



Une fédération départementale de France Nature Environnement île-de-France, qui regroupe 52 associations de protection de l'environnement du département des Hauts de Seine

Avis sur l'élaboration du futur PLUi de Boucle Nord de Seine

Mai 2023

*Irène Nenner, Présidente
Bernard Hammer, Vice président*

*Ce document a fait l'objet d'une consultation des associations locales :
Colombes Respire, Les amis de la nature Colombes, Comité Jean Vilar (Argenteuil), Valiton
Autrement (Clichy) et des habitants d'Argenteuil et Villeneuve-la-Garenne.*

*Jacqueline Lorthiois (Val d'Oise Environnement), Francis Redon (Environnement 93) et
Gwenaël Querrien (la Seine n'est pas à vendre) ont contribué à la rédaction du document.*

Association Environnement 92, siège social : 16, rue de l'Ouest 92100 Boulogne-Billancourt
SIRET : 432 179 059 00048—APE 9499Z -RCS Nanterre
Téléphone mobile : 0614405957, courriel : in.env92@gmail.com
Site internet : <http://environnement92.fr>

Résumé

L'avis proposé par Environnement 92 est fondé sur les demandes du public du territoire Boucle BNS lors d'une concertation récente organisée par les autorités de BNS ; Il s'appuie aussi sur l'urgence de s'adapter à l'accélération du changement climatique ; à la lutte contre la chute de la biodiversité ordinaire via l'objectif d'aller vers le « Zéro perte nette de biodiversité » ; à réduire les nuisances et les pollutions et la densification urbaine. Il est bien sûr tenu compte de l'articulation du PLUi avec le PCAET de BNS et sa compatibilité avec le SDRIF-E, le SCOT de la MGP et du SRCE.

Le territoire est caractérisé par une exposition à des nuisances multiples qui affectent la santé des humains et des écosystèmes, notamment par la pollution de l'air et le bruit, la pollution lumineuse nocturne, les risques d'inondation et de remontée de nappes, ou les risques potentiels de pollution des eaux souterraines. De plus, le territoire est globalement carencé en espaces verts publics, ce qui aggrave la situation. Les données cartographiques de la végétation et des études en cours sur les réseaux écologiques pour la faune ordinaire sont évoquées afin d'indiquer les zones où la renaturation est indispensable pour le bien de la biodiversité ordinaire en ville.

Les recommandations d'Environnement 92 pour l'élaboration du PLUi et de son règlement, sont fondées sur les conditions de donner plus de place à une nature et un environnement non pollués et répondent aux demandes des habitants. Celles-ci concernent notamment les surfaces minimales d'espaces arborés et végétalisés, la désimperméabilisation des sols ou encore la renaturation des berges de la Seine. Le cas particulier du port de Gennevilliers est traité à part, au vu de sa situation singulière dans la commune et du rôle de la stratégie d'HAROPA Port.

Nous jugeons la densification imposée de 2900 logements/an sur BNS irréaliste au vu des carences environnementales du territoire et de la rareté des espaces publics vacants. Nos recommandations portent sur la priorité donnée à la rénovation avec des matériaux biosourcés et d'extension de l'existant.

La politique de développement économique montre une tendance forte des villes à devenir des villes « dissociées » c'est-à-dire « l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y réside pas » (ex. Gennevilliers) : cela ne répond pas aux besoins des habitants et accroît l'engorgement des routes et des transports en commun. La position singulière de la ville d'Argenteuil, met en lumière le besoin d'examiner ses objectifs socio-économiques par le prisme des limites et effets pervers sur l'aménagement des zones d'activités, l'argument du développement systématique d'activités pour réduire le taux de chômage n'est aujourd'hui plus pertinent.

Les fortes nuisances et pollutions observées dans le territoire imposent de développer les moyens doux de transport (vélos et piétons), les infrastructures associées, l'intermodalité des transports en commun, mais aussi de veiller à une meilleure adéquation Habitat/Emploi qui permette de supprimer les besoins de transports à la source.

La proposition d'un tram-train en Val-d'Oise devrait répondre à des besoins locaux exprimés depuis longtemps.

Table des matières

Table des matières	3
Préambule	4
Vision générale	4
1. Introduction et contexte	6
1.1 Adapter l'objectif ZAN vers un objectif ZAB ou mieux ZPNB	7
1.2 L'urgence de s'adapter au climat	7
1.3 Lutte contre l'effondrement de la biodiversité.....	9
2. Un territoire multi exposé du point de vue santé et environnement.....	12
3. La nature et un environnement non pollué, deux impératifs pour la santé et le bien-être des habitants.....	16
3.1 Les arbres et la végétation, les zones humides : une arme de résilience devant le réchauffement climatique.....	16
4. Les berges de la Seine.....	19
4.1 Le cas particulier du Port de Gennevilliers.....	20
5. L'urbanisme et les limites de la densification	22
5.1 Les risques de devenir « un territoire dissocié » : le cas de Gennevilliers	23
5.2 : La position singulière d'Argenteuil dans BNS.....	26
6. Mobilité et transports	27
6.1 Un tram-train pour desservir 110 000 Val-d'Oisiens.....	28
6.2 L'intermodalité et les modes de transport doux	30
Annexe.....	31

Préambule

La fédération Environnement 92 étant agréée "Protection de l'environnement" et habilitée au dialogue environnemental, est conviée aux réunions de préparation du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du territoire Boucle Nord de Seine (BNS), depuis plusieurs mois. Ces réunions qui rassemblent près de 40 « personnes publiques associées » ne permettent pas toujours de travailler en profondeur. C'est pourquoi nous avons décidé d'exposer dans un avis complet nos inquiétudes et suggestions pour que l'élaboration du PLUi soit plus proche des impératifs écologiques actuels et des demandes exprimées par les habitants et acteurs locaux au cours de la phase de concertation qui se poursuit jusqu'à la fin 2023.

Vision générale

Selon les résultats de la concertation en ligne de 2022, organisée par les autorités de l'EPT Boucle Nord de Seine (<https://www.bouclenorddeseine.fr/2022/10/25/plui/>), les priorités du public sont les suivantes :

- Le besoin de nature en ville;
- L'attention à la qualité de l'habitat;
- Une identité territoriale à partager;
- Des transports en commun à renforcer;
- Des nuisances et des pollutions qui minent le territoire;
- La santé et le bien être comme enjeu;
- Un manque ressenti de commerces de proximité.

Les aménagements du PLUi de Boucle Nord de Seine, où vivent plus de 440 000 habitants, doivent répondre aux besoins du moment mais aussi envisager l'avenir, c'est-à-dire une réponse appropriée au changement climatique. Tous les rapports économiques et environnementaux actuels indiquent **que l'inaction en matière de climat est plus coûteuse à la fois sur le court et le long terme que la lutte contre ce changement climatique**. France Stratégie et Santé Publique France évaluent cette inaction - comme le rapport Stern de 2006, demandé par Tony Blair premier ministre britannique -, à 5 à 20 % du PIB mondial annuel si rien n'est entrepris. Santé Publique France chiffre le coût de la surmortalité liée à la chaleur pour la période 2015-2020 entre 16 et 30 milliards d'euros. Le Sénat évalue le coût économique de la pollution de l'air à plus de 100 milliards par an. Il en est de même pour le manque d'eau, la baisse des rendements agricoles, la santé des Français, la productivité des entreprises, etc. Dernière donnée issue du VI^e rapport du GIEC (mars 2023), le progrès technologique ne sera pas assez rapide ni fort pour lutter efficacement contre l'évolution climatique déclenchée par l'homme.

La question de **l'empreinte carbone** de BNS prend tout son sens pour apprécier les efforts d'adaptation au climat. Or, selon l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)¹ sur le PCAET du territoire, le diagnostic des émissions des gaz à effet de serre (GES) en 2021 s'établit à 2,6 tonnes d'équivalent CO₂/an, soit des émissions 4,7 fois plus faibles que celles de la Métropole du Grand Paris. Ces différences montrent que le calcul de l'empreinte carbone est très incomplet avec l'omission ou la sous-estimation des contributions relatives aux déplacements des

¹ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022-05-05_boucle_nord_de_seine_92_pcaet_avis_adopte.pdf

habitants, des travailleurs vers les autres territoires ainsi que celles des importations de biens, marchandises et aliments. Il manque aussi l'estimation de la capacité de stockage des GES, associée à la biomasse du territoire hors forêts, à l'utilisation de matériaux biosourcés et à la dynamique d'affectation des sols sur le territoire. **Notre constat aujourd'hui : l'articulation nécessaire entre le PCAET de BNS, voté le 3 février 2022, n'est pas efficiente pour la construction du plan d'actions du PLUi, puisque le diagnostic de départ est incomplet.**

C'est pourquoi le présent avis tente d'apporter des éléments concrets et des pistes d'atténuation du changement climatique pour notre territoire.

Le point défini comme première priorité lors de la concertation par le public est le besoin de « nature en ville », thème également prioritaire dans d'autres EPT des Hauts-de-Seine. Les autres priorités montrent l'attention des habitants à la qualité de vie et à la santé, les besoins de diminuer les nuisances et les pollutions, sujets également persistants dans le département.

Compte tenu de l'urgence environnementale qui va modifier notre cadre de vie et s'impose chaque jour davantage dans les préoccupations de nos concitoyens, **nous attendons que la mise à jour de nos règles d'urbanisme débouche sur un PLUi de rupture, apte à répondre aux enjeux climatiques qui se profilent sur nos territoires à courte échéance et aux enjeux de « résilience des villes »**. La rapidité de mise en œuvre de ses nouvelles orientations et le pilotage de ses actions sont d'ailleurs un sujet de préoccupation, tant l'urgence d'agir concrètement devient cruciale au vu du risque financier colossal, si on ne fait rien !

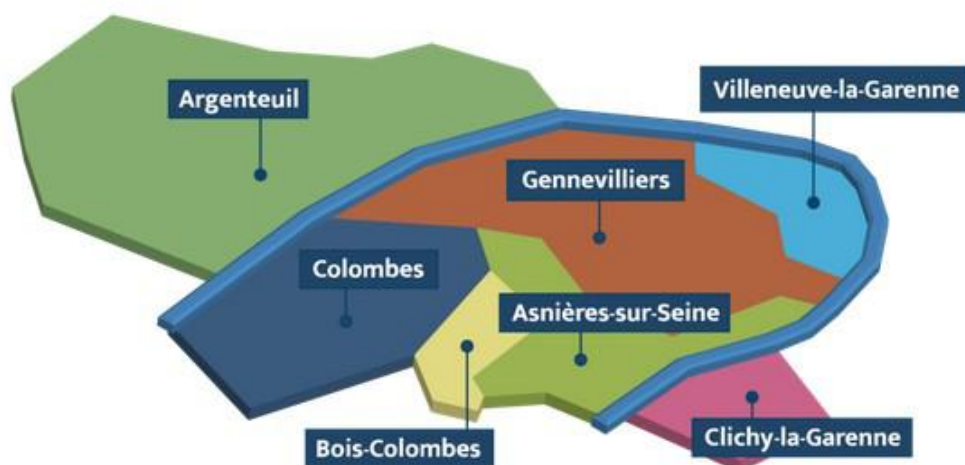
La densification (tout comme la métropolisation ou le concept de « ville-mère » c'est-à-dire la ville Grande ville concentrant population, activités et richesses) ne doit pas être un objectif en soi, mais une contribution raisonnable à la demande sociale.

Les points-clés que le PLUi doit porter sont, à notre sens, les suivants, sachant que chacun d'eux devra intégrer la recherche de justice sociale et de mixité sociale, fonctionnelle et générationnelle :

- 1) **S'adapter au réchauffement climatique et améliorer la résilience des villes pour assurer à long terme la santé des citoyens ;**
- 2) **Permettre à la biodiversité de se développer sur le territoire ;**
- 3) **Réduire les pollutions de l'air, des sols, de l'eau**
- 4) **Œuvrer pour le basculement rapide vers les modes de mobilité douce et décarbonée** (réseau cyclable, développement transports en commun, des intermodalités, politique de stationnement, concept de rues aux écoles pour limiter le recours à la voiture et le trafic de transit...)
- 5) **Limiter et freiner la densification** en évitant le recours à la construction neuve en mobilisant tous les efforts sur la réhabilitation du bâti, prioritairement pour lutter contre le mal logement et le logement insalubre ;
- 6) **Revoir la politique de développement économique pour réduire les inégalités sociales.**

1. Introduction et contexte

Boucle Nord de Seine (BNS) s'est lancé dans l'élaboration de son PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) qui doit entrer en application en 2025. Ce PLUi va façonner le territoire des 7 communes de BNS pour les 15 ans à venir.



Le PLUi se doit d'être compatible avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Grand Paris), le PLH (Plan Local de l'Habitat), le PCAET (Plan Climat, Air, Energie, Territorial), et le PLM (Plan Local des Mobilités qui n'est pas encore disponible). Il doit aussi être compatible avec le SRCE (Schéma de Cohérence Ecologique), et ce depuis 2021. Les divers documents en amont s'articulent suivant la figure ci-dessous.

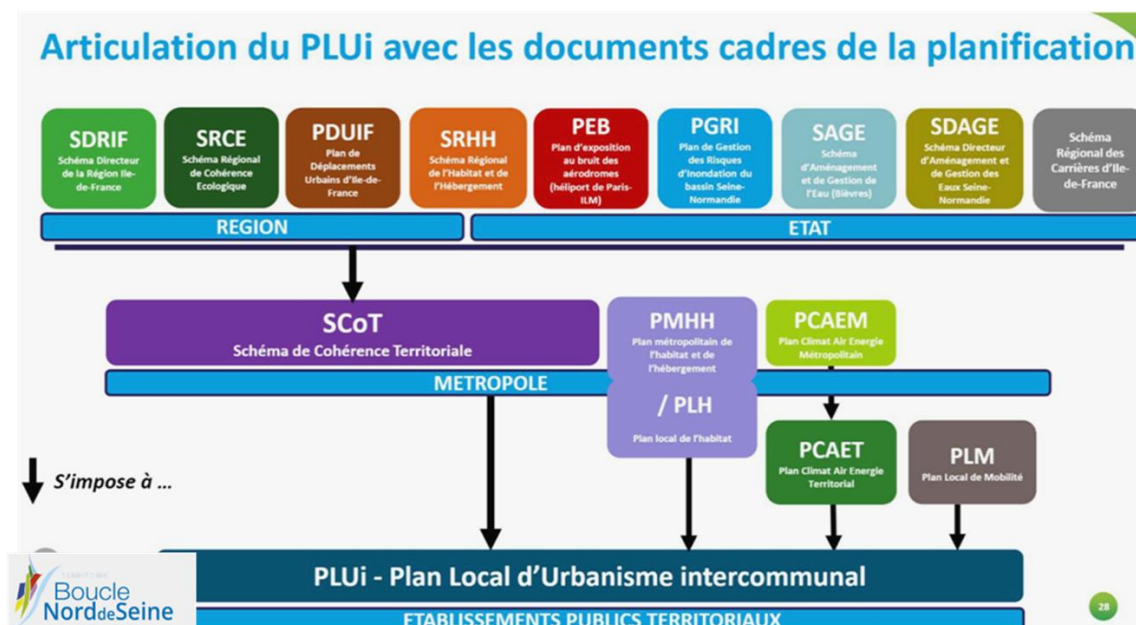


Fig. 1.1 : Articulation du PLUi avec les autres documents cadres

Pour simplifier on se concentrera ici sur les quatre documents directement en amont que l'on vient de citer, puisque ceux-ci doivent respecter ceux qui les précèdent. Par exemple, le SCoT de la

Métropole du Grand Paris, qui semble le plus important et qui doit être validé fin 2023, doit respecter le SDRIF (Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France, de 2013, actuellement en cours de révision en SDRIF-E).

1.1 Adapter l'objectif ZAN vers un objectif ZAB ou mieux ZPNB

A ces documents cadres, s'ajoute l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) inscrit au plan biodiversité 2018 du Gouvernement. Atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » appelle des mesures ambitieuses car il suppose de revoir les documents d'urbanisme. Concrètement, la consommation d'Espaces de Nature Agricoles et Forestiers (ENAF) - identifiés par le Mode d'occupation des sols (MOS) - doit diminuer de moitié en 2030 puis en totalité en 2050. Or, à l'exception des forêts domaniales, tous les espaces de nature (parcs, jardins publics ou privés, berges de la Seine, etc...) dans la partie dense de la région parisienne (dont BNS) sont considérés comme artificialisés, par opposition aux ENAF en grande couronne. Cette vision sans nuances n'inclut aucune notion de valeur écologique des sols, ni de considération de leur utilité pour contrer les risques climatiques ou pour lutter contre la perte de biodiversité ordinaire. Ce sont des zones en pleine terre souvent arborées qui contribuent à des continuités écologiques indispensables en zone urbanisée. Leur classement en tant qu'espaces artificialisés n'est pas adapté. Il vaut mieux exiger un objectif Zéro Artificialisation Brute (ZAB) comme le prône France Nature environnement Île-de-France, pour la zone la plus dense de la région parisienne.

La recommandation d'Environnement 92

Il faudrait aller plus loin et parler d'objectif de « Zéro perte nette de biodiversité » (ZPNB) voire de « gain de biodiversité » et d'« obligation de compensation écologique » introduits dans la loi 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Cette adaptation de l'objectif ZPNB s'applique à l'EPT BNS.

1.2 L'urgence de s'adapter au climat

La lutte contre le réchauffement climatique ne peut plus être ignorée. La neutralité carbone en 2050 est inscrite dans le pacte vert pour l'Europe, après les travaux des scientifiques du GIEC. Son VI^e rapport du 20 mars 2023 a des conclusions imparables : **le réchauffement climatique s'emballe et les solutions prises actuellement sont insuffisantes !**

L'accélération du réchauffement climatique est avérée : les températures moyennes à l'échelle de la planète augmentent et les prévisions des +1,5 °C de l'accord de Paris pour 2100 seront atteints en 2040 ! L'occurrence des 50°C en été n'est pas une fiction en France, si rien ne change (voir figure 1.3). Le dernier rapport du GIEC anticipe des facteurs de risque en fonction des températures atteintes :

- Mortalité et morbidité pour l'homme et les changements des écosystèmes
- La chaleur et la sécheresse pour les cultures agricoles
- La raréfaction de la disponibilité de l'eau
- La montée du niveau des mers et des cours d'eau

La recommandation d'Environnement 92

Le PLUi qui définira l'aménagement du territoire pour les 15-20 ans qui viennent, doit intégrer aujourd'hui une adaptation à ces conditions. Ceci suppose, entre autres, de garder au maximum la végétation et les zones humides en ville qui sont des puits de carbone, de désimperméabiliser les sols, d'éclaircir les villes avec plus de couleur blanche et des rues plus larges et aérées par des constructions plus basses et bien isolées, etc...

Les économistes qui se penchent sur l'évaluation financière des risques en santé, de dégradation de la nature ou liés au réchauffement climatique, les déterminent en tant que coût alors qu'il faudrait renverser la proposition et **penser la prévention de ces risques comme un gain pour la société**.

Les prévisions économiques de l'OCDE pour la pollution de l'air chez ses membres en 2060 par rapport à 2015 montrent une augmentation des soins de santé de 8 fois (150 milliards d'€), de 3 fois pour les pertes de jours de travail (3,7 milliards d'€) et une réduction de 27 % des coûts pour améliorer le bien-être (1 900 milliards d'€).

En France, les dépenses de santé (soins et hospitalisations) relatives aux conséquences de la pollution atmosphérique² sont évaluées à 1 à 2 milliards d'euros par an soit 15 à 30 % du déficit de la Sécurité. Ces chiffres extrêmement importants sont encore amplifiés lorsque l'on se réfère aux deux rapports, produits respectivement en 2006 et 2018 par les équipes de Nicholas Stern (vice-président de la Banque Mondiale) et de Joseph Stiglitz (prix Nobel d'économie). Selon les rapports Stern I et II d'évaluation financière de la lutte contre le réchauffement climatique, ces dépenses atteindront en 2060, 5 à 20 % du PIB mondial si rien n'est entrepris au cours du siècle et seulement 1 % du PIB mondial annuel pour tenter de prévenir les impacts de ce changement.

L'implication du secteur privé et l'engagement citoyen aux côtés des pouvoirs publics doivent mobiliser des ressources suffisantes. Une « non compréhension » de l'urgence va impacter la santé humaine et les fonctions économiques, ce qui va induire alors, des coûts colossaux. Il faut agir avant qu'il ne soit trop tard !

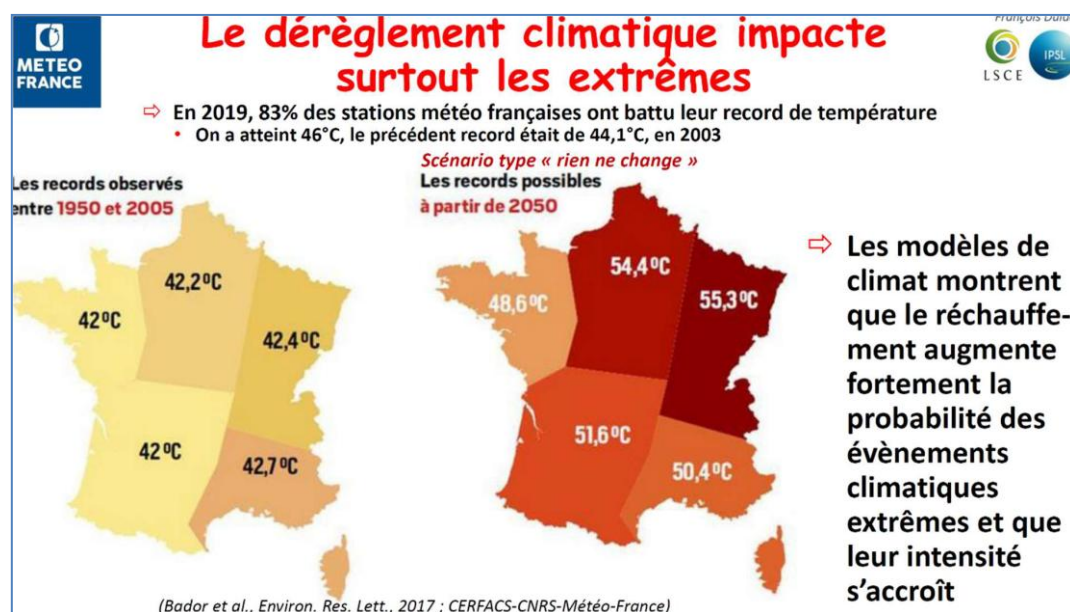


Figure 1.3 : Records de température possibles à partir de 2050 avec le scénario « rien ne change » ;
 source : CERFACS-CNRS-Météo-France

Comme indiqué dans la vision générale du présent document, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Boucle Nord de Seine, qui vise la neutralité carbone à travers la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'amplification de la séquestration de ces gaz, a un bilan carbone incomplet et empêche d'établir une stratégie convaincante d'adaptation au changement climatique du territoire.

² Evaluation du coût de la pollution atmosphérique pour le système de soins français. C Rafenberg et al, Environnement Risque Santé 2015

La recommandation d'Environnement92 :

Le PCAET de BNS doit prendre ce point en compte dans une prochaine révision et le présent PLUi doit intégrer tous les éléments manquants pour calculer l'empreinte carbone, dans le diagnostic.

1.3 Lutte contre l'effondrement de la biodiversité

Les engagements nationaux et internationaux pour lutter contre le déclin de la biodiversité dans le monde se sont traduits en France notamment par la loi pour la Reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages (2016). Cette loi impose des obligations de compensation des atteintes à la biodiversité, un objectif de zéro perte nette de biodiversité (ZPNB), ce qui induit de connaître la réalité des réseaux écologiques avant de concevoir un aménagement urbain.

Le concept de trame verte et bleue ou réseau écologique représente l'ensemble des réservoirs de biodiversité et des corridors qui permettent le déplacement de la faune. Il fait référence à un ensemble d'éléments physiques et biologiques interconnectés entre eux par lequel des échanges de flux s'effectuent, il s'agit d'une approche fonctionnelle³. Ce réseau est constitué de réservoirs de biodiversité (par exemple une forêt, un grand parc, une zone humide étendue) qui représentent les zones de vie de la faune d'une part et de corridors écologiques linéaires ou discontinus (arbres d'alignement, jardins d'une zone pavillonnaire, zones arborées ou herbacée, cours d'eau) qui permettent le déplacement de la faune sauvage (voir figure ci-dessous) entre les réservoirs de biodiversité, d'autre part.

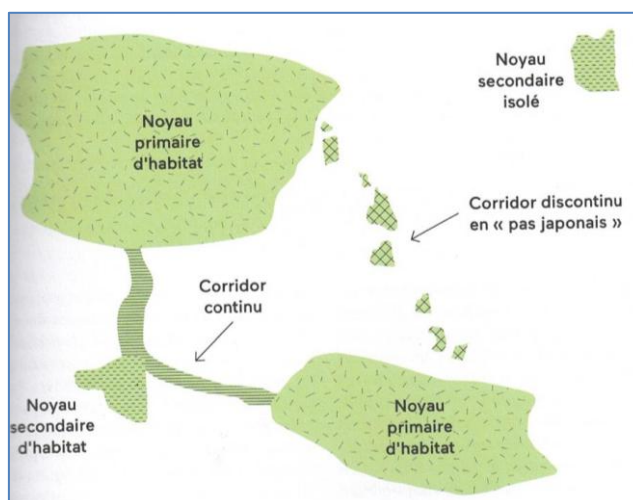


Figure 1.4 Le principe d'une trame verte avec ses noyaux d'habitat primaires et secondaires et ses corridors - d'après Philippe Clergeau, *Urbanisme et biodiversité*, Ed Apogée, 2020, page 151

En zone urbaine, les modifications de l'occupation du sol induites par les constructions diverses, la densification des réseaux de transport et les mutations agricoles contribuent à fragmenter les habitats de certaines espèces et peuvent conduire à remettre en question la viabilité de populations animales et végétales. Face à la fragmentation de ces habitats, le maintien et la restauration de la connexion entre tous ces habitats naturels est un enjeu majeur.

Cette approche, respectueuse de la biodiversité ordinaire, est une vision écocentrée du vivant, fondée sur le concept que l'homme ne domine pas la nature mais fait partie d'un écosystème unique. Elle doit se traduire dans les documents d'urbanisme, en lien avec la stratégie régionale de

³ R Vimal, R Mathevet - Cybergeog: European Journal of geography..., 572, 2011 - journals.openedition.org

Biodiversité. Cette vision s'oppose à celle qualifiée d'anthropo-centrée, c'est-à-dire orientée sur l'usage de la nature pour les humains seulement, comme l'aborde, par exemple, la stratégie nature du département des Hauts-de-Seine⁴.

La carte de la végétation à l'arbre près, est une donnée indispensable pour aborder le sujet des réseaux écologiques. En incluant l'eau, le bâti, on parle de carte de paysage. La figure 1.5 montre la carte de paysage de BNS, élaboré par Environnement 92, en partenariat avec l'université de Paris (voir <https://environnement92.fr/new-cartes-paysage/>). Cette carte, qui a permis d'établir les composantes herbacées (vert clair) et arborées (vert foncé) de la végétation à partir des images aériennes de l'IGN (référence 2018) mesurées dans infrarouge, montre que le taux de végétalisation de BNS est de 27% avec un déséquilibre entre Argenteuil mieux dotée que les communes du nord des Hauts-de-Seine.

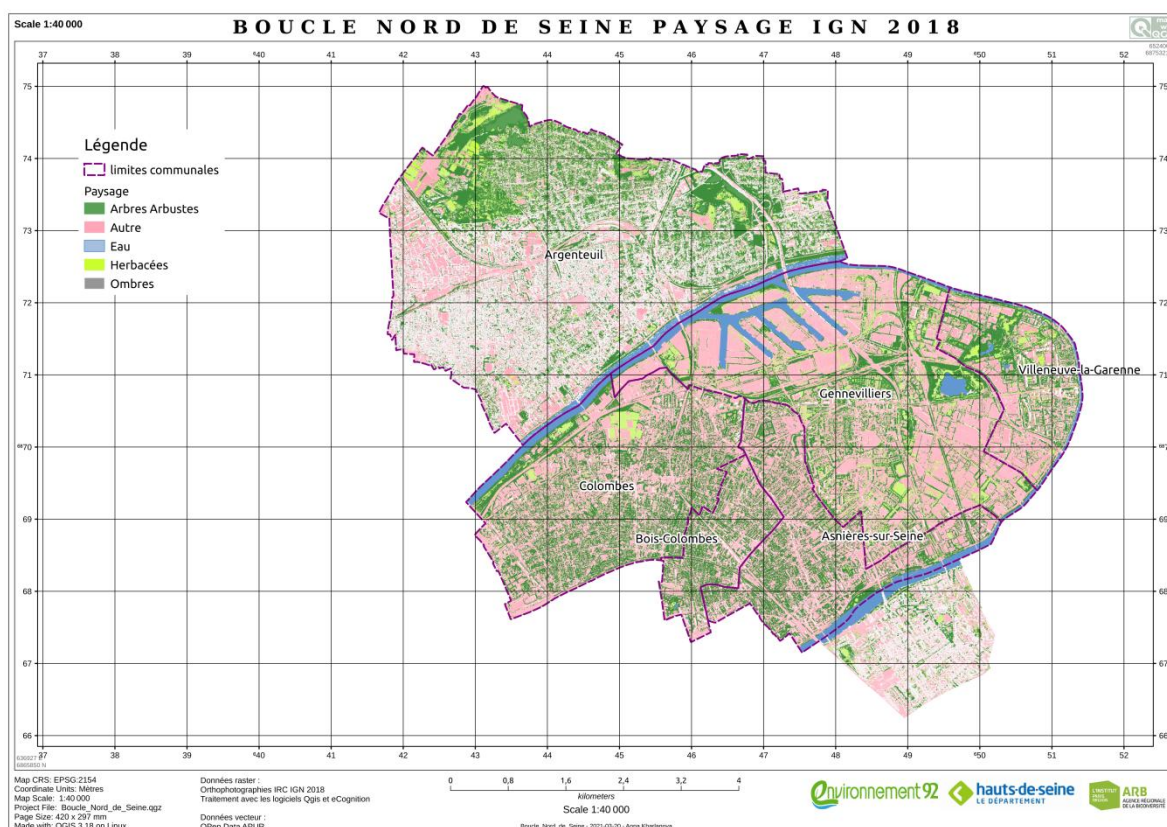


Figure 1.5: Carte de paysage de Boucle Nord de Seine <https://environnement92.fr/new-cartes-paysage/>

Dans un territoire donné, on considère qu'il faut disposer d'une surface continue de 4 hectares minimum pour le maintien d'une communauté écosystémique fonctionnelle ou d'un écosystème fonctionnel (Beninde, J. et al. (2015) *Ecology letters*).

Selon la carte du paysage de BNS (figure 1.5), les réservoirs écologiques de plus de 4 ha sont peu nombreux et sont concentrés sur Argenteuil, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne et quelques secteurs en bord de Seine (Argenteuil, Asnières).

La fédération Environnement 92 est engagée dans un projet de modélisation des réseaux écologiques à partir des cartes de végétation précises à l'arbre près, ce que ne fournit pas le MOS qui

⁴ <https://www.hauts-de-seine.fr/la-strategie-departementale-des-espaces-de-nature>

visé d'autres objectifs de l'aménagement du territoire. L'ambition est de proposer des terrains à renaturer pour assurer (en continu ou par pas japonais – voir figure 1.4) des continuités réalistes.

Environnement 92 utilise pour cette modélisation, le logiciel GRAPHAB⁵ recommandé par l'Office Français de la Biodiversité. A titre d'exemple préliminaire, la figure 1.6 montre un exemple de modélisation du réseau écologique de la mésange charbonnière dans la zone Gennevilliers/Asnières/Clichy, effectué par Environnement 92. Le tracé pointillé bleu indique les zones où une renaturation permettrait de relier le réservoir nord de la zone aux berges de Seine.

L'ensemble des résultats de la modélisation des réseaux écologiques des Hauts-de-Seine est prévu pour la fin 2023. Ce sera alors l'occasion de proposer des solutions concrètes à la renaturation de certaines zones.

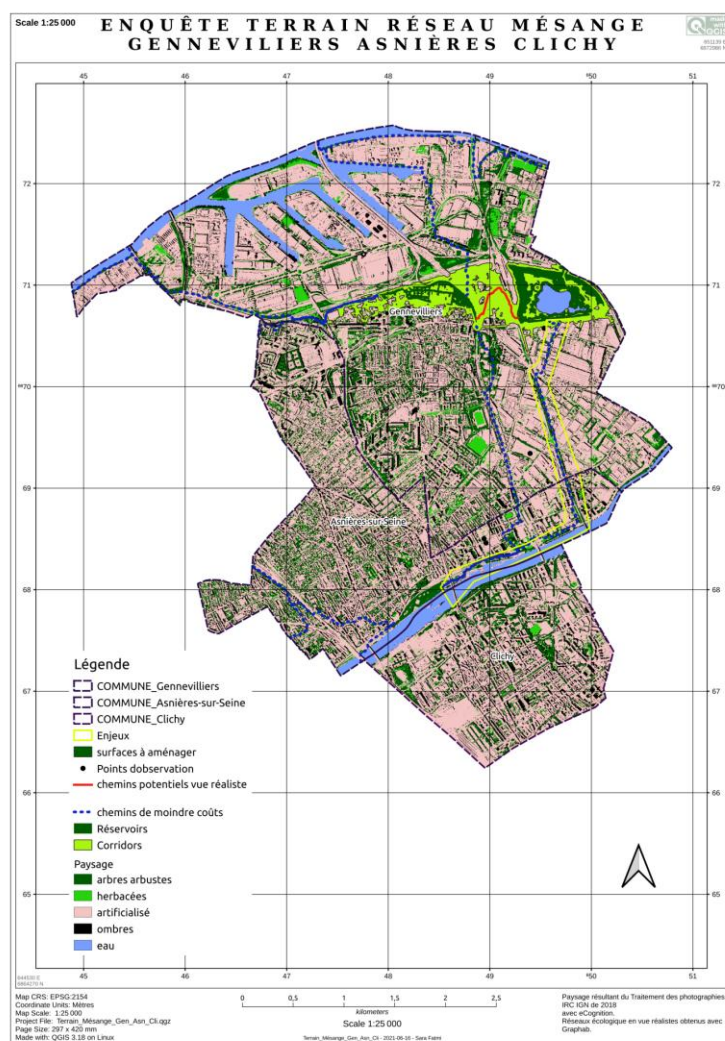


Figure 1.6 : Modélisation des réseaux écologiques potentiels de la mésange charbonnière dans les communes de Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne et Clichy (résultats préliminaires d'Environnement92).

Dans le cas de la modélisation de la figure 1.6, on peut apprécier que les besoins de création d'une continuité écologique entre le parc des Chanteraines et les zones boisées des bords de Seine à Asnières, se situent dans les zones de captage des eaux souterraines, à protéger (voir plus loin la figure 2.6).

⁵ <https://www.trameverteetbleue.fr/formation/modelisation-reseaux-ecologiques-initiation-au-logiciel-graphab>

2. Un territoire multi exposé du point de vue santé et environnement

L'EPT Boucle Nord de Seine fait partie des territoires qui concentrent les nuisances, les risques et les pollutions⁶. **Les situations de multiexpositions** qui affectent la santé des habitants doivent être rappelées pour agir sur les questions d'environnement. La figure 2.1 montre un extrait des sources de nuisances et pollutions (ref1) sur la zone du nord des hauts de Seine. Les critères choisis de cette étude sont le bruit, la pollution de l'air, la pollution des sols, les sites industriels (directives IED), la pollution de l'eau distribuée.

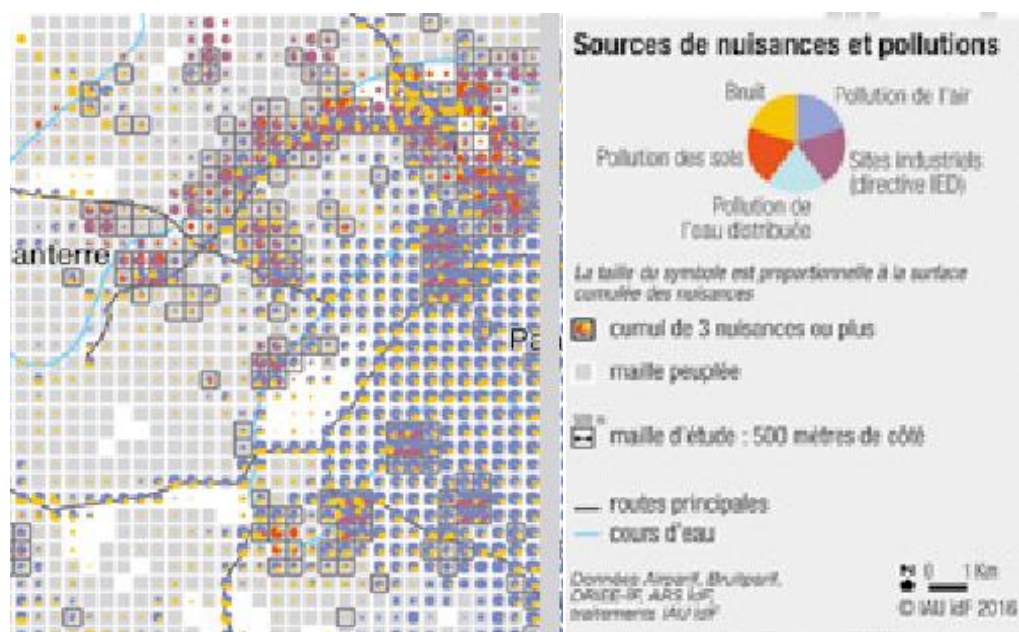


Figure 2.1 : Sources de nuisances et pollutions sur le nord des Hauts-de-Seine (Source Institut Paris Région ref 1)

Il ressort de cette carte que ce territoire cumulait avant 2016 plus de 3 sources de nuisances et pollutions, ce qui cristallisait alors la notion de points noirs environnementaux⁷, qui a conduit au Plan Régional Santé Environnement 2011-2015. Depuis, de nombreux progrès ont été accomplis mais il reste que **la pollution de l'air**, qui affecte toute la région parisienne, reste une réalité aujourd'hui selon AirParif pour les oxydes d'azote, les particules fines <2.5µ et l'ozone, dont les taux excèdent les recommandations de l'OMS. La pollution de l'air est responsable de près de 10 000 morts par an en Île-de-France, sans compter le développement de maladies respiratoires, cardiovasculaires et autres.

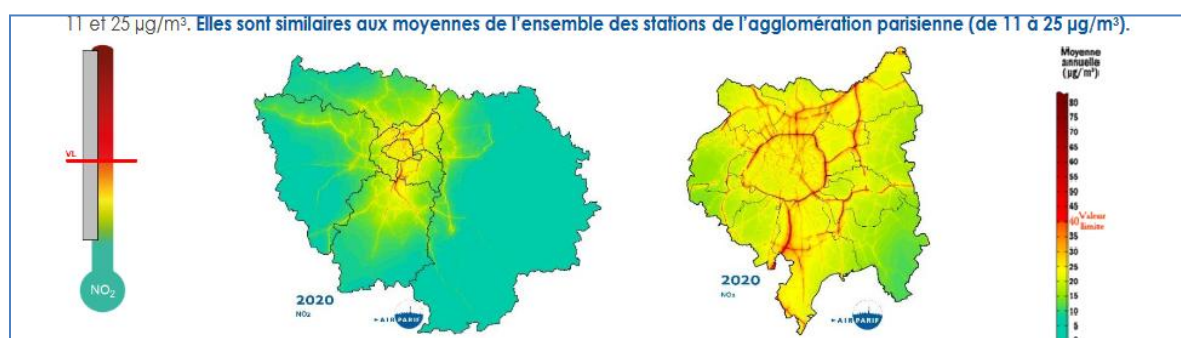


Figure 2.2 : Concentration moyenne annuelle en NO₂ en Ile-de-France et dans la MGP 2020 (source Airparif)

⁶ https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1251/NR713_Gueymard_web.pdf

⁷ https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1212/Rapport_etude_PNE_DEF_web.pdf

Situation critique :

Argenteuil-Bezons tient le record peu enviable d'être parmi les 10 territoires européens à plus forte mortalité due aux oxydes d'azote (NO₂)

Autre nuisances ayant un fort impact sur la santé : le bruit, et notamment le bruit routier, excède les normes européennes, au niveau des axes majeurs que sont l'A86, l'A15 et la N315, comme le montre la carte la plus récente de Bruitparif. Les effets sur la santé (effets sur l'audition, les effets biologiques et comportementaux) sont avérés et affectent toutes les zones touchées par le bruit au-dessus de 53 db. Les zones particulièrement impactées avec des intensités de bruit allant au-delà de 65 à 75 db, se situent sur les communes traversées (Colombes, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne, Argenteuil) par les axes routiers avec une concentration pour les carrefours.

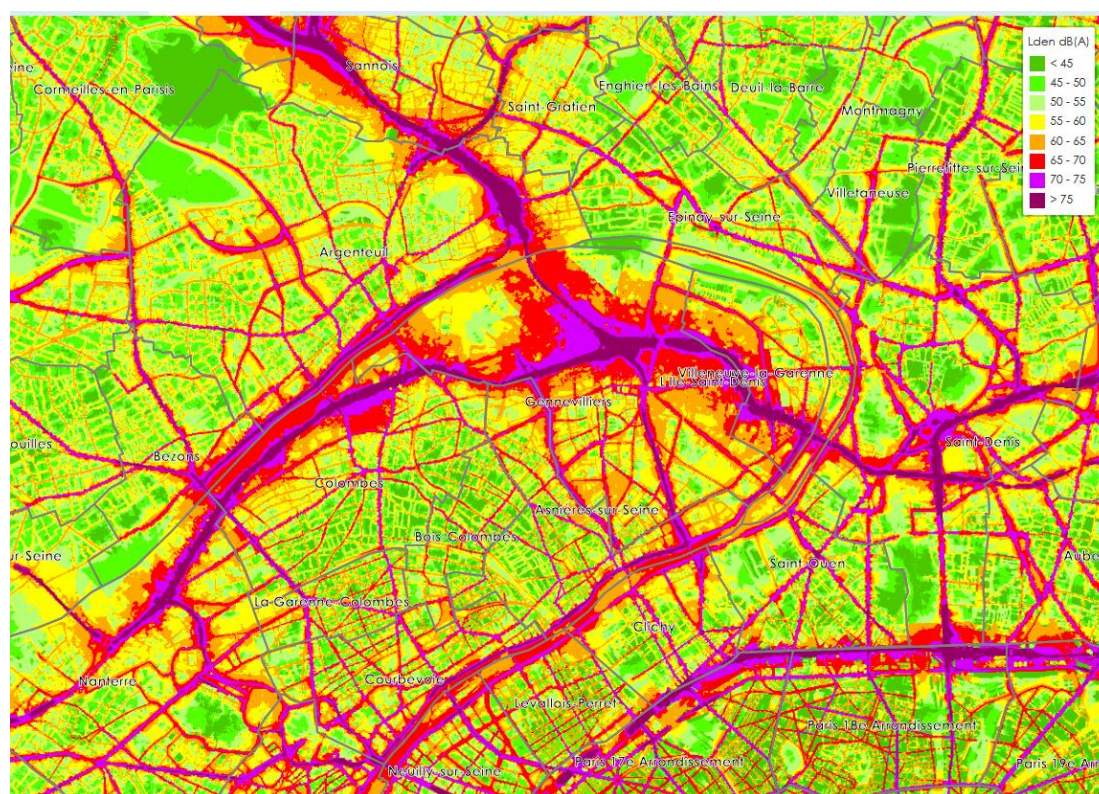


Figure 2.3 Carte Bruit Paris – Boucle Nord de Seine

On pourrait rajouter la **pollution lumineuse nocturne** qui affecte le sommeil des habitants et perturbe la faune sauvage (insectes, oiseaux, poissons etc). La carte de l'ANPCEN⁸ montre que ce problème touche principalement les métropoles. Le cas de la petite couronne n'est pas épargné.

⁸ https://www.anpcen.fr/?id_rub=1&id_ss_rub=127&id_actudetail=125

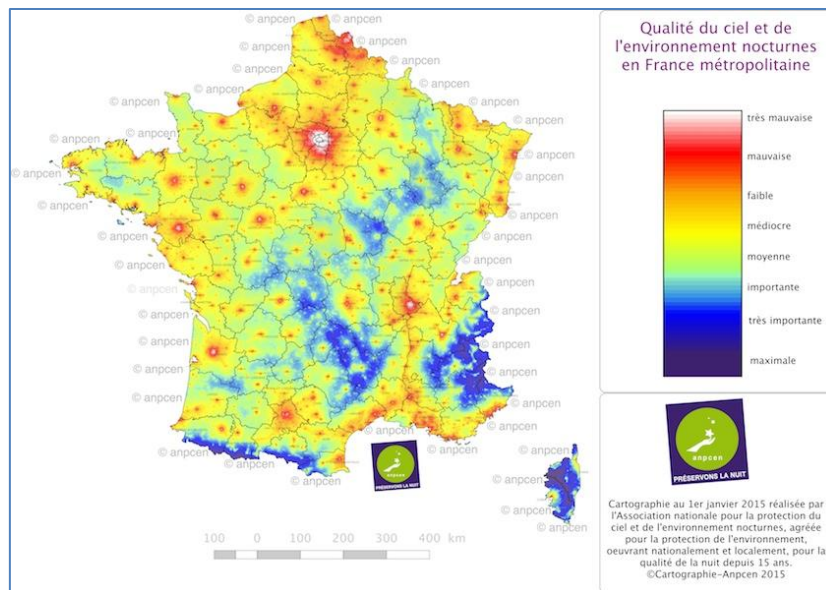
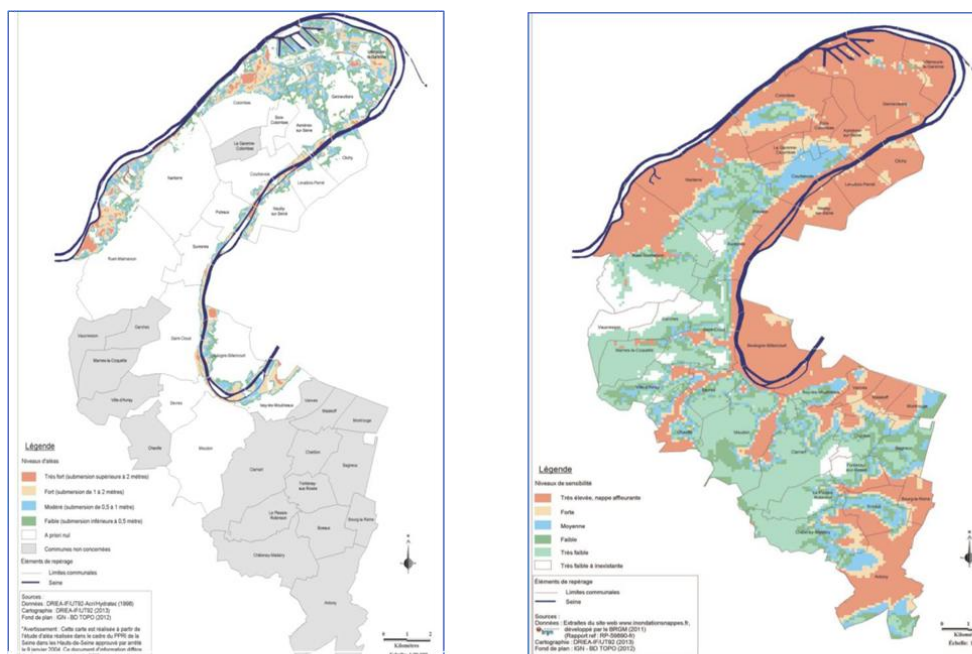


Figure 2.4 : Pollution lumineuse nocturne en France (source ANPCEN)

Enfin, concernant les risques inondations : le territoire de BNS est exposé aux risques d'inondations. Selon le PPRI, dans lequel la crue centennale de 1910 est prise pour référence, les cartes de la figure 2.5 montrent que le nord du département est particulièrement exposé. La réalité des prévisions d'accélération du réchauffement climatique laisse penser que les risques d'événements extrêmes vont se multiplier et que la référence de la crue de 1910 sera dépassée.



Risques inondations

Risques remontées de nappes

Figure 2.5 : Risques d'inondation et de remontées de nappes dans les Hauts-de-Seine, selon le PPRI en vigueur.

Ces cartes mettent en lumière l'urgence de désimperméabiliser les sols et particulièrement sur les berges de la Seine. La forte artificialisation des sols du territoire, y compris les berges de la Seine est particulièrement défavorable à l'épandage des crues.

Situation critique à Argenteuil repérée par Environnement 92 : le projet d'urbanisation massif sur l'île Héloïse

La commune de Villeneuve-la-Garenne est une zone de captage d'eau potable pour une partie du territoire de BNS (voir figure 2.6), ce qui est singulier pour l'approvisionnement en eau potable des Haut-de-Seine. La question des risques de transfert de la pollution des sols vers l'eau distribuée, peut survenir à l'occasion de projets immobiliers dans les secteurs de protection rapprochée.

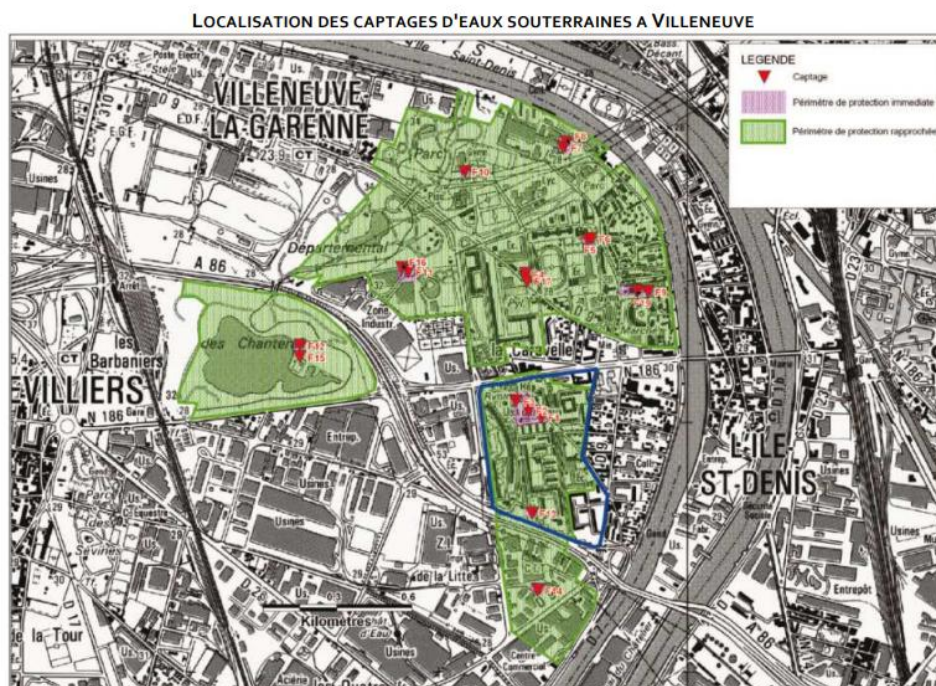


Figure 2.6 : Localisation des points de captage des eaux souterraines à Villeneuve-la-Garenne ; les périmètres de protection rapprochée sont en vert.

La recommandation d'Environnement 92

Les zones de captage des eaux souterraines à Villeneuve-la-Garenne, sont à protéger de tous risques de pollution de l'eau par celles du sol.

3. La nature et un environnement non pollué, deux impératifs pour la santé et le bien-être des habitants

Les arbres, la végétation, les points d'eau, les fleurs, et toute la faune associée sont reconnus par de nombreux travaux scientifiques, pour apporter de l'apaisement, du calme et diminuer le stress et la dépression des habitants. Cette nature sur de grands espaces contribue à diminuer la prévalence de certaines maladies comme l'asthme ou l'hypertension artérielle, et encourage l'activité physique. Au total la nature favoriserait notre bien-être physique et psychologique. Ainsi, la science prône qu'il faut idéalement un **urbanisme centré sur la santé** que déterminent quatre facteurs : biologie humaine, styles de vie, environnement, systèmes de soins de santé⁹, où les espaces de nature jouent un rôle majeur.

3.1 Les arbres et la végétation, les zones humides : une arme de résilience devant le réchauffement climatique.

Ils représentent un système de climatisation naturel pour les zones urbaines grâce à l'évapotranspiration de leur feuillage, d'où leur importance en cas de canicule. Ils absorbent le gaz carbonique pour en restituer de l'oxygène et c'est pour cette raison qu'on évoque pour eux la notion de puits de carbone et la capacité de stockage du carbone.

Les arbres et les plantes, une arme contre la pollution de l'air. Selon diverses études (Vergriete et Labecque 2007, Musy 2014 et Fltecher T. et al 2013), un arbre mature en milieu urbain peut intercepter jusqu'à 20 kg de poussière par an, séquestrer des métaux lourds comme le cadmium, le plomb, le chrome et le nickel, et contribue à diminuer de 6,2 % la concentration d'ozone dans l'atmosphère. Les feuilles peuvent absorber les particules et les polluants gazeux, les branches peuvent retenir les particules, et les racines peuvent éliminer certains polluants.

Des études scientifiques ont prouvé que **la nature en ville favorise le développement social, permet de réduire la violence et la criminalité, et contribue à la réduction des troubles physiques** (asthme, myopie, obésité), des troubles comportementaux (hyperactivité, déficit d'attention, agressivité). Elle contribue en outre à l'amélioration de l'autodiscipline des enfants, à leur développement émotionnel et à leur confiance en soi. Les espaces naturels offrent notamment un cadre privilégié pour la pratique d'activités sportives, source de mieux-vivre, en meilleure santé physique et mentale, mais aussi vectrices d'interactions sociales et d'un retour à la nature et à l'humain.

Dans un ensemble de villes, une étude épidémiologique portant sur 41 millions de Britanniques montre que les citoyens vivant dans un espace riche en espaces verts sont en meilleure santé que ceux vivant dans un espace pauvre en nature (Mitchell R & Popham F , *The Lancet*, 2008). **Les bains de forêt** (sylvothérapie) sont recommandés pour plus de bien-être et pour amoindrir le stress subi dans les mégapoles surpeuplées.

⁹ Mitchell, R. and Popham, F. (2008) Effect of exposure to natural environment on health inequalities : an observational population study, *The Lancet* 372(9650) : pp. 1655-1660. <http://eprints.gla.ac.uk/4767/>

3 Rapport du Haut Conseil de la Santé Publique (2017) "Identification des outils nécessaires à l'évaluation des impacts sur la santé, et des impacts socio-économiques associés, dans les documents de planification territoriale relatifs aux déplacements ainsi qu'à l'urbanisme et aux logements"

Les arbres et la végétation en pleine terre participent à la recharge des nappes phréatiques. Le développement de la végétation en ville suppose un sol riche en matière organique, une profondeur suffisante pour le système racinaire des arbres, un accès à la nappe phréatique puisque la végétation participe au cycle de l'eau de ruissellement et par la perméabilité des sols.

Les arbres et la végétation, les zones humides : un embellissement de l'environnement urbain, facteur d'attractivité pour les villes

Au total, on considère qu'il est nécessaire :

- Dans une ville : d'avoir **45% de nature minimum pour la stabilité environnementale** (Szulczewska, B. et al. (2014) *Land Use Policy*)
- Dans un quartier : d'avoir **30% de nature proche pour limiter l'anxiété, le stress et la dépression** [Cox, D. et al. (2017) *BioScience*]

Pour l'ensemble de ces raisons sanitaires, l'OMS recommande aujourd'hui la préservation d'un minimum de 10m² d'espaces verts publics par habitant accessibles en moins de 15 min à pied.

La situation des espaces de nature dans Boucle Nord de Seine est médiocre. Les données sur le taux de végétation et le nombre de m² d'espaces verts publics par habitant sont rassemblées sur le tableau ci-dessous

	Données APUR 2017		Open data - Hauts de Seine 2020
	Taux de végétation en %	nbre de m2 végétation publique par habitant	Taux de végétation en %
ARGENTEUIL	36,9	16,8	Non disponible
ASNIERES SUR SEINE	25,7	4,9	21,99
BOIS COLOMBES	31,1	4,6	31,52
CLICHY	22,3	5,9	15,05
COLOMBES	33,9	9,8	26,23
GENNEVILLIERS	23,4	41,9	17,27
VILLENEUVE LA GARENNE	32,9	21,5	26,53
Ensemble EPT - BOUCLE NORD DE SEINE	30,8	13,6	

Sources : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/T5_chiffres_cles_communes_metropole_grand_paris.pdf

<https://opendata.hauts-de-seine.fr/explore/embed/dataset/cadastre-vert-taux-de-vegetation/table/?disjunctive.commune&sort=commune^2>

Ce taux de 27 % (*figure 1.5*) n'est pas très différent de la valeur de 30,8 % fournie par l'APUR 2017. L'évolution du taux de végétation qui décroît fortement de 2017 à 2020 traduit l'effet de la densification du territoire et de chaque commune. De plus, le nombre de m² de végétation publique par habitant (*données APUR 2017*) est inférieur à la valeur préconisée par l'OMS de 10%.

La recommandation d'Environnement 92

Il faudrait au minimum viser le doublement des surfaces d'espaces verts publics par habitant dans les communes d'Asnières, Bois-Colombes et Clichy. Cet objectif pour Clichy est totalement antinomique avec la fièvre de construction qui s'est emparée de la ville, liée au nouveau tronçon de la ligne 14 du Grand Paris Express avec la station « Porte de Clichy ».

Le projet de reconversion à l'agriculture bio de la plaine d'Argenteuil, limitrophe à Corneilles, permettrait de sanctuariser la non artificialisation de ces terrains.

Il reste que le taux de végétation global de 30,8 %, suffisant pour limiter l'anxiété, le stress et la dépression, est encore loin de l'optimum de nature de 45 % pour une stabilité environnementale. Ceci impose à la fois de protéger toute la végétation existante et de rechercher les zones à désimperméabiliser et renaturer. **Cet objectif est à articuler avec le Plan Climat Air Energie territorial et notamment l'empreinte carbone du territoire.**

Pour Environnement92, il est impératif d'inscrire dans le PLUi :

- **L'interdiction de l'abattage d'arbres sans raison impérieuse de sécurité, sur la foi d'une expertise indépendante**
- **L'obligation de désimperméabiliser et renaturer les espaces publics (parkings, cours d'écoles, places publiques, etc....)**
- **L'introduction de la Charte de l'Arbre sur le modèle de la charte de la ville de Colombes, dans le règlement (voir Annexe)**

4. Les berges de la Seine

La Seine structure la région parisienne avec sa dimension de continuité fluviale, l'écosystème de ses rives, ce qui en fait un socle de la trame verte et bleue du territoire. Son rôle public et multifonctionnel et ses usages liés aux « *activités diverses, portuaires, économiques et logistiques, résidentielles liées aux usages de la voie d'eau et usages publics liés aux activités urbaines (loisirs, promenade, circulations douces* », comme cela est exprimé dans les recommandations pour l'adoption des PLUI des 12 EPT métropolitains du dossier du SCoT, **constituent les sources de menaces pour ce patrimoine naturel.**

L'état des berges de la Seine dans le nord du département, fourni par la direction de l'eau des Hauts-de-Seine, montre que les berges au niveau du port sont essentiellement imperméables :

https://www.hauts-de-seine.fr/fileadmin/user_upload/Mon_departement/01_Missions_et_actions/01.6_Eau_et_assainissement/01.6.3_Les_berges_de_la_Seine/Etat_des_lieux.pdf

Ceci signifie l'importance de « rendre la berge accessible au public, en toute sécurité tout en préservant ou redonnant le caractère naturel souhaitable pour une berge de fleuve ». Il s'agit principalement de :

- soigner la qualité paysagère du projet,
- adapter le projet aux crues de la Seine (La zone du port comme tout le nord de l'EPT Boucle Nord de Seine est en zone rouge du Plan de Prévention des Risques Inondations – PPRI) ;
- renaturer et végétaliser les berges et leurs abords avec des espèces adaptées,
- sauvegarder, voire rétablir des zones de frai,
- rendre l'espace public accessible et utilisable dans le confort et la sécurité de tous les usagers,
- garantir un chantier propre (protocole de traitement des espèces invasives en accord avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux –SDAGE-, c'est à dire l'encadrement strict des conditions d'intervention dans le lit mineur et sur les berges, et notamment de la gestion des déchets).

Pour Environnement92, il est impératif d'inscrire dans le PLUi :

- L'identification d'une **zone urbaine fluviale** pour la Seine, spécifiquement dans le plan de zonage du PLUi, avec des secteurs des berges classés en zone naturelle, ce qui suppose l'exclusion de toute bétonisation des lieux afin de fournir les conditions optimales d'un développement de la biodiversité aquatique et terrestre.
- Pour les OAP, **la largeur minimale de la berge doit être de 15 mètres**, pour garantir la création d'une voie piétonne sur un sol perméable, dans un environnement arboré et végétalisé.
- **Limiter fortement l'éclairage public nocturne**

Situations vertueuses :

- **La promenade bleue à Asnières et Colombes (le long du parc Lagravère, la promenade bleue se poursuit)**

Situations critiques repérées par Environnement92 :

- **Les berges de la Seine sur l'île Héloïse à Argenteuil, menacée de destruction au profit d'un programme immobilier.**
- **Le mur construit le long de la Seine à Villeneuve-la-Garenne n'est pas un rempart à des inondations majeures ; il empêche l'accès à la Seine et l'aménagement de zones**

d'épandage. La destruction du mur conjointement à la réhabilitation des berges devrait être réalisée comme pour le mur autour de l'île-Saint-Denis.

4.1 Le cas particulier du Port de Gennevilliers

Le port de Gennevilliers est intégré dans un ensemble urbain à prendre en compte tant au point de vue :

- des paysages et des interfaces avec la ville,
- que des infrastructures qui lui permettent son fonctionnement et son développement,
- que pour son impact sur les espaces naturels et la Seine en particulier.

Le futur PLUi pour l'EPT Boucle Nord de Seine, doit organiser l'aménagement d'une telle superficie dont l'impact se mesure bien au-delà des simples limites administratives de la commune de Gennevilliers. En effet, l'EPT BNS est situé à proximité du département du Val-d'Oise (Argenteuil, l'une des villes du territoire fait d'ailleurs partir de ce département) et de la Seine-Saint-Denis (L'île-Saint-Denis, Epinay-sur-Seine). Cette situation géographique ne peut être négligée notamment en matière d'impact des activités portuaires sur l'environnement.

La stratégie d'HAROPA PORT en matière de transition écologique, publiée en hiver 2023, affiche des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de sobriété énergétique. Il s'agit du service de l'accès fluvial à Port 2000, de la captation de CO₂ grâce aux projets filières hydrogène et décarbonation, de l'installation de bornes électriques à quai le long de l'axe Seine, et de la production d'énergie solaire sur l'ensemble des ports.

Recommandations d'ENVIRONNEMENT 92

Cette stratégie vertueuse n'inclut pourtant pas des objectifs de résilience devant l'urgence climatique comme un plan de végétalisation (captation du carbone et effet climatiseur des arbres et de la végétation) sur le territoire des ports (400 ha pour le port de Gennevilliers). Cette stratégie n'inclut pas non plus la lutte contre l'effondrement de la biodiversité en appliquant les préconisations du SRCE en matière de renaturation des berges pour offrir des habitats pour la faune sauvage avicole par exemple et réaliser une continuité écologique pour leur déplacement (faune terrestre) et garantir les conditions de protection des zones de frai et pour la faune aquatique.

Dans le cas du port de Gennevilliers, c'est le règlement du PLUi qui doit être prescriptif :

- pour des actions telle l'action 13 de l'objectif 5 du Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) du port de Gennevilliers qui précise en particulier : *«L'inscription du port dans le paysage urbain et son insertion dans la "vie de la Cité" en tant que cœur économique impliquent une qualification de ces lisières, à la fois comme un espace de représentation, vu depuis les infrastructures de transport, et comme espace de déambulations lorsqu'une voirie urbaine longe ou pénètre l'entité portuaire. »* pour être en accord avec les prescriptions du SCOT (Schéma de COhérence Territoriale de la MGP (Métropole du Grand Paris) qui préconise :
 - d'améliorer la relation ville-cours d'eau par la création d'une continuité des berges le long des cours d'eau et des canaux, la renaturation des berges,
 - de valoriser les cours d'eau et les canaux et de les rendre majoritairement accessibles à tous les espaces riverains, tout en garantissant le fonctionnement des activités économiques et de la logistique.

- Pour être conforme au SDRIF 2013 toujours en vigueur et protéger les continuités écologiques sur les berges de la Seine et sur les 400 ha du port identifiées dans la carte de destination du SDRIF 2013 (voir figure 4.1).

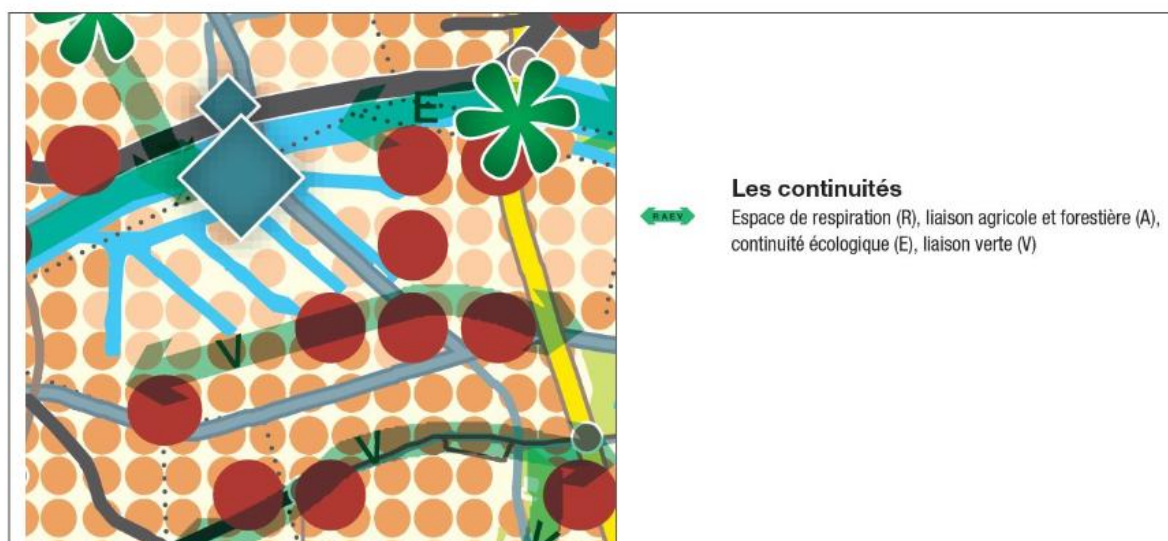


Figure 4.1 : extrait du SDRIF 2013

Situation critique repérée par Environnement92 : le projet d'entrepôt géant Greendock sur les berges de la Seine, dans le port de Gennevilliers

5. L'urbanisme et les limites de la densification

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a fixé un objectif de construction annuelle de 70 000 logements par an pour l'Île-de-France, dont 38 000 pour la Métropole du Grand Paris. Ceci se traduit pour l'EPT Boucle Nord de Seine par un objectif de **2 900 logements par an**.

Il y a une contradiction persistante entre l'objectif irréaliste d'accroître toujours plus la densité de constructions à comparer avec les besoins majeurs de libérer du foncier pour des espaces de nature, de préserver la ressource en eau, de diminuer les risques d'inondation et l'enjeu global de rendre la ville plus vivable pour les habitants et leurs usagers.

Cette remarque est particulièrement vraie pour BNS qui souffre du manque d'espaces de nature (*voir figure 2.1*) avec pour une part apparemment oubliée, du changement de contexte, avec le départ massif de population de la zone hyperdense à l'issue de la période COVID. La consultation des habitants de BNS a mis l'attention à l'habitat en deuxième position de leurs demandes lors de la consultation de 2022 (*voir vision générale page 4*).

Situation critique : La sur-occupation des logements dans les quartiers populaires d'Argenteuil, Gennevilliers et Colombes justifierait une priorité donnée aux logements sociaux, même dans un cadre de forte restriction de la densification.

Le BTP est responsable à lui seul de 25% des émissions de GES. La décroissance rapide de ces émissions pour les réduire de 55% en 2030 (pacte vert pour l'Europe) et le « net zéro carbone » en 2050 nous impose d'arrêter le plus vite possible toute activité de construction non indispensable et de concentrer nos efforts sur la réhabilitation du bâti déjà existant. En tenant compte des 2 à 3 millions de logements vacants (dont 600 000 à 700 000 dans les villes moyennes), le besoin de bâti neuf n'est pas avéré. Au XXI^e siècle, il va falloir composer avec le bâti existant.

Cette tendance est déjà prise en compte par les acteurs industriels comme Bouygues Construction qui prévoit de consacrer 95% de son activité à la rénovation d'ici 2050, contre seulement 5 à 10% aujourd'hui (2). Cette transformation ne va pas assez vite (le bâtiment est déjà en retard sur les objectifs de la politique nationale bas carbone).

Recommandations d'Environnement 92

Le règlement du PLUi se doit donc d'encadrer et d'amplifier ce mouvement en n'autorisant que des opérations de rénovation sur bâti existant et en ne permettant les chantiers de constructions neuves que par exception, dans des cas extrêmement limités et encadrés. Une analyse de la capacité de densification sur cette base devrait être menée (rénovation des logements inoccupés et/ou vacants, réorganisation des espaces) pour indiquer une cible de population à terme. Il n'y a pas de sens a priori (ni de justification) à se donner une cible de population ex nihilo comme il est proposé dans le SCoT (38 000 nouveaux logements / an). C'est l'analyse du potentiel du bâti existant qui doit nous indiquer une cible de densification possible. La cohérence de cette politique « zéro construction neuve » du PLUi sera à intégrer et à analyser dans la prochaine révision du PCAET rendue nécessaire pour intégrer les objectifs décidés au niveau européen de -55% des GES d'ici à 2030 (contre -40% seulement dans le PCAET actuel). Cette analyse permettra peut-être de dégager une enveloppe carbone marginale pour la construction neuve.

En termes de matériaux, compte tenu de sa forte empreinte carbone et de l'épuisement des ressources, le béton devra être réservé aux grandes infrastructures ; le secteur du bâtiment doit prioritairement avoir recours à des matériaux moins générateurs de GES et de ressources épuisables comme le bois, ou à des matériaux biosourcés ou recyclés. **Au-delà, de véritables filières de réemploi doivent être mises en place au niveau du territoire comme le font déjà la Ville de Paris et**

l'EPT Est Ensemble. Cette démarche contribue à faire baisser fortement le volume de déchets générés par la construction.

L'attractivité du territoire se traduit par une demande de logement. Cette demande, qui ne pourra peut-être pas se réaliser pour tous, doit prioritairement prendre en compte la réduction des trajets domicile-travail de façon à tendre vers le modèle de « ville du ¼ d'heure ». Le modèle actuel presque entièrement basé sur la loi du marché des logements, sans tenir compte de l'équilibre Habitat/emploi, ne permettra pas de réduire les trajets. Il ne permet pas la mixité sociale et repousse en périphérie les personnes les plus vulnérables. Comme expliqué précédemment, nous devons prendre notre part à la lutte contre le mal logement et répondre aux besoins du personnel soignant, des enseignants, des employés... qui souhaitent habiter près de leur lieu travail. Cela contribue à ne pas condamner le territoire à devenir un désert médical et à voir se détériorer les services publics.

Recommandations d'Environnement 92

La construction de nouveaux logements doit passer par la rénovation, la surélévation pour d'anciens immeubles plus bas que les immeubles voisins. Densifier de façon acceptable suppose des règles précises pour préserver et étendre les espaces collectifs, la végétalisation, les percées visuelles (ou cônes de vue) et les « respirations » ... Si une densification est envisagée, cette partie du PLUi est vitale pour préserver le territoire (respect de l'existant, résilience...). À titre d'exemple : opter pour une densification raisonnée suppose des respirations architecturales, des percées visuelles, des espaces collectifs et verts... Pour ce faire, Environnement92 préconise de :

- Rendre obligatoire les hauteurs de bâtis avec l'environnement. Une frontière entre des zones soumises à des règles différentes doit faire l'objet de règles spécifiques (étalement des constructions) ;
- Rendre obligatoire l'usage du blanc pour les toits, les rues ;
- Veiller à la circulation de l'air dans les rues (pas de rues canyon avec des grandes hauteurs de bâtiments) ;
- Elaborer une stratégie de création d'activités autour de la fabrication de matériaux de construction fondée sur le recyclage des matériaux (47 millions de m³ de gravats) qui arrivent sur le port de Gennevilliers.

Situation critique repérée par Environnement92 :

A Clichy : *La bétonisation massive de la ville depuis la mise en service du nouveau tronçon de la ligne 14 du Grand Paris Express avec l'arrêt « porte de Clichy ».*

A Villeneuve-la-Garenne : *l'implantation du centre commercial QUARTZ, dans un territoire fortement doté, contribue à sa densification. L'extension possible de ce centre est à proscrire.*

5.1 Les risques de devenir « un territoire dissocié » : le cas de Gennevilliers

On parle de ville dissociée lorsque « *l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y réside pas* »¹⁰. La ville de Gennevilliers est emblématique de ce cas : la ville est un gros pôle d'emploi, avec 42 300 postes au dernier recensement de 2019. Ce qui représente un large excédent de postes, au regard de la population active occupée (18 336 travailleurs) et de la population active totale, chômeurs compris

¹⁰ J. Lorthiois, « Balayer les idées reçues sur l'Emploi et le Travail ».

(22 722 habitants). Ce qui pourrait révéler une situation enviable de la commune, malheureusement les activités qui y sont implantées apparaissent décalées au regard des actifs résidents. Selon l'INSEE 2019, le déséquilibre emploi/main-d'œuvre est particulièrement élevé.

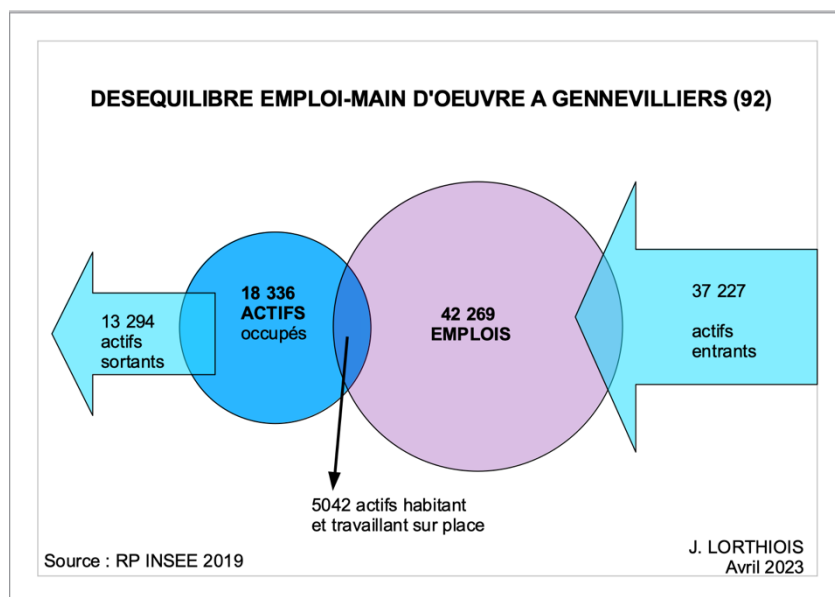


Figure 5.1 : Déséquilibre emploi/main-d'œuvre à Gennevilliers (source INSEE 2019)

Au total, la ville enregistre chaque jour deux flux croisés de travailleurs :

- 37 227 actifs extérieurs viennent occuper à 88% les postes des entreprises Gennevilloises ;
- 13 294 actifs quittent leur commune de résidence pour aller quérir leur activité ailleurs ;
- seuls, 5 042 actifs travaillent et habitent sur place.

Ce qui représente pour Gennevilliers environ 100 000 flux (aller + retour) quotidiens, rien que pour les déplacements domicile-emploi.

Ceci a un coût élevé en émissions de GES et en temps humain (temps perdu dans les transports, qui peuvent se chiffrer dans une vie d'actif par plusieurs années supplémentaires de travail). Une situation qui se traduit par un taux élevé de chômage (19,3%) de la population active, malgré l'abondance des emplois locaux. Même si une part de télétravail pourrait améliorer la situation des cadres, les Gennevillois ouvriers et employés qui composent 80,5% de la population active locale ayant un emploi occupant généralement des postes dits de « deuxième ligne » seraient peu touchés par l'opportunité d'une telle organisation du travail.

De même, l'analyse comparée de la répartition par catégories professionnelles des emplois d'une part (en rose) et de la main-d'œuvre résidente d'autre part (en bleu) montre de fortes inadéquations, **les emplois étant beaucoup plus qualifiés que la main-d'œuvre Gennevilloise**. Le différentiel le plus spectaculaire s'observe pour les cadres qui sont 4,6 fois plus représentés dans les entreprises locales, qu'au sein de la population active. En ce qui concerne les professions intermédiaires, le décalage est également notoire, deux fois plus important pour les emplois que pour les actifs. Les effectifs d'employés sont à peu près équivalents. Mais dans la catégorie « ouvriers », il est à noter que le nombre de postes de travail dans les entreprises est près du double (1,8 fois) de celui des travailleurs résidents.

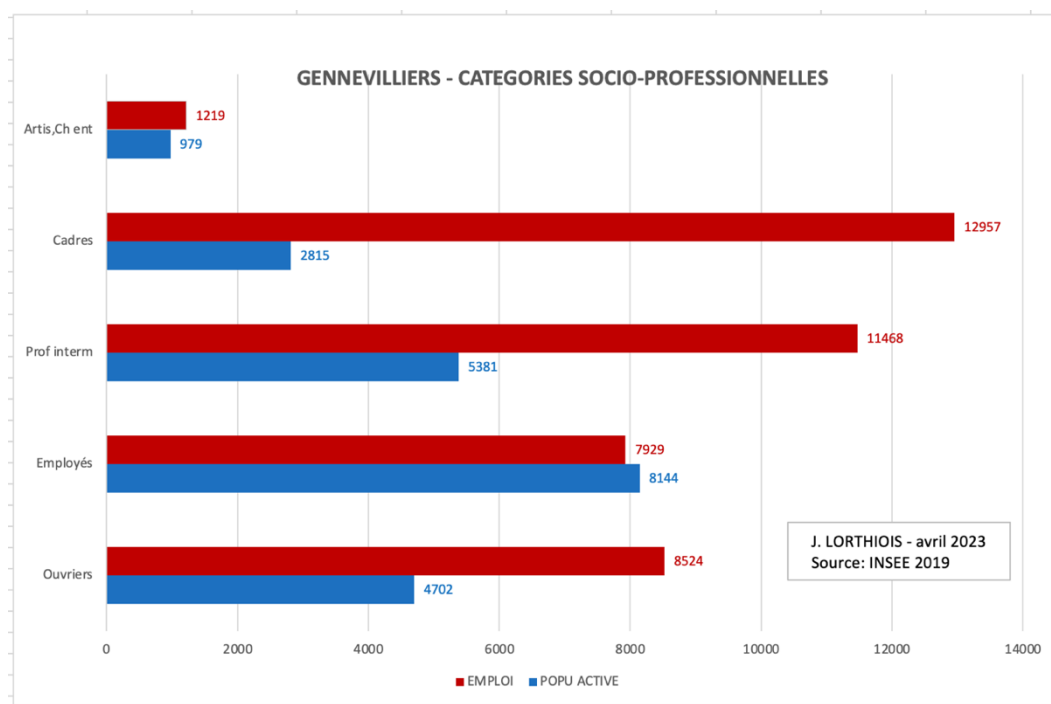


Figure 5.2 : Analyse de l'emploi et de la population active de Gennevilliers (source J. Lorthiois 2023- INSEE 2019)

Au total, malgré un excédent de près de 24 000 emplois par rapport aux actifs occupés, les nombreuses activités implantées sur la commune de Gennevilliers ne parviennent pas à juguler un taux de chômage nettement supérieur à la moyenne régionale (19,3% à Gennevilliers, contre 12,2% en Ile-de-France). Ceci s'observe plutôt dans les communes déficitaires de grande couronne (bassin de Sarcelles par exemple).

Recommandation d'Environnement 92

Notre analyse signifie que la politique d'emploi mise en œuvre par la ville, qui repose sur un accueil d'entreprises - quelles qu'elles soient - **sans intégrer la DEMANDE LOCALE de la main-d'œuvre - n'est guère pertinente.** La stratégie à suivre devrait être bien **plus qualitative** que quantitative et partir des besoins locaux. Sinon, Gennevilliers risque d'être une ville riche... habitée par des pauvres. L'attractivité générée par le pôle auprès des populations qualifiées extérieures risquant d'aggraver la concurrence au détriment des actifs résidents.

Visiblement, **la politique d'emplois de Gennevilliers devrait être fortement infléchie** et réorientée vers la réponse aux besoins des travailleurs locaux.

La situation sur ce plan pour d'autres communes est moins marquée.

La commune de Clichy affiche un nombre d'emplois important (36 358) comme celui de travailleurs chômeurs compris (34 393). Comme le taux d'emploi sur place n'est que de 18% ceci induit plus de déplacements. L'emploi se qualifie lentement : proportion d'emplois de cadres qui passe de 2008 à 2019 de 30,5% à 35,7%. - la ville se gentrifie mais lentement : les actifs des classes populaires (employés et ouvriers) passent de 36,7% en 2008 à 31,4% en 2019. Ceci traduit une tendance à la dissociation mais celle-ci reste modérée.

La commune de Villeneuve-la-Garenne affiche en 2016, 10464 actifs et chômeurs et 9469 emplois, en augmentation de 15% depuis 2008. Toutefois, le taux de chômage est élevé : 18,5% - avec 18 % de

temps partiel chez les femmes (l'emploi du centre commercial Quartz en est probablement à l'origine). La tendance à la dissociation existe mais moins marquée.

5.2 : La position singulière d'Argenteuil dans BNS

La ville d'Argenteuil est la 3^{ème} ville d'Île de France (110 000 habitants) rattachée au Val d'Oise, et séparée par la Seine du reste des communes de BNS, ce qui la place dans une position singulière dans ce territoire.

Cette ville a une longue tradition ouvrière de haut niveau qui justifierait une politique de ré-industrialisation de la commune. En effet, la ville vient de subir un séisme en perdant son fleuron historique, qui a généré sa vocation de pôle industriel aéronautique : l'entreprise Dassault, dont le siège social part à Cergy-Pontoise, tandis que les autres activités se relocalisent à Bordeaux. La présence à Argenteuil d'une population ouvrière très qualifiée devrait susciter une politique de réinvestissement de ses nombreuses friches industrielles pour attirer des activités en adéquation avec les savoir-faire et compétences de la main-d'œuvre locale. Bien entendu, ces espaces devront ménager des zones arborées et végétalisées. A l'inverse, utiliser les friches comme réserve foncière pour des logements est à proscrire, pour préserver l'équilibre Habitat-Emploi.

Par ailleurs, la commune d'Argenteuil ne peut ignorer sa proximité avec Bezons, Cergy Pontoise et d'autres villes du Val d'Oise, sous prétexte du découpage administratif de la Métropole du Grand Paris. Argenteuil est tête de pont d'un bassin d'emploi val d'Oisien estimé à environ 350 000 habitants. La ville a besoin d'un niveau d'équipements et de services à la mesure de sa taille (enseignement supérieur, santé...). A l'inverse, développer des transports vers le nord des Hauts de Seine pour inciter les Argenteuillais à travailler par exemple dans les zones d'activités de Gennevilliers (48 000 habitants) développerait sa dépendance à l'extérieur. De plus, la Seine, la présence de l'axe de la A86 et le Port de Gennevilliers sont autant d'obstacles pour imaginer des déplacements en liaison douce sur l'unique pont d'Argenteuil.-

Plus généralement

Aujourd'hui, il faudrait cesser de raisonner « zones d'activités » avec des grandes entreprises qui possèdent de vastes zones de recrutement sans lien avec les qualifications et compétences des populations locales. Et par ailleurs, la pléthore d'offres de transports métropolitains (Grand Paris Express, radiales de métro et RER) aggrave la dépendance des banlieues avec l'hypercentre et peut engendrer un scénario de commune-dortoir ou de ville dissociée. C'est pourquoi il faut veiller à développer une autonomie territoriale, en insérant des « emplois de proximité » au cœur des villes qu'on peut rejoindre à pied ou en mode doux : sanitaire et social, éducation-formation, services à la personne, petit commerce et artisanat, services publics, économie sociale et solidaire. Autant d'activités qui recrutent localement et offrent une part de postes peu qualifiés qui correspondent aux profils d'un certain nombre d'actifs résidents et répondent aux demandes de services des habitants (exemple : « le manque ressenti de commerces de proximité »).

La recommandation d'Environnement92

Le PLUi de BNS, devrait donc examiner ses objectifs socio-économiques par le prisme des limites et effets pervers sur l'aménagement des zones d'activités, l'argument du développement systématique d'activités pour réduire le taux de chômage n'est aujourd'hui plus pertinent.

6. Mobilité et transports

La concertation de la population a montré (voir la vision générale) une demande du renforcement des transports en commun.

Les autoroutes A86, A15, N315, traversent le territoire avec leurs lots de nuisances (pollutions de l'air, bruit) font partie des infrastructures lourdes de transport. La part modale de l'automobile doit se reporter sur les autres modes de transport et on peut comprendre la demande d'augmenter les transports en commun.

L'arrivée de la ligne 15 ouest du Grand Paris Express (GPE) apparaît comme une réponse à la demande. Or l'effet structurant des transports lourds pour l'aménagement urbain est une idée reçue, critiquée par l'urbaniste Jean-Marc Offner dès 1993. Selon H. Smit et J. Lorthiois¹¹ :

- « Les gains de temps que procurerait le GPE sont fictifs, car convertis par les acteurs urbains en d'autres avantages. Ainsi, quand un moyen de transport lourd (route ou transport collectif, radial ou tangentiel) est mis en place, les ménages profitent de la vitesse accrue pour augmenter la portée de leurs trajets en se relocalisant plus loin, en périphérie. Conjugué à l'explosion des coûts de l'immobilier au cœur de la région, cela induit mécaniquement l'étalement urbain. »
- « La densification autour des gares. Concevant celles-ci comme des lieux de destination, on imagine que les usagers viennent spontanément s'agglutiner autour. Seul un régime autoritaire le permettrait, une gare étant presque toujours un lieu de dispersion. De fait, densité et vitesse sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre. En outre, la densification majore les coûts du foncier et de la construction. »

Le schéma de H. Smit de la figure 6.1 illustre les effets pervers d'implantation d'infrastructures lourdes de transport.

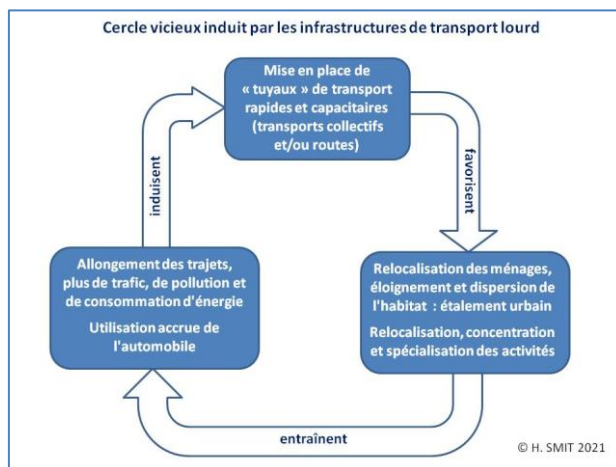


Figure 6.1 : Cercle vicieux induit par les infrastructures de transport lourd
(Source H. Smit 2021 voir référence 10)

Toujours selon H. Smit et J. Lorthiois (ref 10) : « Un changement de paradigme s'impose : Les dessertes de proximité y priment sur les liaisons de transit. Ainsi, les besoins de transports sont réduits à la source, d'où des distances domicile-travail minimales. Il faut déconcentrer les emplois et ralentir la circulation ! La meilleure mobilité est celle qu'on évite ! »

¹¹ Voir dossier « Transports structurants » dans LIAISON n°194 (2022) : <https://fne-idf.fr/PDF/Liaison/194.pdf>

6.1 Un tram-train pour desservir 110 000 Val-d'Oisiens

Le tram-train qu'on appelle aujourd'hui T11 portait autrefois le nom de « Tangentielle Nord ». Il s'agit d'une liaison banlieue/banlieue en rocade, utilisant l'ancienne infrastructure SNCF qu'on appelait « Grande ceinture » et qui reliait les banlieues nord de la zone dense. Sur la carte jointe (Figure 6.2), on voit que le tracé fait 28 kms au total, joignant 3 départements, depuis Sartrouville (78), puis Argenteuil (95) jusqu'à Noisy-le-Sec (93).

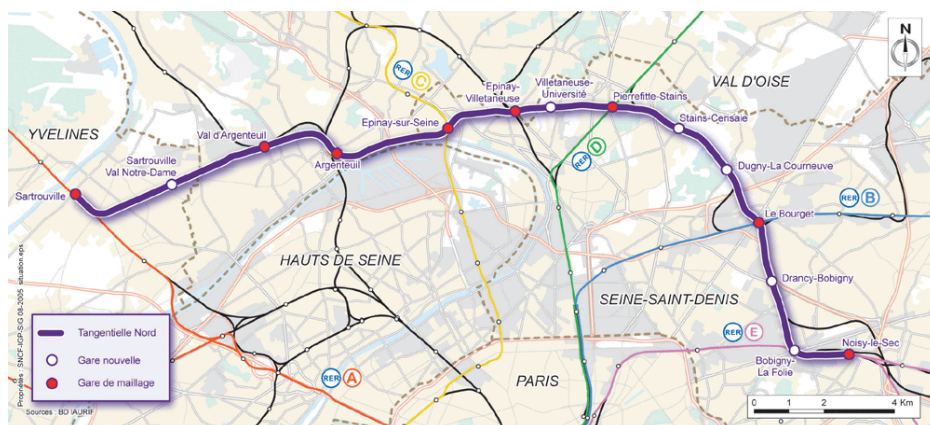


Figure 6.2 Schéma de la tangentielle nord

Un premier tronçon Sartrouville/Argenteuil/Epinay-sur-Seine - bien que programmé depuis des années - n'est toujours pas aménagé, alors qu'il permettrait de desservir la 3^e ville d'Île-de-France (Argenteuil) grâce à cette liaison en transports en commun lourd de banlieue à banlieue sans passer par Paris. La ligne traverse Argenteuil, avec une gare au cœur du quartier sensible du Val d'Argent (50 000 habitants) et une autre gare en plein centre-ville, soit la desserte de la totalité des 110 000 Argenteuillais. Elle rejoint ensuite via le quartier d'Orgemont la ville d'Epinay-sur-Seine.

A partir d'Epinay-sur-Seine, un tronçon de 11 km est aménagé jusqu'au Bourget depuis juillet 2017. La ligne simplifie la vie de 33 000 voyageurs, avec un trajet de 15 mn sans passer par la capitale. Elle répond aux besoins grandissants des populations de bénéficier d'une solution de desserte rapide et fine en petite couronne. La ligne est fréquentée par 54% d'actifs et 33% d'étudiants en semaine (cf. Villetaneuse Université). Mais elle permet aussi d'accéder par exemple aux 400 ha du parc départemental de La Courneuve via la gare de Dugny-La Courneuve. Il existe un troisième tronçon qui n'est pas aménagé, partant du Bourget jusqu'à Noisy-le-Sec.

La Tangentielle T11 utilise les voies existantes de l'ancienne ligne ferroviaire de Grande ceinture qu'il suffit d'aménager, elle est programmée depuis une bonne trentaine d'années. **Malheureusement, le budget de la région étant accaparé par le Grand Paris Express, cette liaison est reconduite à chaque fois dans la programmation. Lors de la ratification du SDRIF, elle figurait pourtant dans le « Plan de mobilisation régionale » inscrit dans le « Nouveau Grand Paris » de 2013.**



COMPARATIF LIGNE 17 N du GPE - TANGENTIELLE T11		
Critères	17 Nord	T11 express
Type de liaison	Radiale Centre/Périphérie	Rocade Banlieue/banlieue
Tracé	En périphérie urbaine	En zone dense
Fonction	Transit Liaison rapide entre pôles d'emplois	Desserte Liaison entre pôles d'habitat/main-d'œuvre et pôles d'emplois
Territoire desservi	Métropole	Bassins locaux
Population desservie	192 000	620 000
Val d'Oisiens desservis	0	110 000 Argenteuillais
Emplois desservis	41 000	146 000
directement	100 000	non calculé
indirectement		
Gares dans le Val d'Oise	1	2
Desserte de quartiers sensibles	0	27
Connexions	RER B	RER A, B, C, D, E, H, L GPE 16, 17, 15 Tramway T8 et T1
Infrastructure	Métro souterrain et aérien	Tram-train circulation au sol
Travaux	Tunnels Viaduc A1/A3	Voies existantes à élargir et aménager (grande ceinture)
Délais	Roissy : 2030 + retards probables	Tronçon existant Epinay-Le Bourget rapide si rendu prioritaire
Programmation	Grand-Paris-Express	Plan de Mobilisation régional Réinscrit dans le Nouveau Grand Paris (2013)
Financement	Société du Grand Paris	État-Région
Coût	3 milliards + surcoût prévisible (+ 1,3 milliard ?)	0,8 milliard

J. LORTHIOIS – 2021

Source : INSEE 2016

Le tableau ci-contre permet d'effectuer un comparatif entre les deux offres de transport : la ligne 17 Nord du Grand Paris express ; la tangentielle T11. Le constat est accablant : aucun critère n'est en faveur du métro Le Bourget / Roissy, qu'il s'agisse du tracé, du nombre de populations desservies, des quartiers sensibles irrigués, ou encore du coût. Pourtant son financement est modeste, puisqu'il avait été évalué à 0,8 milliard (contre 3 milliards pour la ligne 17 Nord). Ces montants sont certainement à réviser à la hausse, mais les proportions entre les deux projets devraient être conservées. Le budget consacré à la 17 Nord serait mieux utilisé pour accélérer la réalisation de T 11, bien moins coûteuse et dont les voies existantes sont beaucoup plus rapides à aménager.

La ligne offre de nombreuses correspondances. Les usagers du tronçon Épinay / Le Bourget peuvent dès à présent bénéficier de correspondances avec le RER B, le RER C, le RER D, la ligne H du Transilien le tram T8, ainsi que des bus. Avec l'apparence d'un tram et le

moteur d'un train (sa capacité d'accélération peut atteindre 100 km/h), le T11 actuellement mis en service est ouvert de 5 h à 1 h. Chaque train accueille 250 personnes avec 95 places assises.

La recommandation d'Environnement92

Le Conseil Départemental du 95 revendique la gare du Triangle de Gonesse comme « la seule du Val-d'Oise »... Question qui fâche : à quoi bon être localisée dans le Val-d'Oise, puisqu'elle ne dessert aucun Val-d'Oisien ? Avec T11, l'infrastructure desservirait 110 000 Val-d'Oisiens, avec deux gares pour 4 fois moins cher !

6.2 L'intermodalité et les modes de transport doux

L'urgence pour diminuer les impacts négatifs des transports routiers, est de favoriser les modes de transport doux, notamment pour les déplacements courts du quotidien : **vélo**, marche à pied ainsi que l'intermodalité entre les transports en commun, les voitures et les vélos.

Ces modes de déplacement répondent à la demande des habitants de réduction de nuisances et des pollutions (*voir vision générale et chapitre 2*).

Les recommandations d'Environnement92

1. La mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés et sans discontinuité sur tout le territoire, avec des pistes cyclables « inclusives » (enfants, seniors, personnes en situation de handicap) ;
2. Des stationnements partout pour les vélos :
 - Pour tous les parkings publics : les vélos doivent pouvoir disposer d'au moins 50% du nombre des emplacements prévus pour les voitures, un vélo stationné prend beaucoup moins de place qu'une voiture. Ceci encouragera l'utilisation du vélo pour les petits déplacements quotidiens.
 - Avec des box fermés au bas des résidences pour tous ceux qui ne peuvent pas monter leur vélo chez eux (garer son vélo dans un appartement n'est pas la solution)
3. La « libération des trottoirs » (sans plots, poteaux, poubelles, voitures mal garées, panneaux publicitaires...) pour que les poussettes, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, puissent se déplacer dans la ville en toute sécurité ;
4. La création de hubs de mobilités dans les parkings publics et de bureaux pour permettre l'autopartage : flotte partagée des entreprises, free-floating, recharge des véhicules électriques ;
5. Une meilleure accessibilité pour les véhicules PMR (Personne à Mobilité Réduite) : aujourd'hui les normes ne permettent pas, sur certains axes trop étroits, de créer des places PMR par exemple à proximité immédiate des écoles. Dans ce cas il faudrait créer des emplacements « réservés ».
6. Des « rues aux écoles », bloquées à la circulation automobile le temps de l'entrée à l'école le matin et de la sortie le soir, qui permet d'atténuer le recours à la voiture pour emmener son enfant à l'école et qui limite le trafic de transit

- :: :: :: :: -

Annexe

Exemple de Charte de l'arbre de Colombes à utiliser comme modèle pour le règlement et faire voter par chaque municipalité de BNS



https://www.colombes.fr/documents/user_upload/charte_de_l_arbre_de_Colombes_1_.pdf