

Collectif de plus de 30 associations en Seine-Aval.

Contacts : Françoise MEZZADRI, Triel Environnement
Jean-Pierre GRENIER, Bien vivre à Vernouillet
contact.alternativesseineaval@gmail.com
06.76.00.56.95

CONTRIBUTION A LA CONSULTATION PRÉALABLE POUR LE SDRIF-E
09 décembre 2022

Introduction :

La Région a lancé la concertation préalable à l'élaboration de son schéma directeur (SDRIF-E) à l'horizon 2040, en application du code de l'environnement. Si elle a devancé le calendrier, le document présenté à la consultation semble insuffisant. Il manque un diagnostic et les différentes étapes de son application dans le temps.

- Quelle trajectoire précise de Zéro Artificialisation Net ?
- Comment stopper le bétonnage qui continue à détruire les espaces naturels, agricoles et forestiers ?
- Quelles mesures pour limiter les émissions de GES (la Stratégie nationale Bas Carbone prévoit -95% de CO2 d'ici 2050 !) ?
- Quelles mesures pour lutter contre les nuisances et améliorer la mobilité des franciliens de Grande Couronne etc. ?

Pour avoir un SDRIF-E efficient, il faut partir du bon diagnostic, actualiser les études, fixer des indicateurs, établir un calendrier précis et prendre en compte les propositions pertinentes de tous les acteurs qui vivent sur ce territoire.

1^{ère} partie – PARTIR DU BON DIAGNOSTIC

Dans le document de concertation pour le SDRIF-E, il n'y a aucun diagnostic posé, ni d'études permettant d'avoir les éléments à la base de ce document. Pourtant les bons choix ne peuvent se faire qu'avec un diagnostic posé sur des études actualisées. Il faut aussi avoir une grille d'indicateurs économiques, sociaux pertinents (taux de vacances des ZAC par exemple, logements vacants...) qui tiennent compte prioritairement des indicateurs de santé de l'ORS (Observatoire Régionale de Santé) croisés avec les données de l'INSEE.

C'est d'ailleurs étonnant que la consultation se termine le 15 décembre alors que le PRSE4 n'a pas encore été élaboré et que pour celui-ci, un forum régional autour de 10 ateliers s'est tenu le 06 décembre 2022.

Ce forum devant être suivi de plusieurs ateliers sur le premier trimestre 2023.

Tout ce travail sur le Plan de la Santé en IDF aurait dû être prise en compte avant de lancer la concertation sur le SDRIF-E.

Il en est de même pour le SRCE (schéma Régional de Cohérence Ecologique) qui a une importance capitale en matière d'aménagement agissant pour la protection de la biodiversité et les vulnérabilités à venir notamment sur les réseaux écologiques, la fonctionnalité du sol et la ressource en eau. Même remarque pour le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie) qui là encore à un impact important sur la destination des sols afin que la Région IDF puisse atteindre les objectifs fixés par la loi en matière de ZAN, de baisse des émissions de GES et de qualité de l'air.

I - TENIR COMPTE DES INDICATEURS DE SANTÉ QUI SONT INQUIÉTANTS en IDF

LA MAUVAISE QUALITÉ DE L'AIR

- Une grande partie de l'IDF est **en zone sensible pour la qualité de l'air** ;
- Une étude EQIS de Santé Publique France indique **une perte moyenne d'espérance de vie de plus d'un an à l'âge de 30 ans en IDF** ;
- La MRAe estime que la zone d'effet sur la santé du NO2 de part et d'autre d'un axe routier en dépassement **« est de l'ordre de 200 m et qu'elle est de 100 m pour les PM10 »** ;
- En septembre 2021, **l'OMS a durci des normes pour la qualité de l'air** visant à protéger la santé. La limite d'exposition annuelle à ne pas dépasser pour les PM 2,5 est divisée par deux (de 10 microgrammes (pg) par mètre cube à 5), celle pour le NO2 est divisée par quatre (de 40 à 10 pg).

LES NUISANCES SONORES

Dans son étude de février 2019 Bruitparif le souligne : « Les Franciliens soumis au bruit, **perdraient en moyenne 10,7 mois de vie en bonne santé** du fait de leur exposition aux nuisances sonores générées par les transports, sources de perturbation du sommeil ou encore de troubles cardio-vasculaires.../... *Le bruit apparaît ainsi comme la seconde cause de morbidité derrière la pollution atmosphérique* ».

LES LIGNES ÉLECTRIQUES

La MRAe recommande de prendre en compte toutes les préconisations de l'ANSES, plus exigeantes que les valeurs limites de l'OMS. **Ne plus augmenter, par précaution, le nombre de personnes sensibles à proximité des lignes à très haute tension, et de limiter les expositions.** Dans la pratique, l'ANSES préconise de ne plus installer d'établissements accueillant des femmes enceintes ou des enfants (écoles, crèches...) **à moins de 100 mètres de lignes THT.**

Il faut donc établir une carte des zones qui ne doivent pas accueillir de nouvelles constructions, de nouveaux axes routiers et autres sources de pollution.

II - NE PLUS PRENDRE EN COMPTE LES ÉTUDES BASÉES SUR DES DONNÉES OBSOLÈTES

Les études présentées aux enquêtes publiques reposent trop souvent sur des données anciennes. **N'ayant aucune étude dans les documents du SRIF-E, celui-ci s'est, sans aucun doute, basé sur ces études périmées.** En voici trois exemples en Seine Aval :

1 - Le PCAET de GPS&O : l'état initial du PCAET repose sur des données qui datent majoritairement de 2012 avec une actualisation très partielle de 2017.

2 - Le PLUi de GPS&O : la MRAe relève que la méthodologie utilisée pour l'étude « air et santé » s'est basée sur la circulaire du 25 février 2005. L'étude ne tient donc pas compte de l'avis de l'ANSES du 12 juillet 2012, de la note technique du 22 février 2019 et de son guide méthodologique, qui ont abrogé la circulaire de 2005.

3 - LE PPBE : pour le bruit, les cartes et les chiffres qui ont été utilisés datent pour la plupart de 10 ans. Le PPBE 2ème et 3ème échéance (2018-2023) repose sur des mesures anciennes de trafic. Donc, il n'intègre pas les conséquences sur le bruit des infrastructures les plus récentes.

2ème partie – LES PROPOSITIONS

Cette partie est structurée autour des cinq axes du SDRIF-E :

HABITER – TRAVAILLER ET PRODUIRE- S'APPROVISIONNER - SE DÉPLACER - BIEN VIVRE

et en tenant compte des trois objectifs :

ZAN (zéro artificialisation nette), ZEN (zéro émission nette) et ZRN (zéro ressources nettes – économie circulaire) Zéro déchets.

I – HABITER

Le SDRIF Environnemental veut concilier ces urgences environnementales avec l'accueil de 50 000 nouveaux Franciliens par an à travers l'accroissement de l'offre de logements et d'équipements, ainsi que par le maintien de l'attractivité et du rayonnement international de la région.

De 2012 à 2020 la population en IDF a augmenté de 48 000 habitants par an (Insee). Alors que les indicateurs de santé sont déjà mauvais. Le rythme de 50 000h/an, fixé par le SDRIF-E est essentiellement dû au solde naturel (naissance-décès). Il faut éviter que ces « nouveaux » habitants se retrouvent dans un secteur reconnu comme nocif pour leur santé.

C'est dit autrement par la Préfecture IDF dans le cadre du PRSE4 (Plan Régional de Santé) : « Concevoir des ensembles loin des concentrations de pollution ».

Bien que dû au solde naturel, cette augmentation ne facilitera pas la politique des ZAN, ZEN, ZRN et du Zéro déchets.

Il faut s'assurer déjà que la population actuelle vive dans de meilleures conditions en appliquant **un Urbanisme Favorable à la Santé (UFS)**, encouragée par les services de l'Etat. Cela signifie structurer les projets urbanistiques dès leur conception en questionnant leurs impacts potentiels sur l'environnement, les habitudes de vie des populations et leur santé.

De plus, deux études prospectives de 2019 de l'ADEME ont montré que :

- la construction d'une maison individuelle consomme en moyenne 1,2 t/m², **soit environ 40 fois plus** qu'une rénovation.

- la construction d'un bâtiment de logements collectifs ou d'un EHPAD consomme en moyenne 1,6 t/m², **soit environ 80 fois plus.**

Il faut donc :

- laisser faire l'urbanisation/densification douce (division de parcelles de particuliers) et ne plus attirer de gros promoteurs.
- mener une politique de remise sur le marché des logements vacants (loi climat et résidence)
- encourager le logements partagé (senior-étudiant)
- accélérer la transformation des bureaux en logements.
- construire du neuf qu'une fois toutes les alternatives ci-dessus épuisées.

La Région et les acteurs publics doivent participer aux financements pour respecter les quotas de logements sociaux et s'occuper en priorité des mal-logés. Ces derniers sont souvent dans des passoires thermiques, il faut donc mettre les moyens pour la **Rénovation thermique des logements**.

(INSEE : Plus d'un million de mal-logés vivent en Île-de-France Un tiers des mal-logés français, un tiers des logements indignes ou un quart des « passoires thermiques »).

Respecter les ambitions du ZAN passe par **une mobilisation des friches industrielles** (tenant compte de la pollution des sols) et du patrimoine foncier « délaissé » par les industriels comme Renault à Flins – Ciment Calcia à Gargenville (carte des Friches en IDF - institutparisregion.fr à actualiser).

Il est important que la région fasse du ZAN une priorité dès maintenant, sans attendre le SDRIF-E (Il en est de même pour les documents d'urbanisme comme les PLUi, les Scot dépendant d'autres autorités).

II – TRAVAILLER ET PRODUIRE

L'ESS (économie sociale et solidaire) est le moteur de l'emploi. Elle repose sur un développement local, peu gourmand en capitaux, plus rapide à mener qu'une politique à destination des grosses entreprises (relocalisation de l'industrie par exemple).

La création d'emplois de l'ESS est trois à quatre fois plus importante que celle du secteur privé. L'économie sociale et solidaire (ESS), grâce à son dynamisme et à des activités moins sensibles à la crise économique représente entre 6% et 10% du PIB français. Suivant les estimations, elle employait 2,39 millions de salariés en 2015. 66% des emplois de l'ESS concernent l'action sociale, le sport, l'enseignement, le spectacle et la santé. Si assurer l'attractivité et la compétitivité d'un territoire est incontournable pour capter davantage de richesses à l'extérieur, **ces efforts n'ont de sens que s'ils profitent durablement au tissu économique local afin de favoriser l'emploi, la cohésion sociale et la résilience du territoire** (source : economie.gouv.fr/économie-sociale-et-solidaire-es)

L'encouragement au Télétravail en fait partie. Sa généralisation permet d'envisager une autre manière de vivre la relation au travail, à son lieu de travail et à son lieu de vie :

- une économie en surface de bureaux (à convertir en logements)
- 130€/mois dépensés en plus dans le commerces local (Source : Ministère du Travail)

Un développement économique local réduit les besoins en axes ferroviaires et routiers. Cela évite une perte de temps dans les transports à l'origine de nombreux problèmes de santé. Cela joue aussi en faveur de la vie familiale et du rythme des enfants

Il faut éviter de construire si le développement économique et les emplois ne précèdent pas l'arrivée des nouveaux habitants. Ce problème se pose particulièrement pour la CU-GPS&O qui a planifié une forte urbanisation avant la création d'emplois locaux.

III – S’APPROVISIONNER

Les objectifs du SDRIF-E sur ce thème sont vastes : alimentation et agriculture de proximité, énergie propre, économie circulaire, e-commerce... : quelles marges de manœuvre pour une Île-de-France plus autonome, plus sobre et plus solidaire avec les autres territoires ?

Nous soulignerons trois points :

1 - Si on veut augmenter la part d’approvisionnement alimentaire local, il faut mettre fin dès maintenant à l’artificialisation des espaces agricoles. Celle-ci entraîne une perte de productivité de l’agriculture-et limite la production alimentaire de nos territoires.

Rien que pour la CU GPS&O qui concerne le nord des Yvelines, Le PLUi prévoit pour les projets d’aménagement déjà actés **l’artificialisation de 550 ha de terres agricoles et de 84 ha de forêts d’ici 2030.** A ces chiffres, il faut ajouter les Emplacements Réservés pour les infrastructures routières, gravières, carrières etc...) soit **95 ha** dont 39 ha d’espaces agricoles, par ailleurs classés en A ou N, 47 ha de forêts ou milieux semi-naturels majoritairement classés en N.

2 – Pour avoir une économie circulaire efficiente, Il faut d’abord réduire les approvisionnements aussi bien pour les matières fossiles (moins de constructions) que pour les biens de grande consommation. La région ne doit donc pas participer financièrement à des projets comme le Port d’Achères (PSMO) car l’étude de ce dossier montre qu’il est en retard d’une crise climatique.

3 - L’Eau est un sujet essentiel qui ne doit pas être oublié !

Une présentation Powerpoint sur le cycle de l’eau a été faite par AQUAVESC et HYDREAULYS dans le cadre de la consultation des acteurs ne suffit pas ! Il faut en faire un axe important du SDRIF-E. La préservation de l’eau est une nécessité absolue.

Les services de l’Etat prévoient pour 2030-2040, **30 à 40 % de baisse de la ressource en eau pour le bassin Seine-Normandie** et 30 à 80 % de baisse des débits des cours d’eau tout au long de l’année. Météo France prévoit également des étés avec des épisodes caniculaires de plus en plus nombreux et de plus en plus longs. Un sol imperméabilisé n’absorbe pas l’eau de pluie. En cas de fortes intempéries, les phénomènes de ruissellement et d’inondation sont donc amplifiés.

Pour ne prendre que celui-ci, il y a un lien direct entre la quantité et la qualité de l’eau et l’artificialisation des sols.

Il faut absolument que la région tienne compte de cette problématique de l’eau. Le colloque - La Ressource en EAU en Île-de-France dans un contexte de dérèglement climatique qui s’est tenu le 7 et 8 novembre 2022 pose bien ce sujet, et il y a eu des propositions à appliquer en urgence.

Remarque : il aurait été bien de préciser pour la phase de concertation préalable du Public que le cahier des acteurs était disponible sur Internet (en bas de la page [Île-de-France 2040 - Institut Paris Région \(institutparisregion.fr\)](http://ile-de-france-2040.institutparisregion.fr))

IV – SE DÉPLACER

Maintenant, tout le monde a conscience que cela passe par un développement des mobilités douces. Il faut arrêter la politique du tout voiture que la Région et les départements ont menée et continuent à vouloir mener avec des projets d’infrastructures routières inutiles.

L'usage quotidien de véhicules a fortement diminué en 2018, enregistrant une baisse de 4,7 % par rapport à 2010 selon l'Enquête Globale Transport tandis que la population augmentait et que l'ensemble des déplacements quotidiens ont progressé de 4,9 % en huit ans (de 41 à 43 millions) en IDF.

La voiture a été délaissée au profit des transports publics, bus, métros et trains (+13%). L'utilisation quotidienne du vélo a progressé de 29 % et la marche de 8 % en 8 ans.

Les conséquences du COVID ont entraîné une réduction du trafic routier de 20% (division par 4 des bouchons).

Il faut donc continuer à réduire le trafic routier et se concentrer sur l'aménagement et la remise en état des infrastructures en place. Abandonner les projets routiers lorsque les études de trafic montrent qu'ils ne règlent aucun problème, mais créent ou augmentent les nuisances pour les habitants. Des projets routiers inutiles aux conséquences néfastes sont prévus dans la vallée de la Seine (Pont d'Achères, A104, Prolongement de la Francilienne, déviation de la RD154) alors que les études de trafic montrent qu'ils auront pour conséquence une saturation complète de la circulation dans le secteur et de nouvelles nuisances pour les habitants.

TRANSPORTS ROUTIERS

IV-1 - les projets A104 – A104BIS (Liaison RD30-RD190 - Pont d'Achères)

-Le **Projet A104 (Projet d'Etat)** est le projet de "**Prolongement de la Francilienne**" d'Orgeval à Méry-sur-Oise, à travers les Yvelines et le Val d'Oise, en plaines zones urbanisées. Trajet de 22 km, avec trois passages de la Seine, pour passer de la rive droite à la rive gauche. Trafic estimé à 120 000 véh. /jour, par le maître d'ouvrage, lors du débat public de 2006. Aboutissement, au sud, en cul de sac, dans un échangeur gigantesque de 55 ha en liaison avec les routes locales déjà saturées, actuellement, aux heures de pointe (A13, A12, RN118 ...).

Le projet de Liaison RD30-RD190-Pont d'Achères est un projet du département des Yvelines.

Accroissement de la concentration en GES :

D'après le dossier du maître d'ouvrage du **Projet A104**, le **taux de dioxyde de carbone serait augmenté de 28 %**, le long du "Tracé vert" choisi par l'Etat en 2006, à la suite du Débat public, alors que la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) du gouvernement, précise qu'il serait nécessaire de faire baisser le taux de GES de 28%, d'ici 2030, par rapport à 2015 et d'arriver à une décarbonation complète, d'ici 2050.
www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc

Ce projet A104 va donc à l'encontre des décisions gouvernementales et européennes, actuelles.

Augmentation de la pollution atmosphérique en vallée de Seine :

D'après le dossier du maître d'ouvrage, le projet A104 ferait augmenter la concentration des oxydes d'azote (NOx) de 13 % et celle des particules fines (PM10) de 12 %. Ce projet autoroutier ne ferait donc qu'augmenter la pollution de l'air, dans ce secteur, **alors qu'en Vallée de Seine, les indicateurs de santé sont déjà très inquiétants.**

Artificialisation des sols :

Le **Projet A104** à 2X3 voies, sur 22 km, à travers les Yvelines et le Val d'Oise, détruirait plusieurs dizaines d'hectares de terres agricoles et de zones boisées (Environ 120 ha avec l'échangeur d'Orgeval) et de plus, **rendrait inopérant le rôle de certaines trames vertes.**

Augmentation des nuisances sonores :

Le **projet A104** augmenterait les nuisances sonores de manière considérable, ce qui entraînerait des conséquences irréversibles sur la santé (Effets cardiovasculaires et métaboliques / Effets sur le sommeil / Troubles de l'apprentissage avec effets négatifs sur la concentration des personnes, lors de l'élaboration de raisonnements).

IV-2 Les nouvelles routes ne fluidifient pas le trafic, bien au contraire :

Il est scientifiquement démontré, depuis de nombreuses années, que loin de fluidifier le trafic, l'ajout de nouvelles routes ne fait que l'augmenter, en faisant accroître les embouteillages. Toute création de nouvelle route joue un **"rôle d'ASPIRATEUR à VOITURES"**, en créant un **"TRAFIC INDUIT"** dû au fait que les automobilistes modifient alors leurs habitudes, en changeant leur itinéraire. Ils n'hésitent pas, alors, à se déplacer plus souvent et plus loin. De plus, certains reprennent leur véhicule personnel, alors qu'ils avaient opté, jusque-là, pour les transports en commun.

Ce "Trafic induit" vient alors engorger ces nouvelles routes.

www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20160106.RUE1831/la-plus-large-autoroute-du-monde-est-deja-bouchee.html
<https://theconversion.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>

IV-3 Le trafic routier est le premier responsable du coût social du BRUIT des transports. En effet, les $\frac{2}{3}$ des coûts sociaux liés au bruit sont dû aux transports, dont 54,8 % sont dû au transport routier (Soit 80,6 milliards d'euros !).

www.sante-environnement-bfc.fr/ressource/centre-dinformation-et-de-documentation-sur-le-bruit-cidb/
www.bruitparif.fr/les-impacts-sanitaires-du-bruit/
www.librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html

Exemple de la déviation rd 30 /rd 190 :

Le projet de pont d'Achères illustre cette problématique « d'aspirateur », en tant que nouveau maillon de la francilienne, **les prévisions de trafic à l'horizon 2032 engendrerait une augmentation de plus de 66% des trajets sur le pont de Poissy et de plus de 93% sur l'A13** (chiffre de 2018).

La région doit arrêter de financer ces projets routiers, aménager l'existant et mettre le paquet sur les mobilités douces.

IV-4 AMÉNAGEMENTS de L'EXISTANT.

Au lieu de construire de nouvelles routes et autoroutes, il est préférable **"d'améliorer l'existant"**, par exemple le long de la RN184, dont la direction est sensiblement celle du cheminement du projet A104.

C'est ce qu'avait préconisé Madame la Ministre des Transports, lors des Assises de la Mobilité en 2018. D'ailleurs, c'est ce que vient de préconiser le Gouvernement, dans sa réponse à la question écrite N°02750 du sénateur Thomas DOSSUS (Question écrite n° 02750 publiée au JO Sénat le 22/09/2022 page 4537 / Réponse du Ministre publiée le 24/11/2022 page 5957).

Citons la fin de cette réponse : “Le Gouvernement souhaite ainsi privilégier l’optimisation du réseau routier existant et le report des usagers vers les transports collectifs afin de répondre aux enjeux d’amélioration des conditions de circulation sur les axes structurants du nord-ouest de l’Île de France”

Accéder à la question/réponse : <https://www.senat.fr/basile/visioPrint.do?id=qSEO220902750>

Cette “amélioration de l’existant” le long de la RN184 consisterait à mettre des tronçons de route en souterrain, à créer des passages en dénivelés, à certains carrefours et à créer des protections anti-bruit, pour les riverains (**sécurisation de la voie et protection des populations**).

Ces travaux d’amélioration devront figurer dans la “**LISTE des TRAVAUX PRIORITAIRES**” qui sera établie, dans le cadre du CONTRAT de PLAN ETAT-REGION, car un financement des 3 partenaires “Département, Etat, Région” a déjà été promis, pour réaliser des études, dans le cadre de ces travaux.

Cela s’avère d’autant plus urgent que ces “améliorations” ont déjà été intégrées, par plusieurs collectivités locales, à leurs projets urbains (en Val d’Oise, en particulier).

BUS.

En 8 ans, les voies réservées aux bus (et dans certains cas aux taxis) sur les grands axes et autoroutes ne se sont développées que **1 % de la longueur du réseau routier national de la région IDF**. Les « bus express » se révéleront inefficaces s’ils restent paralysés dans les embouteillages quotidiens. Il faut développer ces voies « express » et les réserver également au covoiturage.

VÉLO.

L’ambition est de passer de 3% à 9% la part du vélo dans les déplacements quotidiens. Pour cela, la région doit s’appuyer sur les associations actives dans ce domaine dont le savoir-faire est reconnu. Le collectif Vélo Seine Aval dans le nord des Yvelines, par exemple, fédère les cyclistes et les associations qui encouragent le développement du vélo et sensibilise les collectivités aux besoins des cyclistes et pousse à la réalisation concertée des aménagements prévus par le RER-V (Réseau express régional vélo).

Le comité de pilotage du RER V du 07/11/2022 nous donnait l’exemple de la région de Stockholm qui prévoit de passer à 20% de report intermodale ! une belle ambition.

INTERMODALITÉ

Sous l’impulsion de ses collectivités adhérentes et grâce au soutien de l’Ademe et du ministère de la Transition écologique, Vélo & Territoires a réalisé en 2020 et 2021 une étude pour favoriser le développement de l’intermodalité entre le vélo et les transports terrestres.

Ce rapport (Rapport-EMBARQ-VF-1.pdf) **du 02 Septembre 2021 est disponible sur :**

[Intermodalité | Vélo & Territoires \(velo-territoires.org\)](https://www.velo-territoires.org/) (enjeux de l’intermodalité, les préconisations, 19 bonnes pratiques...).

Dans la répartition des compétences, les régions sont les cheffes de file de l’intermodalité depuis les réformes territoriales de 2014 et 2015 (lois MAPTAM et NOTRe) en matière d’intermodalité et de complémentarité entre modes de transport. Il faut appliquer les éléments de ce rapport à l’IDF.

L’intermodalité est un élément clé dans l’organisation et l’avènement d’une nouvelle mobilité urbaine plus durable. Son développement permet de démultiplier les moyens de déplacement des usagers, d’assurer une meilleure continuité de service et d’améliorer les conditions de leurs trajets. IL faut donc mettre les moyens pour développer fortement et rapidement une mobilité intermodale.

V – BIEN VIVRE

La région veut « *faire de l'Île-de-France une métropole où il fait bon vivre partout et pour tous* ».
 Pour cela, il faut donc appliquer des propositions de bon sens qui permettraient d'arrêter l'artificialisation des sols, d'améliorer la qualité de l'air pour les habitants, d'éviter d'en soumettre d'autres à des nuisances, de favoriser une économie circulaire et les mobilités douces.
 Cette politique aura des effets bénéfiques sur la santé des habitants.

Bien vivre dans un environnement naturel sain

Un environnement sain passe par le maintien et le rétablissement des continuités écologiques. Elles doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement. Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain. Ces continuités peuvent être le support de plusieurs fonctions : espaces de respiration et/ ou liaisons agricoles et forestières et/ou continuités écologiques et/ou liaisons vertes.

La priorité régionale doit se concentrer sur l'évitement (séquence ERC) et protéger les espaces naturels anciens et matures répondant aux besoins écologiques des écosystèmes plus efficacement que les milieux naturels anthropisés.

Les bienfaits apportés par la nature en ville, le lien entre présence végétale et santé physique est clairement établi. Des études mettent en évidence un lien entre accessibilité aux espaces verts et longévité.

3ème partie : – DEGAGER DES MARGES BUDGETAIRES

Pour mener une véritable politique en faveur de l'Environnement, la Région doit dégager des marges budgétaires. Cela passe par :

- Le respect absolu du ZAN.** En effet, au-delà des investissements nécessités par sa création, un terrain artificialisé demande beaucoup d'aménagements (routes, électricité, assainissement) et d'entretien coûteux.
- L'abandon ou l'arrêt des financements** de nouvelles infrastructures routières ou des projets comme le pont d'Achères (cela représente des centaines de millions €)
- **Une meilleure maîtrise des Investissements et des marchés publics.**

I - De nombreux exemples montrent des retards et des dépassements systématiques des budgets initiaux qui conduisent à l'explosion des coûts.

1 - Le chantier Eole : SNCF réseau a annoncé un dérapage de l'ordre de 1,7 milliard d'euros. Alors qu'une mission d'information et d'évaluation (MIE) est en cours à la Région Ile de France, nous notons une absence totale de transparence concernant le financement par GPS&O qui fait partie, au même titre que la Région et le département des Yvelines, des financeurs. Il est à noter qu'un retard de deux années a également été annoncé pour la livraison du matériel roulant (Rame NG). A ce stade, la mise en service d'EOLE est prévue pour fin 2025. Toutefois, tant que le tour de table financier n'est pas bouclé, retards et surcoûts risquent de s'accroître.

2 - Le Tram 13 : la mise en service de la virgule de St Germain-en-Laye vers le RER A s'est faite en juillet 2022. Cette virgule a engendré un surcoût de plus de 57%. La phase 2 qui concerne plus directement le territoire GPSEO a pris énormément de retard. Elle est maintenant annoncée pour fin 2027, ce qui reste une date très incertaine sachant qu'à ce stade, son financement total n'est pas bouclé.

Si les projets de transport en commun et les mobilités douces sont bien complémentaires en fonction de la longueur du trajet, l'état de santé des voyageurs, etc. le retard pris par ces deux programmes met en évidence leur déphasage par rapport aux besoins du Territoire. Ils s'avèrent déjà « obsolètes » alors qu'ils n'ont pas encore été mis en place.

II - Les grands projets d'infrastructures routières, qu'on nous vante sans cesse comme étant la clé de l'attractivité de notre territoire, coûtent énormément d'argent public. Aucune étude d'impact socio-environnemental n'est mise à jour. Le retard pris par ces programmes met en évidence leur déphasage par rapport aux besoins du Territoire. Ils vont à l'encontre de la politique que l'on doit mener pour le changement climatique. Un seul de ces projets peut réduire à néant tous les efforts faits par ailleurs.

L'argent public doit être mis dans des projets simples, maîtrisés et efficaces. Les informations sur ces projets, leurs suivis, les dépassements budgétaires doivent faire l'objet d'une communication complète et grand public. De même, le contrôle de l'utilisation des fonds doit être amélioré et mis en place dès le début du projet et pour toute sa durée. Un contrôle à posteriori même de la cour des comptes est trop tardif. Les dépassements doivent faire l'objet de sanctions au titre de la mauvaise utilisation des fonds publics. Cette transparence est nécessaire !

CONCLUSION

L'addition des acronymes ZAN, ZEN, ZRN... ne fait pas une politique ! **Le SDRIF-E devrait se donner un objectif clair qui conditionne l'ensemble des choix ; la ville du ¼ heure pourrait être celui-là.**

Si le point 21 de la concertation précise que « *La Région s'engage à analyser toutes les contributions exprimées, à identifier les priorités, les points de consensus, de dissension et les points de controverse soulevés par le grand public.* » il ne faut pas seulement les analyser mais en tirer des enseignements en travaillant avec tous les acteurs en amont comme le recommande l'UFS et avec les associations dont l'expertise est forte.

Suite à la concertation, les points retenus pour le projet de SDRIF-E. ne doivent pas être seulement ceux qui conviennent à la Région pour des raisons politiques, de prestige etc., mais ceux qui sont bénéfiques dès maintenant pour le territoire et les habitants.

La Région doit appliquer **la politique du ministère du développement durable** qui écrit : « *La séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...)* ».

Il faut donc s'appuyer sur l'Urbanisation favorable à la Santé, remettre en place un IDH (indice de développement humain) en y ajoutant des critères environnementaux et de santé.

Sur le plan juridique il faut renforcer l'opposabilité du SRCE et rendre obligatoire le respect du SDRIF-E. **Il faudra accélérer sa prise en compte dans les documents d'Urbanisme.**

Il faut que le SDRIF-E prenne réellement en compte l'ESS complétée par une politique de la Sobriété dans tous les domaines.

En son état actuel, le SDRIF-E n'est pas assez ambitieux, et en fixant comme date 2040, il aura même beaucoup de retard sur les engagements climatiques. L'IDF concerne 12 millions de personnes, si le SDRIF-E ne se donne pas les moyens de tenir les objectifs climatiques au niveau de la première région française, il sera impossible de les tenir au niveau national.

Le Ministère de la Santé et de la Prévention indique que : « *Le changement climatique aggravera les risques sanitaires existants. On connaît les conséquences des événements extrêmes (vagues de chaleur, inondations...) pour les sociétés et celles de la dégradation générale de l'environnement, qui favorise la pollution de l'air et des eaux, l'insécurité alimentaire ou encore la survenue de maladies vectorielles* ».

Le SDRIF-E doit conduire à une réduction forte des nuisances et plus particulièrement celles que subissent les plus fragiles (femmes enceintes, enfants, seniors...)