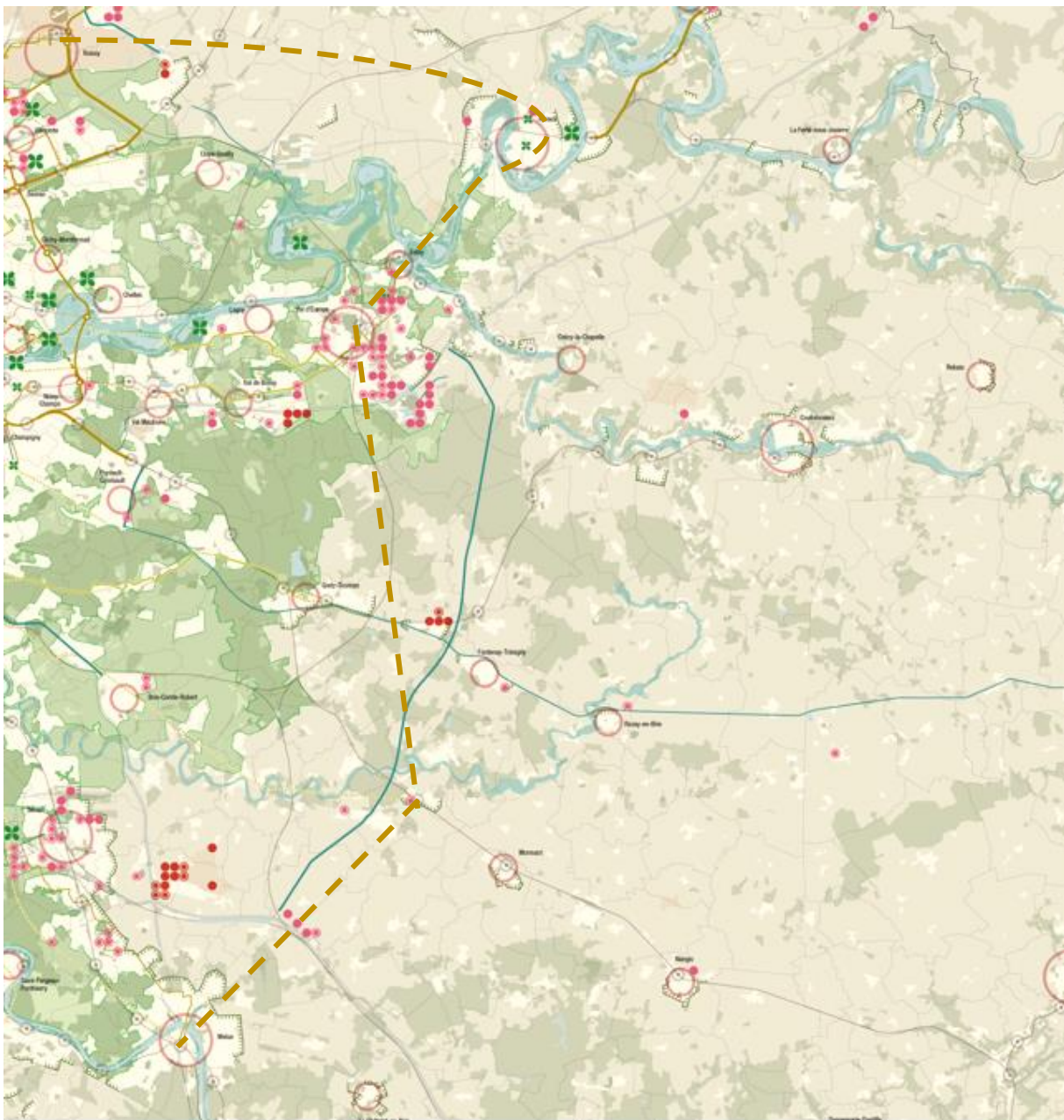
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-et-Marne

Un principe de liaison entre l'aéroport Charles de Gaulle et Melun est ajouté. Il relie notamment l'aéroport Charles de Gaulle, Meaux, Marne-la-Vallée – Chessy et Melun.



Conseil régional

Exposé des motifs :

Face à l'urgence climatique et au développement urbain du secteur, créer une méridienne ferroviaire pour les déplacements internes à la Seine-et-Marne

Le Département de Seine-et-Marne couvre 50% du territoire francilien. Pourtant, il dispose du réseau ferré le plus diffus et avec le moins de possibilité de déplacements de banlieue à banlieue. Son développement urbain est exceptionnel, il se poursuit et les orientations du présent projet de SDRIF-E conforte cette trajectoire.

Le Département de Seine-et-Marne est également le territoire où la dépendance à l'automobile individuelle est la plus forte créant des difficultés majeures pour les ménages, les salarié.es, les étudiant.es avec des conséquences néfastes pour l'environnement et la collectivité. C'est d'ailleurs le coût des déplacements automobiles qui a été l'étincelle du mouvement des Gilets Jaunes, né en Seine-et-Marne.

Or, le projet de SDRIF-E ne prévoit aucun projet ferré nouveau en Seine-et-Marne qui apparaît comme la grande oubliée.

Afin de proposer une perspective à ce territoire qui a le droit à une mobilité durable comme la zone dense de la Région Ile-de-France, il est proposé la création d'une réseau ferré interne à la Seine-et-Marne favorisant les connexions avec le réseau existant (du nord au sud, ligne B, K, P, R et D) et la réutilisation, sur une partie, d'emprises ferroviaires anciennes.

Ce réseau baptisé « Méridienne 77 » relierait ainsi l'aéroport Charles de Gaulle à Melun *via* Meaux, Marne-la-Vallée – Chessy et Melun. Les études permettront d'affiner ce tracé et de définir le tronçon prioritaire. Une solution de type tram-train pourra être étudiée pour faire de la méridienne 77 le pendant Est du tramway 13 qui assure ce rôle de méridienne dans les Yvelines.

Afin de permettre l'étude de cette liaison, son principe doit être intégré dans le projet de SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

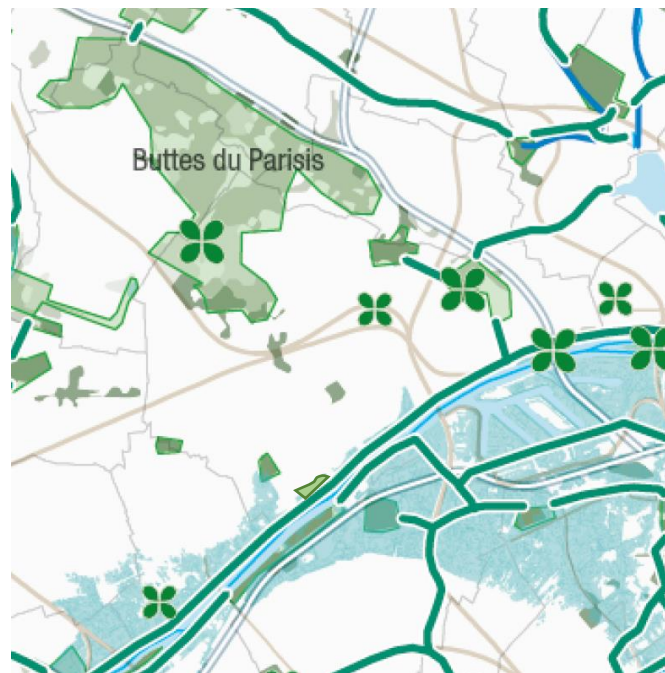
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val d'Oise

Commune d'Argenteuil

L'île Héloïse est ajoutée aux espaces protégés par l'ajout d'un aplat « sanctuariser l'armature verte ».



Exposé des motifs :

L'île Héloïse, située en zone inondable, doit être préservée

La Municipalité d'Argenteuil (95) projette un vaste projet d'urbanisation de l'île Héloïse avec la réalisation de 40 000 m² d'espaces dont un cinéma, des commerces dont un hypermarché et 154 logements. Ce projet, dans sa mouture initiale, a suscité lors de l'enquête publique des réserves de la part du commissaire enquêteur et de l'autorité environnementale.

Dans sa nouvelle mouture, l'équilibre général du projet est maintenu en zone inondable avec la construction de 40 000 m² dont un immeuble de 38 mètres de hauteur. L'abattage de 80 arbres est envisagé pour 220 replantés.

Ce projet urbain apparaît contraire aux orientations réglementaires du SDRIF-E concernant la prévention du risque inondation mais aussi concernant la préservation d'espaces verts existants.

Par conséquent, il est proposé de protéger l'île Héloïse par son intégration à l'armature verte avec l'ajout d'un aplat « Sanctuariser l'armature verte ».

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Commune de Saint-Maurice

Tous les espaces verts et espaces boisés classés contenus dans l'enceinte de l'hôpital Esquirol à Saint-Maurice (94) font l'objet d'un classement en « Sanctuariser l'armature verte » par l'ajout d'un aplat comme suit :



Exposé des motifs :

Eviter la destruction d'espaces verts à Saint-Maurice (94)

Les espaces verts et espaces boisés classés contenus dans l'enceinte de l'hôpital Esquirol de Saint-Maurice (94) sont menacés par un projet immobilier dénoncé par des élu.s du Val-de-Marne et des associations de défense de l'environnement mais aussi du patrimoine historique.

Conseil régional

Suite à la mobilisation de ces collectifs et d'élu.es du Val-de-Marne, le classement d'une partie des espaces boisés classés dans l'armature verte est bien prévu. Cet amendement demande l'extension de ce périmètre de protection à l'ensemble des arbres et espaces verts présents au sein de l'hôpital Esquirol. Par ailleurs, cet amendement alerte sur le risque d'un retour en arrière sur ce classement lors de l'enquête publique et invite l'exécutif à résister aux pressions locales.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

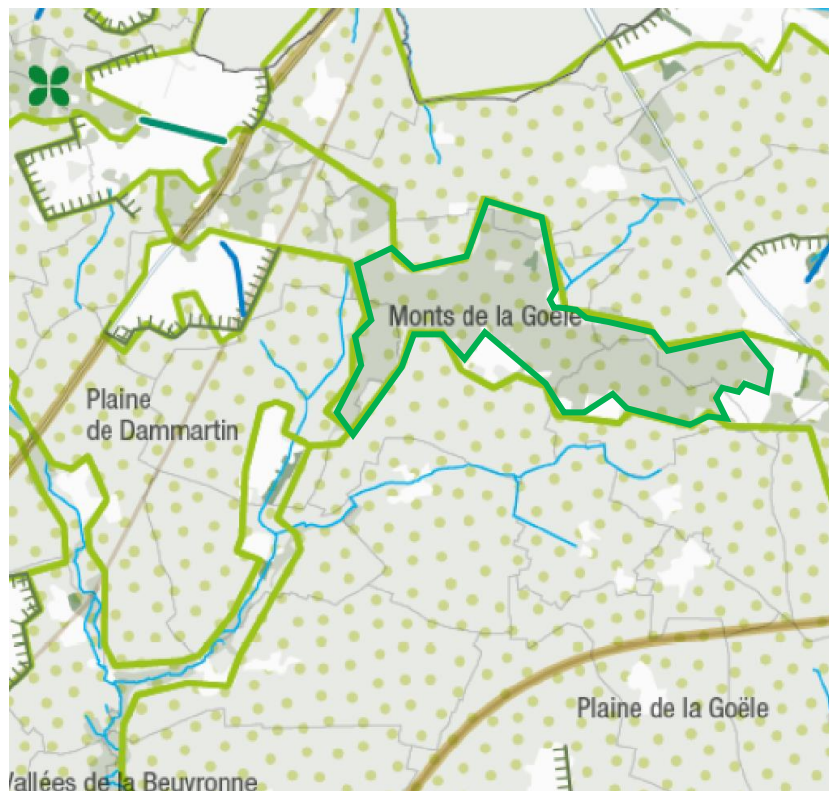
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-et-Marne

Communes de Montgé en Goële, Cuisy et Saint-Souplets

La butte de Montgé en Goële et des monts boisés de la Goële font l'objet d'une protection renforcée par l'ajout d'un aplat « Sanctuariser l'armature verte ».



Exposé des motifs :

Préserver les buttes de la Goële par une protection suffisante au SDRIF-E

Les buttes de la Goële présentent un important enjeu écologique, hydrologique et paysager pour le nord de la Seine-et-Marne. Leur préservation doit être renforcée alors qu'une partie des buttes historiques ont été urbanisées au cours du XXe siècle.

Conseil régional

L'ajout d'un aplat « sanctuariser l'armature verte » est nécessaire pour garantir cette préservation de toute urbanisation ou de toute exploitation pouvant porter atteinte à ce patrimoine.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val d'Oise

Commune de Taverny (95)

Le secteur d'urbanisation préférentielle (pastille) situé à Taverny est remplacé par un secteur d'urbanisation préférentielle (demi-pastille).



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E l'urbanisation de 13,4 hectares à Taverny (95)

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser, selon les orientations réglementaires du présent document, jusqu'à 25 hectares dans la commune de Taverny dont un projet d'aménagement de la plaine des Ecouardes sur une surface de 13,4 hectares de terres agricoles principalement.

Conseil régional

Ce projet d'urbanisation suscite une opposition locale dont des associations de défense de l'environnement. Dans un avis, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale a d'ailleurs indiqué que "la révision du PLU de Taverny est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine" et a pointé tout particulièrement ce projet d'urbanisation. La Région doit entendre cette opposition et les arguments légitimes avancés.

Maintenir cette possibilité d'urbanisation sur 25 hectares de terres agricoles contrevient aux objectifs affichés du SDRIF-E et concourt à détruire des terres.

Afin de permettre les autres projets de la commune, il convient de remplacer la pastille proposée par une demi-pastille « secteurs d'urbanisation préférentielle » limitant l'urbanisation autorisée à 10 hectares au lieu de 25.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de l'Essonne

Communes de Saclay, Palaiseau et Orsay

Les cinq secteurs d'urbanisation préférentielle (demi pastilles) situés sur le plateau de Saclay, sur les communes de Saclay, Palaiseau et Orsay, sont supprimés.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E l'urbanisation de 50 hectares du plateau de Saclay (91)

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser, selon les orientations réglementaires du présent document, jusqu'à 50 hectares de terres agricoles situées sur le plateau de Saclay.

Ces projets d'urbanisation suscitent, depuis plus d'une décennie, une très vive opposition des élu.es et des populations locales mais aussi d'associations de défense de l'environnement. La Région doit entendre cette opposition et les arguments légitimes avancés.

Conseil régional

Maintenir cette possibilité d'urbanisation sur 50 hectares de terres agricoles contrevient aux objectifs affichés du SDRIF-E et concourt à détruire des terres productives. La réalisation de la ligne 18 du métro participe à ce processus d'urbanisation et de destruction de terres agricoles.

Il convient de supprimer les cinq demi-pastilles « secteurs d'urbanisation préférentielle » situées sur les communes de Saclay, Palaiseau et Orsay.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

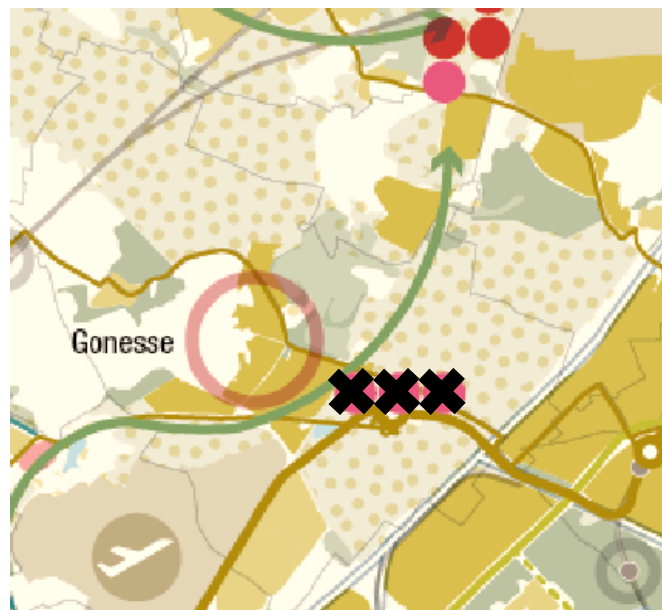
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val d'Oise

Commune de Gonesse

Les trois secteurs d'urbanisation préférentielle situés à Gonesse, au sein de l'espace formé par l'autoroute A1 et les routes départementales 370 et 170, sont supprimés.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E l'urbanisation de 75 hectares du triangle de Gonesse (95)

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser, selon les orientations réglementaires du présent document, jusqu'à 75 hectares de terres agricoles situées dans le sud du triangle de Gonesse (95).

Ce projet d'urbanisation suscite, depuis plus d'une décennie, une très vive opposition des élu.es et des populations locales mais aussi d'associations de défense de l'environnement. La Région doit entendre cette opposition et les arguments légitimes avancés.

Maintenir cette possibilité d'urbanisation sur 75 hectares de terres agricoles contrevient aux objectifs affichés du SDRIF-E et concourt à détruire des terres productives situées aux portes de Paris.

Conseil régional

Il convient de supprimer les trois pastilles « secteurs d'urbanisation préférentielle » situées au sud-est de la commune de Gonesse (95).

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

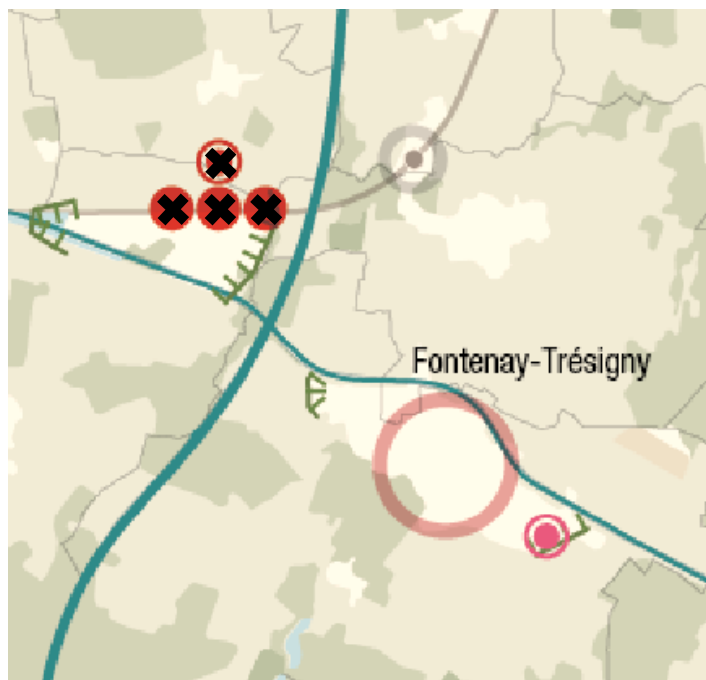
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-et-Marne

Communes de Châtres, Les Chapelles-Bourbons et Marles-en-Brie (77)

Les quatre secteurs d'urbanisation préférentielle (trois pastilles et une demi-pastille) situés dans le secteur du Val Bréon, sur les communes de Châtres, Les Chapelles-Bourbons et Marles-en-Brie, sont supprimés.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E l'urbanisation de 85 hectares du Val Bréon

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser, selon les orientations réglementaires du présent document, jusqu'à 85 hectares de terres agricoles situées du Val Bréon. Alors que son urbanisation était conditionnée à sa desserte par une nouvelle ligne de transport ferré dans le SDRIF de 2013, l'inscription proposée dans le projet de SDRIF-E actuel supprime cette obligation.

Conseil régional

Ce projet d'urbanisation suscite, depuis plus d'une décennie, une très vive opposition d'élus et de populations locales mais aussi d'associations de défense de l'environnement. La Région doit entendre cette opposition et les arguments légitimes avancés.

Maintenir cette possibilité d'urbanisation sur 85 hectares de terres agricoles contrevient aux objectifs affichés du SDRIF-E et concourt à détruire des terres productives. L'orientation logistique participera au tarif routier local et régional, générant nuisances et coûts externes majeurs.

Il convient de supprimer les quatre pastilles et la demi-pastille « secteurs d'urbanisation préférentielle » situées sur les communes de Châtres, Les Chapelles-Bourbons et Marles-en-Brie.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

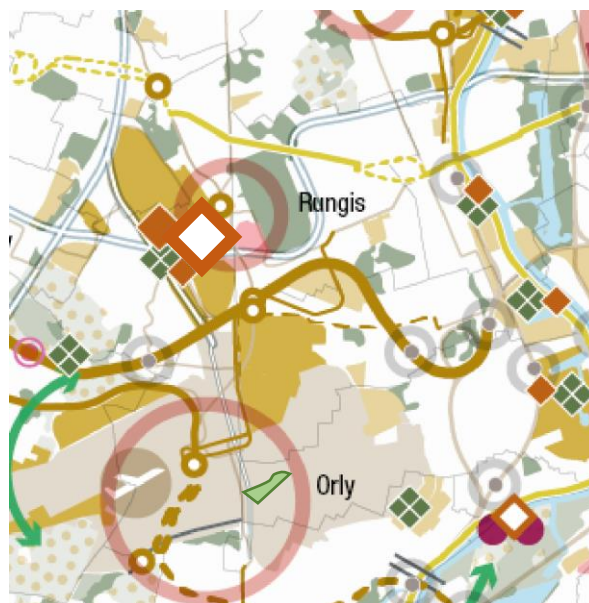
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Communes de Chevilly-Larue et de Thiais

Une pastille « Créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site » est ajoutée sur le site du MIN de Rungis, à cheval sur les communes de Chevilly-Larue et de Rungis.



Exposé des motifs :

Sanctuariser le MIN de Rungis et affirmer son renforcement

Le MIN de Rungis est le premier marché de produits frais du monde. Son positionnement lui permet une desserte routière et ferroviaire. Sa proximité avec l'aéroport d'Orly permet également l'apport de produits importés ou ultrafrais.

La desserte ferroviaire du MIN doit faire l'objet d'une vigilance renforcée et doit être améliorée. Ainsi, un terminal intermodal doit être reconstruit en complément du site actuel, desservi par le train des primeurs Perpignan-Rungis, menacé de disparition. Le développement du ferroviaire participe significativement à réduire le nombre de poids lourds sur les routes du pays et singulièrement aux abords du MIN et des axes majeurs qui le desservent (A 86, N 186, RN 7, A 106, A 6).

Conseil régional

La création de ce chantier intermodal ne figure pas sur la carte, il convient de l'ajouter. Par ailleurs, conforter et sanctuariser ce site est indispensable au regard de la pression foncière constatée, de la tentative de l'Etat d'en privatiser l'exploitation et dans la perspective du projet AGORALIM qui pourrait impliquer le déménagement ou la reprise d'activités aujourd'hui présentes au sein du MIN de Rungis.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

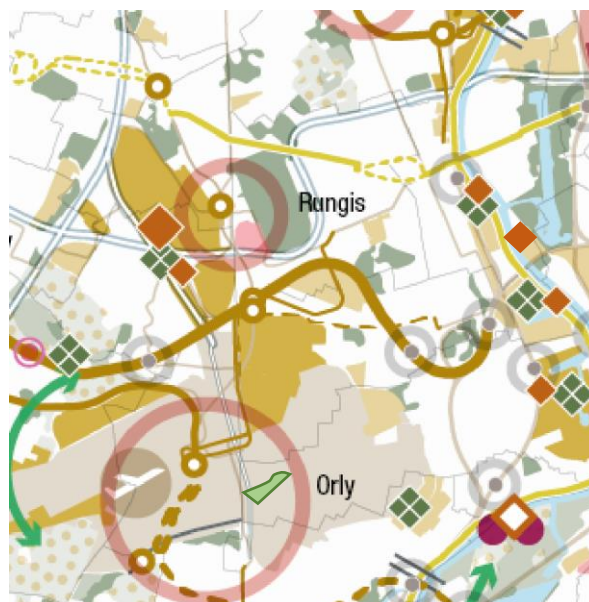
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Communes de Choisy-le-Roi et de Villeneuve-Saint-Georges

Une pastille « Maintenir le site multimodal » est ajoutée sur le site de Renault à Choisy-le-Roi.



Exposé des motifs :

Ne pas laisser à l'abandon le site de Renault Choisy, spécialiste de reconditionnement industriel

Le groupe Renault a pris la décision début 2020 de fermer le site de Renault Choisy, spécialisé dans le *remanufacturing* de produits automobiles. Pionnier du recyclable et du reconditionnement de moteurs, les activités du site ont déménagé à Flins (78) laissant le site de Choisy-le-Roi sans projet alternatif à ce jour. En effet, aucun projet industriel n'est à ce jour envisagé laissant apparaître une friche sur un emplacement pourtant stratégique en bord de Seine et à quelques mètres du site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges.

Afin de maintenir ce site à vocation industrielle, il convient de l'affirmer dans le SDRIF-E avec l'ajout d'une pastille « Maintenir le site multimodal ». Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

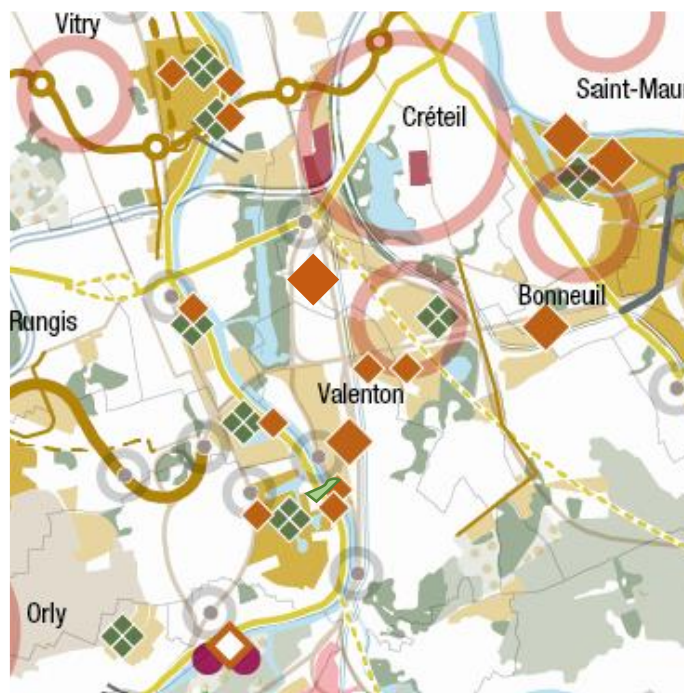
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « développer l'indépendance productive régionale » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Communes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi, Créteil et Valenton

L'ensemble du site ferroviaire de Villeneuve-Triage, à cheval sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi, Créteil et Valenton, est préservé par l'ajout d'une pastille « Maintenir le site multimodal » au nord du site ferroviaire entre la RD 138, la RN 6, le carrefour Pompadour et la grande ceinture ferroviaire.



Exposé des motifs :

Préserver l'intégralité du site ferroviaire de Villeneuve-Triage

Le site de Villeneuve-Triage s'étend sur 170 hectares, il est long de 4 kilomètres. Autrefois plus grande gare de triage d'Europe, le site est principalement consacré à la maintenance (Technicentre) depuis la fin des activités fret en 2006.

Conseil régional

Le site fait l'objet de nombreuses réflexions pour redévelopper le fret ferroviaire, l'intermodalité, la logistique... et son désenclavement routier a été étudié dans le cadre notamment du Contrat d'Intérêt National signé par les collectivités, l'EPA ORSA et l'Etat. L'Etat ne cache pas ses velléités sur le foncier du nord du site du Triage pour urbaniser. Toutefois, le contrat d'intérêt national piétine. Les coûts de libération des terrains, la proximité du couloir aérien d'Orly ainsi le caractère inondable du site confirment l'utilité de maintenir et de redévelopper les activités ferroviaires et multimodales, singulièrement à l'heure de l'urgence climatique.

Par conséquent, il est proposé de protéger l'intégralité du site de Villeneuve-Triage, site d'envergure internationale, par l'ajout d'une pastille « Maintenir le site multimodal » au nord du site ferroviaire entre la RD 138, la RN 6, le carrefour Pompadour et la grande ceinture ferroviaire.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

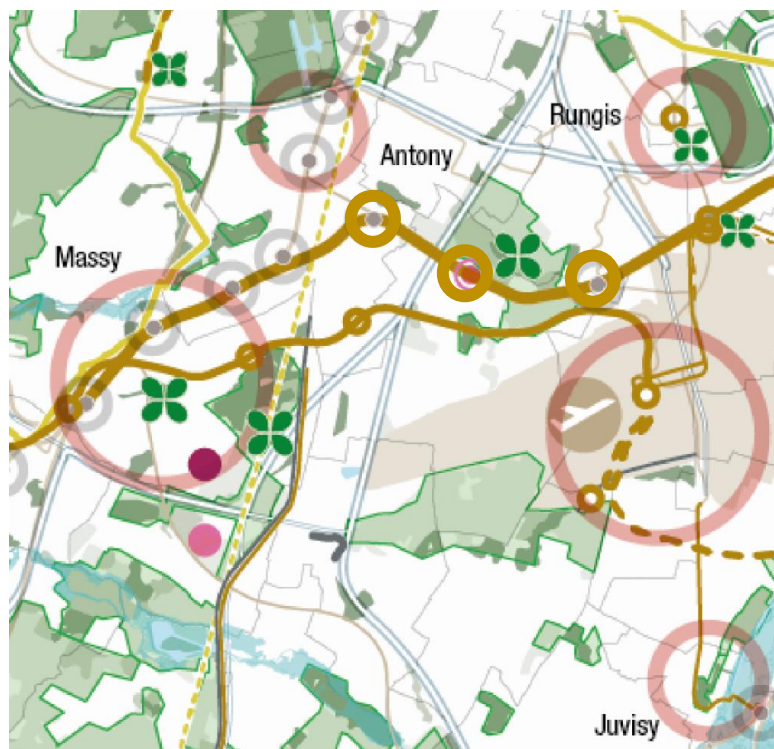
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements de l'Essonne et des Hauts-de-Seine

Communes de Paray-Vieille-Poste, Wissous et Antony

Les projets de gare supplémentaires sur Orlyval sont ajoutés à Wissous, Chemin d'Antony et à proximité de Rungis-La Fraternelle



Exposé des motifs :

Pour la préservation d'Orlyval et la création de trois nouvelles stations

Les mises en service de la ligne 14 Sud en 2024 et de la ligne 18 Est en 2027 ainsi que l'état du parc d'Orlyval et la fin de la concession d'exploitation remettent en cause le maintien d'Orlyval après 2027.

Devant ces risques, les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne ont souhaité, dès 2019, qu'Orlyval soit maintenu après 2027 et sa desserte améliorée par la création de trois nouvelles stations.

Conseil régional

Ces trois nouvelles stations, ainsi que l'intégration d'Orlyval dans la tarification francilienne, permettront d'améliorer considérablement les bénéfices de cette ligne pour les populations locales.

Afin de préserver Orlyval et permettre son développement, il est proposé d'intégrer au projet de SDRIF-E le maintien d'Orlyval et les projets de création de trois nouvelles stations sur cette ligne.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

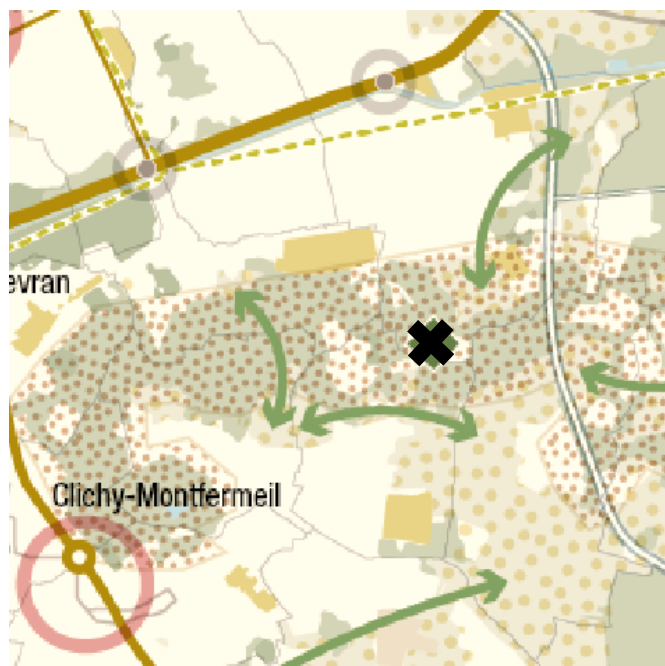
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

**Amendement sur la carte « Développer l'indépendance productive de l'Île-de-France »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »**

Départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne

Communes de Vaujours (93) et de Courtry (77)

Le « site support de services urbains ou d'économie circulaire » situé à Vaujours (93) et à Courtry (77) est supprimé.



Exposé des motifs :

**Pour la préservation de l'environnement : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E
l'exploitation d'une carrière de gypse à ciel ouvert sur un ancien site d'essais nucléaires à Vaujours
(93) et Courtry (77)**

Le projet de SDRIF-E positionne un « site support de services urbains ou d'économie circulaire » à Vaujours (93) et Courtry (77), lieu où plusieurs sites industriels sensibles cohabitent dont le projet d'exploitation d'une carrière de gypse principalement à ciel ouvert au sein du fort de Vaujours. Ce site, aujourd'hui désaffecté, a accueilli des essais nucléaires du Commissariat à l'Énergie Atomique.

Conseil régional

Par ailleurs, cette activité engendre des nuisances et pollutions atmosphériques importantes. Le projet implique par ailleurs le défrichage d'un espace boisé.

Enfin, ce projet suscite une très vive opposition d'élus, de l'EPT Paris Terre d'Envol, du Département de Seine-Saint-Denis et des populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

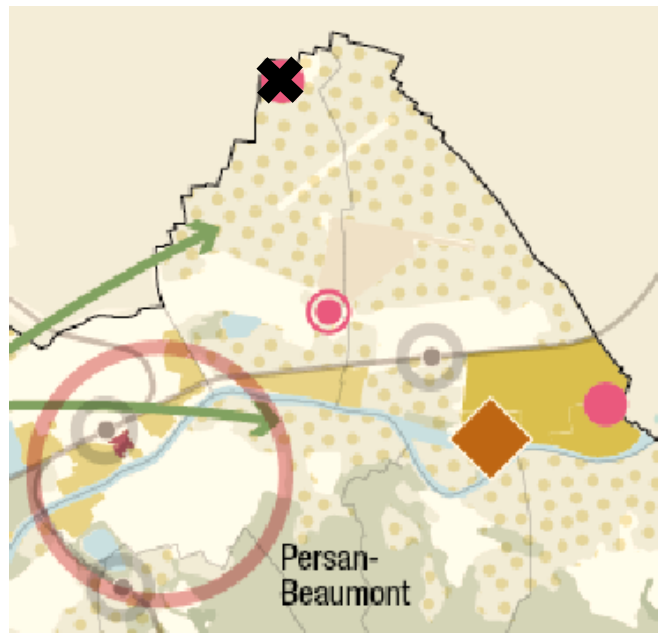
Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val d'Oise

Commune de Bernes-sur-Oise

Le secteur d'urbanisation préférentielle situé à Bernes-sur-Oise, en bordure des communes de Morangles, Bruyères-sur-Oise et le Mesnil-en-Thelle, est supprimé.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E la construction d'une prison à Bernes-sur-Oise (95) et Morangles (60)

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité de construire sur 16,7 hectares de terres agricoles situées majoritairement à Bernes-sur-Oise (95) afin de permettre la construction d'un centre pénitentiaire de 600 places par le Ministère de la Justice. Si ce projet de prison n'a pas eu le même écho médiatique que celui envisagé à Noisieu (94), il n'en reste pas moins inacceptable et doit faire l'objet d'un traitement identique dans le SDRIF-E.

En effet, il suscite une très vive opposition des élu.es et populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

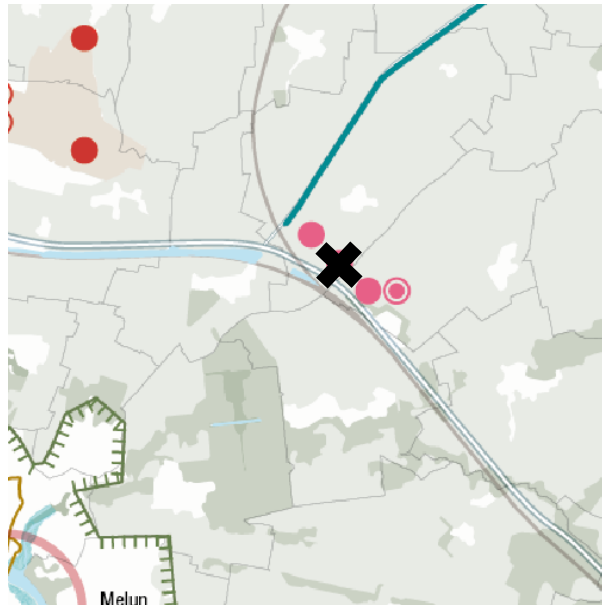
Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-et-Marne

Commune de Crisenoy

Le secteur d'urbanisation préférentielle situé à Crisenoy, en bordure de la commune de Fouju et situé entre la RD 57, l'autoroute A5 et la ligne à grande vitesse, est supprimé.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E la construction d'une prison à Crisenoy (77)

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité de construire sur 22,8 hectares de terres agricoles situées à Crisenoy (77) afin de permettre la construction d'un centre pénitentiaire de 1 000 places par le Ministère de la Justice. Si ce projet de prison n'a pas eu le même écho médiatique que celui envisagé à Noisseau (94), il n'en reste pas moins inacceptable et doit faire l'objet d'un traitement identique dans le SDRIF-E.

En effet, il suscite une très vive opposition des élu.es et populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

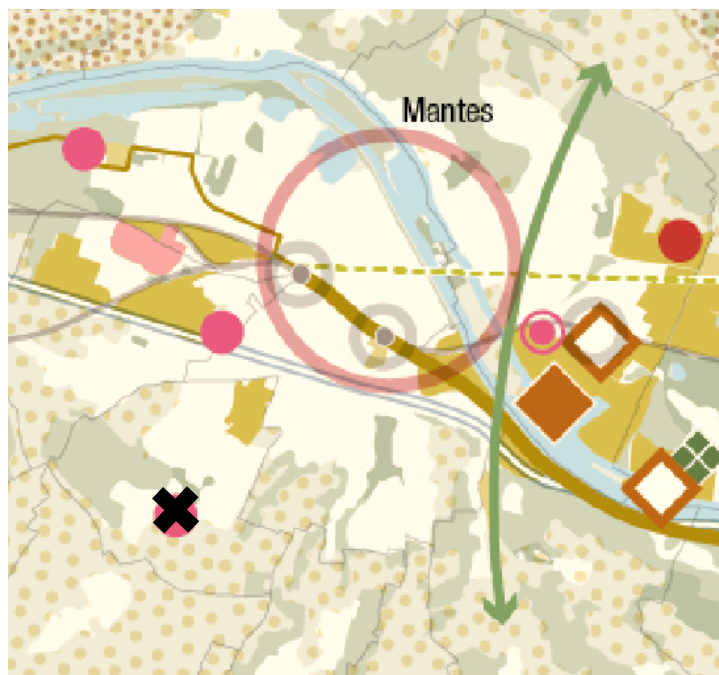
Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département des Yvelines

Commune de Magnanville

Le secteur d'urbanisation préférentielle situé à Magnanville, à proximité de la RD 928 et au nord de la commune de Soindres, est supprimé.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E la construction d'une prison à Magnanville (78)

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité de construire sur 20 hectares de terres agricoles situées à Magnanville (78) afin de permettre la construction d'un centre pénitentiaire de 700 places par le Ministère de la Justice. Si ce projet de prison n'a pas eu le même écho médiatique que celui envisagé à Noiseau (94), il n'en reste pas moins inacceptable et doit faire l'objet d'un traitement identique dans le SDRIF-E.

En effet, il suscite une très vive opposition des élu.es et populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

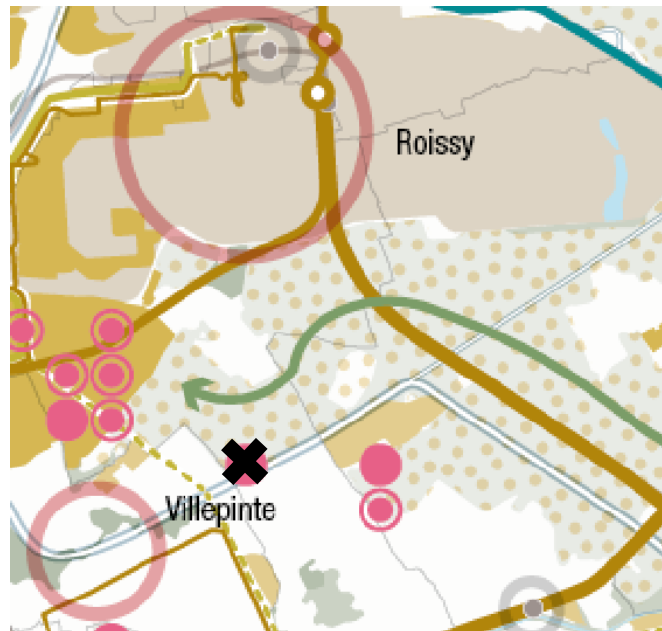
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-Saint-Denis

Commune de Tremblay-en-France

Le secteur d'urbanisation préférentiel situé à Tremblay-en-France, en bordure de la commune de Villepinte, de l'autoroute A104 et du centre pénitentiaire de Villepinte, est supprimé.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E la construction d'une prison à Tremblay-en-France (93)

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité de construire sur 15 hectares de terres agricoles situées à Tremblay-en-France (93) afin de permettre la construction d'un centre pénitentiaire de 705 places par le Ministère de la Justice. Si ce projet de prison n'a pas eu le même écho médiatique que celui envisagé à Noisieu (94), il n'en reste pas moins inacceptable et doit faire l'objet d'un traitement identique dans le SDRIF-E.

En effet, il suscite une très vive opposition des élu.es et populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

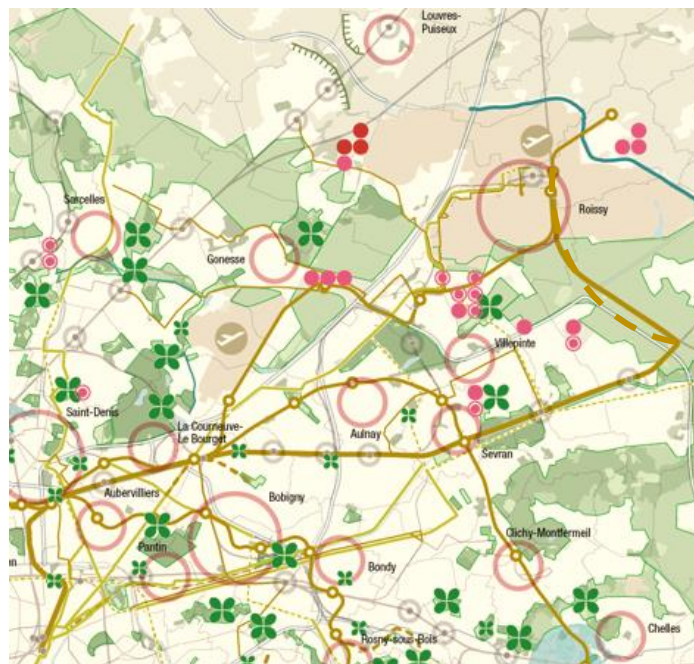
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis

Communes de Mitry-Mory, Tremblay-en-France et Le Mesnil-Amelot

Le projet CDG Express entre Mitry-Mory et l'aéroport Charles de Gaulle est remplacé par une nouvelle branche du RER B permettant une desserte, par le sud, de la plateforme aéroportuaire.



Exposé des motifs :

Utiliser les infrastructures du CDG Express pour améliorer la desserte en transports du quotidien

Le projet de SDRIF-E permet la réalisation du CDG Express et notamment la création de voies nouvelles dans Paris mais aussi entre Mitry-Mory et l'aéroport Charles de Gaulle sur des terres agricoles.

Ce projet, dont le tarif d'un voyage aller est annoncé à 24 euros, ne bénéficiera pas aux usagers et usagers du quotidien. Pire, il dégrade depuis plusieurs années et durablement les conditions de transport d'un million de personnes utilisatrices du RER B et de la ligne K du Transilien notamment.

Conseil régional

Pour rappel, la mise en service du CDG Express reste annoncée pour 2027 et la cohabitation des circulations entre Paris et Mitry-Mory dégradera dans la durée la régularité du RER B.

Son chantier engendre d'importantes nuisances et des interruptions du service quotidiennes, pénalisant les communes desservies par le RER B mais aussi la vie des salarié.es et des entreprises tributaires du fonctionnement du RER B.

Enfin, ce projet suscite une très vive opposition des élu.es et populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement. Son coût, estimé à 2,7 milliards d'euros, reste disproportionné au regard des bénéfices attendus. Son modèle économique fait peser un risque certain pour l'Etat, la Région et Ile-de-France Mobilités qui seront appelés à la rescousse en cas de faillite (cf. la faillite d'Orlyval en 1992, 14 mois après sa mise en service et sa reprise avec une subvention d'équilibre de dix millions de francs par an pendant 29 ans versée par la Région alors qu'elle n'était pas partie prenante du projet initial).

Le chantier ayant été engagé, avec le soutien de la Président de Région, les infrastructures en cours de réalisation devront être réutilisées après l'arrêt du CDG Express.

Cet amendement propose d'affecter aux trains du quotidien ces infrastructures. Cela permettrait notamment de créer une nouvelle desserte sur le RER B entre la branche Mitry-Claye et l'aéroport Charles de Gaulle. Un principe de liaison ajouté au SDRIF-E permettra d'engager les études sur cette nouvelle liaison qui participerait à l'amélioration des déplacements dans le secteur, contrairement au CDG Express qui traverserait ce territoire sans marquer d'arrêt.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

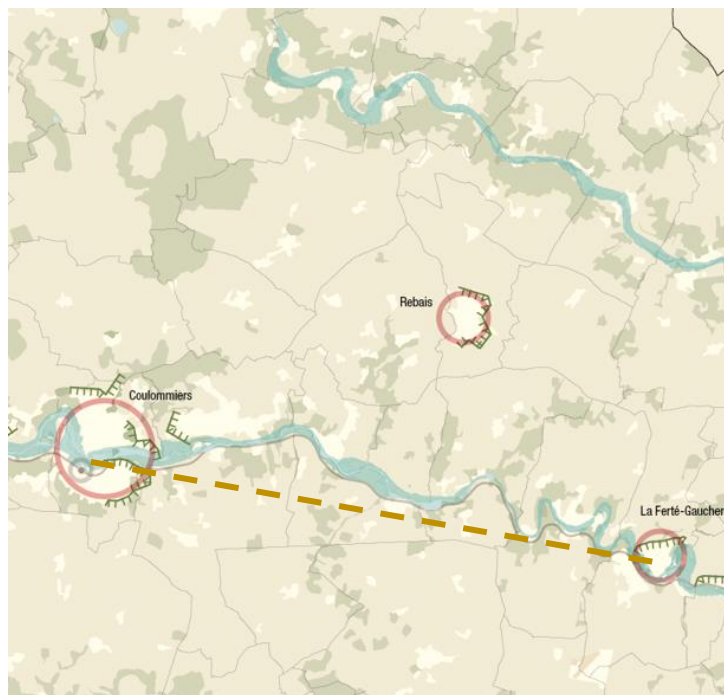
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-et-Marne

Communes de Coulommiers, Chailly-en-Brie, Saint-Siméon, Saint-Rémy-la-Vanne, Jouy-sur-Morin et
La Ferté Gaucher

Un principe de liaison entre la gare de Coulommiers et celle de La Ferté Gaucher est ajouté en vue de
la réouverture de la voie ferrée aux circulations.



Exposé des motifs :

**Face à l'urgence climatique et au développement urbain du secteur, la réouverture de la voie
ferrée entre Coulommiers et La Ferté Gaucher doit être décidée**

Depuis sa fermeture au service voyageurs en 2002, des élu.es de toutes sensibilités se mobilisent pour
la réouverture de la voie ferrée entre Coulommiers et La Ferté Gaucher (77). De 4 102 habitant.es à la
fermeture de la ligne en 2002, la commune de La Ferté Gaucher comptera fin 2023 plus de 8 000
habitant.es soit un doublement de la population en vingt ans.

Conseil régional

Par ailleurs, le développement de la ligne P ainsi que son interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express à Champigny-Bry-Villiers en 2027 ouvre de nouvelles possibilités pour la Seine-et-Marne et nécessite de nouvelles études sur le développement du réseau ferroviaire dont la réouverture de la portion entre Coulommiers et La Ferté Gaucher.

Afin de permettre la réouverture de cette portion, son principe doit être intégré dans le projet de SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour obtenir, en cohérence avec les objectifs du présent SDRIF-E et la trajectoire ZAN, du Gouvernement ou du législateur la mise en place d'une taxe à caractère dissuasif pour lutter contre l'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels dans les zones périurbaines, qui constitue l'un des principaux facteurs de disparition de ces terres. Cette taxe « béton », dont le périmètre devra être défini, pourra notamment porter sur les constructions de centres commerciaux, de bureaux et de parkings ».

Exposé des motifs :

Pour tenir les objectifs environnementaux du présent SDRIF-E : pour une fiscalité béton

L'exécutif régional affiche l'ambition de faire contribuer l'Île-de-France à la réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels, dans le but d'atteindre l'objectif de « zéro artificialisation nette » (ZAN). La zéro artificialisation nette doit s'accompagner d'une fiscalité vertueuse pour atteindre les objectifs définis dans le présent SDRIF-E et dissuader la consommation de terres agricoles et d'espaces naturels.

L'artificialisation des terres agricoles à la périphérie des zones urbaines, qui est une des manifestations de l'étalement urbain, est en effet aujourd'hui un facteur important de raréfaction des terres agricoles. De même, l'artificialisation des espaces naturels aggrave l'érosion de la biodiversité.

Ces logiques doivent être stoppées. Au-delà des dispositifs régionaux, il faut donc des mesures dissuasives plus larges pour lutter contre ces phénomènes.

La mise en place d'une taxe prenant justement un caractère dissuasif peut, dans ce cadre, être un outil efficace. Notre collectivité doit engager un travail avec l'État pour contribuer à la mise en place d'un tel outil au niveau national, dont le périmètre, qui pourrait notamment inclure les constructions de centres commerciaux, de bureaux et de parkings, doit être précisément étudié (notamment avec la SAFER).

Ce projet d'outil fiscal avait été annoncé par l'Etat en 2017, puis a été abandonné. Les enjeux auxquels il répond n'en demeurent pas moins d'actualité. C'est pourquoi il est proposé, par cet amendement, que la Région Ile-de-France reprenne l'initiative sur ce projet.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

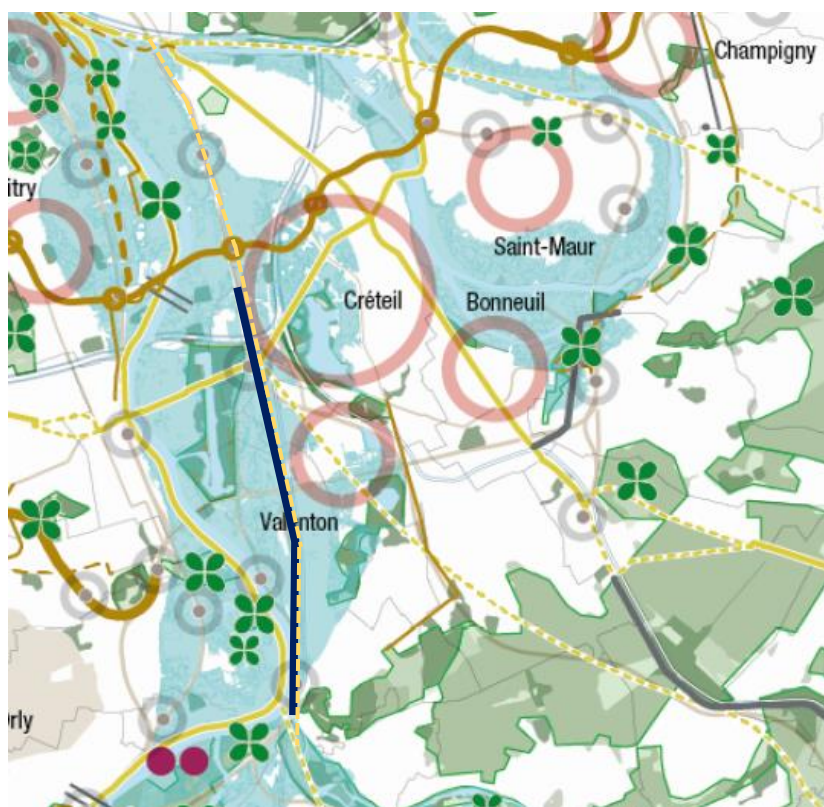
Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Communes de Maisons-Alfort, Alfortville, Créteil, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges

Le tracé figurant le projet de requalification de la RN6, de la limite communale d'Alfortville à la limite départementale entre l'Essonne et le Val-de-Marne, est ajouté.

La création d'un axe cyclable sur la RD6 et la RN6, entre Maisons-Alfort et l'Essonne passant à proximité de la gare du Vert de Maisons, est ajoutée au projet vélo Ile-de-France.



Exposé des motifs :

L'Etat et la Région doivent s'engager pour requalifier la RN6 dans la traversée de Villeneuve-Saint-Georges et ajouter cet axe au projet vélo Ile-de-France

Conseil régional

La Route Nationale 6 a été requalifiée en 2010 par l'Etat, gestionnaire de la voirie, sur une portion de 600 mètres entre le carrefour Pompadour situé à Créteil et la ligne TGV située à Valenton. Depuis, la RN 6 au nord du carrefour Pompadour et au Sud de la ligne TGV jusqu'en Essonne est laissée à l'abandon par l'Etat qui n'assure plus l'entretien courant offrant une voirie indigne et dangereuse.

A plusieurs reprises, les collectivités locales concernées, dont le Département du Val-de-Marne, ont tenté d'obtenir l'inscription des crédits nécessaires à une requalification complète de l'axe au Contrat de Plan Etat-Région, sans succès à ce jour. La Présidente de Région s'est plusieurs fois prononcée pour cette requalification, notamment lors de la campagne des élections régionales de 2015 où la candidate d'alors était venue, le 13 octobre 2015, à Villeneuve-Saint-Georges, distribuer des balles anti-stress aux automobilistes de la RN 6.

Dans l'hypothèse où les crédits nécessaires étaient obtenus, il convient que le SDRIF-E mentionne ce projet majeur à l'image d'autres projets déjà inscrits sur la carte « Maîtriser son développement urbain » et exprime le souhait que cet axe soit intégré au projet vélo Ile-de-France.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

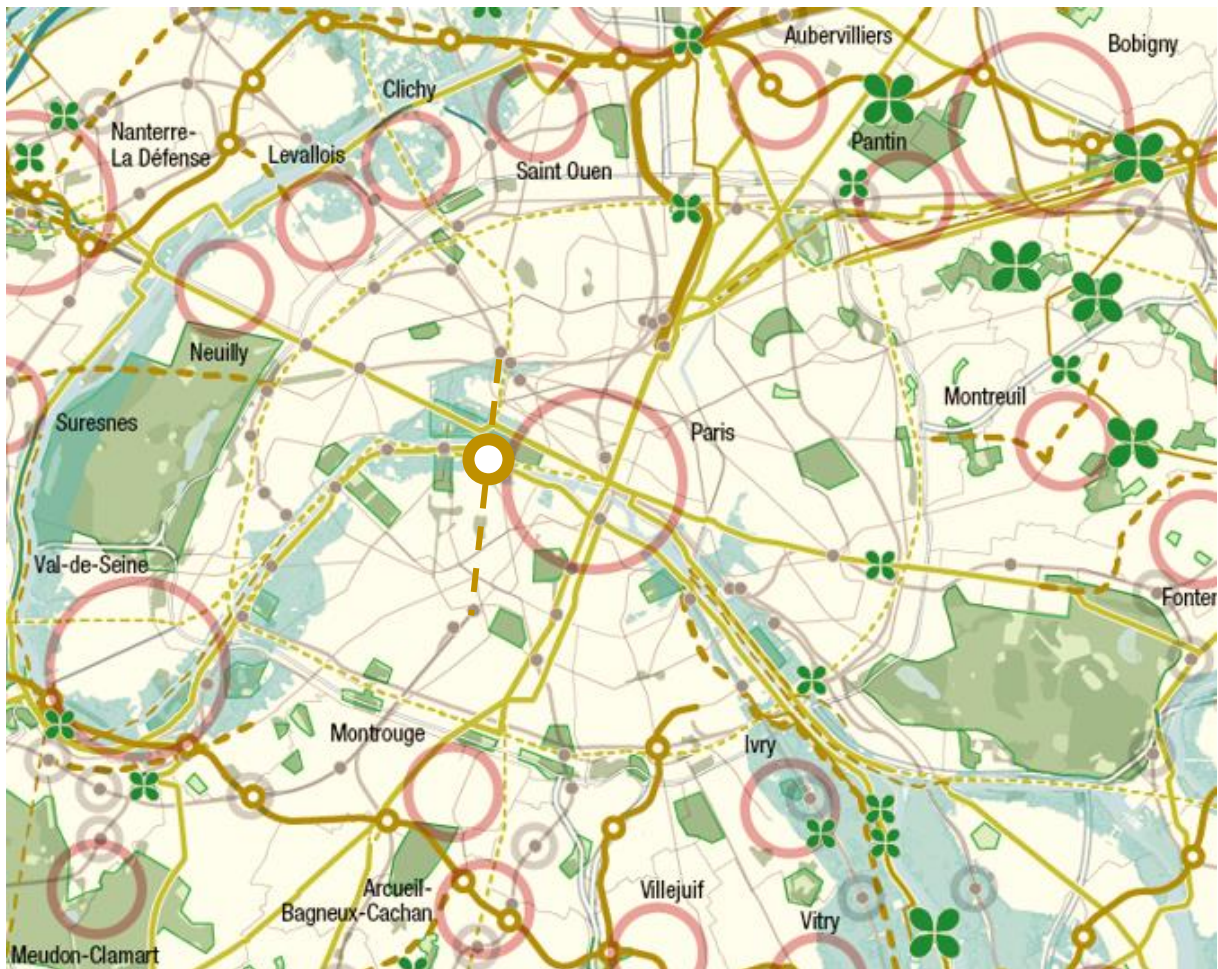
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise et des Yvelines

Le principe de liaison figurant une nouvelle ligne de RER connectant les gares parisiennes de Saint-Lazare et Montparnasse par un tunnel, avec une station intermédiaire, est ajouté.



Exposé des motifs :

Créer le RER F pour désaturer la ligne 13, soulager la gare Saint-Lazare et fiabiliser les lignes N et J du Transilien

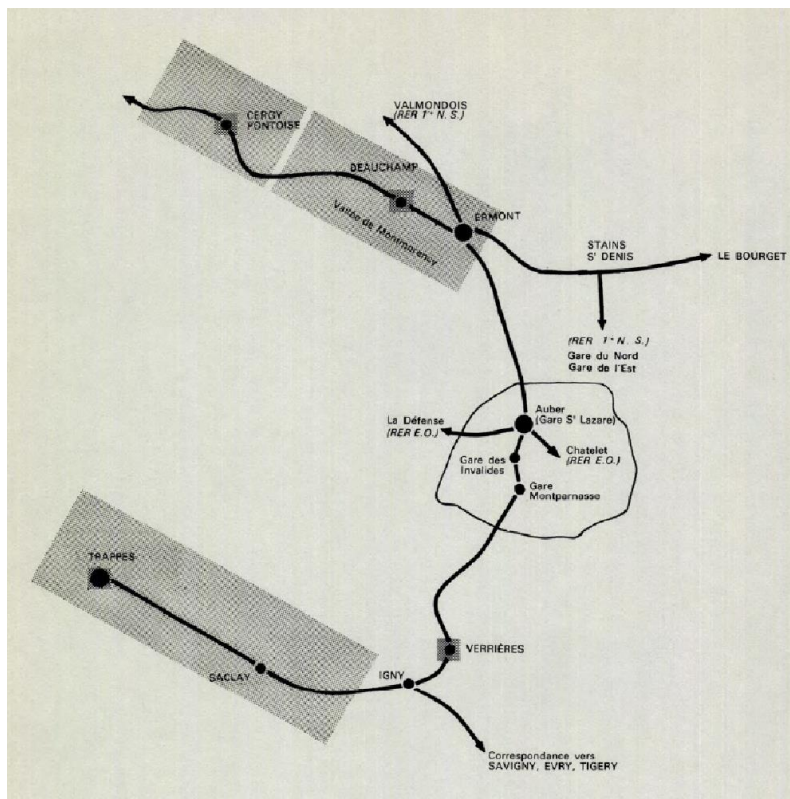
Le prolongement de la ligne 14 du Nord a permis de réduire la saturation de la ligne 13 au nord de Saint-Lazare sans toutefois descendre sous la barre des 100% d'occupation des rames. La question de la saturation de la ligne 13 et de la soutenabilité de sa fréquentation à l'avenir reste posée malgré l'arrivée d'un nouveau matériel roulant. Par ailleurs, les prolongements de la ligne 14 au Nord et au Sud présagent de sa saturation.

Conseil régional

De plus, la gare Saint-Lazare est saturée. La cohabitation de circulation régionales et nationales en surface offre un nœud ferroviaire en cul-de-sac exceptionnel, parmi les plus complexes de France. La privatisation des lignes L et J va par ailleurs ajouter de la complexité avec l'ajout de deux nouveaux opérateurs ferroviaires distincts, conformément au cahier des charges fixé par Ile-de-France Mobilités et au choix de l'autorité organisatrice de dissocier l'exploitation des L et J.

Enfin, le réseau Montparnasse souffre d'une desserte insuffisante et la gare Montparnasse est l'unique grande gare parisienne dépourvue d'une desserte RER.

Afin de répondre à ses objectifs, parmi d'autres, il est proposé d'ajouter le principe de création du RER F. Cette nouvelle ligne permettra la connexion, par la création d'un nouveau tunnel, des réseaux Saint-Lazare et Montparnasse. Par la reprise de dessertes de la ligne J du Transilien au nord et de la ligne N au Sud, le RER F permettra de soulager les gares de surface de Saint-Lazare et de Montparnasse mais aussi d'assurer une offre régulière et fréquente à l'Ouest de Paris, dans les Hauts-de-Seine, le Val d'Oise et dans les Yvelines. Enfin, dans Paris, le RER F soulagera la ligne 13 du métro. Une gare souterraine intermédiaire pourrait être étudiée aux abords des Invalides par exemple.



Extrait du SDAURP de 1965

L'idée de liaison Nord-Sud RER à l'Ouest de Paris n'est pas nouvelle : son principe figurait dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) de 1965, il a été repris dans le schéma directeur d'aménagement de la région de 1994. Plus récemment, la SNCF en avait émis l'idée lors de l'élaboration du SDRIF de 2013.

Afin d'engager les études préliminaires de cette nouvelle liaison, son principe doit être intégré dans le projet de SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Commune de Fontenay-sous-Bois

Le potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare de Fontenay-sous-Bois dans un rayon de 2 kilomètres est supprimé.



Exposé des motifs :

Le potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare de Fontenay-sous-Bois dans un rayon de 2 kilomètres est supprimé

A la demande la Municipalité de Fontenay-sous-Bois, le potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare de Fontenay-sous-Bois dans un rayon de 2 kilomètres est supprimé.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

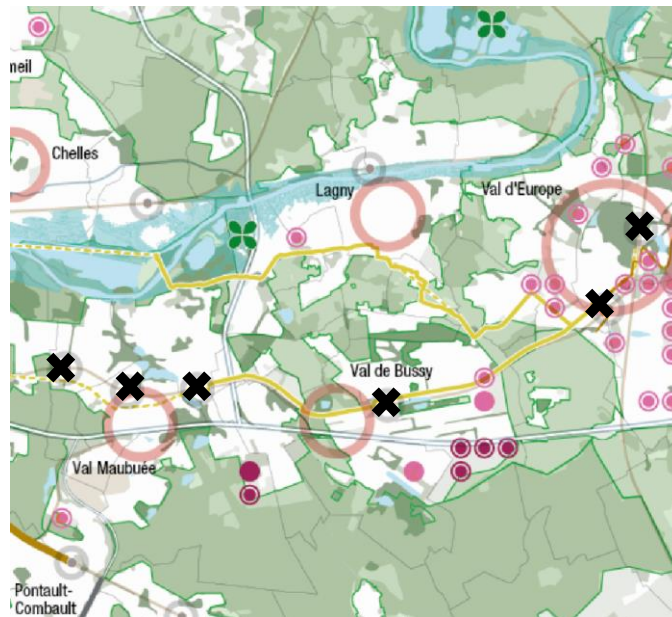
Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain »

en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-et-Marne

Communes de Lognes, Noisiel, Torcy, Bussy-Saint-Georges, Serris, Montévrain et Chessy

Les potentiels d'urbanisation offerts au titre du secteur de développement à proximité des gares de Lognes, Noisiel, Torcy, Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Marne-la-Vallée - Chessy dans un rayon de 2 kilomètres sont supprimés.



Exposé des motifs :

Les potentiels d'urbanisation offerts au titre du secteur de développement à proximité des gares de Lognes, Noisiel, Torcy, Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Marne-la-Vallée - Chessy dans un rayon de 2 kilomètres sont supprimés

La branche RER A de Marne-la-Vallée Chessy est particulièrement chargée voire saturée. Après le déploiement des rames à deux étages et l'achèvement en cours du schéma directeur, le RER A n'aura plus de capacité d'augmentation de son offre de transports. La mise en service prochaine des lignes 15 Sud et 16 puis des lignes 11 et 15 Est, toutes en correspondance avec la branche Marne-la-Vallée du RER A risquent d'accroître ce phénomène. Or, l'urbanisation récente et la très forte concentration de secteurs préférentiels d'urbanisation vont engendrer un trafic supplémentaire sur le RER A que ce dernier n'a pas la capacité d'absorber.

Conseil régional

De plus, les axes routiers du secteur sont eux aussi affectés par des phénomènes de saturation à des heures de pointe étendues dont l'autoroute A4 et la Francilienne A 104. Afin de ne pas accentuer ces phénomènes, les potentiels d'urbanisation offerts au titre du secteur de développement à proximité des gares de Noisiel, Lognes, Torcy, Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Marne-la-Vallée - Chessy dans un rayon de 2 kilomètres sont supprimés dans l'attente d'alternatives en transports lourds au RER A.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

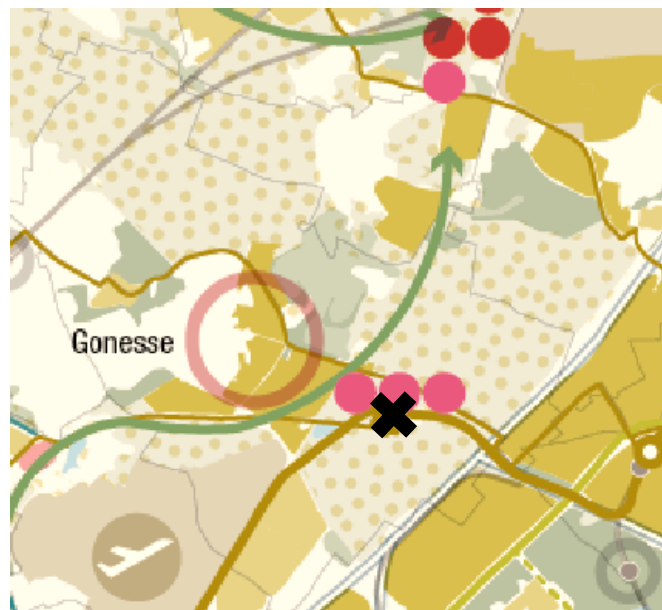
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val d'Oise

Commune de Gonesse

La pastille symbolisant la gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17 du Grand Paris Express est supprimée.



Exposé des motifs :

Pour la préservation des terres agricoles d'Île-de-France : la Région ne peut pas autoriser dans le SDRIF-E l'urbanisation de 75 hectares du triangle de Gonesse (95) et s'opposer à la création de la gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, vecteur d'un développement déraisonnable

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser, selon les orientations réglementaires du présent document, jusqu'à 75 hectares de terres agricoles situées dans le sud du triangle de Gonesse (95).

Ce projet d'urbanisation suscite, depuis plus d'une décennie, une très vive opposition des élu.es et des populations locales mais aussi d'associations de défense de l'environnement. La Région doit entendre cette opposition et les arguments légitimes avancés.

Maintenir cette possibilité d'urbanisation sur 75 hectares de terres agricoles contrevient aux objectifs affichés du SDRIF-E et concourt à détruire des terres productives situées aux portes de Paris.

Conseil régional

La création de la gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17 du métro permet ce début d'urbanisation et justifiera de nouvelles vagues d'urbanisation sur des terres agricoles ultérieurement.

Afin de ne pas participer davantage à ce projet déraisonnable, il est proposé de supprimer la pastille symbolisant la création de la gare du Triangle de Gonesse.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

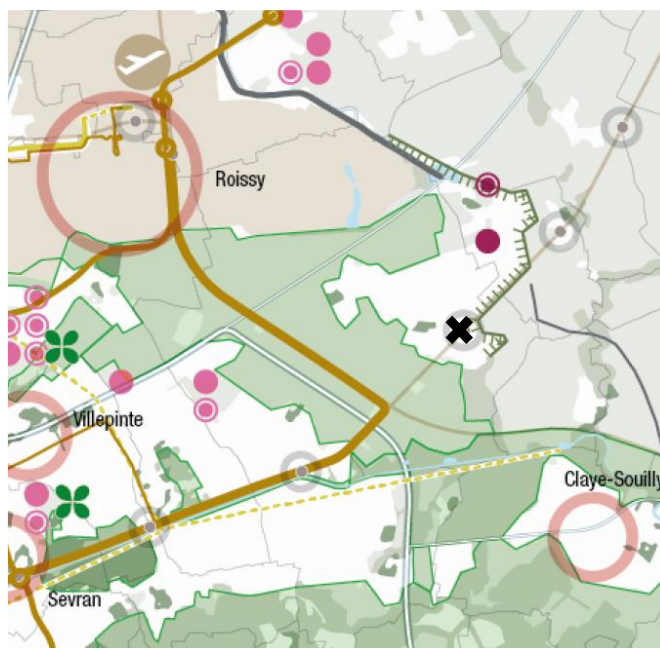
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de Seine-et-Marne

Commune de Mitry-Mory

Le potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare de Mitry-Claye dans un rayon de 2 kilomètres est supprimé.



Exposé des motifs :

Le potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare de Mitry-Claye dans un rayon de 2 kilomètres est supprimé

A la demande la Municipalité de Mitry-Mory, le potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare de Mitry-Claye dans un rayon de 2 kilomètres est supprimé.

Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé
Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Val-de-Marne

Communes de Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine

La création de voies supplémentaires pour le RER C afin de permettre l'amélioration de la desserte de la gare des Ardoines, représentée par un principe de liaison est ajoutée.



Exposé des motifs :

Le sextuplement des voies du RER C est nécessaire

La ligne 15 Sud sera en correspondance avec le RER C aux Ardoines. Cette halte ferroviaire va devenir la porte d'entrée sur le Grand Paris Express de l'ensemble de la ligne C Sud. Or, les infrastructures ferroviaires existantes empêchent l'arrêt de trains supplémentaires aux Ardoines. Dans ce cadre, le projet de sextuplement des voies aux Ardoines, c'est-à-dire passage de 4 à 6 voies, a été étudié et doit être réalisé. Or, ce projet indispensable ne figure pas dans le projet de SDRIF-E. Il convient d'y remédier. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

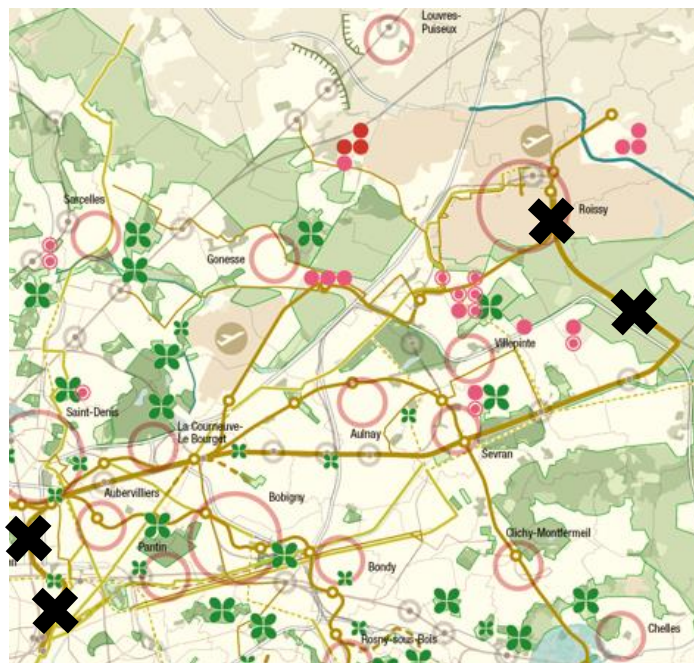
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Ville de Paris, Départements de Saint-Saint-Denis, du Val d'Oise et de Seine-et-Marne

Le projet CDG Express reliant la gare de l'Est à l'aéroport Charles de Gaulle est supprimé.



Exposé des motifs :

Le CDG Express nuit gravement aux usagers et usagers du RER B et de la ligne K du Transilien

Le projet de SDRIF-E permet la réalisation du CDG Express et notamment la création de voies nouvelles dans Paris mais aussi entre Mitry-Mory et l'aéroport Charles de Gaulle sur des terres agricoles.

Ce projet, dont le tarif d'un voyage aller est annoncé à 24 euros, ne bénéficiera pas aux usagers et usagers du quotidien. Pire, il dégrade depuis plusieurs années et durablement les conditions de transport d'un million de personnes utilisatrices du RER B et de la ligne K du Transilien notamment. Pour rappel, la mise en service du CDG Express reste annoncée pour 2027 et la cohabitation des circulations entre Paris et Mitry-Mory dégradera dans la durée la régularité du RER B.

Son chantier engendre d'importantes nuisances et des interruptions du service quotidiennes, pénalisant les communes desservies par le RER B mais aussi la vie des salarié.es et des entreprises tributaires du fonctionnement du RER B.

Conseil régional

Enfin, ce projet suscite une très vive opposition des élu.es et populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement. Son coût, estimé à 2,7 milliards d'euros, reste disproportionné au regard des bénéfices attendus. Son modèle économique fait peser un risque certain pour l'Etat, la Région et Ile-de-France Mobilités qui seront appelés à la rescousse en cas de faillite (cf. la faillite d'Orlyval en 1992, 14 mois après sa mise en service et sa reprise avec une subvention d'équilibre de dix millions de francs par an pendant 29 ans versée par la Région alors qu'elle n'était pas partie prenante du projet initial).

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

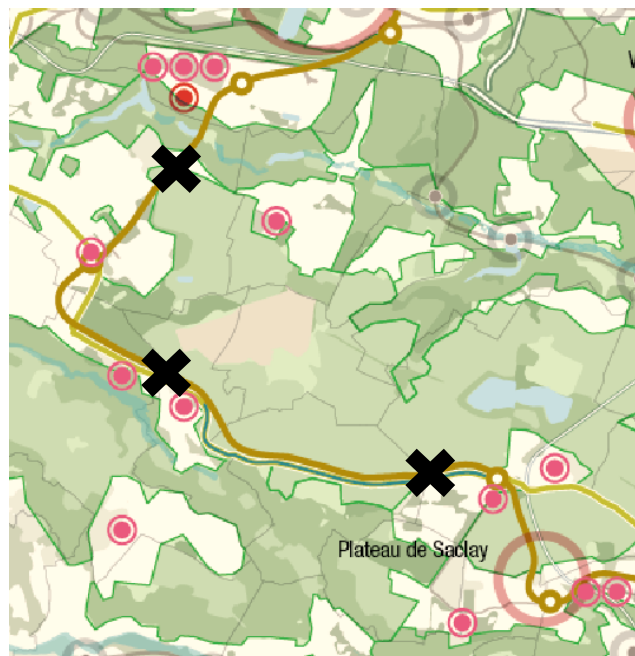
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de l'Essonne et des Yvelines

Le tronçon de la ligne 18 entre CEA Saint-Aubin et Versailles est supprimé.



Exposé des motifs :

Le Grand Paris Express doit desservir les gens et non les champs : stop à la ligne 18 Ouest

Dès son apparition dans le débat public en 2008, le projet de ligne de métro reliant Orly à Versailles *via* le plateau de Saclay a été contesté par des élu.es, de habitant.es, des expert.es et des associations de défense de l'environnement. Sa pertinence, son coût, son tracé, les techniques constructives ainsi que son impact sur l'aménagement du plateau de Saclay ont fait l'objet de nombreux rapports officiels et ont nécessité trois enquêtes publiques modificatives sans toutefois convaincre les opposant.es.

Au regard de la faiblesse du tarif attendu entre les stations CEA Saint-Aubin et Versailles et du fait que les travaux ont été engagés entre le CEA Saint-Aubin et l'aéroport d'Orly, cet amendement propose l'abandon de la ligne 18 Ouest entre le CEA Saint-Aubin et Versailles.

Conseil régional

Ce dernier tronçon de la ligne 18 n'est pas en effet justifié, sa rentabilité socio-économique est ridicule et ses impacts environnementaux et urbains, à Versailles notamment, sont considérables.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

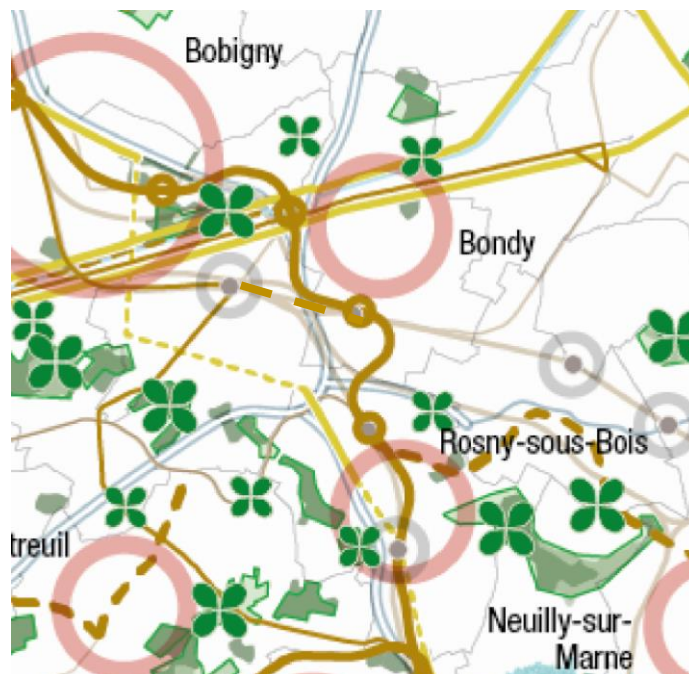
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département du Seine-Saint-Denis

Communes de Bondy et Noisy-le-Sec

Le principe de liaison figurant le prolongement du tramway T4 de Bondy à Noisy-le-Sec est ajouté.



Exposé des motifs :

Prolonger le tramway T4 à Noisy-le-Sec

Le prolongement du tramway T4 d'une station entre Bondy et Noisy-le-Sec est demandé par la Fédération des Usagers des Transports d'Île-de-France, FNAUT-IDF, au regard des avantages qu'un tel prolongement procurait. En effet, par l'ajout d'une station, le tramway T4 serait mis en correspondance avec le tramway T1, des deux branches du RER E et le tramway T11. Cela multiplierait les possibilités de correspondances et faciliterait le quotidien de dizaines de milliers d'usagers et d'usagers. Par ailleurs, un tel prolongement doit être anticipé dans le réaménagement du pôle de Noisy-le-Sec. Afin d'engager les études de cette liaison, son principe doit être réintégré dans le projet de SDRIF-E.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

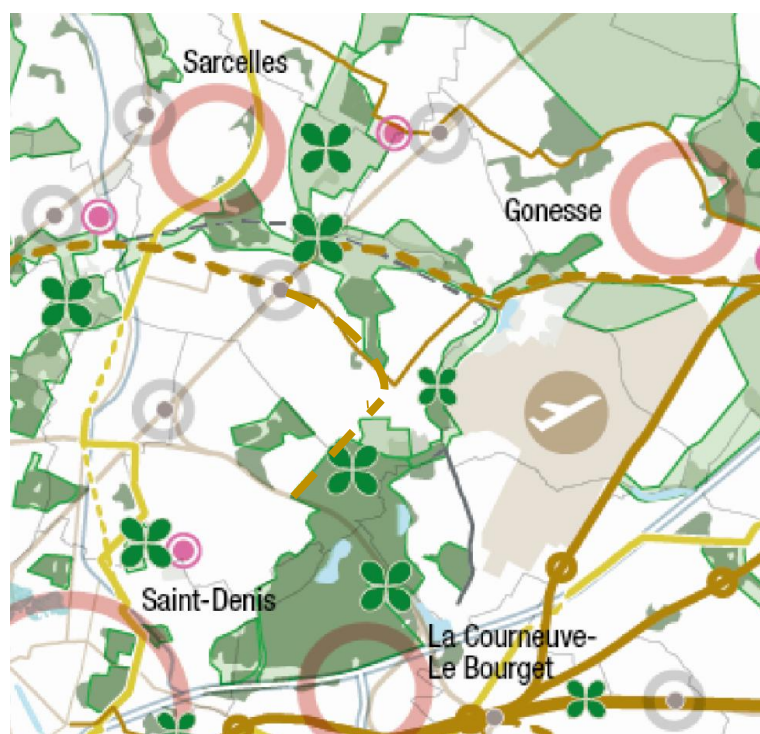
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise

Communes de Sarcelles et de Stains

Le principe de liaison figurant le prolongement du tramway T5 de Sarcelles à Stains-La Ceresaie est ajouté.



Exposé des motifs :

Renforcer la desserte des communes de Stains et de Sarcelles par le prolongement du tramway T5

Les municipalités de Sarcelles et de Stains proposent le prolongement du tramway T5 de son actuel terminus à Sarcelles jusqu'à la station du tramway T11 Stains – La Ceresaie. Ce prolongement emprunterait la RD 125 et permettrait ainsi d'améliorer le maillage du réseau de transport dans le secteur. Afin d'engager les études approfondies de cette liaison reposant sur des infrastructures existantes, son principe doit être réintégré dans le projet de SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département des Hauts-de-Seine et Ville de Paris

Communes de Châtillon, Malakoff, Montrouge

Le principe de liaison figurant le prolongement du tramway T6 de Châtillon-Montrouge vers la Porte d'Orléans est ajouté.



Exposé des motifs :

Prolonger le tramway T6 vers la porte d'Orléans

Le prolongement du tramway T6 vers la porte d'Orléans permettrait de renforcer sensiblement le maillage du système de transport le sud de Paris. Il permettrait notamment une liaison directe entre les Yvelines et Paris, sans rupture de charge. Afin d'engager les études de cette liaison, son principe doit être réintégré dans le projet de SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

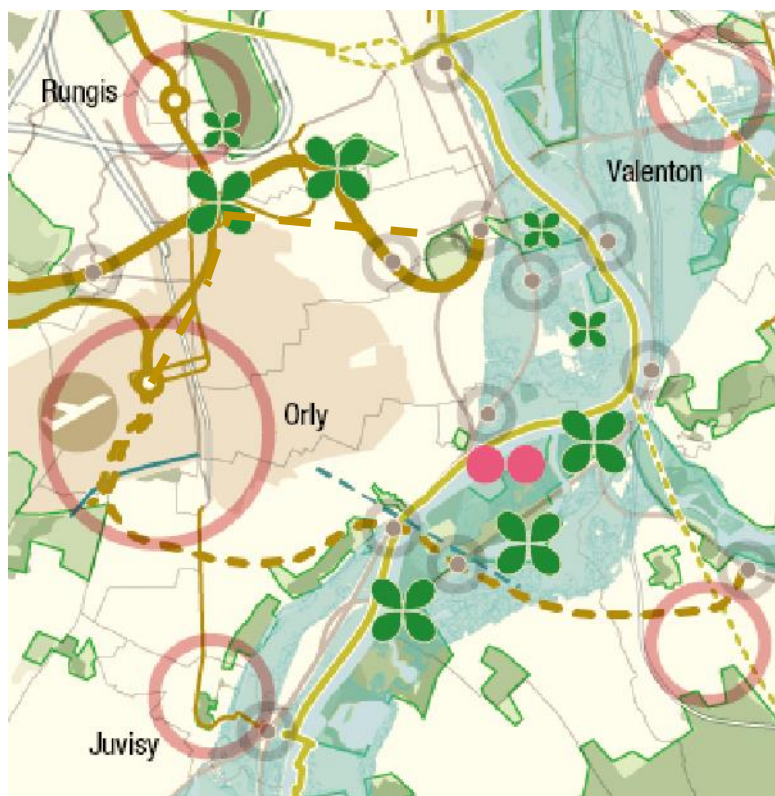
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements du Val-de-Marne et de l'Essonne

Communes d'Orly, Thiais et de Paray-Vieille-Poste

Le principe de liaison figurant le prolongement du tramway T9 de Orly-Ville à la plateforme aéroportuaire est ajouté.



Exposé des motifs :

Prolonger le tramway T9 à la plateforme aéroportuaire

Le prolongement du tramway T9 d'Orly Ville à la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly est une demande ancienne de la Municipalité d'Orly et du Département du Val-de-Marne. Cette perspective faisait d'ailleurs partie des recommandations de la commission d'enquête publique relative à la substitution de la ligne de bus 183 par le tramway T9 entre Paris et Orly en 2014.

Conseil régional

Le prolongement du tramway T9 permettrait notamment de créer une correspondance avec la ligne 14 Sud en gare du Pont de Rungis mais aussi d'améliorer les liaisons Est-Ouest vers le bassin d'emplois de la plateforme aéroportuaire, difficile d'accès depuis l'Est actuellement.

Afin d'engager la réalisation de cette liaison, son principe doit être réintégré dans le projet de SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Ville de Paris

Le principe de liaison figurant le prolongement du tramway T9 de la Porte de Choisy à la Place d'Italie est ajouté.



Exposé des motifs :

Prolonger le tramway T9 à la Place d'Italie

Le tramway T9 est limité aujourd'hui à la Porte de Choisy et offre une correspondance avec le tramway T3 et la branche Ivry de la ligne 7 du métro. Son prolongement jusqu'à la place d'Italie a été évoqué dès 2014 lors de l'enquête publique relative à la substitution du bus 183 par le tramway T9. Ce prolongement est demandé par la Fédération Nationale des Usagers des Transports, FNAUT-IDF, et permettrait de renforcer sensiblement le maillage du système de transport dans le 13^{ème} arrondissement. Afin d'engager la réalisation de cette liaison, son principe doit être réintégré dans le projet de SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements de l'Essonne et des Yvelines

Le tracé figurant le prolongement du tramway T12 de Massy à Versailles est ajouté.



Exposé des motifs :

Le prolongement du T12 de Massy à Versailles doit être maintenu au SDRIF-E et confirmé par les financeurs

Il convient donc de réintégrer le prolongement du T12 de Massy à Versailles afin d'envoyer un signal aux financeurs et aux populations locales. Ce prolongement ne saurait être abandonné en catimini en raison, par exemple, de crédits insuffisants au volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région 2023-2027. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

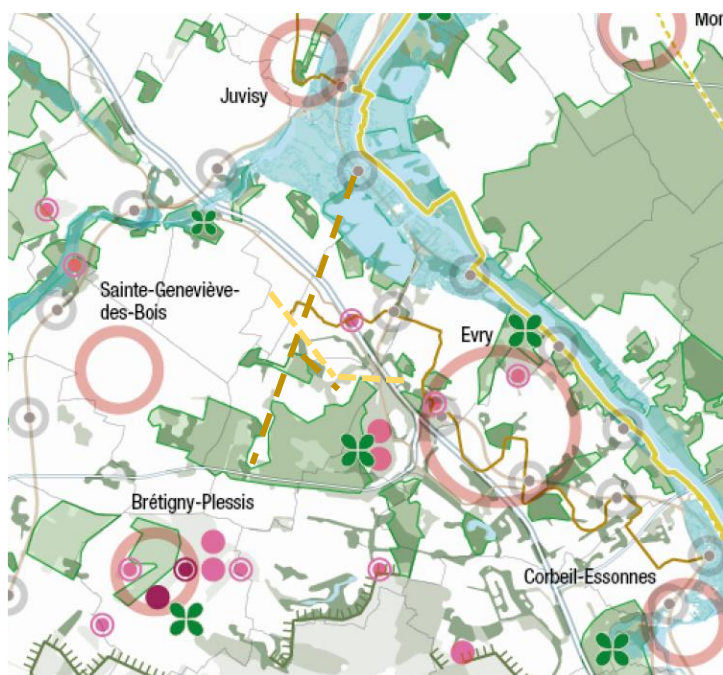
Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Département de l'Essonne

Communes de Fleury-Mérogis, Grigny et Viry-Châtillon

Le principe de liaison d'un transport en site propre est ajouté entre Fleury-Mérogis et la gare RER de Viry-Châtillon.



Exposé des motifs :

Améliorer les déplacements collectifs en Essonne : étudier un TCSP pour desservir Fleury-Mérogis

Afin d'améliorer la desserte en transports collectifs du secteur et participer à désenclaver les communes populaires de Grigny et Fleury-Mérogis, la Municipalité de Fleury-Mérogis propose la mise en place d'un TCSP sur la RD 445 afin d'améliorer la circulation des bus en direction et depuis la gare de Viry-Châtillon. Afin d'étudier cette liaison, il est proposé de l'intégrer au projet de SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur la carte « Maîtriser son développement urbain » en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »

Départements du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne

Communes de Créteil, Bonneuil-sur-Marne, Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brevannes, Villecresnes, Marolles-en-Brie, Santeny, Servon, Brie-Comte-Robert

Le principe de liaison d'un transport en site propre est ajouté sur la RD 19 et la RN 19 entre Créteil (94) et Brie-Comte-Robert (77) et le principe de liaison d'un projet Vélo Ile-de-France est ajouté sur la RN 19 entre Boissy-Saint-Léger (91) et Servon (77)



Exposé des motifs :

Pour des transports collectifs performants sur le plateau briard, confirmer le principe d'un TCSP sur la RN 19

Alors que la phase 1 de la déviation de Boissy-Saint-Léger est achevée et que la requalification de la RN 19 dans la traversée de cette commune devrait être engagée, l'avenir de la RN 19 reste au cœur des préoccupations des élu.es des communes traversées. En effet, l'urbanisation du secteur se poursuit. Le défaut d'entretien et la saturation de la RN 19 persistent. Les phases 2 et 3 de la déviation de la RN 19, bien qu'inscrites au SDRIF de 2013 et demandée localement, n'avancent pas. De premières études exploratoires ont toutefois proposé un projet routier voire autoroutier, inadapté aux besoins du secteur et aux enjeux environnementaux.

Conseil régional

Enfin, le réseau de bus du plateau briard, dont la ligne de bus 23 extrêmement sollicitée, ne répond pas aux besoins de mobilité, notamment pour rejoindre rapidement les gares RER de Boissy-Saint-Léger et du Grand Paris Express à Créteil-L'Échat.

Concernant la RD 19, le Département du Val-de-Marne étudie actuellement une requalification de la voirie sur la commune de Créteil, un premier tronçon ayant été réaménagé sur la commune de Bonneuil-sur-Marne.

Afin d'améliorer la desserte en transports collectifs du secteur et de favoriser un aménagement multimodal et non autoroutier, il est proposé d'inscrire au SDRIF-E le principe de liaison d'un TCSP sur l'axe RN 19-RD 19 entre Créteil et Brie-Comte-Robert, principe déjà étudié par le Département du Val-de-Marne. Par ailleurs, afin de compléter le projet Vélo Ile-de-France, un principe de liaison est ajouté sur la RN 19, entre Boissy-Saint-Léger et Brie-Comte-Robert.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

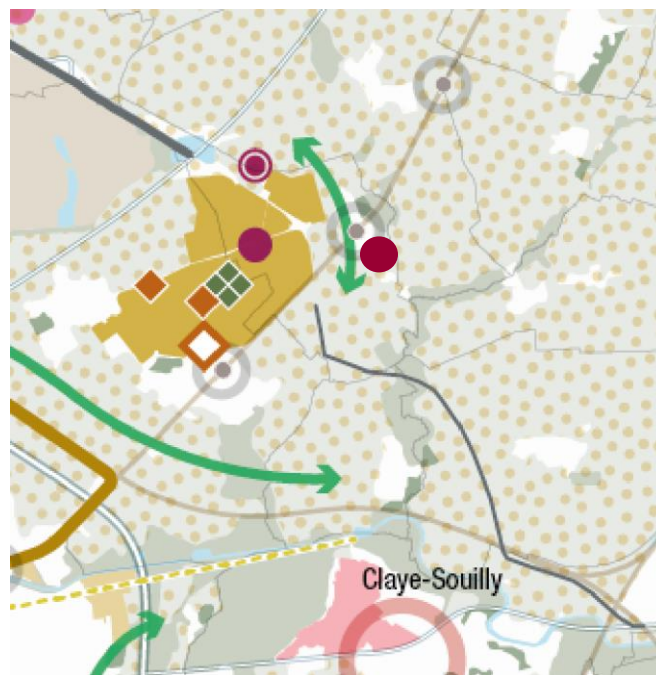
CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

**Amendement sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale »
en lien avec le fascicule « Orientations réglementaires »**

**Département de Seine-et-Marne
Commune de Compans**

Une pastille « Secteur de développement industriel d'intérêt régional » est ajoutée à Compans.



Exposé des motifs de l'amendement :

Afin de tenir compte du projet de ZAE en extension de la zone du parc, une pastille est ajoutée sur la commune de Compans (77) à la demande de la Municipalité et de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, maître d'ouvrage du projet.

**Céline Malaisé
Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour mettre en place un conseil citoyen de suivi de l'élaboration et des engagements du SDRIF-E composé exclusivement d'habitantes et d'habitants d'Île-de-France, tirés au sort et représentatif de la population francilienne (sexe, âge, niveau de diplôme, catégorie socio-professionnelle, type de territoire et zone géographique). »

Exposé des motifs :

Pour un suivi citoyen de l'élaboration et des engagements du SDRIF-E

La faiblesse de la participation à la concertation relative au SDRIF-E démontre le manque d'ambition pour associer véritablement les habitantes et habitants de la Région à l'élaboration du SDRIF-E. Afin d'éviter que ce document stratégique s'achève et s'applique sans l'implication de la population, il est souhaitable qu'un conseil de suivi de l'élaboration et des engagements du SDRIF-E composé exclusivement d'habitantes et d'habitants d'Île-de-France, tirés au sort, soit mis en place dès à présent.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E****Amendement sur le document****« Orientations réglementaires »****« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »****« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »****Texte de l'amendement (page 33) :**

Le second et le troisième paragraphe de l'orientation réglementaire 59 sont supprimés.

~~« Pour enrayer le phénomène de concentration de logements sociaux dans certains territoires qui tendent à se paupériser, il convient néanmoins de limiter le développement de l'offre très sociale en PLAI dans les communes où elle est très présente, et d'en soutenir le développement dans les autres communes. Dans les communes ayant plus de 30 % de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUSPLAI, il s'agit de donner la priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre).~~

~~N'est pas concernée par cette orientation la reconstitution de l'offre très sociale en PLAI pour compenser certaines démolitions liées au nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Les logements étudiants et les foyers jeunes actifs ne sont pas non plus concernés par cette orientation. »~~

Exposé des motifs de l'amendement :**Supprimer le dispositif « anti-ghetto » antisocial, antisolidarité et extralégal dans un document prescriptif pour les collectivités infrarégionales**

Le dispositif « anti-ghetto » nuit à la construction de logements et empêcherait la construction d'un logement sur cinq par rapport à la production 2018-2022. Il s'agit d'une mesure contraire aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 qui vise à construire 70 000 logements par an, objectif jamais atteint à ce jour.

Cette disposition est par ailleurs totalement déconnectée de la misère, de la souffrance et de la galère qui découlent de la pénurie de logements qui entretient le mal logement et toutes les difficultés qui y sont associés (précarité énergétique, insalubrité, conflictualité intrafamiliale, etc.).

Cette mesure est par ailleurs hypocrite car elle stigmatise les collectivités qui respectent l'obligation légale de construire pour dépasser 25% de logements sociaux. Elle stigmatise également les occupants du logement social en convoquant un mot chargé d'histoire et jette l'opprobre sur l'ensemble des quartiers d'habitat social. Cette hypocrisie est double : la pénurie de logements accentue la pression sur les collectivités qui en construisent, pression augmentée par les collectivités qui refusent d'appliquer, 23 ans après son adoption, la loi SRU.

Conseil régional

Enfin, le dévoiement du SDRIF-E pour introduire un tel dispositif est dangereux et expose ce document stratégique à son rejet par l'Etat ou le Conseil d'Etat. Il ouvre la voie à des recours juridiques majeurs alors que d'autres mesures du schéma sont utiles, attendues et indispensables et mériteraient de rentrer en application le plus rapidement possible.

Pour toutes ces raisons parmi tant d'autres, le dispositif « anti-ghetto » de pauvres est supprimé.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »

Texte de l'amendement (page 33) :

Le second et le troisième paragraphe de l'orientation réglementaire 59 sont modifiés comme suit :

~~« Pour enrayer le phénomène de concentration de logements sociaux dans certains territoires qui tendent à se paupériser, il convient néanmoins de limiter le développement de l'offre très sociale en PLAI dans les communes où elle est très présente, et d'en soutenir le développement dans les autres communes. Dans les communes ayant plus de 30 % de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUSPLAI, il s'agit de donner la priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre).~~

~~N'est pas concernée par cette orientation la reconstitution de l'offre très sociale en PLAI pour compenser certaines démolitions liées au nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Les logements étudiants et les foyers jeunes actifs ne sont pas non plus concernés par cette orientation.~~

Le SDRIF-E impose la construction d'au moins 30% de logements sociaux dans toutes les communes comptant plus de 3 500 habitant.es »

Exposé des motifs de l'amendement :

30% de logements sociaux dans toutes les communes de plus de 3 500 habitant.es pour répondre au million de demandes de logement en souffrance en Ile-de-France

Le dispositif « anti-ghetto » nuit à la construction de logements et empêcherait la construction d'un logement sur cinq par rapport à la production 2018-2022. Il s'agit d'une mesure contraire aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 qui vise à construire 70 000 logements par an, objectif jamais atteint à ce jour.

Cette disposition est par ailleurs totalement déconnectée de la misère, de la souffrance et de la galère qui découlent de la pénurie de logements qui entretient le mal logement et toutes les difficultés qui y sont associés (précarité énergétique, insalubrité, conflictualité intrafamiliale, etc.).

Conseil régional

Cette mesure est par ailleurs hypocrite car elle stigmatise les collectivités qui respectent l'obligation légale de construire pour dépasser 25% de logements sociaux. Elle stigmatise également les occupants du logement social en convoquant un mot chargé d'histoire et jette l'opprobre sur l'ensemble des quartiers d'habitat social. Cette hypocrisie est double : la pénurie de logements accentue la pression sur les collectivités qui en construisent, pression augmentée par les collectivités qui refusent d'appliquer, 23 ans après son adoption, la loi SRU.

Le dévoiement du SDRIF-E pour introduire un tel dispositif est dangereux et expose ce document stratégique à son rejet par l'Etat ou le Conseil d'Etat. Il ouvre la voie à des recours juridiques majeurs alors que d'autres mesures du schéma sont utiles, attendues et indispensables et mériteraient de rentrer en application le plus rapidement possible.

Enfin, puisque la crise du logement s'est considérablement aggravée depuis l'an 2000 et le vote de la loi SRU, il convient que la Région Ile-de-France soit pionnière et impose 30% de logements sociaux dans toutes les communes de plus de 3 500 habitant.es.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E****Amendement sur le document****« Orientations réglementaires »****« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »****« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »****Texte de l'amendement (page 33) :**

Dans l'orientation réglementaire 59 est modifiée, le second paragraphe est supprimé et remplacé par :

« Pour enrayer le phénomène d'ultra concentration de richesses et d'exclusion du logement public dans certains territoires qui tendent à se ghettoïser, il convient de limiter le développement urbain des communes carencées en logements sociaux par arrêté préfectoral.

Dans les communes où l'offre en logements publics et très sociaux (PLAI) est nulle, très faible et en dessous de l'objectif légal de 25% fixé par la loi en l'an 2000, le développement de logements publics PLAI et PLUS sera prioritaire et conditionnera toute possibilité de développement urbain et de densification. Ainsi, dans les communes ayant moins de 25 % de logements locatifs sociaux, il s'agit de conditionner toute possibilité d'extension, y compris celles prévues par les orientations réglementaires 91 et 92.

Dans les communes ayant moins de 25 % de logements locatifs sociaux, seules les opérations comptant au moins 50% de logements locatifs sociaux ou 30% de logements PLAI sont autorisées. »

Exposé des motifs de l'amendement :

Le dispositif « anti-ghetto » de la majorité régionale réduirait de plus de 20% la construction de logements publics, fragilise juridiquement le SDRIF-E et aggrave les inégalités territoriales

Le dispositif « anti-ghetto » nuit à la construction de logements et empêcherait la construction d'un logement sur cinq par rapport à la production 2018-2022. Il s'agit d'une mesure contraire aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 qui vise à construire 70 000 logements par an, objectif jamais atteint à ce jour.

Cette disposition est par ailleurs totalement déconnectée de la misère, de la souffrance et de la galère qui découlent de la pénurie de logements qui entretient le mal logement et toutes les difficultés qui y sont associés (précarité énergétique, insalubrité, conflictualité intrafamiliale, etc.).

Conseil régional

Cette mesure est par ailleurs hypocrite car elle stigmatise les collectivités qui respectent l'obligation légale de construire pour dépasser 25% de logements sociaux. Elle stigmatise également les occupants du logement social en convoquant un mot chargé d'histoire et jette l'opprobre sur l'ensemble des quartiers d'habitat social. Cette hypocrisie est double : la pénurie de logements accentue la pression sur les collectivités qui en construisent, pression augmentée par les collectivités qui refusent d'appliquer, 23 ans après son adoption, la loi SRU.

Enfin, le dévoiement du SDRIF-E pour introduire un tel dispositif est dangereux et expose ce document stratégique à son rejet par l'Etat ou le Conseil d'Etat. Il ouvre la voie à des recours juridiques majeurs alors que d'autres mesures du schéma sont utiles, attendues et indispensables et mériteraient de rentrer en application le plus rapidement possible.

Pour toutes ces raisons parmi tant d'autres, le dispositif « anti-ghetto » de pauvres est supprimé et remplacé par un dispositif invitant les collectivités réfractaires au respect de la loi SRU à participer à l'effort pour éviter le confortement de « ghettos » de riches et résoudre les difficultés des personnes à l'origine du million de demandes de logements publics enregistrés dans les Préfectures d'Ile-de-France.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E****Amendement sur le document****« Orientations réglementaires »****« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »****« Sous-titre : Améliorer la résilience de la région »****Texte de l'amendement (page 24) :**

L'orientation réglementaire 37 est modifiée comme suit :

« La préservation de la ressource en eau nécessite de prendre en compte l'augmentation de la pression démographique, **l'enjeu d'une maîtrise publique de la ressource et de la distribution de l'eau** et des effets prévisibles du changement climatique.

Les documents d'urbanisme participent à l'atteinte et au maintien du bon état écologique des masses d'eau, d'une part, en préservant et en développant les zones épuratoires naturelles et, d'autre part, en tenant compte dans les perspectives de développement urbain et de densification :

- de la disponibilité de la ressource en eau pour les usages prioritaires dont l'alimentation en eau potable ;
- des capacités de traitement des stations d'épuration des eaux résiduaires urbaines et des capacités des milieux aquatiques récepteurs à les absorber ;
- **du danger de la privatisation de la ressources et de la distribution de l'eau ;**
- **de sa raréfaction progressive et durable.**

Constituent, des secteurs de vigilance vis-à-vis de la disponibilité de la ressource : les zones de répartition des eaux (dont la nappe profonde de l'Albien, la nappe de Champigny et la nappe de Beauce), la Mauldre et une partie du Vexin, la Beuvronne, la Théroüanne et La Bassée, ainsi que les secteurs à l'équilibre quantitatif fragile identifiés par le SDAGE.

Exposé des motifs de l'amendement :**L'eau doit être publique ou ne sera plus**

La privatisation de l'eau est un mouvement en marche dans de nombreux pays du monde. Il aboutit à la privation d'eau de populations en raison de politiques industrielles agressives voire abusives vis-à-vis des populations, des collectivités ou d'Etats.

Alors que le dérèglement climatique, la pression anthropique sur les milieux naturels, la montée des océans et l'augmentation de la population mondiale entraînent une pression inédite et planétaire sur les ressources en eau, il convient de réaffirmer que l'eau est un bien commun et qu'il ne peut pas être privatisé.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé**Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 70 est modifiée comme suit :

« L'Île-de-France, en particulier en coeur d'agglomération et dans l'hypercentre, est exposée à divers risques (voir OR 31 et s.), pollutions et nuisances (principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols). Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci. **Les pollutions des sols feront l'objet d'une attention renforcée et une cartographie des sols pollués sera annexée au projet de SDRIF-E.** La planification d'opérations de renouvellement urbain doit être l'occasion d'améliorer la situation des populations déjà exposées, les secteurs de cumul de plusieurs nuisances devant faire l'objet d'une attention particulière : création d'espaces verts, végétalisation, implantation du bâti pour assurer la dispersion des polluants et limiter la propagation du bruit, limitation de l'imperméabilisation, etc. ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Face à la pollution des sols, le SDRIF-E doit cartographier le danger

La lutte contre la pollution des sols ne figure dans aucune des orientations réglementaires du projet de SDRIF-E. Or, il s'agit d'un enjeu de santé publique et d'aménagement du territoire particulièrement présent en Ile-de-France. Les bases de données existantes, dont BASOL, répertorie plus de 600 sites pollués « en cours » et 1 385 en cours ou traités. Leur nombre très important oblige le SDRIF-E à les prendre davantage en compte et à les cartographier.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Composer l'armature verte de la région-nature de demain »

Texte de l'amendement (page 12) :

L'orientation réglementaire 7 est complétée comme suit, dans le dernier paragraphe :

« Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir. Les fronts verts d'intérêt régional sont intangibles. **La création de continuité entre espaces boisés constitutifs de la ceinture verte d'Île-de-France est prioritaire sur tout autre projet d'aménagement. Partout, la création de continuité entre espaces boisés constitutifs de la ceinture verte d'Île-de-France doit être recherchée, en cohérence avec le plan vert régional, afin de lutter contre le mitage de cette ceinture et favoriser des corridors écologiques.**

La création de forêts et d'espaces boisés constitutifs de la ceinture verte est encouragée par le SDRIF-E, la Région et l'Agence des Espaces Verts – Île-de-France Nature ».

Exposé des motifs de l'amendement :


40 ans après le premier schéma directeur de la ceinture verte d'Île-de-France, constituons une véritable ceinture continue autour du cœur d'agglomération

Le schéma directeur de la ceinture verte d'Île-de-France a été adopté en 1983. La vision qu'il portait se retrouve dans le présent projet de SDRIF-E sans toutefois prendre les dispositions nécessaires pour assurer la complétude d'une ceinture verte continue entre les grands massifs forestiers présents dans une bande comprise entre 10 et 30 kilomètres de Paris.

Ainsi, en sus de la sanctuarisation d'espaces et de terres, il convient d'encourager voire de contraindre réglementairement à la complétude de cette ceinture. De telles dispositions sont complémentaires aux projets de créations d'espaces boisés voire de forêt à l'image de la nouvelle forêt de Pierrelaye.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Composer l'armature verte de la région-nature de demain »

Texte de l'amendement (page 19) :

L'orientation réglementaire 26 est modifiée comme suit, après le premier paragraphe :

« Il convient de pérenniser les espaces verts et les espaces de loisirs existants. L'objet des espaces de loisirs peut toutefois évoluer, dès lors que les espaces concernés conservent une vocation d'espace vert ou d'espace de loisirs. Il convient d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.

Les îles de loisirs régionales sont, de fait, toutes intégrées à l'armature verte et font l'objet d'un classement dans « Sanctuariser l'armature verte ». Espaces de loisirs, leur accessibilité au public doit être garantie et ne peut faire l'objet d'une privatisation totale ou partielle des espaces verts ou espaces de loisirs existants ou futurs ».

Exposé des motifs de l'amendement :**Harmoniser la protection des îles de loisirs et garantir leur accessibilité au public**

Les îles de loisirs régionales ne bénéficient pas du même niveau de protection dans le projet de SDRIF-E. En effet, certaines îles de loisirs sont sanctuarisées au titre de l'armature verte et cartographiées comme telles ce qui n'est pas le cas des îles de loisirs des Boucles de Seine (78), de Créteil (94), de Jablines (77), de Bois le Roi (77) et d'Etampes (91).

Il convient de sanctuariser toutes les îles de loisirs régionales et pour cela de les intégrer directement dans les orientations réglementaires.

Puisqu'il vaut mieux prévenir que guérir, il est proposé de sanctuariser également le caractère public des îles de loisirs et de garantir l'accessibilité du public.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Améliorer la résilience de la région »

Texte de l'amendement (page 22) :

L'orientation réglementaire 31 est modifiée comme suit, dans son quatrième paragraphe :

« Les documents de planification :

- encadrent les aménagements et opérations de renouvellement urbain afin qu'ils participent à la réduction de la vulnérabilité des tissus existants, **favorisent imposent** les modèles de construction résilients (ex : surélévation des bâtiments, constructions sur pilotis, zones hors d'eau, etc.) et limitent **drastiquement** la construction **de logements et d'équipements recevant du public** dans les secteurs exposés à des crues fréquentes ;
- visent à réduire la vulnérabilité des équipements et réseaux structurants et du fonctionnement urbain (énergie, transport, télécom, assainissement, eau potable, déchets, etc.) et des services publics, et à favoriser leur adaptation en prévision de la survenance du risque ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Face aux opérations immobilières en zone inondable, des règles strictes s'imposent

L'Île-de-France est particulièrement exposée au risque inondation. Ainsi, la Région a été frappée par deux importantes crues en 2016 et 2018 engendrant l'évacuation de milliers de personnes en Seine-et-Marne et dans le Val-de-Marne.

Face au dérèglement climatique qui est susceptible d'augmenter l'ampleur et la fréquence des phénomènes météorologiques exceptionnels, il convient de renforcer les dispositions des documents de planification urbaine pour éviter que des constructions d'habitations et équipements recevant du public dans des secteurs fréquemment inondés ne soient réalisées.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Maîtriser les développements urbains »

Texte de l'amendement (page 44) :

Le premier paragraphe de l'orientation réglementaire 91 est complété comme suit :

« Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme. Les constructions et les opérations situées dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres aux abords d'une gare du Grand Paris Express devront comprendre au moins 30% de logements sociaux ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Construire des logements sociaux en zone dense pour répondre à la crise du logement et stopper l'étalement urbain

Afin de limiter la consommation de terres agricoles, il est indispensable de réduire drastiquement l'étalement urbain au détriment des terres agricoles. Au regard de la pénurie de logements, du nombre de demandes de logements sociaux en attente dans les Préfectures d'Ile-de-France, proche de 1 million, la densification des polarités et des abords des gares du Grand Paris Express doit être plus ambitieuse.

Les gares du Grand Paris Express doivent bénéficier à toutes les catégories de la population et ne peuvent pas servir de levier à la pression foncière pour chasser les populations issues des classes moyennes ou populaires. Le logement social, auquel 70% de la population francilienne est éligible, participe au droit à la ville et au droit à vivre près d'une gare. Il convient donc que toutes les constructions ou opérations situées dans un dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres devront comprendre au moins 30% de logements sociaux.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

« Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Ainsi un Centre hospitalier universitaire est construit dans le département de Seine-et-Marne qui en est dépourvu.**».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : Création d'un Centre hospitalier universitaire dans le Nord Seine-et-Marne

La Seine-et-Marne est l'avant-dernier département de France en nombre de médecins généralistes de France. L'absence de Centre hospitalier universitaire aggrave cet état de fait de désert médical et les regroupements d'hôpitaux éloignent le service de santé des habitants. Un Centre Hospitalier Universitaire doit être construit en Seine-et-Marne. La Municipalité de Mitry-Mory a fait part de sa disponibilité pour l'accueillir.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

« Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Pour maintenir une offre éducative de bon niveau, en lieu et place de fermer des lycées, des établissements parisiens sont rendus multi secteurs avec les communes environnantes. Cette mesure permet de structurer l'accès au service public d'éducation afin de rendre réelle "l'Ile-de-France des 20 minutes" pour les lycéennes et les lycéens.** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : Des lycées parisiens multi-secteurs avec les communes environnantes

La fermeture programmée de 9 lycées parisiens sur 2023-2024 constitue un affaiblissement de l'offre éducative régionale. Une des recommandations d'un rapport d'observations de la chambre régionale des comptes en 2021 était de définir avec la région académique et les académies départementales les conditions d'accueil dans les lycées parisiens situés près des limites du territoire parisien des lycéens domiciliés dans les départements limitrophes. Des expériences d'établissements multi secteurs ont déjà été menées avec une réussite en termes de mixité scolaire et sociale.

Franchir la limite du périphérique dans l'affectation des lycéennes et lycéens est un outil pour à la fois permettre une accessibilité plus facile aux établissements secondaires dans le cadre de "L'Ile-de-France des 20 minutes" et pour rompre cette barrière entre Paris et ses communes environnantes.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

« Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Les documents d'urbanisme doivent également structurer l'accès au service public des lycées afin de rendre réelle "l'Ile-de-France des 20 minutes" pour les lycéennes et les lycéens en programmant notamment la construction de nouveaux lycées.** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : Un lycée proche de chez soi

Le plan pluriannuel d'investissement dans les lycées comprend comme principal critère la démographie lycéenne toutefois il n'intègre pas pleinement celui de la proximité et de l'accessibilité. Ainsi des lycéens vivant dans des territoires enclavés doivent subir des temps de trajet quotidiens très longs pouvant aller jusqu'à 4h comme dans le Vexin. Une cartographie des lycées doit donc être établie et planifier la construction de nouveaux lycées en mêlant plusieurs critères dont celui du temps d'accès pour les lycéens.

L'accès au service public d'éducation des lycées doit être organisé territorialement. Un document tel que le SDRIF-E en est un moyen volontariste en réfléchissant en termes de bassins de vie et de centralités.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

« Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Les documents d'urbanisme doivent également structurer l'accès au service public de l'enseignement supérieur afin de rendre réelle "l'Ile-de-France des 20 minutes" en programmant notamment la construction de nouvelles universités** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : une université dans son département

L'Ile-de-France accueille plus du quart de la population étudiante française. 16 universités maillent son territoire toutefois ce réseau mêle complémentarité et de plus en plus concurrence. Parcoursup, par le processus de sélection dont il procède, a accentué les écarts sociaux de recrutement des universités entre le centre et les périphéries régionales.

L'accès au service public d'enseignement supérieur doit être pensé et organisé territorialement. Un document tel que le SDRIF-E en est un moyen volontariste en réfléchissant en termes démographique, de proximité relative mais aussi d'accessibilité en fonction du réseau de transports en commun. Ainsi de nouvelles universités pourraient être inscrites dans le SDRIF-E notamment en Seine-Saint-Denis ou en Seine-et-Marne dans des polarités accessibles.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Maîtriser les développements urbains »

Texte de l'amendement (page 42) :

L'orientation réglementaire 85 est précisée :

« La mobilisation des capacités d'urbanisation non cartographiées est conditionnée à l'impossibilité d'une mobilisation du tissu urbain constitué. Elle doit favoriser les constructions compactes et denses. **Les communes comprises au sein d'un parc naturel régional ne peuvent pas bénéficier des capacités d'urbanisation non cartographiées à l'exception des projets prévus à l'orientation réglementaire 89.** »

Exposé des motifs de l'amendement :

Préserveons le cadre de vie et l'environnement dans les parcs naturels régionaux

L'objectif ZAN étant insuffisant à l'échelle régionale et les projets d'urbanisation n'étant pas fidèlement pris en compte dans le projet de SDRIF-E, il convient de prendre des mesures volontaristes et de sanctuariser les espaces agricoles ou forestiers existants dans les parcs naturels régionaux.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Maîtriser les développement urbains »

Texte de l'amendement (pages 45 puis 48 à 51) :

L'orientation réglementaire 92 est modifiée comme suit :

A l'horizon 2040, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 2 % de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible pour chaque commune des polarités (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé, p. 47). Ces capacités d'urbanisation contribuent à renforcer les polarités. **Toutes les communes de plus de 5 000 habitant.es et appartenant aux Départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne appartiennent de fait aux polarités.**

Les communes des polarités sont identifiées sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » par le figuré ①. Un figuré représente une ou plusieurs communes, précisées et listées p. 48. La méthode d'identification de ces polarités est présentée dans le guide de lecture, p. 6.

Exposé des motifs de l'amendement :

Construire des logements sociaux en zone dense pour répondre à la crise du logement et stopper l'étalement urbain

Afin de limiter la consommation de terres agricoles, il est indispensable de réduire drastiquement l'étalement urbain au détriment des terres agricoles. Au regard de la pénurie de logements, du nombre de demandes de logements sociaux en attente dans les Préfectures d'Ile-de-France, proche de 1 million, la densification des polarités du cœur de l'agglomération doit être plus ambitieuse. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »

Texte de l'amendement (page 32) :

L'orientation réglementaire 57 est modifiée comme suit :

Dans le premier paragraphe :

« Le SDRIF-E vise la production de 90% **80%** des nouveaux logements en renouvellement urbain » ;

Dans le troisième paragraphe :

« Ainsi, le nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E doit progresser en moyenne de 13 %, à l'horizon 2040.

Cet objectif est porté à :

- **D'au moins 15 %** 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 ;
- ~~47%~~ **D'au moins 18%** dans les polarités du cœur d'agglomération, de la couronne d'agglomération **et de l'hypercentre** ;
- **D'au moins 50% dans les communes carencées au titre de la loi SRU.**

Exposé des motifs de l'amendement :**Construire des logements sociaux en zone dense pour répondre à la crise du logement et stopper l'étalement urbain**

Afin de limiter la consommation de terres agricoles, il est indispensable de réduire drastiquement l'étalement urbain au détriment des terres agricoles. Au regard de la pénurie de logements, du nombre de demandes de logements sociaux en attente dans les Préfectures d'Ile-de-France, proche de 1 million, la densification des polarités doit être plus ambitieuse. Par ailleurs, cet effort ne peut pas reposer à 90% sur de nouveaux logements en renouvellement urbain au regard des communes carencées en logements sociaux et du besoin de réhabilitation/reconstruction du parc existant en dehors des opérations de renouvellement urbain. Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Améliorer la résilience de la région »

Texte de l'amendement (page 25) :

L'orientation réglementaire 40 est modifiée comme suit :

« La surface et la continuité des espaces imperméabilisés doivent être limitées. Il est nécessaire de faire progresser la surface d'espaces non imperméabilisés. A cet effet, les documents d'urbanisme doivent :

- limiter au maximum l'emprise au sol des bâtiments ;
- favoriser la désimperméabilisation en privilégiant les solutions fondées sur la nature et la végétalisation des espaces publics ;
- rationaliser le stationnement en surface, en limitant les nouvelles créations et en mutualisant les parcs existants ; **encourager la désimperméabilisation des surfaces de stationnement existantes, la rendre obligatoire lorsque cela est possible, notamment à l'occasion des opérations de requalification et développer leur végétalisation y compris par leur couverture avec des solutions végétalisées ou au profit de la production d'énergie photovoltaïque** ».

Exposé des motifs de l'amendement :**Désimperméabiliser les parkings de surface et les couvrir lorsque cela est possible**

Les surfaces de parking consomment de l'espace mais génèrent aussi de l'imperméabilisation des sols et des îlots de chaleur. En effet, l'asphalte empêche l'écoulement des eaux et stocke la chaleur. Afin de limiter ces phénomènes, la végétalisation et la désimperméabilisation des surfaces de stationnement doivent être encouragées dès à présent, sans attention d'hypothétiques opérations de requalification. Par ailleurs, la désimperméabilisation doit être rendue obligatoire lors de la création de nouveaux parkings de surface. De plus, pour réduire les îlots de chaleur et la montée en température des revêtements des parkings, leur couverture même partielle doit être encouragée à l'image des aménagements méditerranéens (couverture végétalisée, pergolas en bois, etc.). Enfin, les couvertures de parking peuvent contribuer à la production d'énergie par l'intermédiaire du photovoltaïque.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé**Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre V : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Limiter les impacts des infrastructures de transport »

Texte de l'amendement (page 62) :

L'orientation réglementaire 134 est modifiée comme suit :

« La fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par les infrastructures de transport doit être évitée lors de leur création. Si aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable, l'impact du passage de l'infrastructure de transport doit être limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement des continuités conformément au chapitre Préserver les espaces ouverts, par exemple à travers la création d'un passage à faune ou en reconstituant un relais avec un massif voisin.

Les initiatives de désimperméabilisation de routes fermées et les fermetures d'axes routiers en vue de leur désimperméabilisation doivent être encouragées »

Exposé des motifs de l'amendement :

Encourager la fermeture et désimperméabiliser de routes

Afin d'éviter la fragmentation des espaces agricoles, naturels et forestiers, des fermetures de tronçons de voirie peuvent être décidées par les gestionnaires. Ces projets permettent de limiter le morcellement de ces espaces et est bénéfique à la biodiversité. Il convient de les encourager. C'est le cas notamment de voiries au sein des bois de Vincennes et de Boulogne (75) ou de la forêt de Saint-Germain-en-Laye (78).

Par ailleurs, des voiries fermées peuvent être désimperméabilisées afin de faciliter l'écoulement des eaux et réduire les coupures. Il convient de les encourager et de ne pas opposer d'obstacles réglementaires.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre II : Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité »

« Sous-titre : Maintenir et adapter les services urbains »

Texte de l'amendement (page 29) :

Les orientations règlementaires 54 et 55 sont modifiées comme suit :

« **54.** Les espaces nécessaires pour les installations de production d'énergie renouvelable et de récupération (photovoltaïque, géothermie, **méthaniseurs**, éolien, ...) doivent être réservés:

- en privilégiant les espaces déjà artificialisés, **les anciens sites industriels ou militaires, les aérodromes désaffectés, les terrains pollués sans perspective de dépollution, les délaissés de voirie et plus généralement les friches,**
- en **préservant protégeant** les milieux naturels et **préservant les milieux** agricoles ainsi que leur fonctionnalité, les continuités écologiques,
- en favorisant une **bonne** intégration paysagère **concertée** des installations dédiées, **y compris en favorisant l'installation de parcs éoliens de grande taille et en évitant la multiplication de micro-parcs éoliens,**
- pour les territoires de franges, en tenant compte des projets des régions voisines **et de favoriser les synergies inter-régionales pour la constitution de parcs éoliens et photovoltaïque.**

Lorsque ces installations de production d'énergie ne peuvent s'insérer dans le tissu urbain, des capacités d'urbanisation au titre des projets d'intérêt régional peuvent être mobilisées (OR 89), dans le respect des orientations 13 et 18 relatives aux exceptions admises dans les espaces agricoles et dans les espaces boisés.

55. Les installations photovoltaïques sont développées prioritairement dans les espaces bâtis ou artificialisés (toitures, parcs de stationnement, friches urbaines, **les anciens sites industriels ou militaires, les aérodromes désaffectés, les terrains pollués sans perspective de dépollution**) et les délaissés routiers.

Les installations photovoltaïques au sol sont conditionnées dans les espaces agricoles (OR 13), et dans les espaces naturels (OR 18). Ces conditions concernent aussi les espaces ayant fait l'objet d'une prescription de remise en état à vocation agricole, forestière ou écologique.».

Exposé des motifs de l'amendement :**Développer toutes les énergies renouvelables, y compris l'éolien, en Ile-de-France**

Afin d'encourager la production, le transport et la transformation d'énergies en provenance de sources renouvelables, les orientations réglementaires doivent être revues pour permettre une plus grande liberté d'installations pour les sites de production d'énergies renouvelables sans altérer les milieux naturels.

Conseil régional

Leur rédaction actuelle ne permet pas d'apprécier l'ensemble des sites susceptibles d'accueillir de telles infrastructures. Pire, la rédaction de l'orientation réglementaire 54 pourrait constituer un frein à l'installation de parcs éoliens.

Par ailleurs, afin d'éviter la profusion de petits parcs éoliens (à partir de 5 éoliennes), il convient d'encourager les grands parcs éoliens d'un seul tenant.

Enfin, il convient d'exclure les méthanisateurs des installations réalisables hors de l'enveloppe de capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale. En effet, au regard des technologies variées qui existent et de l'impact environnemental de ces installations, faciliter leur installation n'est pas souhaitable.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »

Texte de l'amendement (page 33) :

L'orientation réglementaire 58 est modifiée comme suit :

Dans le premier paragraphe :

« Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social, au regard de l'évolution démographique et des modes de vies (décohabitation, télétravail, habitat multigénérationnel ou inclusif, etc.) et de l'état de son parc de logements (résorption de l'habitat indigne), mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien. Cette offre respecte les objectifs annuels de production de nouveaux logements. La territorialisation de cette dernière est précisée par le SRHH. **Face à la spéculation locative et à la pression foncière, l'encadrement des loyers permettra de lutter contre l'éviction des classes populaires et moyennes de zones tendues.**

La Région Ile-de-France demande au Gouvernement la mise en œuvre urgente de l'encadrement des loyers sur tout le territoire de l'Ile-de-France et l'ajout des Régions parmi les collectivités locales autorisées à faire usage de l'encadrement des loyers, en complément de celles mentionnées dans l'article 140 de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique

Les documents d'urbanisme doivent en outre permettre de répondre aux obligations légales d'accueil des gens du voyage, déclinées dans les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Un SDRIF-E sans aucune action concrète pour réduire les inégalités sociales : vite l'encadrement des loyers !

A la crise de l'accès des Franciliens au logement s'ajoute la crise sociale d'ampleur qui s'abat sur notre pays. Avec bientôt 1 million de demandeurs de logements sociaux en souffrance, l'Ile-de-France connaît une pénurie historique, sans précédent. Il est nécessaire d'agir pour que le droit au logement reste effectif en Ile-de-France.

L'article 140 de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique permet aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'habitat, à la commune de Paris, aux établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris, à la métropole de Lyon et à la métropole d'Aix-Marseille-Provence de mettre en place un dispositif d'encadrement des loyers pour une durée expérimentale de 5 ans.

La Région Ile-de-France a été oubliée par le législateur dans les collectivités pouvant actionner ce levier. Or, les objectifs poursuivis par le SDRIF-E sont inatteignables sans agir contre la spéculation locative, la pression foncière et l'inflation des loyers qui évincent des pans entiers de la population des centres urbains et plus globalement de l'hypercentre et des gares.

Cet amendement demande au Gouvernement d'instaurer l'encadrement des logements sur tout le territoire régional pour tenter de freiner la pénurie de logements, la spéculation immobilière et locative mais aussi de permettre au SDRIF-E d'avoir un véritable impact sur l'accès au logement.

Par ailleurs, cet amendement demande l'élargissement des compétences de la région en matière d'encadrement des loyers. Le SDRIF-E doit exiger de l'Etat l'élargissement des possibilités offertes par l'article 140 de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique au Conseil régional d'Ile-de-France. Ce dernier pourra actionner ou non l'encadrement des loyers sur l'intégralité du territoire de l'Ile-de-France, sans possibilité de division de cette unité administrative, ni de suppression des dispositifs d'encadrement existants.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre V : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Limiter les impacts des infrastructures de transport »

Texte de l'amendement (page 62) :

L'orientation réglementaire 133 est complétée, après le premier paragraphe comme suit :

« Les documents d'urbanisme doivent prévoir les franchissements visant à résorber la fragmentation des espaces induite par les infrastructures de transports ou les cours d'eau. Dans les espaces urbains, ces nouveaux franchissements permettent notamment d'intégrer la circulation des transports collectifs ainsi que l'insertion de modes actifs et la continuité de leurs itinéraires, en fonction des études de trafic.

La résorption des coupures urbaines peut s'effectuer par la création de franchissements mais aussi l'enfouissement et la couverture d'infrastructures. »

Exposé des motifs de l'amendement :**La résorption des coupures urbaines passe aussi par l'enfouissement ou la couverture d'infrastructures dont le périphérique**

La résorption des coupures urbaines exige la création de nouveaux franchissements conventionnels (ponts, passerelles, passages). Elle passe aussi par l'enfouissement ou la couverture d'infrastructures à l'image d'opérations déjà réalisées (couverture de l'A1, de l'A6...) ou de projets portés par les collectivités (couverture partielle du périphérique, de voies ferrées à Paris, Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, etc.).

Il convient de prévoir ses possibilités et de les encourager. Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente du groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Composer l'armature verte de la région-nature de demain »

Texte de l'amendement (page 9) :

L'orientation réglementaire 2 est complétée comme suit, dans le premier paragraphe :

« L'armature verte à sanctuariser consiste en des unités d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'espaces verts et espaces de loisirs, sous forte pression de l'urbanisation, entretenant des liens fonctionnels. Elle est représentée sur la carte « Placer la nature au coeur du développement régional » par l'aplat (*). Toute nouvelle urbanisation y est exclue. Les seules capacités d'urbanisation pouvant être mobilisées le sont dans le cadre des exceptions prévues dans les espaces agricoles (OR 13) et dans les espaces boisés et les espaces naturels (OR 18). **Partout où cela est possible sans atteinte notable à l'écosystème, l'accès au public de ces sites est recherché** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Rendre accessible les espaces verts au plus grand nombre

De nombreux espaces verts sont inaccessibles au public car dépourvus d'accès facile ou privatisés. A l'image de l'ouverture au public des 280 hectares du Bois Saint-Martin sur les communes de Noisy-le-Grand (93), Villiers-sur-Marne et Le Plessis-Trévisé (94), d'autres bois privatisés sont susceptibles d'être valorisés par l'intervention de la puissance publique et ouvert au public.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Maîtriser les développements urbains »

Texte de l'amendement (pages 39 à 42) :

L'orientation réglementaire 77 est complétée :

« **respecter la loi dont l'objectif d'au moins 25% de logements sociaux** ».

L'orientation réglementaire 80 est complétée :

« **La capacité d'extension doit respecter la loi dont l'objectif d'au moins 25% de logements sociaux. Les communes carencées au titre de la loi SRU peuvent obtenir des capacités d'extension de 1% supplémentaire en cas de construction d'au moins 50% de logements sociaux dans les capacités d'urbanisation autorisées** ».

L'orientation réglementaire 82 est modifiée, dans son premier paragraphe :

« Afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi tout en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols, le SDRIF-E localise des secteurs d'urbanisation préférentielle. Ces secteurs offrent un potentiel pour la réalisation de projets urbains denses et de qualité, réfléchis à l'échelle de la commune ou du groupement de communes. La desserte par les transports collectifs **et la construction d'au moins 30% de logements sociaux (et de 50% dans les communes carencées au titre de la loi SRU) doit être privilégiée** ».

L'orientation réglementaire 83 est modifiée comme suit :

« L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteur d'urbanisation préférentielle de la commune ou, en cas de SCoT ou de PLU intercommunal, de ceux du groupement de commune :

- au moins égale à 45 logements par hectare **dont au moins 30% de logements sociaux (et de 50% dans les communes carencées au titre de la loi SRU)** ;
- ou au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la date d'approbation du SDRIF-E, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 45 logements par hectare.

La densité des espaces d'habitat résulte du nombre de logements divisé par la superficie des espaces d'habitat. On entend par espaces d'habitat, les surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif (y compris les espaces privatifs, comme les jardins individuels, et les espaces communs, comme les espaces verts ou de loisirs résidentiels, la voirie de desserte et les places de stationnement). **Les secteurs d'urbanisation préférentielle sont nuls et non avendus sur l'ensemble du territoire communal en cas de non-respect de la loi ou de l'objectif d'au moins 25% de logements sociaux** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Construire des logements sociaux dans toutes les communes de plus de 3 500 habitant.es pour répondre au million de demandeurs de logements sociaux en souffrance en Ile-de-France et sanctionner les collectivités hors-la-loi depuis l'an 2000

Le dispositif « anti-ghetto » nuit à la construction de logements et empêcherait la construction d'un logement sur cinq par rapport à la production 2018-2022. Il s'agit d'une mesure contraire aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 qui vise à construire 70 000 logements par an, objectif jamais atteint à ce jour.

Cette disposition est par ailleurs totalement déconnectée de la misère, de la souffrance et de la galère qui découlent de la pénurie de logements qui entretient le mal logement et toutes les difficultés qui y sont associés (précarité énergétique, insalubrité, conflictualité intrafamiliale, etc.).

Cette mesure est par ailleurs hypocrite car elle stigmatise les collectivités qui respectent l'obligation légale de construire pour dépasser 25% de logements sociaux. Elle stigmatise également les occupant.es du logement social en convoquant un mot chargé d'histoire et jette l'opprobre sur l'ensemble des quartiers d'habitat social. Cette hypocrisie est double : la pénurie de logements accentue la pression sur les collectivités qui en construisent, pression augmentée par les collectivités qui refusent d'appliquer, 23 ans après son adoption, la loi SRU.

Le dévoiement du SDRIF-E pour introduire un tel dispositif est dangereux et expose ce document stratégique à son rejet par l'Etat ou le Conseil d'Etat. Il ouvre la voie à des recours juridiques majeurs alors que d'autres mesures du schéma sont utiles, attendues et indispensables et mériteraient de rentrer en application le plus rapidement possible.

Enfin, puisque la crise du logement s'est considérablement aggravée depuis l'an 2000 et le vote de la loi SRU, il convient que la Région Ile-de-France soit pionnière et impose 30% de logements sociaux dans toutes les communes de plus de 3 500 habitant.es.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E****Amendement sur le document****« Orientations réglementaires »****« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »****« Sous-titre : Composer l'armature verte de la région-nature de demain »****Texte de l'amendement (page 18) :**

L'orientation réglementaire 23 est modifiée comme suit :

« L'urbanisation ne doit pas compromettre la réouverture des rivières urbaines busées et doit les soustraire aux réseaux d'assainissement. S'agissant des rivières canalisées, leur renaturation et leur réouverture ~~doit être favorisée~~ **sont encouragées**, en réservant, de part et d'autre, un espace suffisant à cet effet **lorsque cela est nécessaire** ».

Exposé des motifs de l'amendement :**La renaturation et la réouverture de cours d'eau canalisés doivent être soutenues**

La présence de l'eau à l'air libre en milieu urbain est un facteur de réduction des îlots de chaleur et est favorable à la biodiversité. La réouverture de cours d'eau canalisés, préalablement dépollués, doit être encouragée en s'inspirant d'exemples réussis à l'image de la réouverture de la Bièvre dans le Val-de-Marne, initiée sous l'ancienne majorité départementale.

Plusieurs projets similaires existent en Ile-de-France, à Paris (Bièvre) et le Val-de-Marne (Bièvre, Morbras) notamment. Il convient de les encourager et d'en susciter de nouveaux.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Améliorer la résilience de la région »

Texte de l'amendement (page 24) :

L'orientation réglementaire 37 est modifiée comme suit, dans ses deux premiers paragraphes:

« La préservation de la ressource en eau nécessite de prendre en compte l'augmentation de la pression démographique et des effets prévisibles du changement climatique.

Les documents d'urbanisme participent à l'atteinte et au maintien du bon état écologique des masses d'eau, d'une part, en préservant et en développant les zones épuratoires naturelles et, d'autre part, en tenant compte dans les perspectives de développement urbain et de densification :

- de la disponibilité de la ressource en eau pour les usages prioritaires dont l'alimentation en eau potable ;
- des capacités de traitement des stations d'épuration des eaux résiduaires urbaines et des capacités des milieux aquatiques récepteurs à les absorber ;
- **de sa raréfaction progressive et durable.**

Constituent, des secteurs de vigilance vis-à-vis de la disponibilité de la ressource : les zones de répartition des eaux (dont la nappe profonde de l'Albien, la nappe de Champigny et la nappe de Beauce), la Mauldre et une partie du Vexin, la Beuvronne, la Théroutanne et La Bassée, ainsi que les secteurs à l'équilibre quantitatif fragile identifiés par le SDAGE. **Le SDRIF-E encourage par ailleurs l'installation et la transformation d'équipements existants pour le traitement et le réemploi des eaux grises (hors usages domestiques).**

Exposé des motifs de l'amendement :**Encourager le traitement et le réemploi des eaux grises dans les secteurs en tension et pour des usages non-domestiques**

Le réemploi des eaux grises domestiques doit être encouragé (pour des usages non-domestiques) en raison de la raréfaction progressive et durable de la ressource en eau.

La France accuse un important retard en la matière. L'Île-de-France doit encourager cette pratique à travers le projet de SDRIF-E notamment. Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé**Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre IV : Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions »

« Sous-titre : Immobilier de bureaux »

Texte de l'amendement (page 54) :

L'orientation réglementaire 104 est complétée comme suit :

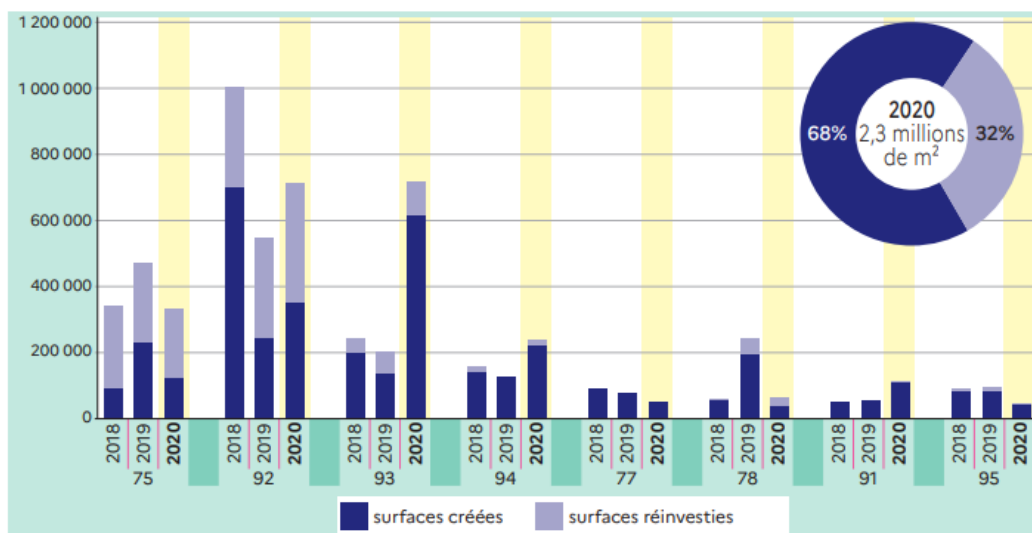
« Les opérations de renouvellement et de rénovation de l'immobilier de bureaux doivent être privilégiées à la création de nouveaux bureaux, de façon à ne pas créer ou entretenir la vacance des immeubles tertiaires. **Les agréments de bureaux ne peuvent plus être délivrés dans les zones comptabilisant plus de 100 000 m² de surface de bureaux par maille de 500 mètres (cf. carte page 173 du projet d'aménagement régional).**

Pour parer à l'installation éventuelle d'une vacance durable de cet immobilier, les documents d'urbanisme ~~ne~~ doivent ~~pas obérer~~ **encourager** la transformation de bureaux vers d'autres usages, pour répondre notamment aux besoins en logements **privés et publics** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Stoppez la concentration des bureaux à Paris et dans les Hauts-de-Seine et faciliter leur reconversion !

La concentration de bureaux se renforce encore et toujours dans les communes de l'Ouest parisien. Paris et les Hauts-de-Seine concentrent le plus gros stock de bureaux du pays et le volume de surfaces créées reste très élevé dans les Hauts-de-Seine aggravant le déséquilibre emploi/logement de la Région.



Agrément d'immobilier de bureaux, bilan 2020, DRIEAT mai 2021

Conseil régional

Cette forte concentration d'activités tertiaires à l'Ouest génère d'importants dysfonctionnements des systèmes de transports publics et routiers. Elle englutit des investissements privés et publics considérables à l'image du prolongement du RER E à l'Ouest et du soutien, par l'exécutif régional, de l'arrivée des lignes 18 et 19 du métro à La Défense.

Alors que la construction de bureaux augmente significativement en Seine-Saint-Denis et qu'elle reste extrêmement faible ailleurs en Ile-de-France à l'exception de quelques secteurs (Val-de-Fontenay, Noisy-le-Grand, Antony, Evry...) empêchant tout rééquilibrage à moyen ou long termes, la construction doit désormais être arrêtée dans les zones comptabilisant plus de 100 000 m² de surface de bureaux par maille de 500 mètres (cf. carte page 173 du projet d'aménagement régional) afin d'encourager la reconversion des bureaux vacants dans les zones fortement dotées mais aussi de soutenir une répartition moins déséquilibrée des bureaux en privilégiant la grande couronne et l'Est francilien.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 70 est modifiée comme suit :

« L'Île-de-France, en particulier en coeur d'agglomération et dans l'hypercentre, est exposée à divers risques (voir OR 31 et s.), pollutions et nuisances (principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols). Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci. **Le développement du réseau de transports collectifs comme de son usage ne peuvent pas constituer un facteur d'aggravation de l'exposition à une mauvaise qualité de l'air des milieux souterrains.** La planification d'opérations de renouvellement urbain doit être l'occasion d'améliorer la situation des populations déjà exposées, les secteurs de cumul de plusieurs nuisances devant faire l'objet d'une attention particulière : création d'espaces verts, végétalisation, implantation du bâti pour assurer la dispersion des polluants **y compris d'infrastructures souterraines, capture des émissions polluantes à la source, filtration de l'air des milieux souterrains,** limiter la propagation du bruit, limitation de l'imperméabilisation, etc. ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'amélioration de la qualité de l'air dans les gares souterraines doit être intégrée dans les orientations réglementaires du SDRIF-E

Selon Airparif, la qualité de l'air dans les gares et stations souterraines est « mitigée ». Selon des relevés réalisés à grande échelle par le collectif « Vert de rage », des dépassements des valeurs limites, avec des relevés cinq fois supérieurs aux valeurs limitées recommandées par l'OMS, sont constatés.

Le plan air adopté début 2023 prévoit de « purifier » l'air de 20 stations d'ici 2028, sur près de 300 stations souterraines existantes.

Face aux alertes et dans l'attente d'un plan d'actions véritablement à la hauteur, il convient d'introduire l'enjeu de l'amélioration de la qualité de l'air en milieu souterrain dans les orientations réglementaires du SDRIF-E. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 70 est modifiée comme suit :

« L'Île-de-France, en particulier en coeur d'agglomération et dans l'hypercentre, est exposée à divers risques (voir OR 31 et s.), pollutions et nuisances (principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols). Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci. **En matière de qualité de l'air, le SDRIF-E consacre l'objectif d'atteindre les seuils recommandés par l'OMS en 2030, conformément au plan air de la Région.** La planification d'opérations de renouvellement urbain doit être l'occasion d'améliorer la situation des populations déjà exposées, les secteurs de cumul de plusieurs nuisances devant faire l'objet d'une attention particulière : création d'espaces verts, végétalisation, implantation du bâti pour assurer la dispersion des polluants et limiter la propagation du bruit, limitation de l'imperméabilisation, etc. ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'absence d'objectif en matière de qualité de l'air doit être corrigée dans les orientations réglementaires du SDRIF-E

Le nombre de Franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air a diminué, passant pour le dioxyde d'azote, de 2,9 millions de Franciliens en 2010 à moins de 60 000 en 2021, principalement dans l'agglomération parisienne. Pour les particules, ce nombre est passé de plus d'un million à moins d'un millier pour les PM¹⁰, et à zéro pour les PM^{2,5}.

Toutefois, les niveaux moyens de pollution restent supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS. Ces seuils internationaux viennent, d'ailleurs, d'être abaissés car les données scientifiques montrent que même des quantités modestes de polluants peuvent entraîner des conséquences délétères sur la santé. Il convient d'intégrer ces objectifs de l'OMS dans les orientations réglementaires du SDRIF-E où leur absence, pour le moment, est criante, en pleine contradiction avec le plan air adopté début 2023 par le Conseil régional.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre IV : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Logistique »

Texte de l'amendement (page 56) :

L'orientation réglementaire 114 est modifiée comme suit :

« La densification des emprises logistiques existantes doit être privilégiée afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers. Les implantations d'immobilier logistique doivent être compactes, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation. La création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières est **à limiter impossible sans desserte ferroviaire ou fluviale**. Elle doit prioritairement s'intégrer dans des sites d'activités économiques.»

Exposé des motifs de l'amendement :**Les zones logistiques 100% routières doivent être proscrite**

La création de nouvelles zones logistiques desservies exclusivement par la route est permise par le projet de SDRIFE. C'est contradictoire avec plusieurs orientations du SDRIF-E. Afin de réduire l'impact environnemental de ces zones, leur desserte ne pourra plus être exclusivement routière comme le permet le projet en l'état actuel. Cet amendement propose d'obliger les nouvelles zones logistiques à disposer d'un accès ferroviaire ou fluvial, en complément de la route.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé**Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Améliorer la résilience de la région »

Texte de l'amendement (page 24) :

L'orientation réglementaire 37 est modifiée comme suit :

« La préservation de la ressource en eau nécessite de prendre en compte l'augmentation de la pression démographique et des effets prévisibles du changement climatique.

Les documents d'urbanisme participent à l'atteinte et au maintien du bon état écologique des masses d'eau, d'une part, en préservant et en développant les zones épuratoires naturelles et, d'autre part, en tenant compte dans les perspectives de développement urbain et de densification :

- de la disponibilité de la ressource en eau pour les usages prioritaires dont l'alimentation en eau potable ;
- des capacités de traitement des stations d'épuration des eaux résiduaires urbaines et des capacités des milieux aquatiques récepteurs à les absorber ;

Constituent, des secteurs de vigilance vis-à-vis de la disponibilité de la ressource : les zones de répartition des eaux (dont la nappe profonde de l'Albien, la nappe de Champigny et la nappe de Beauce), la Mauldre et une partie du Vexin, la Beuvronne, la Théroutanne et La Bassée, ainsi que les secteurs à l'équilibre quantitatif fragile identifiés par le SDAGE. **Compte tenu de ces vigilances et de leur impact sur la ressource en eau, les « réserves de substitution » ou méga bassines sont interdites eu égard à leur impact sur la biodiversité et sur la ressource en eau notamment celle issue des nappes phréatiques.**

Exposé des motifs de l'amendement :**Face aux tensions sur l'approvisionnement en eau des secteurs en tension, interdire les « réserves de substitution » d'eau ou mégabassines**

Les mégabassines se multiplient en France. Elles promettent une solution d'irrigation de l'agriculture intensive en période estivale. Or, leurs bénéfices sont contestés et leur impact environnemental est avéré. Pouvant atteindre 18 hectares de superficie et d'une dimension moyenne de 8 hectares en France, les mégabassines captent pour partie les eaux des nappes phréatiques par pompage. De plus, la construction d'un tel équipement a des conséquences environnementales considérables. Elle rencontre une opposition citoyenne, associative et politique grandissante. Enfin, elles tentent de prolonger la survie d'un modèle d'agriculture dont la réorientation est au cœur des politiques agricoles et inadapté aux enjeux climatiques actuels. Pour toutes ces raisons, l'Île-de-France doit proscrire ce type d'infrastructure. Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé
Présidente de groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre IV : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Assurer la fonctionnalité des places aéroportuaires »

Texte de l'amendement (page 65) :

L'orientation réglementaire 146 est modifiée comme suit :

« La réduction des nuisances et pollutions induites par l'activité aéroportuaire doit être recherchée. Les mesures de protection des riverains vis-à-vis du bruit doivent être renforcées, notamment la nuit. **Le développement des aéronefs de mobilité urbaine individuelle (taxis volants...) est proscrit.** »

Exposé des motifs de l'amendement :

Le développement de taxis volants pour quelques-uns ne peut pas se faire au détriment des populations qui subissent les nuisances aéroportuaires et exposer de nouvelles populations éloignées des aéroports actuels

La réduction des nuisances et pollutions induites par l'activité aéroportuaire est au cœur de l'orientation réglementaire n°146 et fait l'objet de mobilisations citoyennes régulières.

Or, le développement de taxis volants engendrera une exposition supplémentaire aux nuisances pour les riverains des aéroports actuels mais aussi pour les populations survolées et riverains des lieux d'atterrissage qui pourront se localiser en cœur d'agglomération. Par ailleurs, les taxis volants symbolisent une forme de séparatisme entre les plus favorisés et les autres.

Pour toutes ces raisons, le SDRIF-E doit interdire le développement des aéronefs de mobilité urbaine individuelle comme les taxis volants. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente du groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

« Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Les documents d'urbanisme doivent également structurer l'accès au service public de santé afin de rendre réelle "l'Ile-de-France des 20 minutes". Ainsi un maillage de centres de santé et de maisons de santé pluridisciplinaires de l'ensemble du territoire francilien est mis en œuvre.** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : Un centre de santé ou une maison de santé pluridisciplinaire proche de chez soi

L'Ile-de-France est le premier désert médical français. 62,4 % de la population francilienne vit dans une zone d'intervention prioritaire (ZIP) soient les zones les moins densément peuplées en médecins généralistes. En Seine-Saint-Denis, 92,8 % des habitants vivent en ZIP et en Seine-et-Marne 84,3%.

La pandémie Covid-19 a été un révélateur de la désertification médicale et des inégalités territoriales et sociales en Ile-de-France.

L'accès aux soins doit être organisé territorialement. Un document tel que le SDRIF-E constitue un moyen d'agir contre les déserts médicaux. De manière volontariste, un centre de santé ou une maison de santé pluridisciplinaires est cartographié afin de rendre effectif "la Région des 20 minutes" en termes d'accès aux soins.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Composer l'armature verte de la région-nature de demain »

Texte de l'amendement (page 11) :

L'orientation réglementaire 6 est complétée, après le premier paragraphe, comme suit :

« La fragmentation des espaces ouverts par les infrastructures de transports doit être résorbée. **Les délaissés de voirie et des voies ferrées peuvent être mobilisés pour favoriser la trame verte y compris par la désimperméabilisation d'espaces et la plantation d'espèces végétales adaptées** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Favoriser la trame verte sur les délaissés de voirie et le long des voies ferrées

Les voiries et les voies ferrées s'accompagnent de délaissés conséquents dont l'usage est limité. Leur mobilisation au bénéfice de la trame verte n'est pas une évidence. Des opérations préalables sont parfois nécessaires dont la désimperméabilisation des sols ou la canalisation des eaux de ruissellement. Afin d'encourager la mobilisation de ces délaissés au bénéfice de la trame verte, le SDRIF-E doit le prévoir.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente du groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

« Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Les documents d'urbanisme doivent également préserver l'accès aux services publics existants afin de rendre réelle "l'Ile-de-France des 20 minutes". Ainsi un moratoire sur la fermeture des bureaux de poste est mis en place sur l'ensemble du territoire francilien.** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : Moratoire sur la fermeture des bureaux de poste

Depuis 2017, au moins 15% des bureaux de poste franciliens ont fermé. Dans le même temps, un tiers des bureaux franciliens ont fait l'objet de réduction d'amplitude d'ouverture au public et ce processus se poursuit. C'est tout un maillage d'accès au service public postal qui est en passe d'être détricoté.

Dans tous les départements franciliens, des initiatives sont prises par des élu.e.s locaux, des usagers et des organisations syndicales contre les projets de fermeture de bureaux de poste, leur transformation en « point contact » chez des commerçant.es et contre la réduction des amplitudes horaires d'ouverture des bureaux de poste.

Mettre en place un moratoire sur la fermeture des bureaux de poste d'Ile-de-France contribuera à l'amélioration du service rendu au public, à un accès au service public postal pour l'ensemble des Franciliens mais aussi à la volonté de faire de l'Ile-de-France "la Région des 20 minutes".

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

« Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Les documents d'urbanisme doivent également préserver l'accès aux services publics existants afin de rendre réelle "l'Ile-de-France des 20 minutes". Ainsi un moratoire sur la fermeture des gares est mis en place sur l'ensemble du territoire francilien.** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : Moratoire sur la fermeture des gares

L'accessibilité aux transports collectifs passe par la préservation de l'ouverture des gares sur l'ensemble du territoire francilien. Près d'une centaine de guichets sont menacés de fermeture totale ou partielle. Des gares des RER C, D et des Transiliens H, J, K, L, N, R, U sont touchées. Sous couvert d'une nouvelle offre de services partagée entre la SNCF et IDFM, c'est une déshumanisation qui s'installe dans les moyennes et petites gares.

La Défenseure des droits, saisie des difficultés rencontrées par des usagers pour acheter des billets de train en raison de la suppression de guichets dans les gares et de la fermeture des gares elles-mêmes, a alerté dans une décision sur l'atteinte au droit à la mobilité des usagers. Nombre d'élus locaux, des agents et des usagers se mobilisent contre la fermeture de leur gare.

Mettre en place un moratoire sur la fermeture des gares sur le territoire francilien contribuera à l'amélioration du service rendu au public, à un haut niveau de sécurité des biens et des personnes mais aussi à la volonté de faire de l'Ile-de-France "la Région des 20 minutes".

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie. Renforcer l'offre d'équipements et services. Améliorer les espaces publics. »

Texte de l'amendement (page 36) :

L'orientation réglementaire 67 est complétée :

«Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes. **Les documents d'urbanisme doivent également préserver l'accès aux services publics existants afin de rendre réelle "l'Ile-de-France des 20 minutes". Ainsi un moratoire sur la fermeture des hôpitaux, des services et des lits hospitaliers est mis en place sur l'ensemble du territoire francilien.** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

L'Ile-de-France des 20 minutes : Moratoire sur la fermeture des hôpitaux

L'Ile-de-France est le premier désert médical français. 62,4 % de la population francilienne vit dans une zone d'intervention prioritaire (ZIP) soient les zones les moins densément peuplées en médecins généralistes. Les alertes sont récurrentes comme avec la saturation régulière des unités pédiatriques lors des épidémies qui vont jusqu'à entraîner le transfert d'enfants vers des unités hors d'Ile-de-France. La pandémie Covid-19 a été un révélateur de la désertification médicale et des inégalités territoriales et sociales en Ile-de-France.

Et pourtant des fermetures d'hôpitaux se poursuivent comme en Essonne ou des menaces de fermetures sont régulières comme celle de la maternité des Lilas. Les groupements hospitaliers de territoire (GHT) participent à l'éloignement des patients de l'offre de soins. Le rapporteur de l'enquête publique sur la création de l'Hôpital Grand Paris Nord a ainsi rendu un avis défavorable en raison d'une "offre de soins insuffisante par rapport à l'existant et aux besoins".

Mettre en place un moratoire sur la fermeture des hôpitaux, des services, des lits hospitaliers et sur toutes les restructurations au sein des groupements hospitaliers de territoire (GHT) d'Ile-de-France contribuera à l'amélioration du service rendu au public, à élever le niveau de santé des Franciliens mais aussi à la volonté de faire de l'Ile-de-France "la Région des 20 minutes". Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

Adeline

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre II : Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité »

« Sous-titre : Maintenir et adapter les services urbains »

Texte de l'amendement (page 28) :

L'orientation réglementaire 49 est complétée comme suit :

« Les services urbains, indispensables au fonctionnement de l'Île-de-France doivent être préservés : ils comprennent notamment les équipements de production, de stockage et de transport d'énergie, de chaleur et de froid, les réseaux de télécommunication, les réseaux d'approvisionnement en eau potable et de traitement des rejets, les équipements de valorisation, de recyclage et /ou d'élimination des déchets, et les équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières et aux industries agroalimentaires.

Les terrains d'emprise qui sont affectés aux services urbains doivent être conservés à ces usages. Une relocalisation est possible, **hors Seine-et-Marne**, à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations. **Toute création ou extension d'un ISDI ou ISDND est impossible en Seine-et-Marne** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Moratoire sur le stockage déchets (ISDI et ISDND) dans la Seine-et-Marne

La Seine-et-Marne reçoit une majorité des déchets de la Région Ile-de-France. Elle compte par exemple 5 des 8 installations des installations de stockage des déchets non dangereux que comptent l'Île-de-France. La Seine-et-Marne dispose également de 71% des capacités autorisées des installations de stockage des déchets inertes de toute la Région.

Afin de ne pas aggraver ce déséquilibre, il convient d'appliquer un moratoire sur l'extension ou la création de sites de stockage ISDI et ISDND dans la Seine-et-Marne.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre IV : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Commerce »

Texte de l'amendement (page 56) :

L'orientation réglementaire 112 est modifiée, comme suit :

« **Concernant les projets de nouveaux équipements commerciaux d'une surface de vente supérieure à 10 000m², leur réalisation est interdite.** Concernant les projets de nouveaux équipements commerciaux d'une surface de vente supérieure à 2000 m² en extension urbaine, la compensation de l'artificialisation induite par le projet est à prévoir, par la désartificialisation des sols sur une surface au moins équivalente, de préférence à proximité, en tenant compte, le cas échéant, des secteurs stratégiques pour la renaturation au regard de la carte « Placer la nature au coeur du développement régional ». **Concernant les extensions des grands équipements commerciaux en extension urbaine ou non, leur réalisation est interdite. La requalification des sites commerciaux en extension urbaine doit être privilégiée** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Les centres commerciaux en extension urbaine nuisent à l'environnement, aux commerces de proximité et participent au consumérisme capitaliste qui détruit la planète

Le présent amendement propose un moratoire sur les centres commerciaux en extension urbaine, souvent réalisés sur des espaces agricoles en périphérie des agglomérations, en application de la loi du 22 août 2021. Il propose également de ne plus permettre l'extension de ces zones commerciales afin de préserver l'environnement, les commerces de proximité et d'introduire un changement de comportement de consommation.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente du groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Maîtriser les développements urbains »

Texte de l'amendement (page 42) :

L'orientation réglementaire 85 est précisée :

« La mobilisation des capacités d'urbanisation non cartographiées est conditionnée à l'impossibilité d'une mobilisation du tissu urbain constitué. Elle doit favoriser les constructions compactes et denses. **Les communes carencées au titre de la loi SRU sont exclues des capacités d'urbanisation non cartographiées sauf pour des opérations comprenant au moins 50% de logements sociaux** »

Exposé des motifs de l'amendement :

Construire des logements sociaux dans toutes les communes de plus de 3 500 habitant.es pour répondre au million de demandes de logement en souffrance en Ile-de-France et sanctionner les collectivités hors-la-loi depuis l'an 2000

Face à la crise du logement et au nombre de demandes de logements sociaux en souffrance dans les Préfectures, il convient de sanctionner les communes qui ne respectent pas la loi SRU en les privant de capacité d'extension.

En revanche, en cas de projet urbain comprenant plus de 50% de logements sociaux, les communes carencées doivent être encouragées et bénéficier dans ce cas de capacités d'extension.

Tels sont les objets de cet amendement vertueux et concourant au respect de la loi.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« **Orientations réglementaires** »

« **Chapitre IV : Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions** »

« **Sous-titre : Logistique** »

Texte de l'amendement (page 58) :

L'orientation réglementaire 120 est modifiée comme suit :

« Pour développer le potentiel de fonctionnement multimodal des infrastructures ferroviaires, les capacités fret sur les radiales d'accès à la **petite ceinture** et à la grande ceinture et sur **les petite et grande ceintures** doivent être préservées, tout en garantissant la fiabilité de la desserte voyageurs actuelle des RER et trains de banlieue et en permettant son développement. »

Exposé des motifs de l'amendement :

Préserver la petite ceinture ferroviaire

La réversibilité de la petite ceinture ferroviaire parisienne, en tant qu'infrastructure de fret ferroviaire dans la perspective d'une utilisation future, doit être préservée. Telle est le souhait d'élus locaux mais aussi de l'association pour la sauvegarde de la petite ceinture.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre IV : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Logistique »

Texte de l'amendement (page 58) :

L'orientation réglementaire 121 est complétée comme suit :

« Pour accompagner le développement ferroviaire envisagé, en particulier du transport combiné, les équipements d'interface entre le rail et la route devront être maintenus.

Afin de favoriser l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction par le mode ferroviaire, les emprises des installations terminales embranchées (ITE) existantes ou potentiellement exploitables doivent être préservées, **en particulier au sein de l'hypercentre et du cœur d'agglomération partout en Ile-de-France**. Leur accès au réseau ferroviaire fret et mixte doit être maintenu.»

Exposé des motifs de l'amendement :**Préserver les installations terminales embranchées (ITE) partout en Ile-de-France**

Le développement du fret ferroviaire est indispensable pour réduire l'impact du trafic routier sur l'environnement, la mortalité et les finances publiques.

La desserte ferroviaire (*via* les ITE) des générateurs de trafic routier est indispensable et régresse en nombre dans notre région. Leur préservation est indispensable, dans l'hypercentre, le cœur d'agglomération mais également partout ailleurs dans la Région d'autant que la grande couronne accueille les principaux générateurs de trafic routier, que leur développement se poursuit et que la pression foncière menace également les ITE sur ces territoires.

Il convient donc de protéger les ITE actifs et inactifs sur l'ensemble du territoire de l'Ile-de-France. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé**Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Composer l'armature verte de la région-nature de demain »

Texte de l'amendement (page 18) :

L'orientation réglementaire 22 est complétée comme suit, après le premier paragraphe :

« L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau et préserver les berges non imperméabilisées. A cette fin, les documents d'urbanisme définissent une marge de recul adaptée, dans laquelle sont exclues les constructions et installations imperméabilisantes.

L'accès du public aux berges des cours d'eau domaniaux ne peut être contrarié par l'urbanisation ou toute initiative privée comme publique, dans le respect de loi en vigueur. Le maintien ou, le cas échéant, la réouverture d'accès au public de berges de cours d'eau domaniaux est un objectif poursuivi par le SDRIF-E qui doit trouver traduction dans les documents d'urbanisme locaux ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Le droit d'accès du public aux berges des cours d'eau domaniaux doit être inscrit au SDRIF-E

L'accès du public aux berges des cours d'eau domaniaux est un droit encadré par la loi (article L-2131-2 du Code général de la propriété des personnes publiques). Or, des projets d'urbanisation ou aménagements privés illégaux peuvent contrarier l'accès du public aux berges à l'image d'un précédent, sur la Marne, à Chennevières-sur-Marne (94). Il convient de réaffirmer ce droit et de garantir le caractère public des berges des cours d'eau domaniaux.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Améliorer les cadres de vie »

Texte de l'amendement (page 37) :

L'orientation réglementaire 76 est modifiée comme suit :

« Les développements urbains et l'intensification des espaces urbanisés existants doivent prendre en compte les caractéristiques paysagères, le **patrimoine arboré**, les éléments patrimoniaux d'urbanisation traditionnelle et le patrimoine vernaculaire. **L'abattage d'arbres remarquables dans le cadre de développements urbains ou d'intensification des espaces urbanisés est proscrit. Il peut entraîner un retrait immédiat, total ou partiel, des capacités d'extension définies aux orientations règlementaires 82 et 84.** Dans le cadre du renouvellement urbain, la reconversion et la réhabilitation du bâti existant présentant un intérêt patrimonial ou architectural doit être privilégiée à la démolition ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Construire ne peut pas se faire au détriment du patrimoine arboré : les destructions d'arbres remarquables doivent être interdites et sanctionnées par le présent SDRIF-E

Plusieurs projets urbains ont entraîné des destructions d'arbres remarquables, y compris d'arbres préservés au titre des permis de construire délivrés.

En effet, des opérations financées par la Région ont provoqué la destruction d'arbres comme au Blanc-Mesnil (93) et à L'Haÿ-les-Roses (94). Dans le cas de L'Haÿ-les-Roses, certains arbres abattus faisaient l'objet d'une demande de préservation de l'Architecte des Bâtiments de France et figuraient comme "maintenus" dans le permis de construire de l'opération. Ils ont été abattus manu militari.

Afin que de tels agissements irréversibles ne se reproduisent plus ou ne restent pas sans sanction, il est proposé de prévenir ces écocides par l'amélioration de l'orientation réglementaire 76.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre IV : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Logistique »

Texte de l'amendement (page 58) :

L'orientation règlementaire 121 est modifiée et un paragraphe supplémentaire est ajouté, comme suit :

« Pour accompagner le développement ferroviaire envisagé, en particulier du transport combiné, les équipements d'interface entre le rail et la route devront être maintenus.

Afin de favoriser l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction par le mode ferroviaire, les emprises des installations terminales embranchées (ITE) existantes ou potentiellement exploitables doivent être préservées, **en particulier au sein de l'hypercentre et du cœur d'agglomération partout en Ile-de-France**. Leur accès au réseau ferroviaire fret et mixte doit être maintenu.

Afin de préserver les potentialités des infrastructures ferroviaires, en termes de trafic fret comme de passagers, l'intégralité des emprises ferroviaires en service, déclassées et désaffectées est sanctuarisée. »

Exposé des motifs de l'amendement :**Préserver les emprises ferroviaires partout en Ile-de-France**

Le développement du fret ferroviaire est indispensable pour réduire l'impact du trafic routier sur l'environnement, la mortalité et les finances publiques.

De nombreuses infrastructures ferroviaires sont aujourd'hui menacées par l'urbanisation et la pression foncière. Par ailleurs, des emprises foncières d'anciennes lignes ferroviaires perdurent et pourraient permettre le retour d'un service fret ou voyageurs à moyen ou long terme.

Face à la volonté nationale et régionale de développer le fret et les transports collectifs, il convient de sanctuariser l'intégralité des emprises ferroviaires existantes en service ou désaffectées (gares de triage, gares, lignes exploitées, lignes désaffectées ou déclassées, emprises foncières, etc.).

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé**Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E**

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre II : Une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité »

« Sous-titre : Maintenir et adapter les services urbains »

Texte de l'amendement (page 29) :

L'orientation réglementaire 56 est complétée, après le second paragraphe, comme suit :

« L'extension des réseaux de chaleur et de froid existants et la création de nouveaux réseaux sont une priorité en zones urbaines, en lien avec une meilleure mobilisation des gisements d'énergie renouvelable disponibles.

Les documents d'urbanisme réservent l'espace nécessaire pour des plateformes de forage permettant d'exploiter la géothermie profonde ou pour des chaufferies biomasse, et leurs installations accessoires, en tenant compte des réseaux de chaleur existants et à développer.

La récupération de la chaleur à la source (systèmes de transport, réseaux d'assainissement, datacenters...) doit être encouragée et permise par les documents d'urbanisme. ».

Exposé des motifs de l'amendement :**Encourager la récupération de la chaleur aux sources d'émission**

Les réseaux de transports, d'assainissement ou encore les datacenters produisent de la chaleur. Des expériences permettent d'ores et déjà en Ile-de-France de récupérer la chaleur à des fins de chauffage ou de production d'énergie.

Cette méthode vertueuse doit être encouragée dans un contexte de sobriété, de crise climatique et énergétique. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente du groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E****Amendement sur le document****« Orientations réglementaires »****« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »****« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »****Texte de l'amendement (page 34) :**

L'orientation réglementaire 60 est modifiée comme suit :

Dans le premier paragraphe :

« Parallèlement à l'effort de construction de logements neufs, il convient de préserver et remobiliser le parc résidentiel existant au bénéfice des habitants de la région, notamment en **encourageant la réquisition des logements vacants et en empêchant** la croissance du parc exclusivement consacré aux locations touristiques de courte durée dans les zones où l'offre en logement est particulièrement tendue. En ce sens, l'hypercentre et le cœur de d'agglomération font l'objet d'une vigilance accrue ».

Exposé des motifs de l'amendement :**Un SDRIF-E sans aucune action concrète pour réduire les inégalités sociales : réquisition des logements vacants**

A la crise de l'accès des Franciliens au logement s'ajoute la crise sociale d'ampleur qui s'abat sur notre pays. Avec bientôt 1 million de demandeurs de logements sociaux en souffrance, l'Île-de-France connaît une pénurie historique, sans précédent. Il est nécessaire d'agir pour que le droit au logement reste effectif en Île-de-France.

Parmi les outils disponibles, la réquisition des logements est une mesure exceptionnelle adaptée à la situation de pénurie inédite. Afin d'agir concrètement pour le droit au logement et réduire le nombre de demandes de logements sociaux, la réquisition doit être promue alors que la spéculation immobilière sévit dramatiquement dans la Région et que l'Île-de-France compte 400 000 logements vacants selon l'INSEE.

Le nombre de logements inoccupés progresse en Île-de-France, en moyenne de 2,7% par an avec de fortes disparités : Paris +7 000 logements vacants entre 2013 et 2018 pour atteindre 8,5% du parc, +18% en petite couronne et +42% en grande couronne. La réquisition de ces logements permettrait de proposer des solutions pour une partie des demandeurs de logement franciliens.

La Région doit mettre la pression sur le nouveau Gouvernement pour que les 400 000 logements vacants soient réquisitionnés afin de réduire le nombre de demandes de logements en souffrance dans les Préfectures d'Île-de-France.

**Céline Malaisé**
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Intensifier le renouvellement urbain/les espaces urbains existants »

Texte de l'amendement (page 34) :

L'orientation réglementaire 60 est modifiée comme suit :

« Parallèlement à l'effort de construction de logements neufs, il convient de préserver et remobiliser le parc résidentiel existant au bénéfice des habitants de la région, notamment en **encadrant interdisant** la croissance du parc exclusivement consacré aux locations touristiques de courte durée, **hors hôtellerie**, dans les zones où l'offre en logement est particulièrement tendue. En ce sens, l'hypercentre et le cœur de d'agglomération font l'objet d'une vigilance accrue **et l'interdiction des locations touristiques de courte durée dans ces zones sera sollicitée auprès de l'Etat** ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Un SDRIF-E sans aucune action concrète pour réduire les inégalités sociales : stoppez la prédation « Airbnb »

A la crise de l'accès des Franciliens au logement s'ajoute la crise sociale d'ampleur qui s'abat sur notre pays. Avec bientôt 1 million de demandeurs de logements sociaux en souffrance, l'Ile-de-France connaît une pénurie historique, sans précédent. Il est nécessaire d'agir pour que le droit au logement reste effectif en Ile-de-France.

Parmi les activités rentières qui confisquent une partie du parc de logements, les locations touristiques de courte durée dans les zones où l'offre en logement est tendue deviennent un fléau. Face aux excès, de nombreuses collectivités ont agit pour encadrer voire interdire ces activités type « Airbnb ». Alors que le phénomène s'est progressivement étendu en Ile-de-France, il convient d'agir à l'échelle régionale alors qu'Ile-de-France est la première destination touristique du monde et que l'hôtellerie souffre également de ces pratiques.

Afin d'agir véritablement pour la libération de logements et pour soutenir l'hôtellerie, grand secteur pourvoyeur d'emplois, cet amendement propose d'interdire la croissance du parc exclusivement consacré aux locations touristiques de courte durée dans l'hypercentre et le cœur d'agglomération mais aussi de demander à l'Etat l'interdiction pure et simple des locations touristiques de courte durée dans ces zones.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »

« Sous-titre : Maîtriser les développements urbains »

Texte de l'amendement (page 43) :

Le second paragraphe de l'orientation réglementaire 89 est modifié :

« Les projets pour lesquels l'enveloppe de capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale peut être mobilisée sont les suivants :

- ouvrages et installations de production d'énergies renouvelables (**méthaniseurs**, éoliennes, installations photovoltaïques, puits géothermiques, chaufferies biomasse) ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Méthaniseurs : face aux technologies variées et contestées, le SDRIF-E ne peut pas encourager leur installation

Il convient d'exclure les méthaniseurs des installations réalisables hors de l'enveloppe de capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale. En effet, au regard des technologies variées qui existent et de l'impact environnemental de ces installations, faciliter leur installation n'est pas souhaitable. Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E****Amendement sur le document****« Orientations réglementaires »****« Chapitre III : Vivre et habiter en Ile-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités »****« Sous-titre : Maîtriser les développements urbains »****Texte de l'amendement (page 44) :**

L'orientation réglementaire 91 est complétée comme suit, après le dernier paragraphe :

« Pour limiter la pression foncière et les phénomènes d'éviction des populations et de spéculation immobilière aux abords des gares, les plus-values immobilières dans un rayon de 800 mètres autour des gares du Grand Paris Express seront taxées conformément à l'article 10 de la loi du 3 juin 2010 et à l'article 1635 ter A du Code général des impôts.

La Région Ile-de-France demande au Gouvernement de publier les décrets d'application de l'article 10 de la loi du 3 juin 2010 et de l'article 1635 ter A du Code général des impôts, d'étendre cette mesure à un rayon de 2 kilomètres autour des gares du Grand Paris Express et de permettre à la Région d'activer une taxation similaire sur les transactions immobilières aux abords de gares existantes ».

Exposé des motifs de l'amendement :**Les investissements publics génèrent de la spéculation immobilière : la spéculation immobilière doit être contrainte et bénéficier aux investissements publics**

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit, dans son article 10, la captation d'une faible partie des plus-values immobilières réalisées aux abords des gares du Grand Paris Express afin qu'elles participent au financement des investissements publics nécessaires à la constitution de ce réseau.

Suite au puissant lobbying des agences immobilières, de fonds spéculatifs et d'officines bourgeoises, les décrets d'application de l'article 10 de la loi du 3 juin 2010 ne sont jamais parus. Or, le développement des transports publics génère une économie parallèle privée nourrie par la spéculation immobilière. Cette dernière et la pression foncière se nourrissent et, sans cadrage de la part de la puissance publique, évincent de plus en plus de personnes des abords des gares et réserve les transports publics de proximité à une partie de plus en plus réduite de riches propriétaires.

Cette spirale infernale coûte cher à la société et aux finances publiques. Il est nécessaire d'enrayer cette spirale et d'assurer par la même occasion une nouvelle source de financement aux transports publics.

Conseil régional

Les secteurs de développement aux abords de la plupart des gares existantes, prévus par le projet de SDRIF-E dans l'article 91 des orientations règlementaires, vont participer à ce phénomène. Il convient de le prévenir et de donner à la Région la capacité d'agir en lui confiant le pouvoir d'actionner la taxation des plus-values immobilières aux abords de certaines gares stratégiques.

Enfin, les secteurs de développement aux abords de la plupart des gares existantes, prévus par le projet de SDRIF-E dans l'article 91 des orientations règlementaires introduisent un périmètre de 2 kilomètres. Il est cohérent que la taxation des plus-values immobilières épouse ce périmètre.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre IV : Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions »

« Sous-titre : Immobilier de bureaux »

Texte de l'amendement (page 54) :

L'orientation réglementaire 104 est complétée comme suit :

« Les opérations de renouvellement et de rénovation de l'immobilier de bureaux doivent être privilégiées à la création de nouveaux bureaux, de façon à ne pas créer ou entretenir la vacance des immeubles tertiaires. **Les opérations de renouvellement et de rénovation de l'immobilier de bureaux prévoient la végétalisation totale ou partielle, de la toiture ou de façades, des bâtiments.**

Pour parer à l'installation éventuelle d'une vacance durable de cet immobilier, les documents d'urbanisme ~~ne~~ doivent ~~pas obérer~~ **encourager** la transformation de bureaux vers d'autres usages, pour répondre notamment aux besoins en logements ».

Exposé des motifs de l'amendement :

Végétalisation de l'immobilier de bureaux

L'immobilier de bureaux doit participer à la création d'îlots de fraîcheur et réduire son impact sur l'environnement. Parmi les contributions, la conception de bâtiments plus adaptés au dérèglement climatique et aux enjeux énergétiques s'impose. Pour les nouveaux bâtiments comme pour l'immobilier existant, la végétalisation des toitures et des façades doit être encouragée afin de réduire la chaleur urbaine et favoriser le végétal en milieu urbain.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre I : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens »

« Sous-titre : Composer l'armature verte de la région-nature de demain »

Texte de l'amendement (page 21) :

L'orientation réglementaire 29 est modifiée comme suit :

« Dans les espaces urbanisés, les documents d'urbanisme doivent permettre de préserver et de restaurer des espaces de pleine terre, en particulier dans le coeur d'agglomération. **Seuls les espaces libres ne comportant pas de construction (en surélévation comme en sous-sol) et permettant la libre et entière infiltration des eaux pluviales peuvent être considérés comme « espaces de pleine terre ».**

Dans les communes où la proportion des espaces de pleine terre, dans l'ensemble des espaces urbanisés hors voirie, est inférieure à 30 %, les documents d'urbanisme définissent les règles visant à augmenter cette proportion **afin d'atteindre le plus rapidement possible 30% sauf démonstration de l'impossibilité d'atteindre cet objectif.**

Lorsque le maintien ou la reconstitution d'espaces de pleine terre n'est pas possible ou non souhaitable (ex : espaces sur dalle, risque de pollution des nappes phréatiques ou risque de mouvements de terrain en présence de gypse), une alternative végétalisée autonome en eau doit être développée, afin d'améliorer la gestion des eaux de pluie à la source et de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur.

Voir, à titre indicatif, carte « La part des espaces de pleine terre dans les espaces urbanisés des communes franciliennes », Projet d'aménagement régional, p. 47.».

Exposé des motifs de l'amendement :

Pour de véritables surfaces de pleine terre

La définition des espaces de pleine terre varie en fonction des documents d'urbanisme et des communes. Par ailleurs, de nombreux aménagements récents ont confondu bacs à fleurs et espaces verts sur dalle avec de véritables surfaces de pleine terre. Il convient donc de prévenir ses dérives et de définir précisément ce que le SDRIF-E entend par surfaces de pleine terre.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Amendement sur le document

« Orientations réglementaires »

« Chapitre V : Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité »

« Sous-titre : Conforter le réseau des infrastructures de transports »

Texte de l'amendement (page 61) :

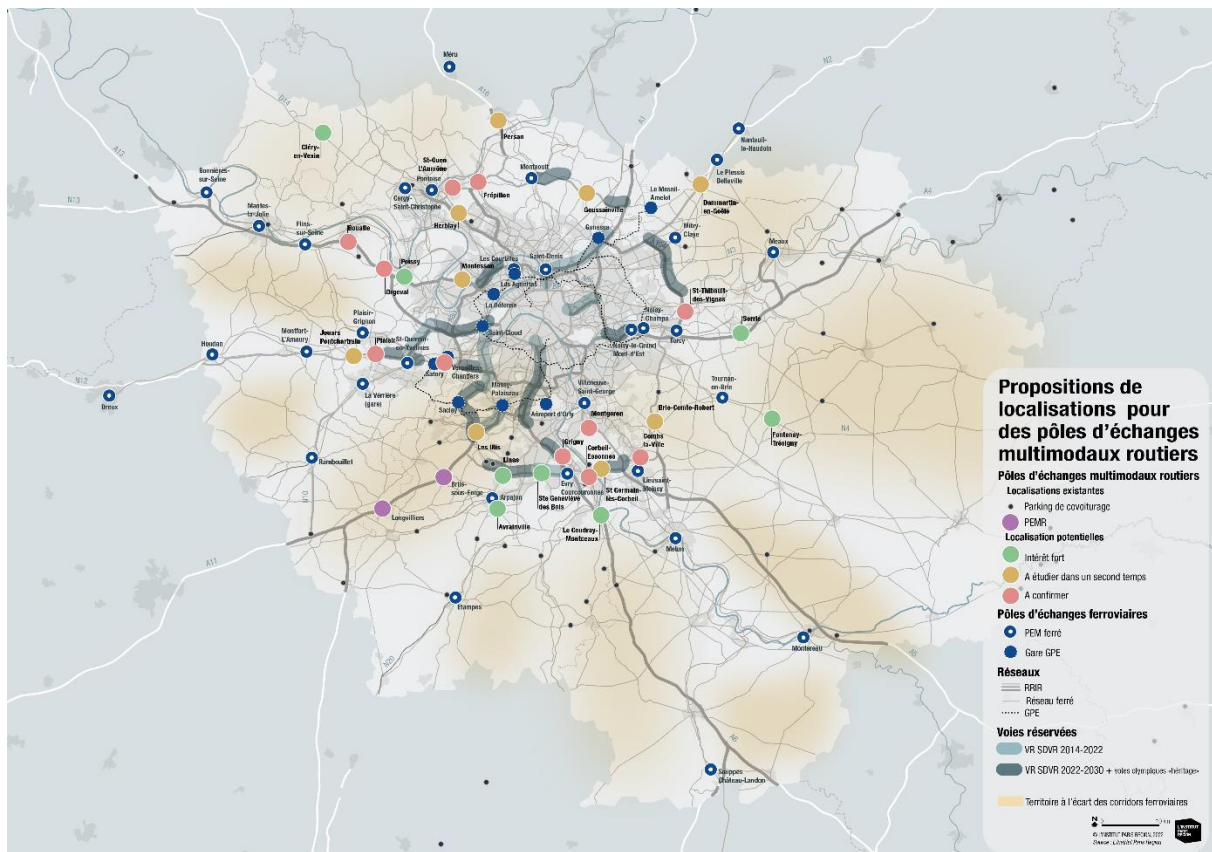
L'orientation réglementaire 131 est modifiée comme suit :

« Les aménagements des grands axes de voirie urbaine, ~~hors voies rapides~~, doivent intégrer progressivement des voies réservées aux transports collectifs (lignes de bus, lignes de bus ou de cars express) et au covoiturage et réduire les nuisances pour les riverains.»

Exposé des motifs de l'amendement :

Des voies réservées aux transports collectifs, y compris sur les autoroutes, là où c'est pertinent

La délibération n°CR 2022-021 adoptée en mai 2022 relative aux routes de demain prévoit le développement de voies réservées sur autoroute et voies rapides. Pour mémoire, voici la carte adoptée l'an dernier qui fixe les voies réservées à réaliser.



Conseil régional

L'orientation 131 telle que proposée compromet la réalisation de la délibération du Conseil régional. Il est donc nécessaire de la modifier pour la mettre en cohérence avec le plan régional « Routes de demain ». Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente du groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France
environnemental ou SDRIF-E**

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

“ Mandate la Présidente pour obtenir du Gouvernement ou du législateur le rétablissement de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE). Cette recette pérenne permettrait de mettre en œuvre les objectifs du présent SDRIF-E et la dédier aux transports collectifs et assurer une véritable transition écologique de l’Île-de-France.”

Exposé des motifs :**Pour financer la mise en œuvre du SDRIF-E, exigeons le retour de la CVAE**

Afin d’accompagner le financement des coûts induits par les objectifs du SDRIF-E pour les collectivités, il est proposé de mobiliser la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) qui a été supprimée en 2022 par le Gouvernement. Or, cette contribution dégagait une recette pour l’Etat et les collectivités de 2,8 milliards d’euros en Île-de-France et plus de 8 milliards d’euros à l’échelle nationale.

La remise en place de la CVAE, totalement ou partiellement, et son affectation à la Région permettrait de dégager une recette pérenne pour financer la mise en œuvre du présent SDRIF-E et assurer une véritable transition de l’Île-de-France.

Tel est l’objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour financer le fonctionnement des lignes de transport prévues par le présent SDRIF-E et d'obtenir du Gouvernement et du Parlement les nouvelles recettes suivantes pour les transports en commun franciliens dont :

La baisse du taux de TVA de 10% à 5,5% sur les transports publics du quotidien afin de dégager des financements pour Ile-de-France Mobilités ;

L'augmentation du Versement Mobilité à Paris et dans le Département des Hauts-de-Seine afin de dégager des financements pour Ile-de-France Mobilités ;

Une augmentation de la taxe locale sur les bureaux (TLB) dans les territoires du centre et de l'ouest parisien concentrant les plus grands quartiers d'affaires (quartier central des affaires, La Défense, Issy-Boulogne...) afin de créer une recette affectée à Ile-de-France Mobilités lui permettant de financer un programme massif d'investissement pour le renouvellement du matériel roulant ferré ;

- La révision de l'accord Etat-Région de septembre 2020 afin d'annuler ou de réduire la part remboursable de l'avance consentie par l'Etat à Ile-de-France Mobilités,
- L'augmentation de la taxe de séjour pour les 3, 4 étoiles et plus,
- La modernisation et/ou réévaluation de la taxe sur les surfaces de parking commerciaux,
- L'augmentation de 50% des redevances pour l'aviation d'affaires,
- La majoration du malus pour l'achat de SUV en Ile-de-France,
- La majoration des droits de mutation pour les transactions immobilières supérieures à 1 million d'euros, sans impact pour les recettes et la dynamique perçues par les autres collectivités,
- La suppression de la disposition de la loi du 3 juin 2010 concernant la contribution d'Ile-de-France Mobilités *via* une redevance aux coûts de pré-exploitation du Grand Paris Express,
- Le transfert pérenne au Conseil régional de la contribution spéciale « CDG Express » sur les vols commerciaux au bénéfice des transports du quotidien au plus tard à l'issue de sa réalisation.

Le Conseil régional d'Ile-de-France demande à Ile-de-France Mobilités de surseoir la privatisation du réseau de bus RATP et demande au Parlement de surseoir à la privatisation des réseaux bus et ferrés d'Ile-de-France ».

Exposé des motifs :

Pour tenir les objectifs environnementaux du présent SDRIF-E : financer le fonctionnement des transports publics franciliens sans hausse tarifaire

Le Conseil régional d'Île-de-France affirme sa volonté de disposer de ressources nouvelles pour répondre aux besoins des Franciliennes et des Franciliens, en particulier pour pérenniser le financement et développer l'utilisation des transports collectifs.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour porter auprès du Gouvernement et du Parlement une modification de la loi du 3 juin 2010 afin d'augmenter provisoirement l'objectif de construction de logements de 70 000 à 100 000 par an jusqu'à ce que le nombre de demandes de logement enregistrées dans les Préfectures d'Île-de-France retombe sous la barre des 100 000.

Mandate la Présidente pour demander au Gouvernement le triplement de l'aide à la pierre et des mesures réglementaires dérogatoires pour faciliter la production de logements sociaux en Ile-de-France dans les polarités définies par le présent SDRIF-E ».

Exposé des motifs :

Bientôt un million de demandes de logement sociale enregistrées dans les Préfectures d'Île-de-France : l'Etat doit adapter la loi et les moyens à cette terrible réalité

Au regard de la gravité de la crise du logement, du nombre de demandes de logement en souffrance et des prix des loyers, un choc de production de logements sociaux est vital pour garantir le droit à vivre dignement sous un toit et la cohésion sociale de notre Région.

Il est nécessaire pour cela de relever provisoirement l'objectif de construction de logements sociaux pour résorber la crise mais aussi de provoquer un choc de l'offre afin de casser la spirale infernale qui prive tant de Francilien.nes d'un toit, d'un lieu de vie salubre et digne.

Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé
Présidente de groupe**



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour publier l'ensemble des publications déposées dans le cadre des 3 phases de concertation sur le projet de SDRIF-E »

Exposé des motifs :

**Pour la publication de toutes les contributions à l'élaboration du SDRIF-E,
dont celle de l'Etat**

5 718 personnes auraient participé à la concertation. Par ailleurs, 182 contributions de collectivités et 52 contributions de partenaires auraient été reçues sur l'avant-projet de schéma dont celle de l'Etat. Au regard des conditions d'intégration des avis de la population, des collectivités et des partenaires au projet de SDRIF-E, il est nécessaire de porter à connaissance des Conseillères et Conseillers régionaux et de la population les contributions déposées. Cela relève d'une obligation minimale de transparence quant à l'élaboration d'un document engageant l'aménagement de notre région à visée 2040.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour exiger auprès du Gouvernement et du législateur la suppression de la métropole du grand Paris »

Exposé des motifs :

Pour la suppression de la métropole du Grand Paris

Créée en 2016, la métropole du Grand Paris (MGP) complexifie l'action publique, la ralentit et n'a pas démontré son utilité. Nain budgétaire, elle engendre des mécanismes comptables complexes avec les communes et les établissements publics territoriaux sans amélioration du service public. Les rares politiques publiques qu'elle déploie peuvent être assurées avec une plus grande efficacité par de véritables collectivités de plein exercice à l'image des communes, des départements et de la région. Alors que des réflexions sont relancées quant au devenir de l'organisation territoriale francilienne, la Région doit se positionner.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023

Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente pour tenir les objectifs environnementaux du présent SDRIF-E et en conséquence d'exiger du Gouvernement et du législateur de surseoir la privatisation de l'exploitation (mise en concurrence) des lignes de transports aujourd'hui exploitées par la RATP et la SNCF en Ile-de-France.

Ordonne à Ile-de-France Mobilités la suspension des appels d'offres en cours pour la mise en concession et délégations de service de l'exploitation de lignes de transports aujourd'hui exploitées par la RATP et la SNCF en Ile-de-France »

Exposé des motifs :

Pour tenir les objectifs environnementaux du présent SDRIF-E : arrêtez la privatisation des transports franciliens, écoutez la mobilisation STOP GALERE

Ce processus de privatisation ou de « de mise en concurrence » concerne dès 2025 le réseau de bus et dès 2029 le réseau de tramways. Bien qu'imposé par la loi sur le réseau ferré à l'horizon 2039, ce processus reste facultatif pour le réseau de bus de la RATP. Toutefois, Valérie Pécresse, en qualité de Présidente d'Île-de-France Mobilités, a souhaité l'ouverture au privé des lignes de bus aujourd'hui exploitées par la RATP.

Depuis 2018, les bassins regroupant plusieurs lignes de bus sont progressivement redécoupés par Île-de-France Mobilités passant ainsi de 150 à une quarantaine au sein de la zone OPTILE. Au sein de la zone RATP, un fractionnement inverse a été adopté. L'actuel réseau de bus de la RATP a été divisé en 12 secteurs géographiques (12 lots). Le découpage retenu entraînera la cohabitation de certains opérateurs au sein d'une seule et même commune.

Les 12 lots seront attribués au plus début 2024 pour l'arrêt de l'exploitation par l'EPIC RATP dans la nuit du 31 décembre 2024 au 1^{er} janvier 2025. Préalablement, l'intégralité des contrats de travail de droit public des conductrices et conducteurs de la RATP auront été transformés de gré ou de force en contrat de travail de droit privé dans un calendrier concomitant avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Par ailleurs, nous réfutons l'idée selon laquelle la concurrence se ferait entre entreprises publiques françaises. En effet, les appels d'offres ne prévoient aucun critère de nationalité et ouvre la possibilité d'attribution de lots à des entreprises non-nationales, européennes et extra-européennes. En témoigne la publication le 22 mars 2023 d'un article confirmant les velléités de l'entreprise allemande Arriva sur les appels d'offres en cours. Par ailleurs, les groupes susceptibles, selon IDFM, de remporter les premiers appels d'offres disposent d'un capital partiellement détenu par des fonds d'investissements étrangers à l'image de Keolis (détenu à hauteur de 30% par la Caisse de Dépôt et Placement du Québec) et de Transdev (détenu à hauteur de 34% par l'entreprise allemande Rethmann).

Pour les bassins OPTILE déjà attribués, les offres les « moins disantes » ont été privilégiées par Ile-de-France Mobilités qui a fait le choix de retenir le critère prix comme premier élément de notation des offres des candidats. Il en est de même pour les dossiers de consultation des entreprises publiés sur la zone RATP.

Afin de proposer des offres les plus basses possibles, les opérateurs en compétition contractent les coûts au maximum dont le premier poste de dépenses dans ce type de service : la masse salariale. A ce propos, nous ne pouvons que constater que les dispositions prises pour empêcher la dégradation des conditions salariales à l'occasion d'un changement d'opérateur sont insuffisantes et permettent – à ce jour – la perte d'une part de rémunération et/ou d'augmentation du temps de travail sans salaire supplémentaire.

Très concrètement, cela se traduit par une dégradation sensible des conditions de travail de la majorité des conductrices et conducteurs de bus, des contrôleuses et contrôleurs voire des agents de sécurité et administratifs. De nombreux cas ont été recensés et sont documentés : augmentation des rotations, des amplitudes horaires, réductions voire disparitions des temps de pause, baisses des salaires à temps de travail équivalent, défaut de formation pour les véhicules à gaz, etc.

Cette dégradation sensible des conditions de travail explique pour partie la pénurie de conductrices et de conducteurs enregistrée avec une plus forte intensité en Ile-de-France. Elle est également l'une des causes de la démission massive de 600 conductrices et conducteurs en 2022 au sein du département bus de la RATP.

Ces conditions de travail affectent donc la qualité de service et la sécurité des usagers. Plusieurs Maires, de toutes sensibilités et de plusieurs départements, s'en sont d'ailleurs alarmés lors du « basculement » des lignes desservant leur commune dont le Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités et Maire de Palaiseau, Grégoire de Lasteyrie, qui a constaté *in vivo* les conséquences du choix politique de retenir l'offre la « moins disante » sans en tirer les conséquences pour l'ensemble de l'Ile-de-France.

Ces dégradations sensibles engendrent le mécontentement des usagers et des mouvements sociaux. Le plus notable d'entre eux a eu lieu en septembre-octobre 2021 en Seine-et-Marne où jusqu'à une dizaine de dépôts de bus ont été mobilisés avec des taux de salariés grévistes atteignant 100% des conducteurs et conductrices. Par ailleurs, depuis plusieurs semaines, la RATP est concernée par des grèves perlées de 59 minutes de la part de conductrices et conducteurs de bus. Elles et ils protestent contre l'augmentation du temps de travail journalier d'une heure, sans aucun salaire correspondant.

Ces deux exemples de mouvements, parmi tant d'autres, sont directement liés à la mise en œuvre de la mise en concurrence des entreprises et des salarié.es des transports par l'intermédiaire des appels d'offres lancés par Ile-de-France Mobilités et des délégations de service public qui en découlent.

La durée des contrats, généralement équivalentes à un mandat, pourra être raccourcie ouvrant une forte instabilité. D'ores et déjà, il est prévu des renouvellements cycliques des contrats, tous les 6 à 8 ans ouvrant la possibilité de se voir succéder diverses entreprises privées, nationales ou non.

De notre point de vue, cette architecture, les récents basculements de lots et la privatisation en marche des bus exploités par la RATP démontrent les dangers de la mise en concurrence et de cette façon de concevoir les appels d'offres et les délégations de service public propices au *dumping* social.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités rencontre des difficultés à financer le fonctionnement du réseau et à tenir les engagements en matière d'investissements. Il nous semble dangereux de venir davantage déstabiliser le système de transports franciliens par une privatisation au « moins disant » et gourmande en termes d'investissements.

La seule mise en concurrence des lignes de bus de la RATP engendre un effort d'investissement de 4,9 milliards d'euros pour Île-de-France Mobilités d'ici 2025 afin d'acquérir les véhicules et les biens appartenant aujourd'hui à la RATP, dont 1,4 milliards d'euros pour l'acquisition des 26 dépôts de bus RATP existants. Ces 4,9 milliards seront financés par l'emprunt. Leur intégration au budget primitif 2022 d'Île-de-France Mobilités a entraîné la dégradation de la notation de l'autorité organisatrice de l'agence Moody's.

Il serait ahurissant que de nouvelles recettes soient octroyées par le législateur ou que de nouvelles hausses tarifaires soient pratiquées pour satisfaire ce besoin de financement préalable à la privatisation des transports publics. Cela serait, dans le contexte social actuel, une provocation aux conséquences imprévisibles.

Concernant le réseau ferré, bien que dans une impasse financière, Île-de-France Mobilités anticipe considérablement la loi en engageant, par exemple, la privatisation de l'exploitation de la ligne L du Transilien en décembre 2022 pour une effectivité en décembre 2025, soit plusieurs années avant l'échéance actuellement fixée par le législateur. Cette anticipation malgré les incertitudes budgétaires et organisationnelles démontre une fuite en avant dogmatique contraire à l'intérêt public.

Au regard de la situation extrêmement préoccupante des transports publics franciliens, des finances d'Île-de-France Mobilités et de leurs conséquences sur l'institution régionale, nous invitons l'exécutif régional à arrêter ou suspendre la privatisation du réseau de transport francilien car cette dernière compromet la réalisation des objectifs environnementaux du présent SDRIF-E.

Le point de non-retour n'est pas franchi, il est encore temps ! STOP GALERE !

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé
Présidente
Gauche Communiste,
Écologiste et Citoyenne



Vianney Oriebin
Président
La France Insoumise
et Apparentés



Jonathan Kienzen
Conseiller régional
Président
IDFC - SREC



Ghislaine Senée
Présidente
Pôle Écologiste

CONSEIL RÉGIONAL DU 4 JUILLET 2023**Rapport n° CR 2023-028 : Arrêt du projet de Schéma directeur de la région Île-de-France
environnemental ou SDRIF-E****Texte de la motion de renvoi en commission :**

Le rapport est renvoyé en commission.

Exposé des motifs de la motion de renvoi :

Le projet de SDRIF-E est un document de qualité dont les conditions de préparation n'ont été optimales ce qui a nuit, de la concertation à l'arrêt du projet, à l'exactitude des informations contenues dans ce document.

En effet, la prise en compte à la dernière minute d'avis légitimes de collectivités et de partenaires a engendré une modification substantielle du document remettant en cause son équilibre général notamment en matière d'objectif de réduction de l'artificialisation des espaces naturels, forestiers et agricoles.

Concernant cet objectif, les données fournies, l'avis de l'Etat ainsi que le choix discrétionnaire de l'exécutif de ne pas tenir compte de tel ou tel projet, ne permettent pas d'apprécier le respect de l'objectif de réduire de 20% de la consommation des espaces naturels, forestiers et agricoles d'ici 2040.

Enfin, le dispositif « anti-ghetto » fragilise le document et nuit à la réalisation des objectifs de construction de logements fixés par la loi du 3 juin 2010. Cet impact a par ailleurs été caché aux membres de la commission Logement et Aménagement lorsque la question a été posée par notre groupe.

Pour toutes ces raisons, nous demandons que le travail se poursuive en commission.

Céline Malaisé
Présidente de groupe