MARCOUSSIS
Village durable

Liberté Egalité Fraternité
République Française - Département de l'Essonne

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 15/12/2022

MOTION PORTANT CONTRIBUTION DE LA COMMUNE DE MARCOUSSIS A L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE – ENVIRONNEMENTAL

N° 2022 – 108

Le Conseil municipal légalement convoqué le 08/12/2022, s'est réuni le 15/12/2022 à 20 heures, sous la présidence de Monsieur Olivier THOMAS, Maire de Marcoussis, dans la salle du conseil municipal de la mairie de Marcoussis.

Etaient présent.e.s sur 29 conseiller.ère.s :
M. Olivier Thomas, M. Jérôme Cauët, Mme Sonia Roisin, Mme Emmanuelle Grèze, M. Sylvain Legrand, M. Gilles Guillaume, Mme Catherine Delaitre, Mme Laurence Amichaux, M. Frédérick Baby Marinpouy, M. Sébastien Bouet, Mme Joane Giraudon, M. Patrick Mouchelin, Mme Emmanuelle Pic, M. Jérôme Plateau, Mme Hébé Pouchou, Mme Katia Robert-Hautemulle, M.Damien Rousseau, M. Christophe Royer, M. Enzo Sodano.

19 présent.e.s formant la majorité des membres en exercice

Absent.e.s excusé.e.s ayant donné procuration : 9
M. Alexandre Bussière à Mme Laurence Amichaux
Mme Sandrine Boëte à M. Jérôme Cauët
Mme Arlette Bourdelot M. Jérôme Plateau
Mme Natacha Devriendt à Mme Catherine Delaitre
Mme Justine Giagnoni à Mme Katia Robert-Hautemulle
Mme Laure Gibou à M. Enzo Sodano
M. Sébastien Le Ferrec à M. Patrick Mouchelin
M. Jean-Marc Payen à Mme Emmanuelle Pic
M. Jules Thomas à M. Olivier Thomas

Absent.e :
Mme Cécile Revoyre

Nombre de votant.e.s : 28

M. Enzo Sodano a été désigné Secrétaire de Séance.

Accusé de réception en préfecture
091-219103637-20221215-DEL2022-108-DE
Date de télétransmission : 20/12/2022
Date de réception préfecture : 20/12/2022

Hôtel de ville - 5 rue Alfred-Dubois - 91460 Marcoussis
01 64 49 64 00 - contact@marcoussis.fr

Rapporteur : Monsieur Olivier THOMAS

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L120-1 ; L.121-15-1 et suivants ; R.121-19 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.123-1 à L.123-23 et R.123-1 à R123-3 ;

VU la loi n° 20010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

VU la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale etd'affirmation des métropoles ;

VU la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

VU la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

VU le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du schéma directeur de la région Île-de-France ;

VU la délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013 portant adoption du schéma directeur de la région Île-de-France ;

VU la délibération n° CR 2019-19 du 28 mai 2019 portant sur le bilan d'évaluation du SDRIF de 2013

VU la délibération N°CR 2021-067 du 17 novembre 2021 portant mise en révision du SDRIF en vue de l'élaboration d'un SDRIF Environnemental OU SDRIF-E

CONSIDÉRANT la volonté de concertation de la Région Ile de France préalablement à l'arrête du SDRIF E qui devrait intervenir en juillet 2023 pour une approbation en été 2024

LE CONSEIL MUNICIPAL, après avoir voté à l'unanimité :

- **SOUHAITE** apporter la contribution suivante :

L'élaboration du SDRIF, ou sa révision, répond à des besoins réglementaires dans l'organisation du territoire de notre région, en termes d'aménagements, de déplacements et surtout de préservation de nos espaces naturels, boisés et agricoles.

Mais par-delà cette mission, l'élaboration du SDRIF doit aussi être un moment de débat et d'échanges sur l'avenir de notre région.

La contribution du Conseil Municipal de Marcoussis s'inscrit, à cette étape, dans ce partage d'une vision de l'Ile-de-France mais plus précisément des liens de notre territoire communal et de ses habitants, avec un territoire plus large.

1) Mobilités

La question des mobilités est un enjeu important pour Marcoussis. Nous souhaitons que les mobilités alternatives à la voiture connaissent dans la période du futur SDRIF-E un essor à la hauteur des exigences écologiques et économiques.

Accusé de réception en préfecture
091-219103637-20221215-DEL2022-108-DE
Date de télétransmission : 20/12/2022
Date de réception préfecture : 20/12/2022

Hôtel de ville - 5 rue Alfred-Dubois - 91460 Marcoussis
01 64 49 64 00 - contact@marcoussis.fr

Le développement du transport en commun est une exigence écologique et économique. La population active de Marcoussis se répartit principalement en 3 tiers :

- un tiers qui travaille dans les entreprises de Marcoussis, ce qui ne génère pas de besoins de transports supplémentaires à ceux existants c'est-à-dire les lignes qui desservent les principales zones d'activités, du Fond des Prés et de la Fontaine de Jouvence. Un accès (ou un arrêt de bus à proximité) à l'entreprise Schutz (près de 400 emplois) route de Bel Air (RD3) serait néanmoins nécessaire et répondrait à un besoin.
- Un tiers qui travaille à proximité et principalement dans notre agglomération soit dans la zone de Courtabœuf, soit sur le plateau de Saclay, soit sur la zone économique de Massy-Orly
- Un tiers qui travaille au-delà de 12kms, soit sur Paris et première couronne , soit sur Evry et qui pourraient rejoindre leur emploi par le réseau RER à partir d'une gare de proximité, St-Michel sur Orge ou Ste Geneviève des Bois pour la ligne C ou Orsay et

Massy-Palaiseau pour la ligne B

Les réponses en transports en commun doivent donc s'adapter à ces 3 demandes. Le manque de lignes de bus direct vers les gares est un frein majeur au développement de l'usage des transports en commun. Nous préconisons :

- La création d'un TCSP pendulaire le long de la RN 20 qui permettrait de rejoindre la zone Orly-Massy

- La création d'un TCSP Sénart- Evry-RN20-Marcoussis-Courtabeuf-Massy le long de la RN104 et A10. Il est à noter que les ouvrages d'art le long de la RN104 ont été dimensionnés de façon à créer une 3ème voie. Cette 3ème voie pourrait utilement être en site propre. Des parkings de rabattement devraient être installés aux principaux arrêts de cette ligne.

- La création d'une voie d'accès à l'A10 dédiée uniquement aux transports en communs à l'Orme à Moineaux qui permettraient de rejoindre le TCSP le long de l'A10 jusqu'au pôle gare de Massy-Palaiseau. La voie retour est également possible sur le site occupé aujourd'hui par la DIRIF.

Ces voies permettraient des accès directs aux principales gares et zones d'activités de nature à encourager les usagers qui rechignent aujourd'hui à utiliser les transports en commun qui se retrouvent dans les embouteillages.

Le développement des mobilités cyclables est aussi important pour les déplacements domicile-travail lorsque le lieu de travail est à portée de vélo ou de vélo à assistance électrique. Le réseau des RER V répond à une partie des besoins mais il a été pensé sur un modèle ancien, celui de l'hypercentralité de Paris. Calquer les RER V sur le schéma des RER train est une erreur car les déplacements en vélo sont par nature, à part quelques cyclistes chevronnés, plus courts que ceux en voies ferrées. Il eut fallu organiser la trame des RER V de façon polycentrée en grande couronne autour des grandes zones d'activités. Ainsi dans notre secteur, créer une desserte importante de courtabeuf dans un rayon de 12 kms autour de cette zone est une nécessité. C'est ce réseau de proximité sécurisé qui créerait une attraction forte pour le vélo et un effet majeur sur la baisse des déplacements autosolistes et donc sur les encombrements automobiles.

De la même façon, la région Ile-de-France qui est en charge des lycées, pourrait organiser autour de chacun de ses lycées une trame de liaisons cyclables permettant aux élèves des communes sectorisées par un lycée de se rendre au lycée en vélo.

C'est le cas dans notre secteur et hélas notre lycée de secteur le lycée de l'Essouriau aux Ulis n'est aujourd'hui pas accessible en vélo car la traversée sécurisée du Ring des Ulis est impossible. Il est anormal que les travaux en cours sur cet échangeur ne résolvent pas ce barrage et la région qui finance une partie de ces travaux devrait prendre en charge l'accès cyclable du lycée pour les élèves de Marcoussis, Nozay ou Villejust qui doivent hélas franchir cette barrière routière.

Accusé de réception en préfecture
091-219103637-20221215-DEL2022-108-DE
Date de télétransmission : 20/12/2022
Date de réception préfecture : 20/12/2022

Hôtel de ville - 5 rue Alfred-Dubois - 91460 Marcoussis
01 64 49 64 00 - contact@marcoussis.fr

Coté Est, l'accès cyclable aux gares RER C de St Michel sur Orge et Ste Geneviève des Bois est aussi une nécessité.

L'augmentation de la fréquence des bus permettrait également de renforcer l'attractivité des usagers vers les transports en commun. Il est à noter que le pass Navigo est au même tarif dans toute l'Ile-de-France quelle que soit l'offre de transports. La priorité de renfort de l'offre doit donc se faire vers les zones les moins bien desservies. Nous ne réclamons pas d'avoir une offre aussi forte que Paris et la première couronne dont la densité est très forte mais la grande couronne est totalement délaissée par IDFM. Les bus sont peu nombreux et circulent trop souvent dans les bouchons. Cette inégalité est criante.

2) L'aménagement du territoire

La commune de Marcoussis adhère à l'idée d'un Schéma de l'Ile-de-France respectueux de l'environnement – c'est un minimum – mais cela n'est plus suffisant.
L'aménagement de l'Ile-de-France doit aujourd'hui être pensé comme un outil de lutte contre le réchauffement climatique.

La préservation des espaces naturels et boisés est un préalable. Ajoutons que les espaces agricoles encore nombreux dans notre région et dans notre village doivent aussi être considérés comme des espaces à préserver. Trop longtemps les espaces agricoles ont été cartographiquement considérés comme des espaces vides dans lesquels les aménagements étaient possibles. Routes, zones d'habitat, zones d'activités ont petit à petit artificialisé les sols de l'Ile-de-France.

Pour autant la procédure de **ZAN** qui est prévue dans les projections d'urbanisation ne va pas dans le bon sens. En effet si nous partageons la volonté de ne pas artificialiser les sols, le mode de calcul qui revient à autoriser les communes qui ont déjà beaucoup (trop) artificialisé à continuer est une sorte de prime aux mauvais élèves. Ainsi une commune qui aurait dans les 10 années précédentes artificialisé 200 ha de terres agricoles aurait le droit d'en artificialiser 100, alors qu'une commune vertueuse qui n'en aurait artificialisé que 2ha n'aurait le droit que d'en artificialisé qu'un seul. Cette logique est absurde.

Peut-être faudrait-il au lieu de primer les mauvais élèves, accompagner les bons dans leur démarche. Pourquoi ne pas penser des dispositifs de désartificialisation ? Pourquoi ne pas aider davantage les communes vertueuses dans leur développement lorsque ce développement génère des coûts importants de désartificialisation ou même de reconstruction sur des espaces construits ?

De même si l'idée de rapprochement des zones d'emplois et des zones d'habitat est une logique déjà promue dans le SDRIF précédent et recueille notre assentiment car elle génère des déplacements domicile-travail moindres ou des déplacements cyclables, amplifier cette idée jusqu'à mixer dans une même zone habitat et activités économiques du secteur secondaire n'est pas une bonne idée. S'il s'agit pour éviter d'avoir à construire des logements sociaux au cœur des communes, de les repousser dans des zones d'activités souvent éloignées des lieux de vie, des écoles et des commerces et dont l'environnement est « urbanistiquement » très marqué par une architecture industrielle, alors cela n'est pas souhaitable. Qu'au sein des zones d'habitat viennent s'insérer des espaces de travail pour le secteur tertiaire, des bureaux, des activités libérales, dans le respect de l'urbanisme des zones d'habitat, cela n'est pas choquant. Mais insérer des immeubles de logements dans des parcs d'activités tels que Courtabœuf ou chez nous la Fontaine de Jouvence ou le Fond des Près n'est pas socialement souhaitable.

Pour ce qui est de notre village, dans quelques années nous ne souhaitons pas ouvrir des zones d'urbanisations futures outre celles figurant aujourd'hui dans notre PLU. Les zones d'activités sont nombreuses et peuvent encore être densifiées. Les zones d'habitat permettent aussi des densifications en diffus par l'intermédiaire de petits programmes de logements. Les zones agricoles et forestières doivent durablement le demeurer. Parce que

Accusé de réception en préfecture
091-219103637-20221215-DEL2022-108-DE
Date de télétransmission : 20/12/2022
Date de réception préfecture : 20/12/2022

Hôtel de ville - 5 rue Alfred-Dubois - 91460 Marcoussis
01 64 49 64 00 - contact@marcoussis.fr

l'agriculture de proximité est un enjeu économique et écologique nous souhaitons sacraliser nos espaces agricoles et y diversifier les pratiques. Le retour du maraîchage permettrait l'accentuation des circuits courts de distribution mais aussi la mise en place de haies arborées propices à la biodiversité. Les protections des zones humides vont dans le même sens. Les zones agricoles et boisées sont aujourd'hui sanctuarisées dans notre PLU et doivent le demeurer.

La question des pastilles d'urbanisation ou de densification qui existaient dans le précèdent SDRIF doit être considérée. Ces pastilles permettaient de fixer des fourchettes de développement pour chaque commune et les localisations de ces urbanisations.
Peut-être faut-il entrer dans ce second SDRIF réalisé par des élus dans l'ère de la confiance mutuelle. Fixer des fourchettes par commune d'urbanisation corrélées à l'objectif de ZAN et à la consommation des années précédentes est souhaitable. La règle doit encourager les bonnes pratiques et bloquer les mauvaises. En revanche, la localisation de ces zones d'urbanisation doit être faite, dès lors que les espaces boisés, agricoles et naturels sont protégés, sous le contrôle des conseils municipaux car les élus municipaux sont les plus qualifiés pour ce faire.

Le développement économique et l'habitat doivent donc être pensés conjointement mais pas sur un même site. Le développement économique doit se faire par densification des zones d'activités existantes et relié à des transports en commun fréquents et rapides.
Les zones de logements doivent se faire dans les espaces déjà habités de façon à protéger les espaces agricoles et naturels, mais aussi pour permettre aux habitants d'être reliés par un transport en commun rapide et fréquent vers leur lieu de travail.

Cela semble une évidence mais force est de constater que les 3 composantes de ce triptyque Habitat-Emploi-Transports sont souvent pensées séparément et dans le désordre. Equiper la grande couronne de transports efficaces est un préalable à tout autre développement. Implanter des logements ou des zones d'emplois dans des zones pas ou peu desservies par des transports en commun réguliers et rapides est une ineptie qui conduit à la saturation des voies routières et à son cortège de conséquences écologiques, sanitaires et sociales.

3) Services publics

La question des services publics de proximité doit aussi être considérée.
Education :
La répartition entre les collectivités territoriales, des compétences en matière d'établissements scolaires est claire et connue de tous. Un document tel que le SDRIF-E ne peut pour autant ignorer les projections démographiques qu'il induit en cette matière.
Ainsi la croissance de population en Nord-Essonne oblige à ré-interroger les schémas scolaires. Marcoussis, dont la croissance est maitrisée depuis 20 ans échappe aux soubresauts démographiques. Cependant les croissances fortes des communes voisines entrainent une problématique en matière de collège (collège de Montlhéry saturé) et en matière de lycée. Pour le lycée de secteur, le lycée de l'Essouriau aux Ulis, les dessertes en transports en commun sont défaillantes et il n'existe pas d'alternative en voie cyclable car l'autoroute A10 et le ring des Ulis constituent aujourd'hui une barrière infranchissable. Il en va de même pour le second lycée fréquenté par les jeunes marcoussissiens, le lycée Blaise Pascal à Orsay. Cette problématique d'accès est similaire pour les communes voisines de Nozay et de Villejust.

Santé
La dégradation de l'offre de santé est constante dans notre territoire du Nord-ouest de l'Essonne, tant en matière de médecine libérale (généralistes et spécialistes) qu'en structures publiques hospitalières. Les fermetures des hôpitaux de Longjumeau et de Juvisy Sur Orge et d'Orsay-ville au profit de la création d'un nouveau CHU sur le plateau de Saclay s'accompagnent hélas d'une importante fermeture de lits qui, considérant l'augmentation de la population du secteur, conduit à une restriction drastique du nombre de lits d'hôpitaux publics pour accueillir la population.
Ajoutons que l'emplacement du futur hôpital va fortement accroitre le temps de trajet pour le rejoindre. De plus les

Accusé de réception en préfecture
091-219103637-20221215-DEL2022-108-DE
Date de télétransmission : 20/12/2022
Date de réception préfecture : 20/12/2022

Hôtel de ville - 5 rue Alfred-Dubois - 91460 Marcoussis
01 64 49 64 00 - contact@marcoussis.fr

populations des communes mal desservies en transports en commun auront des difficultés fortes à rejoindre cette structure. Les suppressions des services hospitaliers de proximité de Longjumeau et d'Orsay-ville ne correspondent en rien aux besoins des populations.

Equipements publics
Ce sont certes les collectivités territoriales et en particulier le bloc communal qui sont compétentes en matière d'équipements publics sportifs ou culturels.
Une attention particulière pourrait être portée par le SDRIF-E en matière d'équipements nautiques. En effet les coûts de gestion en fonctionnement de ces équipements et leur vieillissement entrainent des fermetures. Or l'apprentissage de la natation en classe élémentaire et au collège est une obligation réglementaire. Le SDRIF-E pourrait schématiser la répartition de l'offre natatoire espérée en Ile-de-France et son accessibilité. Un plan piscine régionale en zone moins dense, apportant en investissement et en fonctionnement (les compétences santé et sports pour tous le permettent) honorerait la région sur la base d'un schéma régional.

4) Energie

Le SDRIF-E doit s'adjoindre un schéma des énergies renouvelables en Ile-de-France. La crise énergétique que nous traversons générée par des causes internationales et la lutte contre le réchauffement climatique obligent à penser un schéma de l'énergie de proximité.
L'installation de sources d'énergies non fossiles est également un impératif d'aménagement du territoire. Cela est également vrai pour l'accès à ces énergies. La multiplicité des acteurs rend peu lisible l'organisation spatiale à ces accès. Organiser entre toutes autorités organisatrices une cohérence des implantations des IRVE pourrait constituer une annexe du SDRIF-E. Il en va de même pour l'hydrogène, source énergétique d'avenir.
Quant à la production énergétique, le SDRIF-E pourrait également en lien avec RTE et GRDF produire un schéma de cohérence territoriale. La multiplication des projets de production électrique et de gaz nécessite une organisation spatiale. Il en va de même des réseaux de géothermie et de chaleur urbaine (incinérateurs, Data center...). Si un schéma régional existait cela permettrait de mieux répartir ces productions sur notre territoire et de réaliser des économies d'échelle importantes quant aux raccordements.

5) Réseaux

La question des réseaux de téléphonie et du numérique doit aussi être posée dans le SDRIF-E. Les installations de réseaux, ferrés, d'eau, de gaz et d'électricité, de téléphone ont été réalisées sous contrôle publique par des grandes sociétés nationales. La libéralisation de certains secteurs a donné lieu à une concurrence tellement libre et non faussée que certains territoires ne sont pas équipés et d'autres sont victimes de batailles de fournisseurs. Pourquoi le SDRIF-E ne produirait pas en annexe une stratégie de déploiement de la fibre partout en Ile-de-France permettant une équité des territoires et une régulation des nombreux dysfonctionnements.
La prolifération des antennes relais de téléphonie pose de nombreux problèmes dans nos territoires. Chaque opérateur démarche les collectivités sans qu'aucune règle ne puisse leur être imposée. Le SDRIF-E pourrait utilement prévoir une couverture téléphonie organisée sur l'ensemble de la région. Il faudrait pouvoir contraindre les opérateurs à mutualistes les antennes plutôt qu'à les multiplier par 4. Une instance publique composée d'élus, de représentants des usagers, de services de l'Etat et d'experts sanitaires, veillant aux principes de précaution sanitaire devrait être créée afin d'encadrer les pratiques des opérateurs et de fixer des règles d'installation de ces antennes mutuelles.

Pour ce qui est de l'électricité RTE le SDRIF-E devrait imposer à RTE un plan d'enfouissement des réseaux mais également des contraintes environnementales plus fortes notamment en matière de gestion forestière. Des coupes rases d'un autre âge sont pratiquées par RTE sans qu'un aucun service de l'Etat, pourtant prompt à exiger de nombreuses études environnementales, n'y voit à redire.
La question des réseaux est une question majeure d'aménagement du territoire. Le SDRIF-E doit s'en emparer.

Accusé de réception en préfecture
091-219103637-20221215-DEL2022-108-DE
Date de télétransmission : 20/12/2022
Date de réception préfecture : 20/12/2022

Hôtel de ville - 5 rue Alfred-Dubois - 91460 Marcoussis
01 64 49 64 00 - contact@marcoussis.fr

6) Plan de prévention du Bruit

Le SDRIF-E pourrait ajouter des contraintes aux producteurs de bruit. Ainsi l'Etat devrait équiper la totalité des routes nationales et autoroutes de murs anti-bruits efficaces lorsqu'elles sont à proximité (moins de 300m) de zones habitées.
Quant aux survols aériens le SDRIF pourrait aussi prescrire une réelle concertation publique autour des aéroports avec élargissement des zones géographiques concernées par les mesures anti-bruits. Les couloirs aériens (induits par les positionnements des balises – les mêmes depuis 50 ans-) pourraient aussi être révisées afin d'obliger les compagnies à survoler les zones les moins denses en dessous d'une certaine altitude. Les protocoles de décollages et d'atterrissages réalisés avec l'objectif premier du confort du passager devraient prendre également en compte les bruits produits à l'atterrissage et au décollage pour penser au confort acoustique des habitants. Enfin le SDRIF-E pourrait projeter sur un calendrier le remplacement des avions les plus bruyants par une génération plus silencieuse.

7) Focus sur Marcoussis :

Concernant spécifiquement le territoire de Marcoussis, nous souhaitons que le SDRIF-E prenne en compte :

- Le Maintien de l'équilibre forêt-agriculture-habitat
- La suppression des pastilles d'urbanisation et instauration d'une fourchette d'urbanisation par une convention Etat-commune
- La création d'un TCSP le long de la RN20 vers pole de Massy
- La création d'un TCSP le long de la RN104 (Sénart-Evry-N20-A10-Courtabeuf-Massy)
- La création d'une entrée sortie réservée aux bus sur A10 à l'Orme à moineaux et Courtabœuf
- La création d'un franchissement continu cyclable entre la Folie Bessin-Courtabœuf-L'Essouriau
- La suppression balise aérienne de Villejust
- Le mur anti-bruit le long de la RN104

- **DIT** que la présente délibération sera adressée à la Présidente de la Région Ile de France, au Président du Conseil départemental, au Président de la CPS, à chacun des 27 maires membres de la CPS, au Préfet de la région IDF, au Préfet de l'Essonne.

Fait et délibéré en séance les jours, mois et an susdits

Le Maire,
Olivier Thomas

MAIRIE DE MARCOUSSIS (Essonne)

Accusé de réception en préfecture
091-219103637-20221215-DEL2022-108-DE
Date de télétransmission : 20/12/2022
Date de réception préfecture : 20/12/2022

Hôtel de ville - 5 rue Alfred-Dubois - 91460 Marcoussis
01 64 49 64 00 - contact@marcoussis.fr