

<http://lipietz.net/Repondre-a-l-enquete-publique-sur-le-Schema-directeur-de-la-region-Ile-de>

Répondre à l'enquête publique sur le Schéma directeur de la région Île-de-France 2013

- Vie publique - Articles et débats -



Publication date: mercredi 24 avril 2013

Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés

Qu'est-ce que le Sdrif ? Ses qualités, ses défauts ? Comment intervenir à l'enquête publique (jusqu'au 15 mai) ? Que dire, d'un point de vue villejuifois ?

Répondre à l'enquête publique sur le Schéma directeur de la région Île-de-France 2013

Qu'est-ce que le Sdrif ? Ses qualités, ses défauts ? Comment intervenir à l'enquête publique ? Que dire, d'un point de vue villejuifois ?

Si vous voulez uniquement des idées pour intervenir sur le Sdrif à Villejuif, allez au V. Pour savoir pratiquement comment faire, allez au III.

Pour un rappel sur les règles d'urbanisme, allez au I. Pour une histoire et une analyse du Sdrif, allez à II. Pour les conséquences du Sdrif sur Villejuif et les luttes déjà menées par le groupe de Villejuif, allez en IV.

I. Le Sdrif et les autres documents d'urbanisme.

Depuis 1965 en Ile de France l'urbanisme est régi par deux documents : le Sdrif (régional) et les Plans Locaux d'Urbanisme (anciennement Plans d'Occupation des Sols), municipaux.

Le Sdrif vise la cohérence régionale entre les grandes infrastructures (financées par l'État) et l'urbanisme local, régi par les PLU. Il engage donc l'État (pas beaucoup...) et est « opposable aux tiers », c'est à dire aux PLU en voie de rédaction et aux projets d'urbanisation. Un PLU doit être conforme au Sdrif, sinon on peut l'attaquer en tribunal administratif. Il est donc essentiel, pour les associations de citoyens et d'écologistes, d'être extrêmement vigilants pour obtenir dès le départ le Sdrif le meilleur possible, car ce sera un outil précieux en cas de recours contre un projet municipal.

Les PLU fixent les règles d'urbanisme qui s'appliquent aux permis de construire, parcelle par parcelle (sinon ces permis peuvent être attaqués).

Plusieurs autres procédures sont venues se greffer sur ce schéma simple.

* La procédure de Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), décidée par les autorités locales, permet la restructuration urbaine de toute une zone. Elle vend aux promoteurs des droits à construire en échange de leur contribution aux équipements publics de la ZAC (rues, crèches, postes, etc). Les ZAC échappaient au PLU mais pas au Sdrif. Depuis la loi SRU 2000 les nouvelles ZAC doivent respecter le PLU.

* Les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) sont des « super - PLU » mettant en cohérence plusieurs communes.

* Les Contrats de développement territoriaux (CDT) issus de la loi Grand Paris de 2011 : contrats entre les autorités locales, l'État et la Société du Grand Paris, dans lesquelles les premières énoncent leurs « engagements » dans les environs des gares du super-métro Grand Paris Express .

À cela s'ajoute une foule de plans de mise en cohérence (Plans urbains de déplacements etc) qui sont indicatifs.

La procédure d'adoption de ces documents est toujours en gros la même : le document est « arrêté » par une assemblée (après une concertation plus ou moins réelle avec la population), puis soumis à enquête publique, puis amendé et définitivement « approuvé » (pour le Sdrif : par la région, puis par le gouvernement en Conseil d'État).

Actuellement, du fait de la construction annoncée du réseau de métro Grand Paris Express, toute l'Ile de France réécrit tous ses plans dans une certaine confusion. Personne ne comprend plus très bien ce qui est opposable à quoi, doit être en cohérence avec quoi. En particulier, des CDT sont déjà approuvés par des communes, alors que le Sdrif n'est pas achevé, que les engagements de ces communes intègrent des ZAC qui ne sont pas encore approuvées (ni même passées par l'enquête publique) et que l'État modifie l'échéancier (et sans doute à terme le tracé) du réseau Grand Paris Express ! Mais c'est le Sdrif qui est le plus avancé et qui donc est portée à l'enquête publique en ce mois d'avril 2013.

Pour Villejuif : ce même mois, la municipalité arrête son PLU et demande l'enquête d'utilité publique pour sa ZAC autour de Louis Aragon, mais a déjà voté le CDT « Campus , Science et Santé » qui livre déjà un plan précis et très critiquable de la ZAC Campus Grand Parc, laquelle n'a même pas été soumise à enquête publique ! [Voir ici](#).

II. Le Sdrif 2013 et le Grand Paris

Actuellement nous sommes régis par le Sdrif 1994. En 2004, le Conseil régional s'empare de ses nouveaux pouvoirs et décide la révision de Sdrif. Sous la houlette de la Verte Mireille Ferri, un long processus de négociation parvient à un Sdrif pas entièrement satisfaisant mais qui représente un compromis acceptable, approuvé par la Région en 2008. C'est alors que le Pt Sarkozy le bloque et lui lance dans les pattes un quasi contre-projet, la Loi Grand Paris, avec un immense réseau de métros de banlieue, le GPE. Miracle ou mirage, ce plan bouleverse le Sdrif de Mireille Ferri qui ne peut plus être approuvé tel quel en Conseil d'État. Le président du Conseil régional accepte de négocier. L'élection de F. Hollande ne change rien à la donne, et le nouveau projet de Sdrif (compromis entre celui de 2008 et le Grand Paris) est arrêté par le Conseil régional en décembre 2012, pour mise à enquête publique (maintenant !) et approbation d'ici la fin de l'année 2013.

La loi Grand Paris de Sarkozy se résume essentiellement à une carte du pharaonique réseau Grand Paris Express, et à la procédure de CDT qui contraint en fait les municipalités à promettre de densifier autour de ses gares. Le réseau GPE, dont on sait maintenant qu'il était infiniment saisi sauf à étendre sa construction sur plusieurs décennies (jusque dans les années 2040), comprend d'une part la première ligne circulaire en proche banlieue (lignes Rouge et Orange), avec une boucle bienvenue qui la double en désenclavant la banlieue Est, anneau qui aurait du être construit depuis belle lurette, qui figurait déjà dans le projet de Sdrif de 2008 sous le nom d'*Arc Express*, et qui reprend au sud le projet Orbival unanimement soutenu. Mais il comprend aussi des lignes comme la ligne Verte qui

ne servent qu'à urbaniser les espaces naturels ou agricoles subsistant en deçà des villes nouvelles, dimension à ce titre combattue par les écologistes.

La synthèse réalisée précipitamment défigure donc largement le projet approuvé en 2008. Au nom de la « densification », sous prétexte de ne pas toucher aux espaces agricoles hors de la mégapole, [elle bouche les espaces verts interstitiels subsistant sur les plateaux à proximité de Paris](#). La mégapole parisienne, qui s'étendait en doigts de gants - ou en tentacules de pieuvre - laissant des langues ou des lambeaux de zones « vertes » végétalisés en pleine terre (agricoles, forestières ou de loisir) pénétrer jusqu'à proximité de Paris, risque ainsi de se transformer en immense zone urbaine sans coupure verte : c'est la [« transformation de la pieuvre en méduse »](#).

Les groupes politiques PS et Verts du Conseil régional ont accepté ce compromis sous la pression des maires, toutes tendances confondues, alléchés par la promesse de métros, et pour maintenir la plus grand soutien à ce projet sans offrir de prétexte à l'État pour retarder la construction de ces métros extra-parisiens. Des élus issus du Front de Gauche ont voté contre, en demandant encore plus d'urbanisation.

Il est dans ces conditions hasardeux de penser remettre en cause globalement ce schéma. En revanche, l'enquête publique est l'occasion de se mobiliser pour sauver localement ce qui peut l'être. Il faut donc travailler par amendements.

III. Comment peser sur la révision du projet lors de l'Enquête publique ?

Vous avez jusqu'au 15 mai 2013.

EELV-Ile de France a produit un « Kit militant » donnant toutes les indications (liens, adresses) et de précieux conseils, [à télécharger ici](#).

Le plus précieux conseil : « Mieux vaut mille lettres qu'une lettre signée par 1000 personnes ».

Second conseil : « Commencez par rappeler le positif, y compris la satisfaction de voir telle ou telle crainte écartée (car des groupes de pression « bétonneurs » interviendront en sens contraire) et ensuite énoncez vos demandes d'amendements. »

Le texte du projet, intitulé Ile de France 2030, est gros. Il est sur le site de l'enquête publique : <http://www.enquetespubliques.iledefrance.fr/enquete-publique-sur-le-sdrif/>, bouton (à droite) « Documentation ».

Il comprend 3 fascicules pleins de bonnes intentions, qui peuvent servir à argumenter, mais n'ont pas de valeur contraignante : « Vision régionale », « Défis, projet spatial et objectifs », « Évaluation environnementale », et un autre plus technique « Propositions pour la mise en oeuvre ».

Mais le plus important est le [fascicule 3 « Orientation réglementaires »](#) avec sa [« carte de destination générale des différentes parties du territoire »](#).

C'est ce fascicule qui est vraiment opposable aux tiers, et là dessus qu'il faut intervenir.

Vous pouvez copier-coller les observations que vous aurez trouvées pertinentes ici ou là (par exemple dans la suite

de mon présent texte, partie V], les accommoder à votre guise, et les envoyer par internet aux commissaires enquêteurs, [ici](#).

Vous pouvez aussi leur écrire, aller les voir (cf le « Kit militant ». Pour les Villejuifois : à l'Hay les Roses).

La suite de ce texte traite du cas de Villejuif. Cependant, les associations concernées seront peut être intéressées par l'amendement relatif aux terres agricoles urbaines (voir plus loin partie V, point c).

IV. Le cas de Villejuif.

Villejuif est l'une des principales victimes de la folie bétonneuse intervenue entre le projet de Sdrif de 2008 et celui de 2013 (voir [ici notre « première alerte »](#) d'octobre 2012.)

Les deux projet disposent sur toute la carte des « petites pastilles orange » (« Espaces urbanisés à optimiser », dans le projet 2013, qui impose « +10 % » de population »), et des pastilles rouges qui annoncent « secteurs de densification préférentiels » (légende de la carte 2008) ou « fort potentiel d'urbanisation » (donc plus de 10 %, dans la carte 2013).

Sur le schéma de 2008 il y avait cinq pastilles rouges : du centre à la ZAC Aragon, de Karl Marx à Paul Eluard, et Lamartine, tout le reste étant en orange. Dans le nouveau projet on en compte... 15 ! Ont été rajoutés : tout le coté Est de Maxime Gorki (l'ex-Nationale 7, aujourd'hui RD 7) sur la zone pavillonnaire du Lion d'Or, les deux cotés de l'avenue Salvador Allende (c'est le projet Cancer Campus), mais aussi tout le Parc des Hautes Bruyères, le Terrain des maraîchers et les jardins familiaux de l'Épi d'Or qui le prolongent au sud, bref toute la « coulée verte » qui nous sépare de l'autoroute. Et tout le carré comprenant le cimetière et l'hôpital psychiatrique Paul Guiraud !

Cette densification outrancière, et le passage de 5 à 15 pastilles rouges, ne se justifient pas par l'irruption de ligne Rouge du GPE... puisqu'elle était déjà prévue par le schéma de 2008 sous le nom d'*Arc Express* ! L'éclosion du projet Cancer Campus ne peut justifier à la rigueur que les 2 pastilles rouges de l'avenue Salvador Allende à proximité de l'IGR.

La coulée verte figure pourtant dans toutes les versions antérieures du Sdrif depuis 1993 et, dans le projet de Sdrif de 2008, elle est désignée comme « continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer ». Grâce à la mobilisation des jardiniers [soutenus par EELV](#), les jardins familiaux de l'Epi d'Or ont été sauvés dans le cadre même de Cancer Campus. [À la suite d'une bataille acharnée des militants écologistes de Villejuif](#) entre octobre et décembre 2012, la Coulée verte figure bel et bien dans la carte 2013 par une flèche « Espaces de respiration, liaison agricole et forestière, continuité écologique, liaison verte », et le Parc est marqué d'une grande marguerite verte signifiant « parc d'intérêt régional ». Mais le tout reste couvert de pastilles rouges !

Toutefois le chapitre 3 du fascicule « Orientations réglementaires » qui traite des espaces naturels à préserver, et en traite bien au niveau du discours, en soulignant la multifonctionnalité des espaces naturels intra-urbains, est encore ambigu quand il s'agit de préciser leur niveau de protection au chapitres 3.3 et 3.5. En réalité le texte, lu attentivement, permet de défendre la coulée verte déjà aménagée en espace de loisir (ce qui est le cas du Parc) mais pas suffisamment les terrains agricoles (Terrain des maraichers, jardins familiaux). Il convient donc de proposer un amendement pour les défendre, au chapitre 3.2.

Dans le texte du fascicule « Défis, projet spatial... », le cas de Villejuif est abordé page 203 et c'est là aussi qu'il faut amender. Cela concerne particulièrement la défense de la zone pavillonnaire du Lion d'Or le long de l'ancienne Nationale 7, pour laquelle se mobilisent els habitants dans le cadre du collectif « Respirons à Robespierre » et de l'« Association de habitants et riverains de la ZAC Aragon ».

Si vous en êtes d'accord, je suggère d'écrire à l'enquête publique des observations disant en gros les choses suivantes (ne vous gênez pas pour copier-coller, mais n'hésitez pas à « personnaliser »).

V. Observations suggérées pour l'enquête publique.

« Je, M ou Mme Machin », ou « Nous, association Tartempion de Villejuif », nous réjouissons de la vision inspirant le Sdrif 2013, fondée sur « la proximité, la solidarité, l'attractivité et la soutenabilité écologique de la métropole francilienne ». Nous sommes conscients que la ville de Villejuif est désormais dans la zone centrale de la métropole et que l'arrivée des métros du Grand Paris va soulager la circulation automobile déjà saturée, permettant un pas vers la « ville intense, la ville des courtes distances », avec un coefficient de 1 emploi pour 1 personne en âge de travailler.

Nous nous réjouissons que le fascicule « Défis, projet spatial, objectifs » (5.10, p. 207), qui place Villejuif au coeur de la zone « Campus Sciences et Santé », appelle à « Concilier intensification urbaine et préservation de la Trame verte et des continuités écologiques » et à « Améliorer la mixité fonctionnelle et sociale sur le territoire ». Nous nous réjouissons également de la volonté exprimée dans les « Orientations réglementaires » que les Coulées vertes continues soient « préservées et développées », leur caractère multifonctionnel (agricole, écologique, de loisir, de respiration) souligné.

Nous nous étonnons donc de l'urbanisation déraisonnable à laquelle semble promise la ville de Villejuif, et des menaces que la « Carte des destinations générales des différentes parties du territoire » fait peser sur la Ville, en contradiction avec ces objectifs proclamés. En effet, alors que le passage programmé de la ligne Rouge du métro Grand Paris Express était déjà inscrite dans la version 2008 du Sdrif sous le nom d'*Arc Express*, et que l'ouverture de la Ligne Bleue n'interviendra au mieux qu'à la toute fin de la période couverte par le « Projet 2030 », le nombre de « pastilles rouges » (zone « à fort potentiel de densification ») sur la Ville passe inexplicablement de 5 à 15 dans le projet qui nous est présenté ! Et dans le fascicule « Défis », p. 203, cette « priorisation de l'intensification urbaine » est justifiée par un « besoin de logements » alors que le coefficient d'emploi de Villejuif est très inférieur à 1 et qu'actuellement Villejuif est principalement une ville - dortoir fortement orientée vers Paris. Villejuif a avant tout besoin d'emplois.

Les incohérences entre la carte et le projet affiché se concentrent sur l'ancienne Nationale 7 et sur le secteur de la coulée verte Bièvre-Lilas, ainsi qu'au centre et sur les cités de logement social du sud de la Ville.

a. D'une manière générale, la description du la zone Bagneux-Villejuif (**Vallée de la Bièvre aval - Campus Sciences et Santé**), Fascicule « Défis, Projet spatial », p. 210, souffre d'une **volonté excessive d'urbanisation présentée en termes d'objectifs guerriers**, alors que l'autoroute A6 est présentée comme « aménagée en voie rapide apaisée multimodale », sans que l'on comprenne bien si ce projet intéressant d'« apaisement » de l'autoroute constitue pour l'État une obligation contractuelle. Même dans ce cas, l'autoroute restera, pour la ville de Villejuif placée sous ses vents dominant, un important facteur de pollutions. Sans entrer dans le détail de la rédaction, on pourrait amender ce paragraphe en concluant par :

« Conformément à l'orientation générale du Sdrif, il convient d'assurer dans cette zone, actuellement surtout résidentielle et à forte perspective de densification, un urbanisme mixte et varié (boulevards urbains, centres faubourgeois, grands ensembles-parcs, zones pavillonnaires), rétablissant un coefficient d'emploi proche de 1 dans les principales communes :

- ▶ en y créant beaucoup plus d'emplois que de logements, avec des espaces verts et des établissements scolaires de proximité en cohérence avec l'accroissement de la population ;
- ▶ en préservant absolument la coulée verte existante le long de l'autoroute A6 qui, même apaisée dans 30 ans, restera toujours un important émetteur de pollution locales,
- ▶ en respectant le double caractère, de loisir et agricole, de cette coulée verte, ainsi qu'en aménageant en espaces verts les friches en pleine terre subsistant le long de la RD7 et de la RD 920.

L'ouverture des lignes de métro Grand Paris Express, en particulier du prolongement de la ligne 14 (ligne Bleue), ne fera en tout état de cause que rattraper un retard historique sur l'urbanisation déjà existante. Il conviendra de disposer de façon judicieuse les logements et les lieux de travail afin d'optimiser l'utilisation des transports en commun dans chaque sens à toutes heures du jour. »

b. **La coulée verte Bièvre-Lilas** existant au Sdrif depuis la version 1993 doit, conformément au projet actuel proclamé, être intégralement préservée. L'urbanisation prévue autour de la gare IGR du Grand Paris Express (Zone « Cancer Campus ») est légitime, mais ne concerne que les deux pastilles rouges autour de l'avenue du Pt Salvador Allende. Il est en revanche inconcevable que la Coulée verte Bièvre-Lilas, constituée dans sa partie villejuifoise par un parc départemental prolongé par un terrain agricole puis des jardins familiaux, soit à la fois marquée d'une flèche verte et d'une grande marguerite verte (soulignant la présence d'un parc d'intérêt régional)... et couverte de pastilles rouges !

Toutes ces pastilles doivent être supprimées et remplacées par des pastilles orange (« urbanisation à optimiser »), car en bordure de la coulée verte il s'agit actuellement de grands ensembles ou de quelques ruelles pavillonnaires, qui ne peuvent être que légèrement densifiées.

De même, la pastille rouge frappant l'hôpital Paul Guiraud et le cimetière n'a aucun sens. Quelques immeubles pourront être construits sur leurs bords : cela justifie au plus une pastille orange.

c. **Les espaces agricoles de la Coulée verte sont insuffisamment protégés** par le texte des « Orientations réglementaires » qui, tout en soulignant le caractère multifonctionnel des liaisons vertes, traite séparément le cas des zones agricoles et des espaces de loisir. Or la coulée verte sur Villejuif est justement composée : d'un parc, d'une zone agricole comprenant une exploitation horticole en activité, et de jardins familiaux. Sa multifonctionnalité est évidente : production agricole, biodiversité, détente, barrage au bruit et autres pollutions entre les 12 à 14 voies de l'Autoroute du sud et la ville, rétention à la source du ruissellement pluvial du plateau de Longboyau vers l'étroite vallée de la Bièvre, etc.

Le chapitre 3.2 des Orientations réglementaires précise p. 38 : « Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole », ce qui est le cas. Toutefois, le critère de viabilité de l'exploitation n'est guère opérant pour ces « espaces ne figurant pas sur la carte » qui sont de petits espaces agricoles résiduels en zone déjà largement urbanisé et qui n'en sont que d'autant plus précieux. Mais la nature de leur exploitation est promise à évoluer en fonction des demande nouvelles : maraichage bio de proximité, fermes d'apprentissage et de démonstration, jardins familiaux, recherche scientifique notamment anti-cancer sur l'alimentation, etc. Et ce sera vraisemblablement le cas dans le cadre du projet Cancer Campus. La phrase citée doit être complétée par : « sans préjudice d'une évolution vers d'autres usages d'agriculture urbaine en pleine terre. »

d. Les pastilles rouges posées **de part et d'autre de la RD7 et autour de Louis Aragon** sont excessives. Il s'agit de

zones pavillonnaires ou de garages et entrepôts, en tout cas de faibles hauteur, car construites sur un plateau mité de carrières souterraines. Les effondrements de rues avec formation de trous sont assez fréquents, et Villejuif ne possède pas encore de Plan de prévention des risques.

La volonté de rééquilibrer le coefficient d'emploi conduit à privilégier le long de cet axe la création d'immeubles professionnels (pas seulement de bureaux : les ateliers de nouvelles technologie ou au service de l'habitat devraient y trouver leur place aux cotés des garages), sur un front d'avenue de hauteur modérée. Un autre élément plaide de façon décisive pour cette « urbanisation productive » et non résidentielle : la ligne de métro 7, qui n'est en fait qu'une demi-ligne, représente et représentera pour encore 15 ans l'unique jonction en site propre entre Villejuif et Paris. Elle est déjà saturée aux heures de pointe, par des résidents qui pour la majorité arrivent à pieds, et elle le sera encore plus avec l'arrivée du tramway T7. Il est très regrettable que le transport en commun en site propre de surface initialement prévu ait été abandonné entre Villejuif et Le Kremlin-Bicêtre, malgré la demande des Villejuifois lors de l'enquête publique sur la requalification de la RD 7. En revanche le métro (et sans doute le T7) est vide à contre-horaire : étudiants et salariés venant de Paris y trouvent place sans problème pour venir le matin à Villejuif et en repartir le soir.

Proposition d'amendement : en revenir aux pastilles rouges du projet de Sdrif de 2008, qui anticipait l'arrivée d'Arc Express, remplacer par des pastilles oranges celles au nord de Louis Aragon, ne conserver que les pastilles autour de la gare.

e. Les pastilles rouges frappant **la quasi totalité de la zone de cités-parcs de logement social qui couvre tout le sud de la ville** laissent perplexe. Veut-on supprimer leurs parcs ? Transformer en cités HLM les quelques rues pavillonnaire subsistantes entre les cités ? Le risque serait alors de transformer le sud de Villejuif en une immense zone surpeuplée d'habitat social sans aucune mixité. Il est certes possible d'optimiser cette zone et d'accroître sa population d'au plus 10% : mais il faut alors remplacer les pastilles rouges par des pastilles oranges.