

**GROUPE LFI-A
CONSEIL RÉGIONAL
D'ÎLE-DE-FRANCE**

**Planifier l'aménagement
de l'Île-de-France,
gouverner par les besoins**

**Vers un
CONTRESDRIF-E**

**FACE À LA RÉGION-MÉTROPOLE DE VALÉRIE PÉCRESSE,
UNE RÉGION DU MIEUX-VIVRE**

SOMMAIRE

ÉDITO	3
-------------	---

VOS ÉLU-ES DU GROUPE LFI-A	4
----------------------------------	---

Le ZAB :	
un structurant de la politique	
d'aménagement en Île-de-France	5
Constats	7
Feuille de route	7
Orientations réglementaires	8

Répondre à la	
crise du logement abordable	9
Constats	11
Feuille de route	11
Orientations réglementaires	12

Aménager en bassins de vie :	
plus de transports de proximité,	
moins de distance domicile-travail	13
Constats	15
Feuille de route	16
Orientations réglementaires	17

Aménager la Région	
en harmonie avec la nature	18
Vivre avec les non-humains	19
Anticiper les risques	20
Recycler les espaces et la matière	21

Le SDRIF-E (Schéma directeur de la Région Île-de-France environnemental) est un document de planification majeur qui définit l'aménagement de notre région d'ici 2040. Il s'impose à l'ensemble des SCoT et PLUi.

Dans la perspective de la mise au vote le 4 juillet prochain de l'avant-projet du SDRIF-E de l'exécutif régional dirigé par Valérie Pécresse, ce document est une première synthèse du travail que le groupe LFI-A entreprend depuis 1 an : la réalisation d'un Contre SDRIF-E.

Pour ce faire, nous avons auditionné plusieurs dizaines de chercheurs, syndicats, associations et collectifs, institutions et politiques. En voici une première restitution.

Un second document plus détaillé verra le jour dans les prochains mois, à la suite de l'enquête publique que va devoir initier l'exécutif régional et avant le vote final du SDRIF-E prévu en avril 2024.

La conception d'un Contre SDRIF-E est l'occasion pour nous d'interroger les tenants et aboutissants des politiques d'attractivité qui structurent l'action publique régionale depuis maintenant plus de 30 ans. Notre Contre SDRIF-E n'est pas un document administratif, c'est un plaidoyer de résistance. Nous livrons une profession de foi politique pour l'Île-de-France qui dit la déclinaison francilienne du monde que nous voulons pour demain.

À travers ce document, nous militons aussi pour faire œuvre de pédagogie afin de comprendre la matière de vie qui se cache entre les lignes dures et crues du document administratif du SDRIF-E. Derrière les acronymes secs et bruts des schémas d'aménagement, ce sont des intérêts de classe qui s'entrechoquent et qui font basculer les destins de l'ensemble du vivant, humain et non-humain.

Les frontières des écosystèmes ne se superposent pas aux frontières des échelons administratifs. Par conséquent, un schéma directeur large, à l'échelle régionale, est l'occasion de prendre en compte pleinement la question écologique dans sa globalité. Le découpage des compétences ne doit exonérer aucun acteur de ses responsabilités en matière environnementale. Les contraintes doivent être fortes pour tous les acteurs. L'impératif écologique doit primer. Le SDRIF-E qui couvre un échelon vaste doit être particulièrement contraignant.

Alors certes, notre famille politique est en train de gagner - une partie au moins - de la bataille sémantique. Les mots tels que « sobriété », « circularité » ou « proximité » ne sont plus des mots interdits comme en témoigne cet avant-projet. Les libéraux feraient-ils leur conversion ?

Non, car la défense du vivant demande pragmatisme, organisation et radicalité. D'une part, parce qu'il existe une tension permanente entre les conséquences que la fabrique de la ville capitaliste et métropolisée génère et qu'il s'agit de traiter - rendre, par exemple, effectif le droit au logement tout en luttant contre l'artificialisation du sol. D'autre part, parce que si nous souhaitons répondre aux disparités économiques, sociales et spatiales de la région tout en respectant les objectifs et recommandations formulés par le GIEC alors nous allons devoir choisir, hiérarchiser et contraindre.

Sous le vernis écologique de l'avant-projet de l'exécutif régional, nous ne retrouvons ni l'un ni l'autre. Telle est alors l'ambition de ce Contre SDRIF-E : penser véritablement l'organisation de l'Île-de-France dans une perspective de bifurcation écologique et de réparation sociale.



VOS ÉLU·ES DU

GROUPE LFI-A CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE



Sophia CHIKIROU



Julie GARNIER



Philippe JURAVÉR



**Vianney ORJEBIN,
président du groupe**



Raphaël QNOUCH



Christophe PRUDHOMME



Paul VANNIER



Le ZAB: un structurant de la politique d'aménagement en Île-de-France



Le ZAB : un structurant de la politique d'aménagement en Île-de-France

La copie de Valérie Pécresse

Les capacités d'urbanisation calculées à l'horizon 2040 sont définies dans le présent sous-chapitre de façon à respecter la trajectoire régionale suivante :

- une réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers de 23 % pour la période 2021-2031, par rapport à la consommation d'espaces observée entre 2011 et 2021 ;
- une réduction de l'artificialisation nette de 30 % pour la période 2031-2041, par rapport à l'artificialisation observée lors de la décennie précédente ;
- une réduction de l'artificialisation nette de 43 % pour la période 2041-2050, par rapport à l'artificialisation observée lors de la décennie précédente ;
- une absence d'artificialisation nette à compter de 2050.

Sont admises dans les espaces agricoles les installations nécessaires au captage d'eau potable.

Dans les communes où la proportion des espaces de pleine terre, dans l'ensemble des espaces urbanisés **hors voirie**, est inférieure à 30%, les documents d'urbanisme définissent les règles **visant à augmenter** cette proportion.

La copie du groupe LFI-A

Les capacités d'urbanisation calculées à l'horizon 2040 sont définies dans le présent sous-chapitre de façon à respecter la trajectoire régionale suivante :

- une réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers de **50 %** pour la période 2021-2031, par rapport à la consommation d'espaces observée entre 2011 et 2021 ;
- une réduction de l'artificialisation **brute** de **60 %** pour la période 2031-2041, par rapport à l'artificialisation observée lors de la décennie précédente ;
- une réduction de l'artificialisation **brute** de **80 %** pour la période 2041-2050, par rapport à l'artificialisation observée lors de la décennie précédente ;
- une absence d'artificialisation **brute** à compter de 2050.

Sont admises dans les espaces agricoles les installations nécessaires au captage d'eau potable **non destinées à l'irrigation. Les retenues de substitution ou « méga-bassines » sont interdites.**

Dans les communes où la proportion des espaces de pleine terre dans l'ensemble des espaces urbanisés est inférieure à 30%, les documents d'urbanisme définissent les règles **pour atteindre** cette proportion.

Constats :

l'Île-de-France, la Région la plus artificialisée



La Région Île-de-France est la plus urbanisée de France : 22% contre 6% en moyenne pour le reste du pays. Sur la période 2012-2017, 590 ha/an sont consommés en net (840 ha/an de consommation brute, 250 ha/an de renaturation d'espaces naturels, agricoles et forestiers). Une reprise à la hausse de cette consommation est à craindre au vu des dernières évolutions, d'autant plus que des consommations spatiales nouvelles apparaissent pour les énergies renouvelables, pour les datas centers, pour les installations liées à la gestion des déchets et de l'eau, et pour les parcs logistiques.

Feuille de route : vers la sanctuarisation des terres

En matière de lutte contre la bétonisation des terres, un autre objectif doit être poursuivi aujourd'hui : le zéro artificialisation brut (ZAB). Il est à rechercher car les compensations et les renaturations ne sont pas à la hauteur. Ni quantitativement, car le solde en matière d'artificialisation sera bien trop élevé jusqu'en 2050 au moins selon le calendrier prévu par Valérie Pécresse, ce qui n'est pas à la hauteur de l'urgence climatique. Ni qualitativement, car la richesse de la biodiversité d'un espace renaturé n'est jamais aussi grande que celle d'un espace naturel, agricole ou forestier détruit.

Un des moyens de parvenir au ZAB est la densification ou la construction de la « ville sur la ville ». Pour autant, une densification sauvage et immaîtrisée ne serait pas la réponse à ce refus de l'artificialisation. La zone dense est pleine d'espaces non artificialisés et riches écologiquement : parcs publics, jardins privés, dents creuses, etc. Ils doivent être préservés au maximum. De plus, la densification doit être aussi maîtrisée car l'acceptabilité sociale de la privation d'espaces de nature de proximité est de moins en moins évidente. Il y a un « besoin de nature » en ville qui doit être pris en compte.

Cette recherche du ZAB s'accompagne donc d'une exigence méthodologique : créer des outils cartographiques qui rendent compte clairement de l'artificialisation dans sa dimension écologique et non seulement dans sa dimension foncière. Le sol n'est pas une surface inerte, un support de construction ou de non-construction, c'est une épaisseur physico-chimique complexe, un milieu de vie. Si l'on prend au sérieux la définition que donne la loi de l'artificialisation - « altération durable des fonctions écologiques du sols » -, alors les cartes doivent rendre compte de cette richesse écologique des sols : stockage de carbone, filtration de l'eau et richesse de la biodiversité.

Orientations réglementaires du Contre SDRIF-E



Tendre vers le zéro artificialisation brute pour les espaces agricoles, naturels et forestiers selon la trajectoire définie ci-dessus.

Prononcer un moratoire sur tous les projets inutiles et imposés dévoreurs de terres agricoles précieuses (urbanisation du triangle de Gonesse, urbanisation du plateau de Saclay, CDG Express, Ligne 18 Ouest, Ligne 17 Nord, prison de Noisieu, prison de Crisenoy, etc).

Augmenter très fortement la superficie des espaces verts en Île-de-France, y compris dans les zones denses afin de multiplier les îlots de fraîcheur et améliorer la qualité de l'air, et particulièrement dans les quartiers populaires les plus denses qui sont les plus touchés par le réchauffement et les îlots de chaleur.

Empêcher la construction de grands centres commerciaux en dehors des espaces déjà urbanisés. La construction de nouveaux équipements commerciaux d'une surface supérieure à 2 000 m² ne peut se faire en extension urbaine, mais uniquement en renouvellement urbain.

Poursuivre l'objectif d'au moins 30% d'espaces de pleine terre dans chaque commune.

Interdire les retenues de substitution ou « méga-bassines ».

Identifier dans les documents d'urbanisme des trames vertes, bleues, noires, brunes, blanches et aériennes.



Le plateau de Saclay



Répondre à la crise du logement abordable



Répondre à la crise du logement abordable

La copie de Valérie Pécresse

La norme anti-ghetto (**de pauvres**): dans les communes ayant **plus de 30 %** de logements locatifs sociaux **dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS-PLAI**, il s'agit de donner la **priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants** (PLS, accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre).

La copie du groupe LFI-A

La norme anti-ghetto (**de riches**): dans les communes ayant **moins de 25 %** de logements locatifs sociaux, **seule la création de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS-PLAI est permise**.

La **création de quartiers fermés** de copropriétés ou voies privées fermées de copropriétés de type **gated communities** est **interdite**.

Les documents d'urbanisme doivent contribuer à la mise en œuvre de **l'objectif de construction de 70 000 logements par an** défini par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à l'échelle de la région Île-de-France.

Les documents d'urbanisme doivent contribuer à la mise en œuvre de **création de logements en priorisant les gisements fonciers déjà artificialisés et le bâti existant**: les logements vacants, les bureaux à reconvertir, les meublés touristiques à interdire et les friches à réhabiliter.





Constats : une crise du logement aigüe

Il y a tout juste 10 ans, le CESER publiait une étude sur l'accès au logement des ménages à bas revenus en Île-de-France. On estimait alors à 1 million (20 % des ménages franciliens) le nombre de ménages en dessous du seuil de pauvreté et donc éligibles à du logement très social du type PLAI (inférieur à 5,87€/m²). Cette tension sur l'offre de logement social s'est encore accentuée au cours de la dernière décennie comme le révèlent les dernières données communiquées en 2019 par l'Union Sociale pour l'Habitat d'Île-de-France. On estime alors à 45% la part de ménages éligibles (hors propriétaires) à un logement social, soit 2,3 millions de ménages. On recense par ailleurs 720 000 demandes de logement social avec une ancienneté moyenne de 33 mois. À titre de comparaison pour 2018, seules 74 000 attributions ont été réalisées, soit un taux de satisfaction de 1 sur 10. Nous pouvons d'ores et déjà l'affirmer : la loi du Grand Paris qui fixe comme objectif la création de 70 000 logements par an (dont l'immense majorité dans le cadre des futurs quartiers de gare) ne permettra absolument pas de répondre à la crise du logement abordable que nous connaissons aujourd'hui.

Feuille de route : concilier urgence sociale de l'habitat et sobriété foncière

La maîtrise du foncier constitue un enjeu majeur pour gérer la ressource « espace » et ses différentes fonctionnalités, particulièrement au regard des préoccupations qui sont les nôtres en matière de maîtrise de l'étalement urbain et de lutte contre l'artificialisation des sols.

La maîtrise foncière publique permet de maîtriser le prix de sortie lors des opérations d'aménagement et donc de limiter les effets de la propriété lucrative du sol urbain sur la fabrique de la Ville. Pour que celle-ci soit efficace, elle ne doit pas se faire au coup par coup mais de manière planifiée et suivant des objectifs politiques partagés. En l'espèce, elle constitue une réponse aux carences quantitatives et qualitatives du logement francilien et aux effets de spéculation que nous observons aujourd'hui dans le cadre de projets immobiliers métropolitains. Il permet également de limiter les processus de gentrification par la maîtrise des prix. Elle est un préalable à la réponse à la crise du logement abordable.

Orientations réglementaires du Contre SDRIF-E



Développer de nouveaux types de logements sociaux du type « super PLAI » avec des loyers de sortie inférieurs à 5€/m².

Contraindre les villes qui ne respectent pas la loi SRU à construire des logements de type PLUS-PLAI.

Permettre le développement du logement social partout où les bonnes volontés des communes s'expriment et suspendre immédiatement la disposition régionale réaffirmée dans l'avant-projet de l'exécutif qui vise à imposer un seuil maximum de logement social (norme anti-ghetto).

Donner la priorité à la reconversion de bureaux en logement abordable (8% de vacance à l'échelle régionale). Pour ce faire, la puissance publique a besoin d'outils forts et de l'ensemble de l'arsenal législatif encore trop peu mobilisé : réquisition de bureaux vacants de plus de 2 ans par l'État, droit de préemption, etc.

Interdire la location courte et moyenne durée ainsi que les meublés touristiques.

Développer l'habitat participatif, économe en foncier. Ce dispositif remet en question la notion de propriété privée du foncier et le modèle du pavillon comme horizon absolu à atteindre pour habiter.





**Aménager en bassins de vie:
plus de transports de proximité,
moins de distance domicile-travail**



Aménager en bassins de vie : plus de transports de proximité, moins de distance domicile-travail

La copie de Valérie Pécresse

En complément du réseau de transport en commun lourd, le **réseau** de transport collectif de surface **doit être complété**, pour faciliter les mobilités au sein des bassins de vie et pour désenclaver les quartiers vers des pôles d'échanges multimodaux

Les capacités d'accueil du trafic des plateformes aéroportuaires doivent être **préservées**. Il convient en outre de veiller à ne pas développer des fonctions pouvant hypothéquer ces objectifs premiers.

Lorsque la fonction aéroportuaire des aérodromes est abandonnée, les documents d'urbanisme peuvent permettre d'y accueillir **prioritairement des industries** [...]. Si l'emprise concernée est peu artificialisée, ils peuvent favoriser un retour à l'activité agricole ou des actions de renaturation.

Le réseau magistral doit être **conforté** en **augmentant sa capacité** sur certains axes, notamment sur les rocade existantes, pour **répondre à un trafic à haute intensité**, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées.

La copie du groupe LFI-A

Préférer à la création d'infrastructures de transports lourds ad hoc **la reprise et l'amélioration de l'existant** (ex : accélérer la mise en service du T11 et notamment du tronçon Sartrouville/Argenteuil/Épinay-sur-Seine ; prolongation des lignes 1, 7, 10 et 12 ; fusion des lignes 3bis et 7bis ; double tunnel entre Châtelet-Les-Halles et Gare du Nord ; amélioration de la desserte des RER).

Privilégier le développement du réseau de surface moins gourmand en foncier et permettant une desserte fine.

Les capacités d'accueil du trafic des plateformes aéroportuaires doivent **décroître**.

Lorsque la fonction aéroportuaire des aérodromes est abandonnée, les documents d'urbanisme doivent permettre d'y accueillir **en priorité des actions de renaturation**.

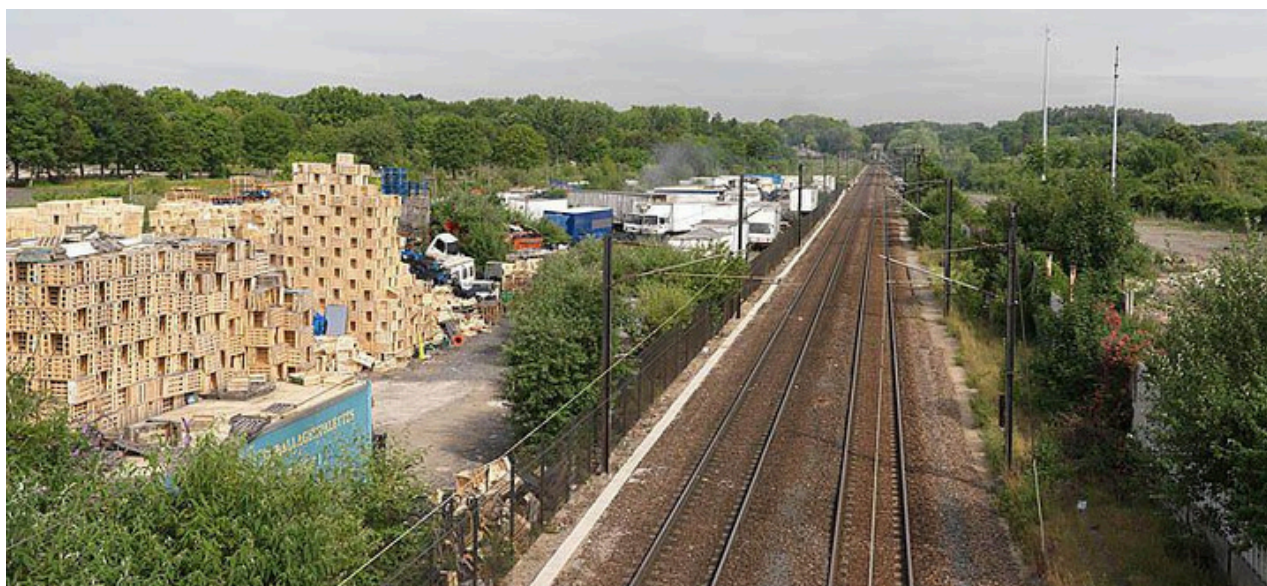
Le réseau structurant de voiries [routières] de transit doit être **gelé**. La **diminution du trafic de haute intensité** est un objectif.

Constats : des distances domicile-travail de plus en plus grandes



Les ambitions de la majorité régionale en matière de transport sont claires : le réseau de transport francilien appuyé par le projet du Grand Paris Express (GPE) a vocation à devenir le plus grand réseau de transport au monde, une vitrine de l'excellence régionale et un support de son attractivité. Cette approche qui consiste à ne voir l'efficacité d'un réseau qu'à l'aune de sa taille se distingue par une absence de vision systémique : aucun réseau de transport – même le plus efficace qui soit – ne pourra résorber les déséquilibres territoriaux qui se manifestent quotidiennement. Les chiffres sont têtus : il existe 4 millions de navetteurs franciliens, plus de 500 000 actifs franciliens passent quotidiennement plus de deux heures dans leur voiture et 1 million dans les transports en commun alors que la durée idéale du trajet domicile-travail a été évaluée à un peu plus de 15 min. Le véritable enjeu n'est donc pas tant d'accélérer la mobilité – même s'il ne fait aucun doute que des territoires entiers souffrent d'un cruel manque de couverture – mais plutôt de limiter les besoins de déplacements, particulièrement dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Or, un vrai changement de cap doit être engagé. Entre 2013 et 2019, ce sont 19 communes qui ont absorbé pas loin de 70% de la croissance de l'emploi en Île-de-France. Le corollaire de cette dynamique qui se conforte année après année ? Toujours plus de concentration des emplois dans les mêmes pôles, avec l'exemple paradigmatique du quartier central des affaires à Paris. Les six arrondissements qui le composent ont ainsi enregistré une augmentation de 42 000 emplois entre 2013-2019 pour cumuler en fin de période 660 000 emplois (pas loin du double de la Défense) dont près de 200 000 rien que dans le 8ème arrondissement de Paris.



Feuille de route : rendre congruents bassins de vie, bassins d'emploi et bassins de main d'œuvre



Aucune politique de transport ne peut pallier aux déséquilibres territoriaux. Penser la question de la mobilité, c'est donc également réfléchir à la manière de faire correspondre les logiques d'emploi, les logiques de main-d'œuvre et les bassins d'habitat qui organisent un territoire. En d'autres termes, c'est lutter contre la multiplication des « villes dissociées », ces aires urbaines où l'habitant, faute de qualification adéquate, ne travaille pas et où le travailleur n'habite pas avec, comme premier effet, une sursaturation du réseau de transport.

Organiser le territoire de sorte à limiter les besoins de déplacement des Francilien·nes, c'est également préférer à la multiplication des infrastructures lourdes une desserte plus fine grâce à un réseau de surface efficient et beaucoup moins gourmand en foncier. Il s'agit par là d'apporter une attention particulière à la grande couronne en tenant compte des spécificités de chaque territoire et des mouvements de population qu'on observe. Il s'agit enfin d'opposer à la politique de grand projet une politique du maillage ordinaire, celle qui concerne les transports du quotidien.

La mobilité doit être pensée comme un tout. La mobilité douce et active, les questions d'intermodalité ou bien encore les enjeux de logistique ou de livraison du dernier kilomètre sont autant de dimensions inhérentes à l'organisation des mobilités à l'échelle régionale et interrégionale. Ces questions ne sont pas résiduelles et ne peuvent pas être traitées sous la forme d'un « à-côté ».



Orientations réglementaires du Contre SDRIF-E



Assurer une politique de développement local cohérente avec les pratiques des résidents, c'est-à-dire réactualiser l'ambition d'un véritable polycentrisme. L'objectif est de permettre un rapprochement entre « bassin de vie », « bassin d'emploi » et « bassin de main-d'œuvre », et aller ainsi vers une région de la proximité. Cela passe également par de nouveaux outils et indicateurs de suivi de sorte à appréhender au mieux les différentes typologies de flux sur un territoire.

Prononcer un moratoire sur les lignes 17 et 18, et reprise des évaluations socio-économiques sur les coûts et avantages de ces projets au regard de leur impact environnemental notamment en matière d'artificialisation des terres.

Mettre fin aux projets de « gares cathédrales », ces immenses bâtiments voyageurs particulièrement onéreux et gourmands en foncier qui ne répondent à aucun autre intérêt que la réalisation d'opérations immobilières ultérieures.

Préférer à la création d'infrastructures ad hoc la reprise et l'amélioration de l'existant (ex : accélérer la mise en service du T11 et notamment du tronçon Sartrouville/Argenteuil/Épinay-sur-Seine ; prolongation des lignes 7, 10 et 12 ; fusion des lignes 3bis et 7bis ; amélioration de la desserte des RER).

Approfondir le dialogue avec les régions voisines afin de développer les pôles qui sont aux franges, notamment dans la perspective du déploiement d'une stratégie globale sur le fret. Sur les questions de chaînes logistiques et de livraison du dernier kilomètre, la coopération doit s'approfondir entre les différentes intercommunalités. Sur le ferroviaire, les enjeux de cohabitation entre le transport de voyageurs et le transport logistique restent prégnants.

Dépasser la bataille de la concurrence des modes de transport en favorisant l'intermodalité et la complémentarité. Il apparaît nécessaire de développer davantage encore les pistes cyclables de rabattement vers les pôles de mobilité.



Aménager la Région en harmonie avec la nature

Aménager la région en harmonie avec la nature



Vivre avec les non-humains

La situation des écosystèmes en Île-de-France est préoccupante. La biodiversité est confrontée à de nombreuses pressions d'origine humaine (artificialisation des sols, fragmentation des milieux naturels, accélération du dérèglement climatique, pollutions chimiques et lumineuses, pression cynégétique, déclin des zones humides, etc.). Les proportions d'espèces menacées ou éteintes en région Île-de-France sont plus élevées que dans les régions limitrophes. Les listes rouges de l'Union internationale de conservation de la nature (UICN) concernant l'Île-de-France montrent que 31 % des 1 600 espèces de fougères et plantes à fleurs sont menacées, 27 % des papillons de jour, 30 % des chauves-souris, ou encore 39 % des oiseaux nicheurs.

Orientations réglementaires du Contre SDRIF-E

La Région doit réparer son lien avec les animaux. Des sanctuaires conséquents doivent lui être consacrés et d'autres doivent permettre une cohabitation pacifique et harmonieuse. Il apparaît nécessaire de travailler avec les agriculteurs à la mise en place de prairies permanentes, de haies et de bosquets. Il convient également de planter de nouveaux linéaires de haies pour atteindre 3000 nouveaux kilomètres de haies à l'horizon 2040.

Il convient de lutter contre la fragmentation des habitats de la faune sauvage pour limiter les collisions sur les routes et autoroutes, en travaillant de concert avec les départements franciliens ainsi qu'avec tous les acteurs concernés, pour établir une cartographie des lieux propices à l'installation d'écoponts, d'écuroducs et de crapauducs sur les routes départementales et les autoroutes.

Il s'agit enfin de développer les trames vertes (réseaux d'échanges terrestres), bleues (réseaux d'échanges aquatiques), brunes (réseaux d'échanges souterrains), noires (réseaux d'échanges nocturnes), blanches (réseaux d'échanges acoustiques) et aériennes afin de créer des continuités permettant aux animaux d'accomplir l'ensemble de leur cycle de vie, de circuler et d'interagir en limitant les obstacles de l'activité humaine. Cela suppose en particulier de protéger les zones créées autour des corridors écologiques de toute activité cynégétique et en faire des sanctuaires de la biodiversité. La révision en cours du SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) est l'occasion de développer les trames vertes et bleues tout en intégrant un travail pionnier sur les autres trames.

Les crues de 2016 et 2018 sont venues raviver la conscience du risque majeur d'inondations en Île de France. L'OCDE a évalué qu'une crue centennale de la Seine (analogue à celle de 1910) provoquerait jusqu'à 30 Mds€ de dommages dans la Région, ce qui pourrait impacter le PIB français jusqu'à 3%. La zone de risque majeur concerne 880 000 habitants qui seraient directement inondés, de même que les centres de pouvoir, les centres culturels, 30 sites industriels SEVESO à fort potentiel de pollution, 62 lycées, 86 collèges, 493 écoles...

Orientations réglementaires du Contre SDRIF-E

En termes de réduction en amont des risques, les renaturations comme l'ont connues les berges de Yerres permettent d'exfiltrer les zones propices aux inondations, tout en créant des espaces pour que le fleuve puisse se déverser en cas de crue, et donc protéger d'autres zones. L'opération a permis la transformation de trois hectares et demi de logements insalubres en zone naturelle d'expansion pour la rivière en cas de crue. Cette règle doit aussi être appliquée à toutes les nouvelles constructions, et les plans de zones inondables doivent s'imposer aux plans d'urbanisme pour qu'aucun bâtiment ne soit construit dans des zones dangereuses.

Du côté de la résilience en cas de risque, la sécurité des personnes, le maintien des services publics et les garanties de prise en charge des personnes touchées sont les trois feuilles de route. Pour assurer cette gouvernance, le retour d'un "Plan Seine", déjà mis en place de 2007 à 2013 permet de piloter conjointement à l'échelle du bassin les réponses en cas de crise. L'anticipation des catastrophes permet d'assurer la meilleure réponse possible, ainsi que l'information et la sensibilisation des habitants sur les risques qui touchent leur territoire.





On estime la consommation de matière annuelle d'un·e Francilien·ne 2 fois supérieure à la moyenne nationale. Au bout du compte, une production de déchets supérieure s'expliquant par la particularité de ce territoire aux temps de transports élevés, à l'activité économique intense sur des secteurs spécifiquement consommateurs comme celui du tourisme, au niveau de vie élevé poussant une consommation plus soutenue ou encore aux foyers à la composition particulièrement dense. Les principes qui doivent guider notre action sont les suivants :

Orientations réglementaires du Contre SDRIF-E

La sobriété : en Île-de-France, les matières extraites localement ne comptent que pour 1,9 tonne par habitant et par an, soit un dixième de ce que la région consomme au quotidien. Il est alors pertinent de réfléchir à de nouveaux modes de consommation comme la consommation collaborative où l'usage du bien prédomine sur sa propriété. Il est aussi indispensable d'encourager par la législation la réparation des biens arrivés en fin de vie.

Recyclage, réemploi et réutilisation : par leurs compétences en matière de développement économique, les régions sont des acteurs clés de la mise en place d'une économie circulaire. La stratégie d'utilisation des ressources qui en découlerait se trouve aussi créatrice d'emplois en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il faut 1 emploi pour 10 000 tonnes de déchets jetés en décharge, contre 3 emplois en cas d'incinération, 30 si le système est fondé sur le recyclage (de type croissance verte) et 300 dans un circuit de réemploi. Pour les biens arrivés en fin de vie, il y a de multiples manières d'appuyer les initiatives encourageant à leur réparation : en planifiant l'implantation de recycleries, en soutenant financièrement les ateliers d'auto-réparation, en développant des ateliers de réparation dans les lycées... Ces structures devront être facilement accessibles à toutes et à tous.

