Pour corriger l'écart entre les intentions législatives et réglementaires et la réalité des actions sur les territoires, et considérant que les opérations actuelles d'urbanisme ne se font sans aucune concertation avec les habitants

https://participez.lecese.fr/projects/avec-ou-sans-gilet-jaune-citoyennes-et-citoyens-exprimez-vous/collect/depot/proposals/pour-corriger-lecart-entre-les-intentions-legislatives-et-reglementaires-et-la-realite-des-actions-sur-les-territoires-et-considerant-que-les-operations-actuelles-durbanisme-ne-se-font-sans-aucune-concertation-avec-les-habitants

Brachet-Ducos, le 27 décembre 2018 à 18:07 • Modifié le 28 décembre 2018 à 17:00

Contribution de la CEVE

(validé par le groupe de travail de la CEVE sur "l'élaboration du SCOT")

(Coordination de préservation des espaces verts en IDF)

à l'élaboration du SCOT métropolitain du Grand Paris

-

Vu les Objectifs de Développement Durable (ODD) édictés par l'ONU,

Vu les préconisations de l'OMS pour la santé des habitants des villes de prévoir 10 m² d'espaces verts par habitant d'ici 2030, objectif repris par le SDRIF de 2013,

Vu les résultats de la COP21,

Vu la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1 mars 2005 relative à la Charte de l'Environnement [1],

Vu la LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages [2],

Vu le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) de 2013 et ses préconisations générales visant le maintien des espaces agricoles, boisés, verts, naturels et de loisirs, ainsi que les espaces de respiration et les continuités vertes et écologiques,

Vu le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Île-de-France, approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013 et adopté par arrêté n°2013294-0001 du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013,

Vu le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'énergie d'Île-de-France (SRCAE) approuvé par le conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le préfet de la région Île-de-France le 14 décembre 2012,

Vu le rapport d'observations définitives et sa réponse de la Chambre régionale des comptes d'Ile-de-France relatif à la politique régionale des espaces verts, forêts et promenades et relations avec l'Agence des Espaces verts constatant « **des déficits persistants en matière d'espaces verts publics urbains ou de proximité** »,

Vu le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 adopté le 5 novembre 2015 par Le Comité de bassin Seine-Normandie et arrêté par le préfet coordonnateur de bassin, Jean-François CARENCO. Cet arrêté, publié au JO du 20 décembre 2015, a rendu effective la mise en œuvre du SDAGE à compter du 1er janvier 2016,

Vu le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Bièvre entré en vigueur le 7 août 2017,

Vu le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France approuvé le 19 juin 2014 publié le 11 juillet 2014 (modifié le 26 octobre 2016) qui contient, en outre, quatre prescriptions : Priorité aux transports collectifs, Réserver l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public, Prévoir un espace dédié aux vélos dans les constructions nouvelles, Limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments de bureaux et de commerces.

Vu l'état de santé de la biodiversité en IDF (http://www.arb-idf.fr/publication/indicateurs-la-biodiversite-en-ile-de-france-chiffres-cles-2018),

Vu la délibération CM2017/06/23/05 du Conseil de la Métropole du Grand Paris prescrivant les objectifs d'améliorer la qualité de vie des habitants, de :

- **« Redonner une vraie place à la nature au cœur des territoires de la métropole, en structurant et développant l'offre en espaces verts de qualité, en veillant à leur répartition spatiale et leur accès,**

- **Préserver la biodiversité et l'équilibre écologique du territoire, agir pour la qualité de l'air et la prévention du bruit dans l'environnement,**

- **Engager une réflexion sur l'évolution des trames métropolitaines, soutenir ainsi le développement d'une trame verte et bleu et favoriser l'évolution de la trame viaire en intégrant des dispositifs d'intermodalité ».**

Considérant la nécessité d'améliorer les conditions sanitaires notamment des parisiens et des habitants de la petite couronne en appliquant la préconisation de l'OMS de 10 m² d'espaces verts par habitants accessibles à tous et tenant compte de la topographie des lieux, car Paris et sa petite couronne sont très carencés en espaces vert,

Considérant la nécessité de mettre en œuvre et de renforcer les trames vertes inscrites dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et cartographiées dans les PADD des PLU ou PLUI en assurant la mise en place concrète de ces continuités écologiques,

Considérant la nécessité de prévoir, pour lutter contre les effets du réchauffement climatique, des îlots de fraîcheurs publics dans chaque quartier, qui, véritables zones de solidarité (espaces verts, jardins, friches, café solidaire, lieux associatifs) ne peuvent être confondus avec des espaces verts en pied d'immeubles, en toiture ou en façades,

Considérant que « Les concentrations les plus élevées en PM10 et NO2 sont observées sur le territoire métropolitain, qui se caractérise à la fois par une très forte densité de population et d'activités, et par un urbanisme ne favorisant pas la dispersion des polluants. Les métropolitains les plus exposés résident à Paris et au voisinage des grands axes de circulation (Autoroute A1 en Saint-Denis, Route nationale 2 à Pantin, boulevard périphérique, etc.). Le long de certaines voies, les concentrations de polluants atmosphériques ont été jusqu'à deux fois supérieures aux valeurs limites[3]».

Considérant que les aménités environnementales sont l'ensemble des bienfaits que procure la nature pour l'homme. La biodiversité en ville concourt à ce sentiment de bien-être. Des études de psychologie attestent désormais de cette relation bénéfique de la nature pour l'homme. Il convient maintenant de repenser la ville en prenant en compte ces paramètres .[4]"

Considérant que «les aménités sont devenues un facteur reconnu d'attractivité et de développement des territoires, voire de richesse économique indirecte et pour le futur, associées au dynamisme et au savoir-faire des structures d'accueil et des opérateurs[5]."

Considérant que "Le paysage est un élément important de la qualité de vie des populations : en ville, à sa lisière, à la campagne, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien. Le paysage joue un rôle majeur dans l'épanouissement de chacun et le vivre ensemble. Enjeu d'attractivité pour les territoires, la qualité des paysages est aussi un emblème de la France à l'international [6]."

Considérant que certains paysages par leur valeur patrimoniale et le fait qu'ils constituent des réserves de biodiversité doivent être protégés (exemples : les murs à pêches de Montreuil, la forêt de la Corniche des forts à Romainville...etc.),

Considérant que ces espaces verts et terres agricoles sont des « biens communs[7]» qui n'appartiennent pas qu'à leur propriétaire, mais dont ont besoin tous les habitants de la métropole pour leur qualité de vie, leur respiration,

Considérant que les superficies d'espaces verts ont diminué drastiquement dans certaines communes[8] en raison d'une course effrénée à la densification, notamment dans les villes de la petite couronne de Paris alors qu'elles auraient le plus besoin d'espaces verts au vu de leur exposition à la pollution[9],

Considérant que les espaces verts créés l'ont été souvent sur des zones polluées non constructibles car aux abords d'axes autoroutiers! (Exemples : parc du Coteau à Arcueil / Gentilly, l'aménagement des berges de l'A6A à Gentilly). Ces espaces verts doivent néanmoins être développés mais ils ne sont pas suffisants pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie et lutter contre le réchauffement climatique,

Considérant l'alerte de l'ONU aux pays signataires de la COP 21 car les résultats pour contenir la hausse des températures sous *2°C* ne sont pas au rendez-vous deux ans après,

Considérant que 42% de la pollution de l'air vient des transports, et qu'en conséquence les circulations piétonnes et pour les deux roues doivent être développées sans s'arrêter aux limites de propriétés administratives comme c'est trop souvent le cas,

Considérant la densification intense en cours, logements, bureaux, résidences étudiantes, facilitée par les maires au-delà des objectifs annoncés à leur population pour pallier la baisse des dotations d'État[10], et justifiant leur action par les préconisations du SDRIF adopté en 2013. Les communes de la petite couronne sont soumises à un rythme de construction jamais connu auparavant. « Cette réalité contredit totalement les propos du maire comme les documents d'urbanisme, pourtant approuvés au terme de procédure cadrée[11]»,

Considérant la nécessité de préserver des sols de peine terre perméables et de lutter contre l'imperméabilisation des sols à outrance dans la métropole,

Considérant le bâti inoccupé sur le territoire de la MGP et notamment dans la petite couronne de Paris,

Considérant que la Métropole du Grand Paris est une des plus denses du monde,

Considérant que le développement de la Métropole du Grand Paris ne doit pas se faire au détriment du développement du reste du territoire national,

Considérant que plus il sera construit de logements, plus la demande de logements sera forte,

Considérant la nécessité d'offrir des logements aux populations qui en ont le plus besoin à proximité immédiate des nouvelles gares du Grand Paris express par la construction de logements très sociaux, car il a été constaté que plus on est pauvre, plus on se déplace loin et plus on subit la "galère des transports en commun"[12], A NOTER cependant : "Mettre des gares dans des zones d'habitat sans emplois (ou bien mettre du logement social près des gares), ça favorise les déplacements et ça aggrave à terme l'étalement urbain. Il faut mettre des gares pour relier des zones d'emplois ET des zones d'habitat, mais le meilleur transport est celui qu'on évite ! Pour cela, favoriser une pluralité de fonctions urbaines sur un même site ! Car le meilleur transport est celui qu'on évite !" (12 bis)

Considérant enfin qu'il faut éviter que la commission européenne ouvre de nouvelles procédures contentieuses contre la France pour inaction contre le réchauffement climatique et le maintien de la biodiversité,

Considérant l'écart entre les intentions législatives et réglementaires et la réalité des actions sur les territoires, et considérant que les opérations actuelles d'urbanisme ne se font sans aucune concertation avec les habitants (exemple l'appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris») :

1. Nous demandons dès maintenant un moratoire pour que le déclassement d'aucun espace vert existant ne soit possible par les collectivités territoriales compétentes, qu'aucune terre agricole ne puisse être urbanisée, tant qu'une cartographie cohérente et contraignante des trames vertes et bleues, des îlots de fraîcheur publics et des espaces verts existants n'ait été dessinée. Les maires bâtisseurs doivent avoir conscience que

plus ils densifient plus ils doivent créer d'espaces verts s'ils veulent atteindre l'objectif de 10 m² d'espaces verts par habitant.

2. Nous demandons le recensement immédiat des réserves foncières des villes et des sociétés d'aménagement public et semi public de manière à réaliser les trames vertes et bleues sur des terrains disponibles, quitte à les redessiner par rapport à cette disponibilité, ce qui accélèrera le processus très lent de leur mise en place. Cette mesure permettrait d'éviter que lorsque le SCOT en cours de concertation porteur de toutes les réglementations citées, sera applicable plus aucun terrain ne soit disponible, ce serait un comble ! Les maires doivent comprendre que bâtir est un processus irréversible! Cette disposition est urgente au vu du processus de « défaunation» qui s'accélère même pour les espèces communes. Les élus doivent dorénavant lier systématiquement les réserves foncières à la nécessité de réfléchir sur leur commune à la création d'espaces verts de pleine terre, d'aménité, de paysage, etc.
3. Nous demandons des trames vertes rayonnantes et circulaires autour de Paris pour disposer de couloirs continus de la biodiversité et sur lesquels des programmes de sciences participatives pourront être développés notamment en direction des enfants et des scolaires.
4. Nous demandons que des îlots de fraîcheur publics existent dans tous les quartiers et aux abords de la trame verte lorsque cela est possible.
5. Nous demandons que les élus de la métropole renouvellent la métropole et l'aèrent par la création d'espaces verts qui amélioreront la qualité de l'air et le cadre de vie. Mais surtout, au nom de l'égalité des territoires, que les élus ne fassent pas grossir la métropole au point d'y mettre plus de 20% de la population nationale, car rien ne justifie d'y concentrer 40% du PIB et 85% des emplois supérieurs au détriment du reste du territoire national.
6. Nous demandons notamment, que, dans les ZAC, les jardinières, parkings et l'espace public minéral ne soient pas considérés sommes des espaces verts. Ces réalisations sont souvent effectuées par des promoteurs privés qui aménagent les terrains publics rétrocédés pour des coûts faramineux. Seuls les espaces verts de pleine terre doivent l'être pour éviter le ruissellement des eaux de pluie.
7. Nous demandons qu'un diagnostic des trottoirs, espaces publics, pistes cyclables, soit réalisé pour dessiner une cartographie contraignante de mise aux normes qui s'impose lors de la délivrance de permis de construire avec obligation de retrait pour le permissionnaire. Il s'agit d'une mesure d'intérêt général qui améliorera la circulation des piétons et celle des deux roues et évitera tout processus irréversible. Trop de permis de construire sont délivrés actuellement dans le mépris de la circulation notamment piétonne. Les maires sacrifient l'espace public sur l'autel de la pure promotion immobilière à but lucratif sous couvert de construire des logements! Les maires sont prisonniers collectivement d'un système qu'ils organisent par de multiples décisions, sans finalement le contrôler (accorder un permis de construire, rencontrer des promoteurs pour modification, valider un dessin de pistes cyclables mal conçues, en n'anticipant pas les difficultés pourtant patentes de circulation des piétons) et surtout sans défendre l'intérêt général.
8. Nous demandons qu'autour des nouvelles gares du Grand Paris au moins 50% des surfaces de logements construits soient destinées à des publics très sociaux, de manière que cette population ne se retrouve pas de nouveau éloignée de l'accès aux transports publics.
9. Nous demandons que les résidences étudiantes, avec le niveau de rente urbaine au profit des promoteurs, soient considérées comme du logement dans les PLU.

10. Nous demandons que le SCoT mette **en place des programmations réfléchies et contraignantes de manière à protéger nos Biens Communs, publics dont les espaces verts sont un élément vital de bien être, de santé publique et d'équilibre psychologique.**
11. **Nous demandons le classement en zone N dans les PLU de tous les espaces verts existants et des réserves foncières, terrain d'assise des trames vertes et bleues et des îlots de fraîcheur publics.**
12. Nous demandons simplement l'application sur les territoires des dispositions législatives existantes, qui ne seront plus applicables si le processus de construction continue au rythme de ces dernières années. Nous voulons éviter tout processus irréversible. (13)

Références :

[1] La **Charte de l'environnement** est un texte de valeur constitutionnelle, intégrée en 2005 dans le bloc de constitutionnalité du droit français, reconnaissant les droits et les devoirs fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement1. Elle énonce notamment trois grands principes : le principe de prévention, le principe de précaution, et le principe pollueur-payeur.

[2] Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme dans les conditions fixées aux articles L. 131-2, L. 131-7, L.151-23 et L. 421-4 du code de l'urbanisme. -

[3] http://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/plan_climat_air_energie_metropolitain_0.pdf

[4] Dans "Nature en ville et aménités environnementales"

[5] Ref. : Maresca B., Poquet G., Picard R., Dujin A., Fournier E., Mordret X., 2008, Les retombées économiques et les aménités des espaces naturels protégés, étude conduite par le CREDOC à la demande de Parcs nationaux de France

[6]- Textes de référence : Lien : http://www.developpement-durable.gouv.fr/politique-des-paysa

[7] -*le Retour des communs*, ouvrage dirigé par Benjamin Coriat

[8] Rapport d'observations définitives et délibérées le 16 décembre 2015) de la Chambre régionale des comptes d'île de France sur la politique régionale des espaces verts, forets et promenades et relations avec l'agence des espaces verts (exercice 2009 et suivants)

[9]- https://docs.wixstatic.com/ugd/32f64b_d867fb0ac5c141c38a97103122ec617b.pdf Exemple de Gentilly dans le Val de Marne

[10] -L'urbanisme 1.0 « Enquête sur une commune du Grand la Paris de Dominique Lorrain - Editions Raisons d'Agir

[11] -Page 163, L'urbanisme 1.0 de Dominique Lorrain - Edition : Raisons d'agir

[12] -Source : conférence de début juin 2018 sur la mobilité dans Paris, avec Olivier Razemon et Jacqueline Lorthiois.

(12 bis) "Mettre des gares dans des zones d'habitat sans emplois (ou bien mettre du logement social près des gares), ça favorise les déplacements et ça aggrave à terme l'étalement urbain. Il faut mettre des gares pour relier des zones d'emplois ET des zones d'habitat, mais le meilleur transport est celui qu'on évite ! Pour cela, favoriser une pluralité de fonctions urbaines sur un même site ! Car le meilleur transport est celui qu'on évite !"

Voir : https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/061218/betisier-deuropacity-7transports-mobilite-obligee-ou-deplacements-evites

(13) **Complément - Synthèse des 2 contributions connexes :**

Combattre les Inégalités environnementales liées aux inégalités sociales (zones dense...
(Rubrique "Inégalités territoriales)

Protection, developpement espaces verts zones denses et Ile de France (Rubrique Transition écologique)