

Enquête publique relative
au projet de schéma directeur
de la Région Ile-de-France
SDRIF-E

**Contribution du
groupe La Gauche
Communiste,
Écologiste et
Citoyenne**



Contact :

Yoann RISPAL
Directeur de Cabinet
06.27.04.28.45

groupegauchecom.idf@gmail.com
yoann.rispal@iledefrance.fr



Monsieur le Président de la commission d'enquête,
Mesdames, Messieurs les membres de la commission,

Le 12 juillet 2023, le Conseil régional d'Île-de-France arrête le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France Environnemental (SDRIF-E). Notre groupe politique, la Gauche communiste, écologique et citoyenne, a été le premier - dès 2018 - à demander la révision du SDRIF en vigueur au regard de l'évolution de la crise climatique et du creusement des inégalités sociales et territoriales en Île-de-France.

De la mise en révision à l'enquête publique, nous avons suivi l'évolution du projet de SDRIF-E malgré la faiblesse des éléments partagés avant l'enquête publique. A l'issue d'un processus d'élaboration en chambre et d'une concertation confidentielle à laquelle 0,004% de la population francilienne a contribué, une enquête publique se déroule du 1er février au 16 mars 2024. Nous nous en réjouissons bien que nous ayons exprimé le regret que la réunion publique du 29 février ait été la seule organisée de toute la Région, les horaires des permanences locales n'étant pas adoptés à la majorité des salarié.es.

Cette enquête publique constitue l'ultime temps d'expression des collectivités, des forces vives et des habitant.es sur ce schéma stratégique qui ambitionne d'encadrer l'aménagement de l'Île-de-France jusqu'en 2040. L'avis de la commission d'enquête sera déterminant pour l'avenir de ce document mais aussi pour les avis exprimés par les habitant.es, les associations, les forces vives, les organisations syndicales, les entreprises et les élu.es.

A la lecture du projet de SDRIF-E, nous vous demandons d'émettre un avis défavorable.

Nous vous soumettons quelques-uns de nos arguments ci-dessous.

Tout d'abord, le projet de SDRIF-E tel que soumis à l'enquête publique compromet voire contrevient aux objectifs fixés par la loi en matière de préservation d'espaces naturels agricoles et forestiers (loi ZAN du 20 juillet 2023) et de construction de logements (loi SRU du 13 décembre 2000 et loi Grand Paris du 3 juin 2010). Par ailleurs, son contenu pourrait entrer en contradiction avec d'autres documents de planification à l'image du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement révisé de manière concomitante et parallèle.

Concernant le non-respect de la trajectoire ZAN à l'horizon 2040, cette réalité est partagée par l'Autorité Environnementale (avis du 21 décembre 2023 annexé au dossier d'enquête publique) et oblige des modifications substantielles du projet de SDRIF-E qui prévoit, selon les sources, l'urbanisation de 10 002 à 17 700 hectares d'ici 2040. En effet, le projet soumis à l'enquête publique tient compte des « coups partis » en matière d'aménagement et poursuit donc une logique de consommation des terres agricoles tout en autorisant de nouveaux grands projets d'aménagement.

Concernant la construction de logements, dans un avis daté du 6 juin 2023, le représentant de l'Etat alertait sur un contenu du projet de SDRIF-E incompatible avec l'objectif légal de construction de 70 000 logements par an. De plus, de nombreuses personnes publiques associées de toutes sensibilités politiques, dont la Métropole du Grand Paris, et des participants à l'enquête publique, dont les acteurs de du logement francilien, exigent la suppression de toute mention à la « norme anti-ghetto » qui figure dans l'orientation 59 des orientations réglementaires. Pour rappel, l'Île-de-France comptait fin 2022 près de 800 000 demandes de logement social officiellement enregistrées dans les Préfectures.

Un projet de SDRIF-E qui contrevient à la loi

Un projet de SDRIF-E qui bétonne et ne respecte pas la trajectoire ZAN

Un projet de SDRIF-E qui aggrave la pénurie de logements

Un projet de SDRIF-E qui n'est pas à la hauteur de la crise climatique

Par ailleurs, ce projet de schéma ne tient pas suffisamment compte de l'urgence climatique, de l'action en faveur de la qualité de l'air, de la lutte contre les inondations, contre le bruit, contre la pollution des sols, contre les inondations, des événements climatiques exceptionnels et de leurs conséquences... Ce schéma ne préserve pas suffisamment les emprises nécessaires à la réindustrialisation indispensable pour réduire les transports internationaux et source d'emplois. Les emprises ferroviaires et le développement du fret ferroviaire ne sont pas suffisamment pris en compte alors qu'ils constituent des leviers centraux pour la transition écologique et la réduction du trafic routier. Nous déplorons également le rejet des amendements de notre groupe en faveur d'un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires alors que celles-ci se poursuivent y compris en Ile-de-France.

Un projet de SDRIF-E qui abandonne des projets déclarés d'intérêt général et attendus par la population

Ce projet, s'il était appliqué en l'état, avaliserait sur le plan réglementaire la réalisation de projets suscitant une vive opposition citoyenne et politique dont l'urbanisation du triangle sud de Gonesse, la poursuite de l'urbanisation du plateau de Saclay et de Marne-la-Vallée y compris au-delà de 2040, la réalisation de centres pénitentiaires à Bernes-sur-Oise, Magnanville, Crisenoy et Tremblay-en-France, la réalisation du barreau routier dit « Pont d'Achères », la création de la ligne 18 du métro entre Versailles et Nanterre, etc.

Un projet de SDRIF-E qui ignore les inégalités sociales et territoriales

Ce projet de schéma abandonne en l'état toute ambition en matière de rééquilibrage emplois/logements entre l'Est et l'Ouest de la région. Il ne propose pas de leviers d'actions pour la résorption concrète des inégalités sociales et territoriales. Pire, certaines dispositions sont de nature à renforcer les inégalités à l'échelle de la région

Il est à noter également que ce projet de schéma entraînerait l'abandon de projets structurants, attendus des populations et pour certains déclarés d'utilité publique à l'image des prolongement Ouest et Est du tramway T11. L'abandon de tels projets participe à creuser le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest de la Région.

Ce projet de SDRIF-E manque également de vision en matière de développement des transports collectifs après l'échéance du Grand Paris Express. Aménager la région pour 2040 en faisant l'impasse sur la nécessité d'enclencher une nouvelle étape de maillage du territoire francilien par un réseau de transports en commun public, accessible à tous les habitants et véritable alternative à l'usage de la voiture notamment en grande couronne, constitue un problème social, économique et environnemental. A titre d'exemple, le projet de SDRIF-E ne prévoit pas un seul kilomètre de transport collectif ferré en Seine-et-Marne malgré un potentiel d'urbanisation considérable. Pour rappel, le mouvement des "gilets jaunes" est né dans ce département à partir d'une revendication sur les coûts des carburants.

Un projet qui ignore les besoins de services publics

Le projet de SDRIF-E pose pour principe fondateur une "Île-de-France des 20 minutes" où les grands services seraient accessibles de toutes les Franciliennes en moins de 20 minutes. Ce principe prometteur ne trouve malheureusement aucune traduction concrète dans le schéma notamment en matière d'accès aux services publics. L'exécutif régional a supprimé des dispositions en la matière en vigueur dans le SDRIF actuel et a refusé les propositions de notre groupe pour cartographier les zones carencées en matière d'accès aux soins, à l'enseignement supérieur, aux transports publics, etc. Ce schéma ne propose aucune création de service public à l'exception des transports dans la zone dense. Ce principe d'une "Île-de-France des 20 minutes" n'est donc qu'un coup de communication et n'est toujours pas appliqué dans les choix d'investissement de la Région Ile-de-France elle-même.

Un projet de SDRIF-E insincère

De surcroît, l'enquête publique de ce schéma a été perturbée par l'irruption de nouveaux projets qui ne figuraient pas dans la version arrêtée le 12 juillet 2023. Tel est le cas de la quête d'un site de 60 hectares pour la création d'un stade de grande capacité (annoncée par la presse le 9 février, pendant l'enquête publique comme un "appel à candidature" à conclure avant le 16 mars). Des évolutions sensibles de projets inscrits au projet de SDRIF-E sont également intervenues après l'arrêt du projet, à l'image de la ligne 19 du métro dont le terminus Est à Saint-Denis figure dans le projet de SDRIF-E quand la présidente de Région a annoncé un terminus Est au Triangle de Gonesse le 22 novembre 2023. Il est à noter que le principe de ligne 19 du métro avec ce tracé est aujourd'hui rejeté par l'Etat.

Pour un SDRIF-E prescriptif et non à la carte

Enfin, pour un SDRIF-E véritablement efficace, l'orientation générale très incitative est problématique et nuira à sa mise en œuvre. La quasi-absence de mesures coercitives et/ou prescriptives compromet - dès leur adoption - les objectifs déjà insuffisants. Le caractère prescriptif est primordial pour garantir sa mise en œuvre : il ne peut pas se résumer à un coup de communication comme les nombreux plans sans âme adoptés par la Région (à l'image du mirage du plan régional d'adaptation au changement climatique). De notre point de vue, la mise en place d'un contrôle par les citoyen.nes de l'application du SDRIF-E constituerait un garde-fou utile et indispensable.

Face à ce constat, nous vous demandons, par conséquent, d'émettre un avis défavorable au projet de SDRIF-E.

A défaut d'un avis défavorable de votre part, nous vous demandons l'expression de réserves suivantes :

RESERVE 1 : Prendre acte que le SDRIF-E n'est pas la hauteur de la pénurie de logements en Ile-de-France, qu'il renforce, et inviter le législateur à prendre en urgence les dispositions en faveur d'un choc de la construction de logements en Ile-de-France.

RESERVE 2 : Retrait de toute mention à la norme « anti-ghetto » et l'intégration dans le SDRIF-E de mesures coercitives pour le respect de la loi SRU dans les communes carencées.

RESERVE 3 : Respect de la trajectoire ZAN d'ici 2040 en Ile-de-France par la réduction des potentiels d'urbanisation avec une planification décennale précise et sincère.

RESERVE 4 : Retrait des potentiels d'urbanisation permettant la construction des centres pénitentiaires de Magnanville (78), Crisenoy (77), Bernes-sur-Oise (95) et Tremblay-en-France (93) et de refuser toute inscription d'un potentiel d'urbanisation à Noisseau (94).

RESERVE 5 : Prise en compte des mobilisations citoyennes et politiques locales contre des projets tels que le barreau routier dit du "pont d'Achères", l'urbanisation du triangle de Gonesse, le prolongement de la ligne 18 du métro entre Versailles et Nanterre, etc.

RESERVE 6 : Réintroduire dans le SDRIF-E la notion et les dispositions contre les inégalités sociales et territoriales et inviter le législateur à prendre des mesures fiscales à même d'y remédier.

RESERVE 7 : Réintroduire dans le SDRIF-E la notion et les dispositions en faveur du rééquilibrage des emplois et du logement entre l'Est et l'Ouest de la Région.

RESERVE 8 : Introduire dans le SDRIF-E la notion de maîtrise des prix du foncier et d'outils de lutte contre la spéculation foncière et immobilière.

RESERVE 9 : Refuser le principe de fin des monopoles de la RATP et de la SNCF en Ile-de-France qui met en péril le réseau unifié de transports en commun de la Région capitale et inviter l'Etat, la Région et Ile-de-France Mobilités à organiser un débat public sous l'égide de la CNDP sur l'organisation, la qualité de service, la mise en concurrence et le financement des transports d'Ile-de-France.

RESERVE 10 : Introduire la notion de moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires et le démembrement du foncier consacré aux activités ferroviaires

RESERVE 11 : Conduire une étude sur l'accès des Francilien.es aux services publics (hôpitaux, gares, universités, lycées, postes...) et aux grands équipements (espaces verts, sites remarquables...) et formuler des préconisations publiques pour atteindre concrètement le concept d'une "Île de France des 20 minutes".

RESERVE 12 Introduire dans le SDRIF-E le développement de transports collectifs ferroviaires de rocade supplémentaires dont prioritairement une liaison nouvelle Meaux – Marne-la-Vallée – Melun.

RESERVE 13 : Refuser tout ajout d'équipement ou de potentiel d'urbanisation susceptible de construire un nouveau stade de grande capacité sur des terres agricoles, espaces verts ou espaces naturels.

RESERVE 14 : Imposer un contrôle de l'exécution du SDRIF-E avec la mise en place d'outils publics en open data, d'un rapport de suivi annuel et d'un conseil citoyen chargé du suivi de la mise en œuvre et du respect du schéma.

150 propositions pour l'Ile-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

Par ailleurs, nous vous invitons à prendre en compte les 150 propositions ci-dessous pour une vision alternative de l'avenir de l'Ile-de-France, en prise avec les besoins exprimés par les Franciliens et tenant compte des crises sociales et climatiques.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations cordiales.



Céline Malaisé

Présidente du groupe Gauche Communiste,
Écologiste et Citoyenne
Conseil régional d'Ile-de-France

Aménager l'Île-de-France dans un contexte d'urgence climatique



1/ Donner à la Seine et à ses affluents une personnalité juridique

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. Le SDRIF-E et la commission d'enquête doivent reprendre cette proposition de notre groupe.

2/ Instaurer enfin une 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 roclades autoroutières et des émissions polluantes mesurées aux abords de ces axes routiers. Une telle disposition participera à l'atteindre des objectifs environnementaux du SDRIF-E.

3 / Protéger de la ressource en eau et empêcher sa privatisation

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. Le SDRIF-E doit protéger cette ressource.

4 à 9 / Préserver les terres agricoles en empêchant la construction des centres pénitentiaires à Noisieu, Magnanville, Crisenoy, Tremblay-en-France et Bernes-sur-Oise



Marche contre la prison de Noisieu

10 / Interdire l'abattage d'arbres remarquables !

Plusieurs projets urbains ont entraîné des destructions d'arbres remarquables, y compris d'arbres préservés au titre des permis de construire délivrés. Le SDRIF-E peut permettre de renforcer la protection des arbres remarquables.

11 / Résurgence des cours d'eau dont la Bièvre dans Paris

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.

12 / Protection de l'accès public aux berges des cours d'eau domaniaux

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.

...15 / Préserver l'intégralité des terres agricoles du triangle de Gonesse !

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

... 18 / Obligation de désimperméabiliser les parkings de pleine terre et inciter à les couvrir

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. Le SDRIF-E ignore actuellement ces opportunités et doit les inciter.

19 / Interdire les méga bassines dans le SDRIF-E !

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 environnement 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, le SDRIF-E doit proscrire ce type d'infrastructure.

20 / Abandon du barreau routier dit « du pont d'Achères » entre Triel-sur-Seine et Achères

21 / Favoriser la réutilisation des eaux grises

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'Ile-de-France doit encourager cette pratique à travers le projet de SDRIF-E notamment.

...24 / Achever de la ceinture verte 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.

25 / Transformer certains bois et forêts inaccessibles en lieu public

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-Tréville (94), d'autres bois privatisés sont susceptibles d'être valorisés par l'intervention de la puissance publique et ouvert au public. Le SDRIF-E doit favoriser cette appropriation par les habitant.es de ces espaces en veillant au respect de la biodiversité.

26 / Préserver les terres agricoles du plateau de Saclay

27 / Agir davantage pour le respect des seuils de l'OMS en matière de qualité de l'air

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 PM2,5. 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.

28 / Agir vraiment pour la qualité de l'air en milieu souterrain

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 limites 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.

29 / Agir en faveur de la lutte contre les incendies de forêt



Ravage du feu en forêt de Fontainebleau

30 / Pour des actions coercitives contre les constructions en zone inondable !

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.

...34 / Abandon du droit d'extension de 1 ha pour les communes au sein des PNR

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.

35 / Abandon du droit d'extension de 1 ha pour les communes hors la loi SRU

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.

36 / Création de passages à faune

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. Les collectivités locales continuent d'exiger la réalisation de ce passage et d'autres à l'échelle de l'Ile-de-France. Ces principes de liaison relatif à ce franchissement doivent être inscrits au SDRIF-E afin de permettre leur réalisation.

37 / Contre la privatisation de l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines

38 / Préservation du caractère public des îles de loisirs et inscription de toutes les îles de loisirs dans l'armature verte

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 - dont la plus vaste qu'est celle de Saint-Quentin-en-Yvelines - 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.

39 / Rehausser les objectifs de véritables pleines terres dans les projets d'aménagement

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.

40 / Imposer une végétalisation partielle des façades d'immeubles de bureau dans les îlots de chaleur

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.

41 / Cartographier l'intégralité des parcelles polluées et informer la population

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.

42 / Récupérer la chaleur des gros émetteurs (datacenters, transports, réseaux souterrains...)

Les réseaux de transports, d'assainissement ou encore les datacenters produisent de la chaleur. Des expériences permettent d'ores et déjà en Île-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.

43 / Favoriser les énergies renouvelables dont l'implantation d'éoliennes et de centrales photovoltaïques

44 / Moratoire sur l'installation de méthaniseur

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.

45 / Mobiliser les délaissés ferroviaires et routiers pour la végétalisation et la biodiversité

46 / Empêcher l'exploitation du gypse du fort de Vaujours

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. 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.

47 / Préserver de la butte de Montgé en Goële

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.

48 / Préserver l'espace boisé classé de l'hôpital de Saint-Maurice

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 élus du Val-de-Marne et des associations de défense de l'environnement mais aussi du patrimoine historique. Suite à la mobilisation de ces collectifs et d'élus du Val-de-Marne, le classement d'une partie des espaces boisés classés dans l'armature verte est bien prévu dans le projet de SDRIF-E. Toutefois, nous demandons l'extension de ce périmètre de protection à l'ensemble des arbres et espaces verts présents au sein de l'hôpital Esquirol. Par ailleurs, nous alertons sur le risque d'un retour en arrière sur ce classement lors et après l'enquête publique.

... 50 / Moratoire sur l'installation de nouvelles décharges (ISDI, ISDNDD) en Seine-et-Marne

La Seine-et-Marne reçoit une majorité des déchets de la Région Île-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 ISDNDD dans la Seine-et-Marne.

... 55 / Préserver les terres agricoles de Taverny

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. 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.

56 / Préserver l'île Héloïse à Argenteuil

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 demandé à la commission de protéger l'île Héloïse par son intégration à l'armature verte avec l'ajout d'un aplat « Sanctuariser l'armature verte ».

... 60 / Valorisation de la baignade en fleuve et des plages

...64 / Favoriser la couverture du périmètre et d'infrastructures majeures

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.

65 / Couverture du RER B à Gentilly-Arcueil

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. L'amendement de notre groupe en faveur de ce projet a été adopté lors de l'arrêt du projet de SDRIF-E. Nous restons vigilants pour son maintien dans le document après l'enquête publique.

... 66 à 75 / Création de 10 nouveaux franchissements des fleuves et coupures urbaines

76 / Favoriser les fermetures et désimperméabilisations d'axes routiers

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.

77 / Préserver les gares de triage dont celle de Villeneuve-Saint-Georges

78 / Préserver le MIN de Rungis et le chantier multimodal d'intérêt national

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). 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.

79 / Pour un moratoire sur la création de nouvelles zones commerciales et l'encadrement de leur extension !

80 / Préserver les embranchements ferroviaires sur l'ensemble du territoire de l'Île-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 dans le SDRIF-E les ITE actifs et inactifs, sur l'ensemble du territoire de l'Île-de-France.

81 / Préserver l'intégralité des emprises ferroviaires en Île-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 dans le SDRIF-E l'intégralité des emprises ferroviaires existantes en service ou désaffectées (gares de triage, gares, lignes exploitées, lignes désaffectées ou déclassées, emprises foncières, etc.).

82 / Vite, un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires en Île-de-France !

... 84 / Interdire de la création de zones logistiques sans embranchement ferroviaire ou voie fluviale

La création de nouvelles zones logistiques desservies exclusivement par la route est permise par le projet de SDRIF-E. 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. Notre groupe propose d'obliger les nouvelles zones logistiques à disposer d'un accès ferroviaire ou fluvial, en complément de la route.

Pour un SDRIF-E contrôlé par les citoyen.nes et qui s'oppose au libéralisme

85 / Conseil citoyen de suivi 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'Ile-de-France, tirés au sort, soit mis en place dès à présent.



Réunion publique consacrée au projet de SDRIF-E organisée par notre groupe à Montreuil le 5 mars 2024

86 / Mise en place de l'écotaxe poids-lourds

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.

87 / Stop à la galère dans les transports d'Ile-de-France : moratoire sur la privatisation des transports publics !



88 / Captation de la plus-value foncière autour des gares et des grands 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. 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 réglementaires, 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 réglementaires introduisent un périmètre de 2 kilomètres. Il est cohérent que la taxation des plus-values immobilières épouse ce périmètre. Le SDRIF-E doit tenir compte de cette dimension et, à défaut, la commission d'enquête doit émettre une recommandation dans ce sens.

... 90 / Création d'une fiscalité spécifique au béton

91 / Réinstauration de la CVAE pour le financement de la décarbonation de l'Ile-de-France

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 Ile-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'Ile-de-France.

92 / Pour un volet mobilités du CPER d'au moins 10 milliards d'euros d'ici 2027 et des recettes fiscales dédiées

2040, le Réseau Francilien Express Écologique !



Le réseau de transports publics est insuffisant à l'heure de l'urgence climatique : sa densité est faible en grande couronne, les déplacements de banlieue à banlieue sont difficiles, la saturation du cœur du réseau engendre d'importants dysfonctionnements, etc. La privatisation de l'exploitation du réseau de transports publics est en marche. Elle aggrave la situation avec immédiatement des difficultés d'exploitation et à terme des économies contraires à l'intérêt général et à un service de qualité. Le Grand Paris Express répondra partiellement aux besoins et certains tronçons risquent d'être saturés à moyen-terme. Par ailleurs, des territoires restent dépourvus d'une desserte attractive, capable de rivaliser avec l'automobile individuelle notamment en moyenne et grande couronne.

Le projet de SDRIF-E ne propose aucune nouvelle desserte ferroviaire pour la grande couronne à l'exception d'une ligne 19 hypothétique et à revoir. Aucune création de nouvelles voies ferrées n'est pas exemple prévue en Seine-et-Marne alors que l'urbanisation autorisée par ce même SDRIF-E sera la plus importante de la région !

Notre groupe propose de préparer l'après-Grand Paris Express avec la constitution d'un réseau plus vaste : le Réseau Francilien Express Ecologique (RF2E). Le RF2E vise à désaturer le cœur d'agglomération et à réduire sensiblement la dépendance à l'automobile par le développement d'infrastructures ferroviaires principalement, avec le souci d'un rattrapage en grande couronne. En inscrivant les principes dès à présent dans le SDRIF-E, le RF2E pourrait voir le jour progressivement d'ici 2040.

93 / Méridienne 77 : constituer un véritable réseau ferré maillé en la Seine-et-Marne, de Roissy à Melun via Meaux et Marne-la-Vallée



Faisceau d'études proposé pour la méridienne 77

94 / Création de la Gare TGV de l'aéroport d'Orly - Pont de Rungis

95 / Nouvelle ligne RER (ligne F) visant à connecter les réseaux de Saint-Lazare et de Montparnasse via la création d'un nouvel tunnel parisien

96 / Pour la ligne 19 du métro avec un tracé desservant la population et non les champs du triangle de Gonesse

97 / Principe de création d'une ou plusieurs voies supplémentaires entre la Gare du Nord et Châtelet-Les Halles afin de dissocier l'exploitation des lignes B et D du RER



Principe de doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord

98 / Maintien d'Orlyval avec développement de la ligne avec création de 3 nouvelles stations

99 / Création de la ligne S du Transilien

**100 / Abandonner
le CDG Express**



101 / Création de la ligne Nouvelle Paris Normandie

102 / Nouvelle ligne de métro (ligne 20) en rocade autour de Paris, à proximité du périphérique

**103 / Réouverture de la ligne
ferroviaire Coulommiers
- La Ferté Gaucher**



*Ligne existante entre
Coulommiers et La
Ferté-Gaucher*

104 / Prolongement du RER B entre Mitry-Mory et CDG Terminal 2

105 / Sextuplement des voies ferrées du RER C à hauteur des Ardoines

106 / Préservation du caractère ferroviaire de la petite ceinture à Paris

107 / Prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay

108 / Fusion des lignes 3bis et 7bis du métro avec étude d'un prolongement à l'Ouest

109 / Prolongement de la ligne 5 du métro dans le centre-ville de Drancy

110 / Prolongement de la ligne 7 du métro à Bourget Aéroport

111 / Fin de la branche de la ligne 7 du métro par le prolongement de la ligne 5 du métro

112 / Prolongement de la ligne 9 du métro à Montreuil Hôpital

113 / Prolongement de la ligne 10 du métro aux Ardoines

114 / Prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs



115 / Reprise d'études pour d'un débranchement de la ligne 13 du métro

116 / Prolongement de la ligne 14 avec une gare à Morangis

117 / Abandon de la gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17 du métro

118 / Abandon de la ligne 18 du métro entre Versailles et Nanterre

119 / Prolongement de la ligne 18 du métro à l'Est de l'aéroport d'Orly

120 / Prolongement du tramway T4 à Noisy-le-Sec

121 / Prolongement du tramway T5 à Stains

122 / Prolongement du tramway T6 entre Châtillon et Porte d'Orléans

123 / Prolongement du tramway T9 à la plateforme aéroportuaire d'Orly au Sud et à la place d'Italie au Nord

124 / Confirmer le prolongement du tramway T11 à Noisy-le-Sec à l'Est et à Sartrouville à l'Ouest

125 / Confirmer le prolongement du tramway T12 de Massy-Palaiseau à Versailles



126 / Prolongement du tramway T13 à Cergy

127 / Création d'un TCSP à Fleury-Mérogis - Viry-Châtillon

128 / Création d'un TCSP RD / RN 19 entre Créteil et Brie Comte Robert

129 / Confirmer le TCSP Altival phase 2 entre Chennevières-sur-Marne et Sucy-en-Brie

130 / Créer un réseau de voies réservées au covoiturage et aux transports publics sur autoroute

131 / Confirmer le prolongement de la RN 406 au port de Bonneuil

132 / Requalification de la RN 6 à Villeneuve-Saint-Georges

133 / Favoriser le développement des téléphériques urbains dans les secteurs pertinents

134 / Interdire les taxis volants commerciaux en Ile-de-France !

Mieux vivre ensemble en Ile-de-France



135 / Objectif de construction de logements à 100 000 par an

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 Franciliens d'un toit, d'un lieu de vie salubre et digne.

136 / Abrogation de la mesure anti-ghetto

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. 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, toute mention au dispositif « anti-ghetto » de pauvres doit être supprimée et remplacée 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.

137 / Encadrement des loyers à l'échelle régionale

138 / 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'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 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'Ile-de-France compte 400 000 logements vacants selon l'INSEE. Le nombre de logements inoccupés progresse en Ile-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'Ile-de-France.

139 / Lutte contre les meublés touristiques

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 agi 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, notre groupe 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.

140 / Création de maisons de santé régionales pour que chaque Francilien soit à moins 20 minutes d'un professionnel de santé

141 / Création de nouveaux lycées pour que chaque élève soit à moins de 20 minutes d'un établissement

142 / Moratoire sur la fermeture de gares et la déshumanisation de gares SNCF

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".

143 / 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'Île-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'Île-de-France "la Région des 20 minutes".

144 / Création d'une nouvelle université pour la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis

145 / Création de multi secteurs pour le recrutement des lycées parisiens avec les communes environnantes

La fermeture 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'Île-de-France des 20 minutes" et pour rompre cette barrière entre Paris et ses communes environnantes.

146 / Moratoire sur les fermetures d'hôpitaux et de services hospitaliers en Ile-de-France

147 / Création d'un hôpital nord Seine-et-Marne

148 / Minimum 30% de logements sociaux partout en Ile-de-France et autour des gares

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'Île-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 rayon de l'ordre de 2 kilomètres devront comprendre au moins 30% de logements sociaux.

149 / Fin des agréments de bureaux dans les zones où le ratio emplois/habitants est très déséquilibré et aide à la transformation de bureaux en logement

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. 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 Île-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 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.

150 / Impossibilité de construire pour les communes hors la loi SRU, à l'exception du logement social



Retrouvez l'actualité
du Conseil régional
et du groupe Gauche
Communiste, Écologiste
et Citoyenne sur :

Site : www.gauchecom.fr

Twitter : [@GaucheComIDF](https://twitter.com/GaucheComIDF)

Facebook : [@GaucheComIDF](https://www.facebook.com/GaucheComIDF)

Lamine Camara
Conseiller régional
de l'Essonne (91)



Céline Malaisé, Présidente du groupe
Conseillère régionale de Paris (75)



Cécile Dumas
Conseillère régionale
du Val d'Oise (95)



Colette Gergen
Conseillère régionale
des Yvelines (78)



Didier Mignot
Conseiller régional
de Seine-Saint-Denis (93)



Fabien Guillaud-Bataille
Conseiller régional
du Val-de-Marne (94)



Vanessa Ghiati
Conseillère régionale des Hauts-de-Seine (92)



**Suivez les élu.es du
groupe sur Twitter :**



Céline Malaisé @CelineMalaise

Vanessa Ghiati @VanessaGhiati

Cécile Dumas @cdumas_pcf06

Colette Gergen @CocoGergen

Didier Mignot @DidierMignot

Lamine Camara @camaralamine91

Fabien Guillaud-Bataille @Fabien_GB94