

Alain Lipietz  
22 rue du 11 novembre  
94 800 Villejuif  
01 46 77 00 40

**Madame la Présidente  
de la commission d'enquête  
SRCE**

Préfecture de la région d'Ile-de-France  
DRIEA – UT de Paris  
Service utilité publique et équilibres territoriaux –  
pôle urbanisme d'utilité publique  
5 rue Leblanc - 75015 Paris

lundi 17 juin 2013

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous présenter ci-dessous mes observations sur le projet de Schéma Régional de Cohérence Écologique de l'Ile de France.

Je n'ai, ni du fait de ma formation d'ingénieur des Ponts et Chaussées et d'économiste, ni du fait de ma vie associative, de compétence particulière sur la faune et la flore de ma région, quoique j'aie été invité par deux fois à intervenir aux Congrès de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature de Bangkok et de Barcelone. Je vous écris surtout en tant qu'animateur du groupe Europe Écologie Les Verts, à Villejuif.

**1. Sur l'ambition et la pertinence du SRCE.**

Il faut saluer l'extraordinaire travail des équipes scientifiques ayant contribué à ce projet (Muséum d'histoire naturelle, IAURIF, etc). L'Ile de France est une des régions naturelles les plus riches de la grande plaine nord-européenne, ce qui a fait la fortune de ses rois... mais provoqué son urbanisation dévorante.

Le projet de schéma est fondé sur les conditions écologiques de survie de 49 espèces-clés. Il est regrettable cependant qu'on n'en ait pas ajouté une cinquantième : l'espèce humaine. Celle-ci n'est ici considérée que sous l'angle négatif : son caractère nuisible à la survie des autres espèces.

Or, au cours de mon mandat de président de la délégation du Parlement européen pour la Communauté Andine, j'ai dû contrôler et justifier des soutiens accordés par l'Union Européenne à plusieurs des « points chauds de mégadiversité » de la planète et à des Parcs nationaux d'intérêt mondial. Cette expérience m'a appris qu'on ne pouvait protéger la nature contre le caractère éminemment destructeur du développement économique que si l'on savait combiner cette politique avec la défense des conditions de vie de ses habitants humains, les peuples indigènes. Et c'est à ce titre que j'étais intervenu à Bangkok et à Barcelone.

Les « peuples indigènes » de banlieue comme de la capitale ont eux aussi droit à un environnement sain, et l'expérience a montré que, lorsqu'ils prennent soin de leur propre

écosystème, les retombées sur les écosystèmes animaux ou floristiques peuvent être très positifs, y compris au cœur de l'aire métropolitaine. L'alliance entre naturalistes et « hygiénistes » (ceux qui se préoccupent des besoins écologiques de l'être humain : air sain sur les lieux de résidences et de travail, lieux de détente en environnement sain, etc) est historiquement à l'origine de l'écologie politique. Cette alliance constitue le seul espoir de succès face à la puissance des intérêts économiques tant productifs que spéculatifs (en particuliers fonciers).

Il est donc regrettable que le SRCE n'ait pas élargi d'emblée ses préoccupations aux conditions de protection du cadre de vie des habitants humains. Les réservoirs de biodiversité comme les corridors écologiques sont des lieux de promenade et de détente particulièrement prisés, au risque certes d'une « pression de visiteurs » excessive : j'ai eu à connaître au cours de ma carrière de la protection de la forêt de Fontainebleau. Mais les risques des excès des promeneurs sont négligeables en comparaison des pressions spéculatives des promoteurs et aménageurs de centres commerciaux. Il est plus facile de défendre une promenade humaine qu'un crapeauduc ou un corridor pour hérissons : or la première est aussi une voie de liaison pour les guildes d'autres espèces.

Certes, la défense de la biodiversité fait l'objet de conventions internationales et de directives européennes. Toutefois le SRCE n'a pas d'autre portée légale que l'obligation de « prise en compte ». Ce qui signifie qu'en cas d'absence manifeste de prise en compte (fût-ce pour passer outre), il sera possible d'attaquer un aménagement ou un permis de construire en Tribunal Administratif. Ce qui implique que « ce qu'il y a à prendre en compte » soit clairement indiqué sur la carte des contenus et objectifs du SRCE, ce qui n'est pas toujours le cas ici, et c'est mon second regret.

Enfin, l'élaboration concomitante du SRCE et du Sdrif, alors que par ailleurs quantité de projets de SCOT ou de Contrats de développement territoriaux (CDT) ou des révisions de PLU sont également lancées suite à la loi Grand Paris, rend très difficiles les « prises en compte » réciproques. Des plans lancés avant l'adoption du SRCE, et qui lui contreviendraient, pourront arguer en TA : soit que le SRCE est postérieur, soit qu'il a été pris en compte à l'étape de l'élaboration concomitante du Sdrif et donc n'a plus à l'être dès lors que le projet est conforme au Sdrif.

Ces trois regrets sont d'importances variables. Le premier (la séparation de l'écologie florifaunistique et de l'écologie humaine) est fondamental et ne peut plus être corrigé à cette étape. Le second, portant sur le détail des « obligations faibles » induites par la « prise en compte » du SRCE, peut encore être corrigé grâce à votre vigilance, Madame la Présidente. Le troisième (que quantité de SCOT, CDT, PLU, risquent d'être adoptés avant l'adoption de ce SRCE et pourront légalement l'ignorer) pourrait faire de votre part l'objet d'une déclaration solennelle pouvant être invoquée en TA avant que ne soit commis l'irréparable, au niveau des permis de construire – et souvent de détruire.

Le cas de Villejuif (et de sa Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre) en sera l'illustration.

## **2. Le cas Villejuif (avec aperçus sur l'Agglomération du Val de Bièvre) .**

Villejuif, avec une partie de Vitry, barre d'Ouest en Est l'étroit plateau de Longboyau, riche terre autrefois maraîchère entre la Seine et la Bièvre, débutant à proximité immédiate du Bd

Périphérique de Paris et se prolongeant vers le Sud au delà de l'aéroport d'Orly. Ce plateau, dont l'axe est l'ex-Nationale 7, était encore agricole en 1950. Il en subsiste, entre Paris et Orly, deux vestiges de barreaux arborés ou herbacés : au niveau de Villejuif et au niveau de la plaine de Montjean, dont le SRCE souligne avec raison l'importance.

Le barreau arboré de Villejuif-Vitry s'appuie sur les deux bords du plateau qui, du fait de la pente et de la présence de carrières, ont échappé à l'urbanisation de la zone centrale et, après être longtemps restés maraichers, sont aujourd'hui occupés par deux parcs départementaux, Les Hautes Bruyères à l'Ouest (sur Villejuif) et les Lilas à l'Est (sur Vitry). Entre les deux, le Conseil général du Val de Marne, soutenu sur ce point par les écologistes, tente de faufiler une promenade appelée « coulée verte Bièvre-Lilas » à objectif de circulations douces, mais qui *pourrait* constituer un corridor arboré, comme je lai dit plus haut, et qui figure d'ailleurs sur les plans du SRCE en tant qu'élément de la trame verte.

Alors que la Seine relève d'une autre Communauté d'Agglomération, au nom de laquelle je n'ai aucun titre à me prononcer, la vallée de la Bièvre, au pied du plateau de Longboyau à l'Ouest, est, sur son parcours presque final (avant d'entrer dans Paris), entièrement incluse dans la même Communauté d'agglomération du Val de Bièvre que Villejuif, sur les communes de Gentilly , Arcueil, Cachan, L'Hay, Fresnes. L'ambition de découvrir la Bièvre sur cette portion de son cours a été défendue en Conseil régional dès 1992 (j'étais alors conseiller régional). La première victoire fut la sauvegarde du Terrain des Prés à Fresnes, destiné à devenir un stade, et dont nous avons obtenu que soit maintenu le caractère « sauvage ». Depuis, le Conseil général a décidé de reprendre cette ambition à son compte, et le SRCE intègre ce segment de Bièvre dans ses projets de trame bleue. Nous nous en réjouissons !

C'est ainsi qu'au cœur de l'une des plus grandes « taches roses » (= urbanisées) de l'Ile de France, l'Agglomération du Val de Bièvre a le rare privilège d'être traversée par un « corridor de sous-trame arboré à restaurer » (pointillé vert Bièvre-Lilas) et par un « cours d'eau souterrain susceptible de faire l'objet d'opération de réouverture » (pointillé bleu : la Bièvre). De ce dernier (auquel j'ai consacré quelques années de mes combats écologistes), je ne dirai rien, désirant insister aujourd'hui, avec les écologistes de Villejuif, sur le corridor de trame verte parcourant tout l'Ouest et le Sud de notre cité.

### **3. Le « corridor de trame verte à restaurer» Bièvre-Lilas.**

Ce corridor peut s'appuyer, à partir de la Bièvre à Arcueil, sur les composantes suivantes.

- Le parc départemental du Coteau à Arcueil, à flanc de coteau comme son nom l'indique.
- Une zone pavillonnaire au nord de la départementale 161, à travers laquelle le corridor doit trouver son chemin Nord-ouest/ Sud-est, avec de grands espaces verts privés, avec le parc communal du 8 mai à Villejuif, le cimetière des Indigents à Villejuif doté d'un abri aménagé pour les abeilles sauvages. L'unité de cette zone pour les insectes peu exigeants comme les abeilles est attestée par l'association des Butineurs de la Bièvre. Le Parc du 8 mai débouche par un couloir arboré sur la départementale 161.
- Au sud de cette départementale et le long du tronc commun de l'autoroute A6a –A6b s'étend une zone verte arborée et herbacée en pleine terre, longue de plusieurs kilomètres et large de plusieurs centaines de mètres, véritable trésor écologique de la Ville et de

l'Agglomération, protégeant Arcueil du ruissèlement pluvial et Villejuif des pollutions de l'autoroute (avec leur cortège de cancers et d'asthmes chroniques). Son statut est hétérogène. Au nord, deux terrains non accessibles au public (ce qui ne gêne pas la faune ni la flore, pourvu que leurs enclos soient aménagés) : un golf abandonné et le parc de protection des réservoirs d'eau. Puis le parc départemental des Hautes Bruyères qui s'étend jusqu'à la départementale 148. Ce parc est flanqué par la Redoute des Hautes Bruyères (que l'État cède au Val de Bièvre), aux fortifications entièrement arborées. Au sud de la D 148, le Terrain des maraichers, occupé par une exploitation horticole et des vergers abandonnés récemment. Puis deux groupes de jardins familiaux, l'Epi d'Or à Villejuif et les Castors à L'Hay, réunies par un petit bosquet sauvage. Le tout intégralement continu et coupé seulement par la D 148 !

- Depuis les jardins familiaux, le corridor devrait prendre une orientation vers l'Est, mais sa route est barrée par la Zone d'activité industrielle de l'Épi d'or, totalement imperméabilisée. Toutefois cette zone d'activité peut être contournée par le Sud en longeant les délaissés (friches arborées) entre Villejuif et l'Hay, jusqu'à la rue de Gentilly.
- Au delà de cette rue, une « coulée verte » créée par le Conseil général 94 longe la lisière entre Villejuif et l'Hay, d'Ouest en Est, jusqu'à la RD 7 (ex N7). Il s'agit en fait d'une piste vélos/piétons en gravier compressé, modérément bordée d'arbres, d'abord entourée de jardins familiaux, puis insérée entre le grand ensemble Lamartine et un mur.
- La RD7 est désormais une très large coupure, avec un tramway dans l'axe central... sur terre-plein herbacé.
- Au delà s'étend le domaine éducatif de Chérioux, dans un parc herbacé et arboré, mais entouré de grilles.
- Et enfin le parc départemental des Lilas, avec jardins et ferme d'éducation, plus arboré que les Hautes Bruyères
- A l'Est, il faudrait traverser une zone pavillonnaire en coteau puis une bande urbaine autour d'une nouvelle large départementale avec transport en site propre central, puis une zone industrialisée, avant d'atteindre la Seine. Néanmoins, il existe un projet départemental de poursuivre la « coulée verte » (au sens précité) jusqu'à une « promenade des rives de la Seine ».

On mesure rapidement la portée de mes deux « regrets ».

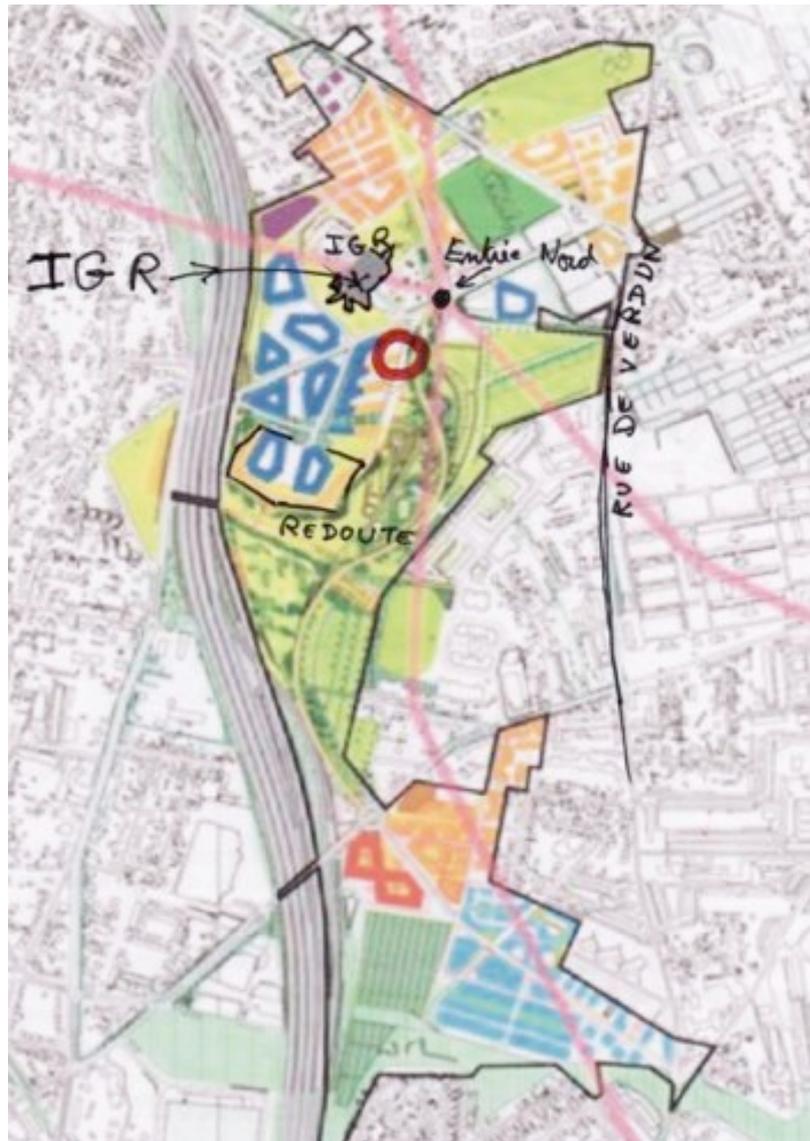
D'abord, mon troisième regret : ce SRCE, n'étant pas encore adopté, n'est pas encore à « prendre en compte », et il n'est pas du tout pris en compte ! Aucune des orientations du chapitre concernant cette zone, le chapitre 4.3.7 du tome II (« Milieu urbain »), n'est « prise en compte » par les documents d'urbanisme déjà arrêtés mais non adoptés par les divers niveaux de collectivités locales, eux aussi au stade de l'enquête publique.

Ainsi, le Sdrif couvre de « pastilles rouges » (fort potentiel d'urbanisation) la totalité de la large zone actuellement verte à l'ouest de Villejuif, entre la départementale 161 au Nord et la limite de l'Hay au sud, puis la totalité du possible corridor Est-Ouest matérialisé par l'actuelle « coulée verte » :



*Pastilles rouges du Sdrif sur Villejuif.*

Cette latitude est mise à profit par le CDT « Vallée scientifiques de la Bièvre » dont le principal engagement est le lancement de la ZAC Campus Grand Parc couvrant la totalité de la zone actuellement verte sur l'Ouest de Villejuif. Selon la « Fiche action n°1 » détaillant cet engagement des collectivités concernées vis-vis de l'État, l'urbanisation couvrirait la totalité du golf, de la Redoute, de tout le nord-ouest du parc des Hautes Bruyères, en particulier ses actuels jardins de plantes aromatiques et médicinales qui seraient occupés par la gare « IGR » du Grand Paris Express. Plus grave : le Terrain des Maraichers, dernière zone agricole de Villejuif, serait entièrement urbanisé, coupant carrément en deux sur une grande longueur le « corridor de sous-trame arborée à restaurer » figurant sur la carte du SRCE.



*Fiche Action n°1 du CDT  
 (Orange et bleu : logements et bureaux  
 à construire sur le golfe, le Parc, la Redoute et le Terrain des Maraichers)*

Cet « engagement n°1 » du CDT vis-à-vis de l'État est scrupuleusement respecté par la révision du Plan Local d'Urbanisme récemment arrêté par le Conseil municipal de Villejuif : la totalité des zones à urbaniser, selon la Fiche action n° 1, sont en effet reclassées comme telles (zone UE et AU) dans le projet de PLU. La vaste zone verte protégeant Villejuif contre les effluves de l'autoroute de l'Ouest est démantelée, le parc des Hautes Bruyères réduit à une étroite bande verte, le « corridor de la sous-trame verte à restaurer » est coupé là où il prenait la forme de terrains maraîchers et de vergers. Ce SRCE vient trop tard, à quelques mois près.

Plus généralement (c'était mon second regret), ce corridor est tracé, dans le tome III du SRCE, , selon un plan qui n'a rien à voir avec la réalité écologique, mais en réalité reprend le tracé de la « coulée verte » projetée par le Conseil général. Or cette piste de circulation douce s'éloigne parfois notablement du « corridor de trame verte » tel que l'examen naturaliste des composants de trame verte (ébauché plus haut) peut le décrire. Comment, dans ces conditions,

prétendre faire « prendre en compte » l'existence de ce corridor dans les futurs projets d'aménagement ?



*Report du projet de PLU de Villejuif sur une photo aérienne du « corridor de sous trame verte ». Resterait verte la zone Np.*

Le parcours de la « coulée verte », qui depuis le Parc du Coteau à Arcueil, suit la D 161, passe d'abord sous l'immense bifurcation A6a – A6b de l'autoroute du Sud. Il est hors de question de relier le parc du Coteau au reste du corridor par ce passage sans doute l'un des plus pollués d'Ile de France. Tel qu'il est dessiné sur la carte du tome III, le « corridor » suivrait pourtant lui aussi la départementale 161 d'Arcueil à Villejuif sans que l'on sache où il la traverse, alors que la réalité d'une continuité verte se trouve nettement au nord de cette départementale. Le

corridor aurait certes à passer une branche (mais une seule) de l'autoroute, l'A6b, mais il serait possible de mettre en place une passerelle naturalisée. Il devrait couper la D 161 au débouché du Parc du 8 mai pour rejoindre le Parc des Hautes Bruyères à travers l'enclos des réservoirs, et alors il faut indiquer sur la carte ces deux « éléments fragmentant à traiter prioritairement », l'A6b et la D 161. De même pour le franchissement de la D 143 au sud du Parc des Hautes Bruyères.

Il est ensuite inacceptable de faire passer le corridor à travers la zone industrielle de l'Épi d'Or : la réalité de la continuité arborée-herbacée passe au sud de cette zone. Ensuite (et c'est malheureux) l'actuelle « coulée verte » réalisée par le département au sud de la ville, le long de Lamartine, n'a rien des prescriptions d'un « corridor de sous trame verte à restaurer » : sol entièrement imperméabilisé, sans accès à la pleine terre, pas de remblais herbacé, pas de noue.

Ensuite, le franchissement de la RD7 serait un cauchemar pour un hérisson, pour un batracien et même pour un papillon... Or la RD7 est actuellement en cours de requalification suite à l'arrivée du tramway. Cette requalification ignore totalement le problème de la traversée du corridor, et rien n'est manifestement prévu. Il s'agit là encore d'un « élément fragmentant à traiter prioritairement » et même d'une coupure « principale » (triangle noir à croix rouge, qui devrait être notée sur la carte du SRCE. Mais plus généralement, dans le sens longitudinal, la requalification de la RD7 ignore totalement les prescriptions du chapitre 4.3.9 du tome II du SRCE relatif aux « infrastructures linéaires »... à moins qu'on ne considère le terre plein central du tramway, effectivement en pleine terre sur certains segments, comme incarnant à lui tout seul la réalisation de ces prescriptions !

### **Conclusion.**

Il est trop tard, comme je l'ai reconnu d'emblée, pour repenser le SRCE en prenant en compte les exigences écologiques de l'espèce humaine, ce qui aurait permis de défendre plus efficacement le segment central du corridor (recouvert par la ZAC Campus Grand Parc).

Il reste possible et nécessaire de modifier le tracé sur la carte du Tome III du SRCE de ce « corridor de sous trame verte à restaurer », en le faisant passer là où une continuité écologique est crédible, et en indiquant explicitement les « éléments fragmentant à traiter prioritairement » (le passage des 3 routes départementales et de l'A6b). Il est possible dans le corps du chapitre 4.3.7 de préciser qu'une voie de circulations douces sans pleine terre et simplement bordée d'arbres n'est pas la « restauration d'un corridor de sous-trame verte » (mais peut être aménagée pour le devenir).

Il est nécessaire que le rapport de votre Commission d'Enquête publique s'accompagne d'un appel, soutenu si possible par M. le Préfet de la Région, à ce que tous les documents d'urbanisme actuellement en cours d'examen, à commencer par le Sdrif, « prennent en compte » explicitement les prescriptions de ce SRCE avant même son adoption définitive, qu'ils soient en légère avance sur son protocole d'adoption (comme le Sdrif) ou en léger retard sur lui (comme les CDT et les PLU en cours de révision).

En comptant sur vous, Madame la Présidente, je vous prie de croire en l'expression de ma haute considération.