

# SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE

## CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE

**28 MARS-14 MAI 2013**

Je suis une simple citoyenne de Fontenay-aux-roses où je réside depuis plus de 30 ans. Je porte un intérêt très vif aux questions environnementales et à l'aménagement territorial. J'ai des activités associatives à l'échelle régionale (administratrice de l'Association des usagers des transports, affiliée à la FNAUT) et locales (en particulier ; animatrice du Collectif des associations riveraines du RER B Robinson). Cette attention à l'environnement et à la qualité de la vie à Fontenay-aux-Roses expliquent mon intérêt pour le SDRIF en 2013.

1

Le SDRIF est un projet d'aménagement « durable » de l'Île de France pour les 17 ans à venir. **Ce projet s'organise autour de 2 axes structurants**

- augmenter la population de l'Île de France et les emplois, afin de rester dans la course des métropoles mondiales,
- ceci en densifiant la petite couronne déjà souvent très dense pour entraver l'étalement urbain et favoriser l'usage des transports collectifs, vecteur essentiel de la transition énergétique et de la lutte contre le changement climatique.

Il nous semble donc essentiel de nous interroger

- -sur l'efficacité économique de la croissance démographique de l'Île de France, région capitale
- -sur l'efficacité environnementale de la densification de la petite couronne où est située Fontenay-aux-roses.
- Sur l'intérêt et la faisabilité de cette densification à Fontenay-aux-roses(92)

# 1-La taille d'une agglomération est-elle vecteur d'efficacité économique ?

L'étude comparative des « villes européennes » montre la macrocéphalie qui caractérise encore le tissu urbain français.

**Cette macrocéphalie n'est pas facteur d'efficacité économique** : l'Allemagne, la Suisse, les Pays-Bas dont le réseau urbain est beaucoup plus équilibré, favorisant ainsi l'intégration des économies régionales dans la globalisation, sont les gagnantes européennes de la compétition mondiale, avec un chômage très inférieur à celui de la France.

De même, si l'agglomération parisienne surclasse toutes les agglomérations françaises par sa taille, si son rayonnement international est indéniable, elle ne valorise pas réellement sa taille démographique : des agglomérations dont la population est moins nombreuse valorisent beaucoup mieux ce capital démographique. Il s'agit d'Amsterdam, Genève, Luxembourg ou Montpellier. Cette moindre valorisation de ce capital démographique est illustrée, à l'échelle de l'Île de France, par le taux de chômage de la commune la plus peuplée, Paris, aujourd'hui supérieur à la moyenne de l'Île de France.

**Cette macrocéphalie engendre une agglomération congestionnée** offrant une qualité de vie jugée peu attractive puisque le solde migratoire interrégional francilien est négatif. L'Île de France perd une partie de sa population de jeunes adultes qualifiés : une fois leurs études terminées et leur carrière lancée, ils quittent dès que possible l'Île de France pour partir dans le « U périphérique » entre Bretagne et Grenoble en passant par les midis aquitains et méditerranéens, parce que la qualité de la vie y est très supérieure à leurs yeux.

**Cette macrocéphalie à l'efficacité relative, est-elle indispensable ?** Seule la moitié des emplois franciliens est liée aux fonctions de commandement de la région capitale, fonctions concentrées dans quelques pôles (triangle d'or et son extension à l'ouest, technopole du sud) ; Il n'est pas non plus interdit de se demander si, à l'ère numérique, la présence physique des acteurs est toujours aussi nécessaire.

*A confondre taille démographique et puissance économique, les concepteurs du SDRIF chaussent de bien mauvaises lunettes*

## 2-La densification, en particulier de la petite couronne, est-elle facteur de durabilité ?

L'empreinte écologique du francilien moyen est supérieure à celle de français moyen. En suivant le discours stéréotypé des communicants de la région, on serait en droit d'attendre une empreinte vertueuse, la région étant de loin la plus dense de France.

Cette faiblesse est illustrée par l'exemple des dégâts collatéraux du projet du Nouveau Grand Paris : la région est incapable d'absorber ses déblais et prévoit de les entreposer dans les régions voisines.

**Cette faiblesse serait encore beaucoup plus forte si l'on prenait en compte « l'effet barbecue »** ou "mobilité de compensation», À la recherche d'espace, les habitants des quartiers denses fuient la ville, les week-ends, pour leur résidence secondaire, Leur empreinte écologique est donc beaucoup plus élevée qu'il n'y paraît, si l'on ajoute l'usage d'un espace individuel et l'utilisation d'un moyen de déplacement motorisé individuel. "A revenus égaux, ils auraient plus tendance que ceux de la périphérie à partir loin, en utilisant des modes de transport gourmands en énergie ».

**Le discours stéréotypé des communicants de la région et de la ville compacte** prétend que la densification est la panacée contre l'étalement urbain ,dévoreur de terres agricoles .Toutefois ,les études menées sur les espaces périurbains de l'Île-de-France et leurs habitants montrent que nombre d'habitants des lotissements de la très grande couronne sont des enfants des grands ensembles des années 1960-1970.Refusant pour leurs propres enfants la promiscuité vécue dans ces grands ensembles ,ils ont opté pour un cadre de vie plus calme ;quitte à effectuer des navettes domicile-travail très longues .Aujourd'hui, des néo-périurbains fuient à leur tour la banlieue lorsqu'elle se densifie et gagne en insécurité.

La densification devient alors facteur d'étalement urbain, ce qu'elle est censée éviter....

**Enfin, la ville ,fût-elle compacte n'est durable que si elle permet une mobilité économe en énergie et gaz à effet de serre** .Une offre en transports collectifs y est donc impérative .Malheureusement ,le réseau francilien ,qui passe pour le meilleur du monde ne suit pas l'accroissement des flux de voyageurs ,lui-même lié à l'accroissement de la population .Il est en difficulté pour cause de saturation et d'une conception concentrique dépassée par la prédominance des trajets banlieue-banlieue. Une double nécessité s'impose : des investissements de rattrapage pour remise à niveau du réseau existant se doublent donc d'investissements en

constructions nouvelles .La capacité financière de la région, voire de l'Etat, malgré une pression fiscale inédite, n'y suffit visiblement pas.

*La ville compacte et durable est très coûteuse.*

### **3- Une augmentation d'au moins 15% de la population fontenaisienne est-elle souhaitable, dans une perspective de développement durable?**

4

**La carte du SDRIF indique en effet, une perspective d'augmentation indistincte de 15% de la population, au motif que la commune est desservie par une gare.**

**3-1- La population fontenaisienne**, comme dans nombre de communes de la petite couronne, a connu une forte croissance démographique dans les années 1950-1975, puis s'est stabilisée autour de 23 600 habitants. Ceci induit une densité élevée (plus de 9 500h.km<sup>2</sup>), très supérieure à celle des communes voisines, qui, comme Sceaux, Chatenay-Malabry, Le Plessis Robinson ou Clamart, disposent d'espaces verts publics.

**3-2- Cette densification marque de manière négative le territoire de la commune :**

- **le paysage fontenaisien :**

Située sur le talus qui, du plateau de Meudon descend vers le val de Bièvre, la commune occupe une position de balcon au-dessus de la vallée (cf.100 m de dénivelé entre la « Division Leclerc » et l'église des Blagis ; un des quartiers de la ville porte le nom de « panorama »).

Les constructions des années 1960-1980 ont détruit une partie de ce paysage, en masquant le talus ou en bouchant le panorama. Est-il souhaitable de poursuivre les dégâts du passé ?

- **les espaces verts fontenaisiens :**

Les espaces verts publics atteignent péniblement la préconisation de 12 m<sup>2</sup>/habitant de l'OMS .En effet, 86% du territoire communal est bâti ; les espaces verts publics occupent seulement 29 ha pour une population de 23 600 habitants.

Si le taux de végétation atteint 43,6%, c'est uniquement grâce aux jardins des pavillons fontenaisiens.

*Densifier une commune dont 86% du territoire est bâti, c'est, ou bien construire en hauteur et détruire le paysage de la commune, ou bien détruire les jardins pavillonnaires et donc la masse verte fontenaisienne.*

### **3-3--la durabilité passe par la mixité fonctionnelle :**

Une ville durable est économe en déplacements .Elle veille donc à l'adéquation population active/emploi.

**Plus de 80% des actifs fontenaisiens occupent un emploi hors de leur commune de résidence.**

En effet ,la commune possède une seule zone d'activité ,marquée par le berceau de l'atome français et ses évolutions depuis 1945 ;Cette zone d'activité propose des emplois liés à la recherche et donc intéresse des actifs hautement qualifiés .Cette population recherche des quartiers résidentiels de qualité(espaces verts ,activités culturelles et sportives)qu'il est donc souhaitable de lui proposer à proximité.

Si, pour limiter les déplacements, il est souhaitable de créer de nouveaux emplois à Fontenay, ils viendront se greffer sur cette zone d'activité, ou bien ils relèveront de l'économie **résidentielle, fondée sur le pouvoir d'achat de la population.**

**Dans les 2 cas, la montée en gamme de la population fontenaisienne, très hétérogène selon les quartiers, s'impose. Les 40% de logements collectifs sociaux sont un seuil déjà élevé.**

**La préservation des quartiers pavillonnaires est vitale pour la mixité fonctionnelle.**

### **3-4-la durabilité passe par une mobilité moins carbonée : les navetteurs fontenaisiens représentent actuellement plus de 80% des actifs.**

A défaut d'une adéquation meilleure entre actifs résidents et emplois, la mobilité durable est un impératif face au changement climatique et à la médiocre qualité de l'air des zones denses de l'Île de France.

**Cette mobilité, au vu de la carte du SDRIF, semble sans difficulté à Fontenay : la commune est desservie par « une gare » et constitue donc un espace à densifier.**

**Le SDRIF connaît-il les conditions de transport accessible par la dite « gare », celle du RER B. ?**

Dès 2006, l'Association des usagers des transports (FNAUT-Ile de France) dénonçait le RER B comme une des « lignes malades » du réseau francilien (avec la ligne 13). La hausse des flux de voyageurs et l'absence totale d'investissements ont aggravé la « maladie » du RER B, en particulier de la branche Robinson, la plus irrégulière du RER B. Sous la pression des élus et de leurs électeurs, le STIF propose un Schéma directeur du RER B sud. Ce Schéma, s'il est adopté, sera largement insuffisant pour la simple mise à niveau des infrastructures et du matériel roulant. Il ne prévoit aucune augmentation de capacité en voyageurs.

Le seul moyen ferré nouveau sera le tram T6, mais il ne desservira qu'une seule station, au NO de la commune, c'est –à-dire à l'altitude la plus élevée. Encore ce tram ne sera-t-il maillé qu'à la ligne 13 du métro parisien, elle-même surchargée.

La perspective de la construction de la rocade sud du Nouveau Grand Paris ne bouleversera pas la donne pour les voyageurs fontenaisiens : pour y accéder, il leur faudra emprunter le RER B, le tram ou un bus.

*Dans ces conditions, densifier au prétexte de la proximité d'une gare est un jeu technocratique qui relève de Gribouille, et non de la « mobilité durable »*

**Le SDRIF, tel que proposé, ne saurait être accepté par les fontenaisiens, soucieux de leur environnement et de leur qualité de vie.**