



# Enquête publique concernant le SDRIF-E

## CONTRIBUTION Association CADRE DE VIE FRETTOIS

La révision du schéma directeur de la région Ile-de-France oblige toujours à construire plus. Son slogan devrait être construire la ville sur la ville.

Comme le prévoit l'article L123.1 ce schéma « *a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région...* »

Les objectifs ainsi présentés pour intensifier le renouvellement urbain, « *améliorer les cadres de vie et maîtriser les développements urbains* » sont impossibles à conjuguer ensemble

C'est pourquoi, **nous sommes contre cette révision du futur schéma directeur SDRIF-E. puisqu'elle est remplie de contradictions et d'objectifs impossibles à atteindre.**

Selon l'INSEE : au 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'Ile-de-France comptait déjà 12.4 millions d'habitants. L'agglomération VAL PARISIS, c'est 288 575 habitants sur 15 communes au 1er janvier 2024. Avec une augmentation de 15 % cela fera par exemple :

- Herblay-sur-Seine avec actuellement 31 873 habitants, passerait à 36 653 habitants en 2040
- Corneilles-en-Parisis avec actuellement 26 985 habitants, passerait à 31 032 habitants en 2040
- La Frette-sur-Seine avec actuellement 4 674 habitants passerait à 5 375 habitants en 2040

Aussi Cadre de Vie s'insurge contre cette densification à outrance qui va :

- ➔ Augmenter encore plus la pollution et les nuisances sonores
- ➔ Créer des nuisances visuelles pour de nombreux habitants
- ➔ Détruire le patrimoine urbain et le cadre de vie
- ➔ Construire la ville sur la ville
- ➔ Saturer les centres de loisirs, les écoles, les crèches

Comme nous le développons ci-après point par point, ce schéma est loin d'être un nouvel équilibre mais un chaos total pour notre région et une destruction de son attractivité contrairement à l'un des objectifs essentiels de ce SDRIF-E.

## **I – Des objectifs de construction impossibles ou incompatibles avec les capacités des territoires et la préservation des patrimoines urbains et ruraux**

- Construire 70 000 logements par an, dont deux tiers de logements abordables
- Résorber à la source les pollutions (air, bruit)
- Le SDRIF-E prévoit d'accueillir plus de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain\* à l'échelle régionale
- L'intensification\* des quartiers des gares
- Densifier les constructions (45 logements par hectare dans les secteurs d'urbanisation préférentielle et 20 logements par hectare en dehors)

### **Ces objectifs ne sont pas compatibles avec d'autres objectifs du SDRIF-E :**

- « Les objectifs fixés seront proportionnels aux capacités contributives de chaque territoire, en tenant compte des opportunités et des contraintes foncières locales »
- « ACCOMPAGNER LA PRÉSERVATION ET LA TRANSFORMATION DES PAYSAGES ET DES PATRIMOINES URBAINS ET RURAUX.  
L'Île-de-France est riche de la diversité de ses paysages et de son patrimoine bâti. Facteurs d'identité francilienne et de qualité des cadres de vie, ils constituent aussi des atouts économiques et des leviers pour composer la région de demain... Le patrimoine urbain comme le patrimoine vernaculaire, ou ordinaire (pavillons en meulière, corps de ferme, etc.) participent eux aussi de l'identité francilienne.  
Ce patrimoine, qu'il soit exceptionnel ou plus ordinaire, doit être protégé et pleinement intégré à l'aménagement d'une région dont les tissus urbains et les paysages se transforment. Car ces paysages et patrimoines sont confrontés à de multiples défis. Mieux les identifier et les valoriser est essentiel pour préserver les cadres de vie franciliens, »

Comment également préserver le charme de nos villes et ce patrimoine urbain avec la loi ALUR entrée en vigueur en 2014. Cette loi permet de lutter contre l'étalement urbain mais en accentuant la densification. C'est une destruction programmée du charme de nos villes et du patrimoine urbain.

Plusieurs pavillons en meulière ont déjà été rasés pour laisser place à des immeubles, dont certains sur préemption de la préfecture. La destruction du patrimoine urbain de La-Frette-sur-Seine est déjà commencé, il est donc temps de prendre en compte les contraintes foncières locales et la préservation du patrimoine urbain comme le suggère le SDRIF-E.

Pour une ville comme La Frette-sur-Seine, même s'il faut se réjouir de l'objectif de diminution puis de zéro artificialisation, cela signifie aujourd'hui, aux vues des contradictions entre les obligations des différentes lois, qu'il faudra impérativement construire en hauteur pour atteindre le nombre de logements imposés. Dans ce cas, c'est la destruction programmée du cadre de vie et du patrimoine urbain de notre ville.

Des pavillons remarquables se retrouveront encadré par des constructions hautes et perdront tout leur charme et leur valeur.

Actuellement sur notre ville, notre PLU limite la hauteur des constructions comme suit :

« La hauteur des constructions, mesurée à partir du sol naturel, ne peut excéder 10 m au faitage ou à l'acrotère. Des dépassements peuvent être autorisés dans la limite de 2 m dans les cas suivants :

- pour permettre d'assurer une continuité des toits entre la construction et les constructions voisines,
- pour tenir compte de la pente des terrains,
- ponctuellement, pour permettre la réalisation d'éléments ou de volumes architecturaux ne rompant pas l'harmonie architecturale du bâti, ou pour des éléments techniques (machinerie, végétalisation de toiture...).

**EXCEPTIONS**

*Les règles du présent article ne sont pas applicables aux ouvrages ou équipements publics, ou d'intérêt »*

**Qu'en sera-t-il demain pour respecter ce schéma et ces lois contradictoires ?**

→ [ajout d'une nouvelle orientation] : **Les villes devront mettre à jour, la liste de leur éléments remarquables au sein de leur PLU** (Le règlement du Plan local d'urbanisme, en vertu de l'article L. 123-1-5-7° du code de l'urbanisme, peut « identifier et localiser les éléments du paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique, ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection).

**Chaque projet d'aménagement prévu à proximité de ces éléments remarquables est conditionné à une étude préalable de son impact ce patrimoine urbain. L'absence d'incidence doit être reconnue.**

**II - Objectifs SDRIF-E, loi SRU et loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette des sols) :**

Loi ZAN en 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié dans les dix prochaines années (2021-2031).

Sur les territoires d'Ile-de-France, il serait également essentiel de mettre à jour dans chaque commune une liste des arbres et emplacements naturels à protéger. Riches de leur biodiversité, ils sont le poumon de notre région.

Pour protéger la faune et la flore de nos régions, il serait indispensable de prévoir, avant la délivrance de tout permis de construire ou de réhabilitation, un inventaire de la faune et la flore présente. Cette obligation permettrait une meilleure connaissance des territoires et la protection ou un déplacement organisé des espèces.

→ [ajout de nouvelles orientations] :

- **Les villes devront établir une liste des espaces verts, forêts et arbres remarquables qu'il convient de préserver au sein de leur PLU** (*Le règlement du Plan local d'urbanisme, en vertu de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme, peut « identifier et localiser les éléments du paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique, ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection*). **Chaque projet d'aménagement prévu à proximité de ces éléments remarquables est conditionné à une étude préalable de son impact ce patrimoine naturel. L'absence d'incidence doit être reconnue.**
- **Lors de la délivrance des permis de construire et de rénover, imposer la prise en compte de la présence d'animaux, oiseaux et flore à savoir :**

ANALYSE DU SITE :

- Observer et inventorier la présence des animaux, leurs habitudes et leurs lieux d'installation.
- Analyser les points d'habitat et de nidification qui seront obstrués lors des travaux.
- Analyser les points de perchage sources de nuisances concernant les oiseaux.

Obligation pour la réalisation des travaux :

- Faire sortir les animaux, dont les pigeons avant d'obstruer les lieux où ils nichent afin d'éviter d'enfermer des oiseaux qui mourront dans des conditions atroces et qui ne respectent pas une démarche éthique vis-à-vis des de ces animaux. Eviter aussi que des cadavres pourrissent dans les structures du bâtiment.
- Analyser les points de perchage source de nuisances et prévoir lors des travaux la mise place de moyens répulsifs à ces emplacements.

### III. TRANSPORT : Incompatibilité des objectifs de logements et d'accueil de nouveaux franciliens

Nos villes de banlieue même pourvues d'une gare ne permettent pas ou peu la vie sans voiture. La Frette-sur-Seine en est un exemple, l'étalement de la ville oblige pour l'accès à la gare, aux commerces de la ville ou aux grandes surfaces, aux infrastructures, d'être équipé d'une voiture.

#### **a) LA CIRCULATION ROUTIERE**

L'Ile-de-France détient le record d'Europe des bouchons, entre 300 à 500 km par jour en heure de pointe et le nombre de congestion a plus que doublé entre 2007 et 2017.

En 2015 ; Sondage sur les intentions : 8 franciliens sur 10 sont prêts à quitter l'Ile-de-France. La qualité de vie est mauvaise à cause des transports.

En 2016 : D'après l'institut d'aménagement et d'urbanisme : Un habitant d'Ile-de-France passe en moyenne 92 minutes (1h32) par jour dans les transports. (A comparer avec environ 1h pour les autres grandes métropoles Lyon, Bordeaux, Lille et Marseille).

Actuellement le trafic routier est déjà saturé sur l'A15 aux heures de pointe et la RD392 (voir site Info trafic).

Les données de circulation 2019 du département du Val d'Oise indiquent entre autres que la plus grosse augmentation du trafic se situe sur la RD392 entre la Patte d'Oie d'Herblay et Argenteuil avec environ 17 000 véhicules par jour.

Avec l'augmentation de la population, la circulation deviendra encore plus difficile pour les Frettois que cela soit dans le centre gare, sur les quais de Seine ou sur la RD392 et la A15 pour rejoindre les zones commerciales ou pour les trajets travail pour ceux qui n'ont pas le choix et bien sûr aussi pour les départs en vacances, pour rejoindre les aéroports ...

Trop peu de places de stationnement pour prendre le train pour rejoindre la capitale par exemple.

Le trafic des poids lourds pour la réalisation de l'ensemble des constructions va considérablement pénaliser la circulation. A la Frette-sur-Seine actuellement, nous subissons un trafic important de poids lourds pour les chantiers en cours. Les autorités n'arrivant pas à les obliger à respecter les itinéraires imposés dans les obligations du chantier.

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

Encore une contradiction entre les différents objectifs : Comment maintenir cette orientation réglementaire alors même que l'objectif zéro émission nette (ZEN) est présenté comme un des objectifs structurant du projet d'aménagement ? Conserver les axes routiers existants et planifier un partage des voies pour fluidifier les transports en commun et encourager le covoiturage oui, mais planifier un agrandissement des voies routières à horizon 2040 n'est pas acceptable au vu des enjeux de qualité de l'air et de santé de la Région.

**La capacité des axes routiers ne doit pas être augmentée mais réorganisée en faveur du covoiturage et des transports en commun. Seule la fiabilité des transports en commun permettra d'inciter les habitants à les utiliser. C'est un enjeu d'égalité d'accès à l'emploi et aux services, un enjeu de santé et un enjeu écologique.**

## b) TRANSPORT EN COMMUN

Devoir utiliser les transports en commun est un véritable enfer. Entre les problèmes de personnels, les pannes, la réduction des dessertes, la saturation des rames ... les usagers de la gare de la Frette-Montigny subissent la double peine.

Une des explications sur la saturation des transports en commun, est l'augmentation de la population avec un allongement des lignes de transports avec très peu d'augmentation de leur capacité voire même une diminution parfois.

### Exemple ligne 13 du métro :

A l'origine sur cette ligne : 5 voitures et 10 stations

Aujourd'hui c'est toujours 5 voitures mais 32 stations et une fréquence entre deux rames difficiles voire impossible à augmenter en raison de la sécurité entre deux rames.

En 2004 : 110 millions de voyageurs par an

En 2010 126 millions de voyageurs par an

### Exemple RER A :

A l'origine terminus de cette ligne Cergy Préfecture, maintenant Cergy-Le-Haut

Même avec d'autres lignes en construction comme les lignes de métro 15, 16 et 17 ainsi que le prolongement de la ligne 14 dans les deux sens, vu le projet d'accroissement de la densité résidentielle prévue à 15% dans les communes dotées d'une gare, les lignes déjà fortement surchargées se retrouveront à nouveau saturées très rapidement.

En 2018 : d'après le journal Le Parisien : TRAM T2 : Pont de Bezons – La Défense – porte de Versailles :

- 227 651 voyageurs par jours en moyenne
- 70% de déplacements domicile-travail
- 15.5% d'augmentation de la fréquentation entre 2013 et 2017
- Saturation de la ligne aux heures de pointe

## La ligne transilien J

Contrairement à ce qui est annoncé concernant le SDRIF-E et les promesses d'IDF mobilité et de transilien pour permettre aux personnes d'utiliser les transports en commun plutôt que la voiture, la ligne J est de plus en plus saturée, sujette à des problèmes d'exploitation, au détriment des voyageurs.

La gare de La Frette-Montigny en est un parfait exemple et nous avons déjà interpellé (en vain, aucune réponse) IDF mobilité et Transilien pour inégalité de traitements des usagers de la gare de la Frette-Montigny :

- Fréquence des trains inférieures pendant les heures de pointe qu'en journée,
- Partage des lignes avec le Fret sur un réseau à 2 voies et sans aucune possibilité de délestage en cas de panne.



- Fermeture quasi constante des gares de La Frette-Montigny, Herblay-sur-seine ou Corneilles-en-Parisis (sans respect des horaires d'ouverture affichés)
- Manque de distributeur sur la gare de La Frette-Montigny, d'où verbalisation sur des usagers sans Pass Navigo qui n'ont pu acheter leur ticket et se heurtent à des contrôleurs qui annoncent ne pas avoir été prévenus de la panne du seul appareil existant à la Gare de la Frette-Montigny.

Avec un tel projet d'augmentation de la population autour des gares, il est quasi impossible de prévoir, malgré toutes les promesses, l'absorption d'une telle augmentation de voyageurs alors que les lignes sont déjà saturées.

La SNCF est dans l'impossibilité à ce jour de rétablir un trafic ferroviaire fiable (pannes et manque de conducteurs) et adapté à la population actuelle.

La gare de Paris-Saint-Lazare avec ses 27 voies ne peut pas augmenter le trafic voyageur (pas de possibilité de voies supplémentaires, ni d'allongement des trains ou des quais).

Dans les années 1970, la gare Paris-Saint-Lazare comptait 200 000 voyageurs jours. Elle dépasse aujourd'hui les 450 000 voyageurs par jour. C'est la 2<sup>ème</sup> gare d'Europe avec 1 600 trains au quotidien.

Madame QUESSART, ancienne directrice des lignes transilien précisait déjà qu'il était très difficile d'ajouter un ou plusieurs trains supplémentaires aux heures de pointes sur la ligne J.

### **Des promesses de bus qui ne verront jamais le jour !**

Lors de la construction de la plus grande marina d'Ile-de-France « Seine-Parisii » à Corneilles-en-Parisis, il a été promis un bus pour relier la Gare de Sartrouville aux gares de La Frette-Montigny et Herblay-sur-Seine, afin de compenser et de réduire l'augmentation de circulation due à l'arrivée de ces 1200 logement soit environ 3200 habitants. Et ce, sur un site de 12 hectares, à peine plus grand que l'île Saint Louis à Paris.

Or cette obligation a été inscrite dans l'étude préalable et nous savons aujourd'hui que cette ligne de bus ne sera pas créée. Mais tout au plus des navettes pour relier Seine Parisis et un changement vers un bus pour rejoindre la gare SNCF (LIGNE J ET RER A) de Sartrouville.

Comment pouvons-nous aujourd'hui avoir confiance au vu de tous ces éléments sur les promesses de compensation ou de transport qui sont faites sans étude préalable et sont ensuite abandonnées pour des raisons de faisabilité ou de finances.

**Le plan ambitieux de la SDRIF-E objectif 2040 de 70 000 logements par an correspond donc sur 25 ans à 1 750 000 logements, soit plus 3 millions de personnes.**

Les plans de transport seront vite insuffisants, **il faut arrêter de prévoir des lignes « petit format »** qu'il faudra ensuite agrandir avec pour conséquence des années de travaux, des fermetures de lignes régulières pour travaux d'agrandissement, comme sur la ligne 14. Mais **prévoir un plan ambitieux avec des lignes prévues pour l'objectif d'augmentation de la population, ou réduire l'objectif d'accueil.**

**Il est impossible de continuer à construire, et réfléchir ensuite aux conséquences sur le transport. Il faut déjà régler la situation actuelle en urgence et construire une mobilité fiable d'avenir pour les franciliens avant d'accueillir de nouveaux habitants.**

#### **IV. NUISANCES : Bruit, pollution**

Le projet : « résorber à la source les nuisances »

**Fret ferroviaire, au détriment des habitants et des promesses non tenues et qui déplace au lieu de remplacer la circulation des poids lourds.**

Le projet Serqueux-Gisors en est le parfait exemple.

Les trains de fret sont bruyants et provoquent des vibrations sur les bâtiments. Malgré les promesses, les mesures de compensation ne sont pas suffisantes ou non prévues :

Pour exemple, le 20 juillet 2022, 26 trains de marchandises sont passés sur la ligne J dont 16 la nuit :

- 3 entre 22h et 23h
  - 2 entre 23h et minuit
  - 4 entre 1h30 et 4h
  - 6 entre 4h et 6h
  - 1 à 6h30
- Sur cette ligne, les villes de Conflans Ste Honorine, Herblay-sur-Seine, La Frette-sur-Seine et Corneilles-en-Parisis ne bénéficient pas de mesures de protection sous prétexte que ces villes ont toujours vu passer des trains de marchandises. La région lors des manifestations liées à ce projet, c'était engagée oralement à faire le nécessaire si SNCF réseau et l'état ne le faisait pas...

- En plus, les protections acoustiques individuelles ne sont pas une solution pour faire face au bruit la nuit en période de canicule. En effet, face aux réchauffements climatiques et à la volonté de sobriété énergétique, il est demandé d'aérer la nuit pour rafraîchir et éviter la surutilisation de climatisation : Mais comment dormir la nuit, fenêtres ouvertes avec le passage de plusieurs trains de frets bruyants chaque nuit ?
- Depuis la mise en place de ce projet dit « Serqueux-Gisors » des arrêts de trains voyageurs ont été supprimés à la Gare de la Frette-Montigny sans doute aussi pour libérer des sillons pour les trains de marchandises.
- Le transport de marchandise par voie ferroviaire est annoncé comme un souhait de réduire les camions et le réchauffement climatique or :
  - o Les gares intermédiaires de marchandises comme à Corneilles-en-Parisis ont été supprimées. Les trains en provenance du Havre sont directs jusqu'à Valenton où les marchandises pour l'Ile-de-France sont ensuite acheminées par camions. Ce qui signifie que certaines marchandises retraversent ensuite en camion l'Ile-de-France !
  - o Régulièrement, les trains de marchandises sont tirés par des locomotives diesels, or l'électrification était une condition pour la mise en place de cette ligne de transport de marchandises !

La SDRIF-E préconise : « *La conception de nouvelles infrastructures permettant le report modal du fret routier vers le ferroviaire ou le fluvial, notamment en zone dense, nécessite de porter une attention particulière à l'encadrement des nuisances sonores induites pour les riverains.* »

**Il nous paraît essentiel de trouver et mettre en place enfin des solutions sur les infrastructures existantes avant d'en créer de nouvelles avec de nouvelles victimes des nuisances ferroviaires.**

**Les futurs projets pourront ainsi être créés en prenant en compte et protéger dès leur création l'environnement qu'ils vont traverser.**

**Comment peut-on espérer que cette promesse soit tenue, alors que celles faites lors des précédents projets ne l'ont pas été ?**

## Camions et chantiers

L'augmentation des logements aura également un impact direct sur les nuisances subies par les habitants des villes qui devront construire ces logements.

Des transits de camions incessants sont nécessaires pour réaliser ces constructions. Or ces camions ne respectent pas les règles de circulation et n'empruntent pas les routes qui leur sont désignées ou dédiées. Malgré de nombreuses saisines faites par les plaignants, les villes se disent démunies pour agir et la préfecture ne répond jamais lorsqu'on la saisit pour signaler que les réserves indiquées suite à l'enquête publique ne sont pas respectées.

**Une telle augmentation et continuité de nuisances est insupportable, à fortiori avec l'augmentation également du trafic routier et du trafic aérien qui découlera de l'augmentation de la population.**

Il faut mettre en place des mesures pour faire respecter ces directives sur les chantiers en cours au lieu de continuer d'accepter des chantiers sans prendre la mesure des conséquences sur la santé et la sécurité des habitants.

## Conclusion

Les élus de la ligne J manifestent (et c'est une très bonne chose) pour améliorer entre autres la desserte des gares. Mais en densifiant toujours plus, cela ne suffira pas à réduire les difficultés de cette ligne transilien.

Il ne faut pas oublier non plus, les réseaux qui deviendront insuffisants : assainissement, électrique, gaz et eau potable. Pour cette dernière qui arrive de Méry-sur-Oise pour notre commune, celle-ci ne sera pas adaptée à absorber ce projet 2040 sans de très gros investissements.

Tous ces détails afin de démontrer que ce projet de densification à outrance, fera de la Frette-sur-Seine, une ville où il ne fait plus bon vivre, impossible de circuler, perte du cachet de cette « perle du Val d'Oise ».

Quitter Paris, c'est toujours d'actualité » selon le titre de l'article du 14/01/2024 du journal du Dimanche. Quitter la banlieue est un souhait aussi pour beaucoup d'habitants qui ne se reconnaissent plus dans leur ville craignant cette nouvelle politique de la ville.

Dans l'après-guerre, pendant une dizaine d'année la France a vu ses villes changer avec de grands ensembles qui ont créé une vraie fracture urbaine et sociale. Il ne faut pas commettre la même erreur, l'histoire doit servir d'exemple.

A la lecture des 3 piliers de cette SDRIF-E (Zéro artificialisation nette, zéro émission nette, zéro déchet) qui peuvent paraître alléchants, il ne faut pourtant pas oublier que pour ne pas artificialiser plus de surface au sol, il faudra construire plus haut. Or, construire plus haut, c'est :

- Pour les fondations, les renforcer et donc augmentation les émissions (béton...)
- Pour la hauteur et pour éviter le béton, il faudra recourir au bois. D'où viendra ce bois ? de la destruction de nos forêts ou de pays lointains avec une empreinte carbone très importante

Il faut prendre le temps et mettre les moyens pour que toutes celles et ceux qui n'ont pas le choix de fuir cette urbanisation à outrance puissent continuer à profiter de ce que ce SDRIF-E tente de promettre, à savoir : améliorer « *les cadres de vie et maîtriser les développements urbains* ».

**Nos politiques doivent se saisir de ce dossier et appuyer sur des points qui peuvent protéger nos villes en plus des quelques contributions qu'ils ont transmis pour ce schéma et qui nous semblent très insuffisantes.**

**Nous, Cadre de Vie Frettois, comptons sur nos élus de l'agglomération du Val Parisis (15 communes) pour agir et se faire entendre auprès de la région Ile de France pour dire STOP à cette densification aberrante et en contradiction avec les objectifs environnementaux et de protection du bien vivre et de la santé des habitants.**

**L'urbanisation oui mais pas dans ces conditions.**