François MEUNIER
Conseiller municipal PCF-Front de Gauche d'Antony

Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Enquête Publique

Avis

1 / Sur l'économie générale et les grandes orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-deFrance :

- Approbation globale de la conception d'ensemble du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France :

En ayant pour objectif le rééquilibrage des pôles de développement, la promotion d'une ville plus compact, la lutte contre l'étalement urbain, le rapprochement de l'habitat et de l'emploi, le développement des espaces verts et des surfaces réservées aux surfaces agricoles, le développement du logement social et des équipement de services publics et en affichant de grands principes sur la nécessité de réduire les inégalités territoriales et de prendre en compte la dimension énergétique, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France esquisse bien un modèle alternatif aux logiques dominantes de la croissance financière et du productivisme que l'on ne peut qu'approuver.

Ainsi, le Schéma Directeur de la Région Ile de France tel qu'i est proposé met-il l'accent sur un certain nombre de priorités essentielles :

- Le développement du logement et tout particulièrement du logement social avec un objectif de 30% de logements sociaux,
- La nécessaire prise en compte de l'environnement avec, entre autre, le facteur 4 de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050,
- Le parti pris de dépasser l'opposition territoriale et économique entre centre et périphérie, de reconnaitre le rôle de la zone dense et la valeur contributive de tous les territoires avec 14 territoires d'intérêt métropolitain,
- La prise en compte de la dimension structurante que constitue le réseau du Grand Paris Express ; le tout en intégrant de façon ambitieuse la relation entre transport et aménagement avec le réseau Grand Paris Express à l'existant.
- Une vision du développement économique particulièrement attentive aux questions de réindustrialisation, de circuits courts, de la formation pour promouvoir une économie de la connaissance, productive et fondée sur la valorisation des capacités humaines.

- Des réserves néanmoins :

Apparait encore trop présente dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, la dimension de spécialisation et de mise en concurrence des territoires. Ainsi, cette architecture organisée autour des pôles de compétitivité présente-t-elle un risque majeur : celui de ne pas contribuer à la réduction des inégalités, ni à la mise en œuvre d'un aménagement au service du mieux vivre et de la réduction des mobilités contraintes.

- Des pistes d'amélioration :

. Une mobilisation encore plus importante des financements nécessaires à la mise en en œuvre des objectifs du Schéma Directeur le Région Ile de France

En effet, la réalisation des objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile de France implique une mobilisation de moyens très conséquente, en particulier en matière d'investissement dans la création de nouvelles infrastructures de transports collectifs et pour la relance de la construction de logements en Ile-de-France. Il est donc nécessaire de trouver de nouvelles ressources au-delà des modes de financements actuels.

Ainsi, pour ce qui est des transports, l'Etat doit-il confirmer ses engagements financiers, dont notamment la dotation en capital de la Société du Grand Paris. De plus, une deuxième phase de modernisation de la taxe locale sur les bureaux (ex. FARIF) et le recours à l'éco taxe poids lourd doivent être envisagés. Pour ce qui est du fonctionnement du système de transport public francilien, il est nécessaire d'engager une réforme du versement transport.

En ce qui concerne le logement, la future Autorité organisatrice du logement en Ile-de-France doit également disposer de ressources spécifiques et pérennes. Une taxe additionnelle au droit de mutation (DTMO) appliquée selon les taux différenciés dans les communes disposant de moins de 20% de logements sociaux permettrait par exemple de faire contribuer les territoires les moins engagés dans la dynamique portée par le SDRIFde construction de logements sociaux à la relance de la construction de logements en Ile-de-France.

. Réorienter la politique de localisation des bureaux en Ile-de-France avec une réforme de la redevance pour création de bureaux :

Le parc francilien de bureaux est de 50 millions de m², soit un niveau plus important que les parc londoniens et new-yorkais. Le poids de l'activité tertiaire dans l'économie francilienne fait que la localisation des constructions

de bureaux neufs (plus de 500 000 m² par an) joue un rôle très important dans la répartition de l'emploi en Ile-de-France.

Les décennies passées ont démontrés que le déséquilibre est-ouest habitat-emploi qui structure l'Ile-de-France tend à se renforcer en particulier du fait que les territoires accueillant déjà de fortes concentrations de bureaux sont également ceux qui attirent le plus grand volume de constructions neuves. Certains territoires des Hauts-de-Seine, en particulier, concentrent ainsi une grande part des projets de construction aboutis ces dernières années, et des projets actuellement en cours. **C'est le cas d'Antony.**

Un outil fiscal existe pour influer sur la localisation des constructions de bureaux depuis le début des années 1970 : la redevance pour la création de bureaux (RCB). Son zonage et ses taux ont été réformés au cours du temps, la dernière évolution ayant été entérinée au cours de la Loi de Finance Rectificative (LFR) 2010.

Or, il apparait que le différentiel de taux de cette taxe est trop faible entre les zones les plus attractives du territoire et celles où il est nécessaire de développer prioritairement l'activité, en particulier en banlieue au sud, à l'est et au nord de la région Ile-e-France.

La modification du taux et du zonage de cette taxe, à réaliser par l'Etat, est donc nécessaire pour participer du rééquilibrage habitat-emploi entre l'est et l'ouest de l'Ile-de-France.

. Rééquilibrer les objectifs départementaux emplois-logements :

L'un des enjeux du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est d'aller vers un rééquilibrage du taux d'emploi en essayant de faire converger en essayant de faire converger les taux d'emploi de chaque département vers 1.

Or, les ratios d'équilibre prévisionnel logement/emploi tels qu'inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ne permettent pas ce rééquilibrage, notamment dans les 6 départements dont le taux d'emploi est en dessous de 1.

Il faut donc établir un ratio plus volontariste : 5 logements construits par emploi créé pour Paris et les Hauts-de-Seine, ce qui ne dégrade pas la situation de Paris (étant donné la faible base d'objectif de construction de logements) et à peine celle des Hauts-de-Seine (qui passe en dessous de 1 mais dans des proportions comparables à celles prévues par le SDRIF). Pour les 6 autres départements, le ratio pourrait être de 1

logement construit pour 1 emploi créé. Un tel ratio permet de renouer avec une logique de rattrapage puisque 4 départements sur 6 auraient un taux d'emploi qui remonterait vers 1, et les deux autres seraient stables.

2 – Sur l'impact du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France sur Antony :

- Sur l'objectif de mettre fin à la logique extensive de l'aménagement et d'organiser une densification de qualité :

Il s'agit par là d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine, inévitable, dans les territoires déjà constitués et bien desservis par les transports collectifs et de répondre grâce à cela aux grands défis régionaux : rééquilibrage des pôles de développement, promotion d'une ville plus compact, lutte contre l'étalement urbain, rapprochement de l'habitat et de l'emploi, développement des espaces verts et des surfaces réservées aux espaces agricoles, développement du logement social et des équipements de service public.

Ainsi, force est de reconnaitre que plus la densité des espaces urbanisés est forte, plus sont nombreuses les possibilités d'interactions sociales et économiques : on réduit par l'organisation urbaine la distance moyenne des déplacements, le nombre de déplacements et la proportion à recourir à la voiture.

Accroitre la compacité des espaces urbanisés à l'échelle régionale permet ainsi de localiser les habitants et les emplois supplémentaires dans les secteurs les plus interaccessibles, notamment en transport collectif. Cela contribue également, mixer avec une politique en faveur de la croissance du logement social et de développement de logements à des prix accessibles, comme le prévoit le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, à lutter contre l'éviction du cœur de la métropole des ménages modestes et des familles avec enfants des classes moyennes.

C'est pourquoi le Schéma Directeur de la Région Ile de France encourage la construction de quartiers denses et mixtes sur des secteurs privilégiés tels que les quartiers de gare entre autre :

Or, une des particularités d'Antony consiste dans le nombre de gares RER implantées sur son territoire : 6 au total (Antony centre, Fontaine Michalon, Les Baconnets, La Croix de Berny, Parc de Sceaux et Chemin d'Antony). Or, à l'exception de la gare de la Croix de Berny, toutes ces gares sont implantées à proximité ou aux abords de zones pavillonnaires.

Si l'objectif poursuivi par la Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de mettre fin à la logique extensive de l'aménagement et d'organiser une densification de qualité n'est pas contestable en soi, tel que formulé dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France sans prendre en compte les spécificités locales, il présente un risque certain sur Antony d'aboutir à une densification massive des zones pavillonnaires de la ville, voir à terme à une disparition d'une grande partie de celle-ci.

Des règles particulières, en ce qui concerne la densification, doivent donc être prévues dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France pour les zones pavillonnaires situées à proximité ou aux abords des gares et ce afin de les préserver.

Notons cependant que le Plan Local d'Urbanisme de la ville adopté en 2008 a, d'or-et-déjà, en faisant passé le Coefficient d'Occupation des Sols (COS) de 0,4 à 0,7 ouvert la voie à une possibilité de densification partielle de ces zones pavillonnaires.

C'est pourquoi également, le Schéma Directeur de la Région Ile-deFrance a également identifié des secteurs à fort potentiel de densification :

Sur Antony, 5 secteurs semblent avoir été identifiés : La Fontaine avec les terrains occupés aujourd'hui par Sanofi Aventis, La Croix de Berny avec les terrains de l'US METRO, Jean Zay avec la Résidence Universitaire d'Antony, le domaine de Tourvoie et Antonypôle autour de la future gare du Grand Paris.

Sur ces 5 secteurs, deux d'entre eux ne posent aucun problème en soi : le domaine de Tourvoie et Antonypôle autour de la future du Grand Paris. Ces deux secteurs font déjà l'objet d'une densification de la part de la municipalité (le domaine de TOURVOIE) ou d'un projet d''aménagement aboutissant à une densification du secteur (Antonypôle). Sur ces deux secteurs, la mise en place des régles d'urbanisme prévues par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France aboutirait même à des améliorations substantielles des projets portés par la municipalité : accroissement significatif du nombre de logements sociaux, implantation de services publics.

. En ce qui concerne les terrains de l'US METRO :

Une partie de ces terrains (2 hectares), consacrée aux sports, ont déjà fait l'objet d'une densification intense avec l'accord de la municipalité.

La possibilité de pratiquer un sport à un coût raisonnable participe également de l'attrait d'une ville, tout comme participe l'US METRO d'une conception du sport pour tous.

Il ne saurait être question dans ces conditions que les terrains de l'US METRO de la Croix de Berny puissent faire l'objet d'une densification future. C'est pourquoi, ce secteur doit être retiré dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France des secteurs identifiés comme à fort potentiel de densification.

. En ce qui concerne La Fontaine et Sanofi Aventis :

Aujourd'hui, sur ces terrains, est implantée l'entreprise SANOFI AVENTIS qui a annoncé qu'elle quitterait Antony au plus tard en 2015.

Que ces terrains soient considérés par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France comme un des secteurs à fort potentiel de densification, n'exclut nullement, comme l'affirme la majorité municipale, qu'une autre entreprise puisse s'y implanter. Par contre, si cela s'avérait impossible, cela ouvre la voie à une opération d'aménagement équilibré incluant du logement social, du logement intermédiaire, des équipements et des services publics.

. Sur les terrains de la Résidence Universitaire d'Antony :

Ces terrains sont composés, pour partie de logements étudiants gérés par le CROUS, et pour partie d'espaces verts.

A ce jour, la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre, soutenue par la municipalité d'Antony, porte un projet de densification de ces terrains aboutissant à la suppression de la moitié de la capacité d'accueil de la Résidence Universitaire d'Antony.

Inscrire ces terrains, comme cela est prévu dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France dans un des secteurs à fort potentiel de densification aboutirait inévitablement à encourager le projet porté par la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre et donc, à terme, à la disparition à minima de la moitié de la capacité de la Résidence Universitaire d'Antony.

C'est pourquoi ces terrains, dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, se doivent d'être retirés des secteurs à fort potentiel de densification ; ce qui n'exclut nullement une densification partielle des terrains existants par l'implantation d'équipements publics et de

logements intermédiaires telle que proposée dans le projet défendu par l'association des « Amis de la RUA » pour le devenir de cette résidence universitaire. Cependant, cette éventuelle densification, qui ne saurait être que partielle, ne peut être envisagée que sous la condition d'un retour aux capacités d'accueil préalable existante de la Résidence Universitaire d'Antony, à savoir 2 000 étudiants logés.

En conséquence, un chapitre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France doit être consacré à la situation spécifique de la Résidence Universitaire d'Antony incluant la nécessité de sa réhabilitation dans son ensemble et la reconstruction des logements étudiants démolis précédemment par la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre, à savoir le bâtiment C ; le tout de manière à ce que la capacité future de la Résidence Universitaire d'Antony soit de 2 000 étudiants.

.En ce qui concerne la mise en place d'un réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la RD 920 :

La volonté de réduire les inégalités territoriales, le soucis de limiter l'émission des gaz à effet de serre, la volonté, la lutte contre l'étalement urbain, étalement urbain qui participe pour partie à l'accroissement des inégalités territoriales et à l'augmentation des gaz à effet de serre, font partie des objectifs majeurs du Schéma Directeur de la Région Ile de France.

C'est dans ce cadre que le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France prévoit la mise en place sur le RD 920 d'un réseau de Transport en Site Propre.

Déjà prévu dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 2008, et jamais remis en cause dans les débats au conseil régional d'Ile-de-France qui ont eu lieu sur la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, ce projet ne pouvait donc être ignoré du conseil général des Hauts-de-Seine, de la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre et de la ville d'Antony. Or, en dépit de cette parfaite connaissance d'un tel projet, ces différentes collectivités territoriales ont choisi, non seulement de porter un projet radicalement différent pour la RD 920 : une requalification urbaine privilégiant le tout voiture, mais de commencer à réaliser les travaux correspondant à ce projet ; et ceci en toute connaissance de cause.

Aujourd'hui, la mise en place d'un réseau de Transport en Commun en Site Propre sur la RD 920 apparait essentielle pour améliorer la desserte en transport en commun des villes situées le long de la RD 920 dont Antony.

De plus un tel projet est complémentaire avec :

- **Le projet de tramway entre Antony (la Croix de Berny) et Clamart porté par le conseil général des Hauts-de-Seine et considéré comme un des projets prioritaire à mettre en œuvre (tout comme la mise en place d'un réseau de Transport en Commune en Site Propre sur la RD 920) par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.**

Il participe également à désengorger le RER B.