

DOSSIER CADEB

Les observations du CADEB sur le projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le CADEB a pris connaissance de l'avant-projet de SDRIF proposé par la Région Ile de France, d'abord dans sa version de novembre 2006 puis du projet de janvier-février 2007. Pour les considérations d'ordre général, nous renvoyons à la position exprimée par l'Union Régionale Ile de France Environnement dont nous sommes membres.

En ce qui concerne la Boucle de Montesson, nous approuvons le document dans ses grandes lignes, amélioré dans sa version de janvier-février 2007, avec toutefois des observations et des interrogations. (un extrait de la carte pour la Boucle de Montesson figure en page 4 du supplément à La Lettre)

La protection des espaces naturels

C'est un objectif prioritaire du projet. Il est ainsi indiqué en page 132, dans le chapitre consacré aux espaces naturels à l'ouest de la Région parisienne: "les importantes pressions urbaines qui s'exercent nécessitent des actions soutenues de protection." Parmi les espaces à protéger, figure notamment la Plaine de Montesson. La carte générale de destination des sols confirme cette volonté de protéger ce territoire. En effet, sur ce document d'urbanisme à long terme, la plaine de Montesson mais aussi la plaine sur l'Eau à Carrières sur Seine sont classés en "espaces agricoles" (couleur jaune). De même, le parc urbain à Montesson est classé parmi les "espaces boisés et naturels" (couleur verte).

Le CADEB se félicite de la volonté de préservation de ces espaces qui constituent une des spécificités fortes de la Boucle, indispensables pour l'équilibre de notre environnement déjà urbanisé à près de 80% et que certains envisageaient d'urbaniser en totalité.

Plusieurs interrogations subsistent cependant:

- Quels moyens seront mis en œuvre pour assurer la pérennité du maraîchage dans la Boucle: il s'agit

notamment de moyens financiers permettant à l'Agence des Espaces verts d'acquérir des terrains dans la plaine et de les louer à long terme aux agriculteurs, ainsi que d'aides pour réduire le coût de l'eau utilisée par ces agriculteurs. Comment encourager une évolution vers une agriculture de qualité, plus respectueuse de l'environnement, moins consommatrice d'engrais et de pesticides?

- La "pression urbaine" est-elle suffisamment contenue compte tenu de la présence sur la carte d'une « pastille » qui correspond d'après la légende à "un secteur préférentiel d'urbanisation". Située au sud de l'A14, ne fait-il pas double emploi avec le lotissement des Terres Blanches déjà réalisé? Quel devenir pour les terrains appartenant à l'Etat dans la Plaine (environ 54 ha selon le rapport Pommelet)?

- Le parc urbain, d'après la carte de destination des sols jointe au projet de SDRIF, est tout à la fois:
 - Un espace "à vocation naturelle" (classé en tant que tel)
 - Un "espace vert à créer".
 Il est prévu en outre une "liaison verte à créer ou renforcer" avec les espaces naturels situés sur l'autre rive de la Seine, au Mesnil le Roi.

Le CADEB se félicite que le caractère d'espace naturel du parc urbain soit réaffirmé (ce n'est pas un simple espace de loisirs) et son extension prévue. Toutefois, la liaison verte avec l'autre rive (dont le contenu reste à préciser) aurait pu se doubler d'une "continuité écologique" avec la prairie de La Noue au Mesnil (à classer en tant qu'espace naturel et non pas simple "espace de loisirs").

Dans la perspective de l'extension du parc Urbain, le CADEB s'interroge sur l'équilibre à trouver entre la réalisation d'équipements de type sportifs et/ou jeux collectifs, d'accueil du public, et le maintien de sa vocation d'espace naturel, qui paraît essentiel.

Le projet de SDRIF attache une importance particulière à la Seine, « élément structurant, fédérateur du territoire régional et porteur de l'identité d'Ile de France, qui doit être reconnu dans ses différentes fonctions : corridor biologique d'importance nationale et européenne, axe de transport, axe économique, axe de renouvellement urbain, axe de loisirs et de tourisme, élément marquant de la composition urbaine et paysagère du territoire régional». (page 124). Quelle déclinaison locale pour notre territoire situé dans un méandre de la Seine ?

L'urbanisation, le logement, les activités

Pour répondre aux besoins de logements en région parisienne tout en évitant l'étalement urbain, le projet de SDRIF propose d'urbaniser de façon plus dense que par le passé, en continuité des centres urbains existants, et de densifier les secteurs bien desservis par les transports collectifs, notamment dans un rayon de 1000 mètres autour des gares.

Le document précise aussi en page 128 que le faisceau Ouest de l'Île de France est « concerné » par les enjeux de rééquilibrage de l'offre de logements, notamment social ».

Le CADEB souscrit à ces orientations générales, à condition toutefois qu'elles soient mises en œuvre de façon proportionnée, en tenant compte des spécificités locales et sans oublier les mesures d'accompagnements prévus dans le projet.

Sur la carte de destination générale des sols de la Boucle, en plus du « secteur préférentiel d'urbanisation » situé le long de l'A14 et déjà examiné au paragraphe précédent, figurent plusieurs "secteurs préférentiels de densification."

Il s'agit:

- Au sud de la Boucle, de terrains appartenant à l'Etat à proximité de l'hôpital du Vésinet: sur ce site de 32ha est prévu la construction de cinq à six cents logements.). En plus du nombre, se pose aussi la question du type de logements (pour les jeunes, les familles, les personnes âgées) et le pourcentage de logements sociaux

- Au nord de la Boucle, du secteur de la gare de Sartrouville et de Houilles:

En ce qui concerne **Sartrouville**, le CADEB n'est pas opposé à une certaine densification de ce secteur, notamment sur les grands axes (République, Jaurès, Stalingrad d'une part et Maurice Berteaux d'autre part). En revanche, le CADEB n'est pas favorable à une densification supplémentaire des

zones pavillonnaires elles-mêmes, qui irait au-delà des possibilités de renouvellement urbain offertes par le COS fixé à 0,4, d'autant qu'une partie du quartier est situé en zone inondable.

En ce qui concerne **Houilles**, cette ville est à ce jour, la plus densifiée des Yvelines.

Elle est traversée du Nord au Sud par l'axe SNCF Saint-Lazare. et RER A, La Défense-Cergy.

Située à 5 Kilomètres de la Défense, elle offre des possibilités d'urbanisation.

Le POS actuel élaboré en 1999, et aménagé en 2006 pour permettre l'extension du Bâti existant offre encore des possibilités notamment par des constructions en drapeaux.

Le taux de logements sociaux conformément à la Loi SRU, est aujourd'hui de 11,8%.

La sécurisation et la restructuration des départementales 308 et 311 est en cours d'achèvement. Les Zacs A (autour de l'Eglise) et B (autour de la Gare) bloquées pendant de nombreuses années par des problèmes avec les aménageurs, doivent être reprises prochainement, pour se terminer en 2011.

Pour accueillir ces populations nouvelles dans de bonnes conditions, le CADEB rappelle que l'offre de transport en commun et les conditions de rabattement vers les gares doivent être améliorées, comme l'indique à juste titre le projet de SDRIF (voir page 111 et extraits ci-contre).

Il est à noter enfin que la recommandation de "densification" des quartiers autour des gares et des secteurs bien desservis par les transports en commun ne s'applique pas seulement aux endroits répertoriés sur la carte, mais est de portée générale. Dans la Boucle, sont donc concernés probablement tous les quartiers de gares sur les lignes du RER (Chatou, Le Vésinet). En conséquence, la plupart des observations du CADEB exprimée pour Sartrouville et Houilles s'applique également à ces territoires.

- Au nord de la Boucle, en limite de département, à cheval sur les

communes de Sartrouville (Yvelines) et Cormeilles en Parisis (Val d'Oise): nous découvrons sur la carte un important "secteur préférentiel d'urbanisation" ainsi qu'un projet d' espace vert et de liaison verte depuis les hauteurs de Cormeilles en Parisis jusqu'à Maisons-Laffitte. Nous nous interrogeons sur l'état d'avancement de ce dossier. Pour Sartrouville, s'agit -il de la zone d'activité des Trembleaux en cours de réalisation ?. Des logements sont-ils prévus également? Quelles conséquences sur les voiries locales déjà saturées? Qu'est-il prévu pour l'accès aux gares (Cormeilles, Sartrouville). Quelles conséquences éventuelles sur le schéma directeur local de la Boucle et le PLU de Sartrouville?

Extraits du projet de SDRIF (page 111)

Pour répondre aux besoins de construction de logements, « la capacité d'accueil des quartiers de gares et des secteurs les mieux desservis par les transports en commun devra être valorisée au maximum.

Cela implique de mieux structurer les réseaux pour des transports aux échelles des villes et de leur bassin de vie. Cela implique également d'améliorer les conditions de rabattement vers les gares du réseau régional par les bus principalement, mais aussi par les modes doux: confort et sécurité pour les piétons, aménagements cyclables jusqu'aux gares et parkings pour les vélos. (...)

Un enjeu fort à l'échelle des bassins de vie consiste' en la réduction des coupures urbaines ou naturelles par la création ou le rétablissement de voiries de franchissement..

Les aménagements et la réglementation locale doivent d'une manière générale chercher à promouvoir une meilleure cohabitation et un meilleur équilibre entre les différents modes de transport.

Les transports et déplacements

Les transports en commun

Le CADEB se félicite de la priorité accordée aux transports en commun dans le projet de SDRIF

Quatre projets concernent la Boucle

- La liaison ferrée dite Tangentielle Nord:

Le CADEB note avec satisfaction que cette liaison figure parmi les projets prioritaires du SDRIF, mais s'inquiète toutefois des incertitudes qui planent sur le financement du projet dans son intégralité, de Sartrouville à Noisy le Sec.

- Les transports en commun en site propre sur voiries:

Il est prévu le prolongement du tramway La Défense Bezons vers les Indes à Sartrouville.

Ce projet reste à préciser (tracé exact, délai, financement).

- La liaison rapide Normandie Vallée de Seine (LRNVS): cette liaison empruntera les voies SNCF actuelles dans la Boucle, de Houilles-Carières à Sartrouville. Il est prévu également un raccordement au RER E par tunnel depuis La Défense jusqu'à Saint-Lazare.

Les incidences éventuelles sur l'offre de transports en commun et la desserte de la Boucle nous sont inconnues.

- Une liaison par bus entre Montesson et La Défense

« La faisabilité d'une gare routière sur Montesson devra être évaluée, permettant la desserte du quartier d'affaires par une liaison en transport en commun empruntant l'A14. » est-il indiqué page 129.

Le CADEB reste réservé sur ce projet, inscrit dans le projet de SDRIF à la demande des élus de la Boucle. Notre Collectif craint en effet un afflux de véhicules particuliers jusqu'à la gare routière et la nécessité de construire un « parking de grande capacité. » Le CADEB est en revanche favorable à développer l'attractivité et les capacités des lignes ferroviaires qui traversent la Boucle (SNCF, RER A) .

Les circulations douces

En page 99, le projet recommande le développement des circulations douces, marche et vélo

Pour favoriser la marche, il est préconisé de réorganiser la voirie urbaine en faveur des piétons, en portant une attention particulière à l'accès aux pôles et gares.

Il est préconisé également de mailler le réseau cyclable.

Le CADEB se félicite de ces orientations, qui pourraient trouver une application locale dans le cadre du plan de déplacement urbain en projet à l'échelon de la communauté de communes de la Boucle de Seine (CCBS).

Le réseau routier

Il convient de rappeler que sur la carte de destination des sols ne figurent que les opérations d'importance nationale ou régionale inscrits notamment à la demande de l'Etat. Pour le territoire de la Boucle, nous relevons qu'aucun projet de liaison nouvelle n'est répertorié.

Il n'est pas toutefois pas inutile de s'interroger sur le devenir des trois projets inscrits dans le SDRIF actuel (1994) et non réalisés à ce jour;

- Le prolongement de la RN 311, le long de la Seine, de Bezons à Carières sur Seine, avec un accès à l'A 14 par un demi échangeur. A notre connaissance ni l'Etat, ni la Région, ni les élus de la Boucle n'y sont favorables. On peut donc raisonnablement considérer que ce projet est abandonné définitivement, ce dont le CADEB se félicite après s'y être opposé avec vigueur.

- La déviation de la RD 121: Dans le SDRIF actuel, il était prévu « une liaison de desserte de Sartrouville entre l'autoroute A 15 et Montesson complétée par une déviation de la RD 121 » Un nouveau projet aux ambitions plus locales vient d'être présenté par le Département des Yvelines. Il devrait être soumis à enquête publique en juin 2007.

- L'échangeur avec l'A14 dans la Plaine: à l'occasion de la révision du SDRIF, le CADEB a rappelé son opposition résolue à un tel projet, considérant que c'est la porte ouverte à une urbanisation non maîtrisable dans la Boucle. Nous constatons qu'à ce jour l'Etat n'a exprimé aucune demande à la Région pour inscrire une telle réalisation dans le projet de SDRIF. En revanche, les services de l'Etat envisageraient désormais un demi échangeur vers la province et mèneraient une étude en ce sens. La vigilance reste donc de mise sur ce dossier.

En conclusion, le CADEB, tout en maintenant ses observations et interrogations sur l'avant-projet de SDRIF, relève avec satisfaction sur le territoire de la Boucle:

- **La volonté de préserver les territoires naturels.**
- **Le souci de maîtriser l'urbanisation.**
- **La priorité aux transports en commun.**

Pour en savoir plus:

Le projet de SDRIF est disponible sur le site Internet de la Région Ile de France
<http://www.sdrif.com/>

Le livre blanc de la Boucle de Seine

Ce document élaboré par les élus de la Boucle est disponible sur le site de la ville de Croissy
<http://www.croissy.com/>
 dans la rubrique CCBS

**Projet de Schéma Directeur
de la Région d'Ile-de-France (février 2007)**






**Extrait de la carte pour la
Boucle de Montesson**



**Carte de destination générale
des différentes parties du territoire**

Vocation urbaine

- Secteur de densification préférentielle 
- Secteur d'Urbanisation préférentielle 

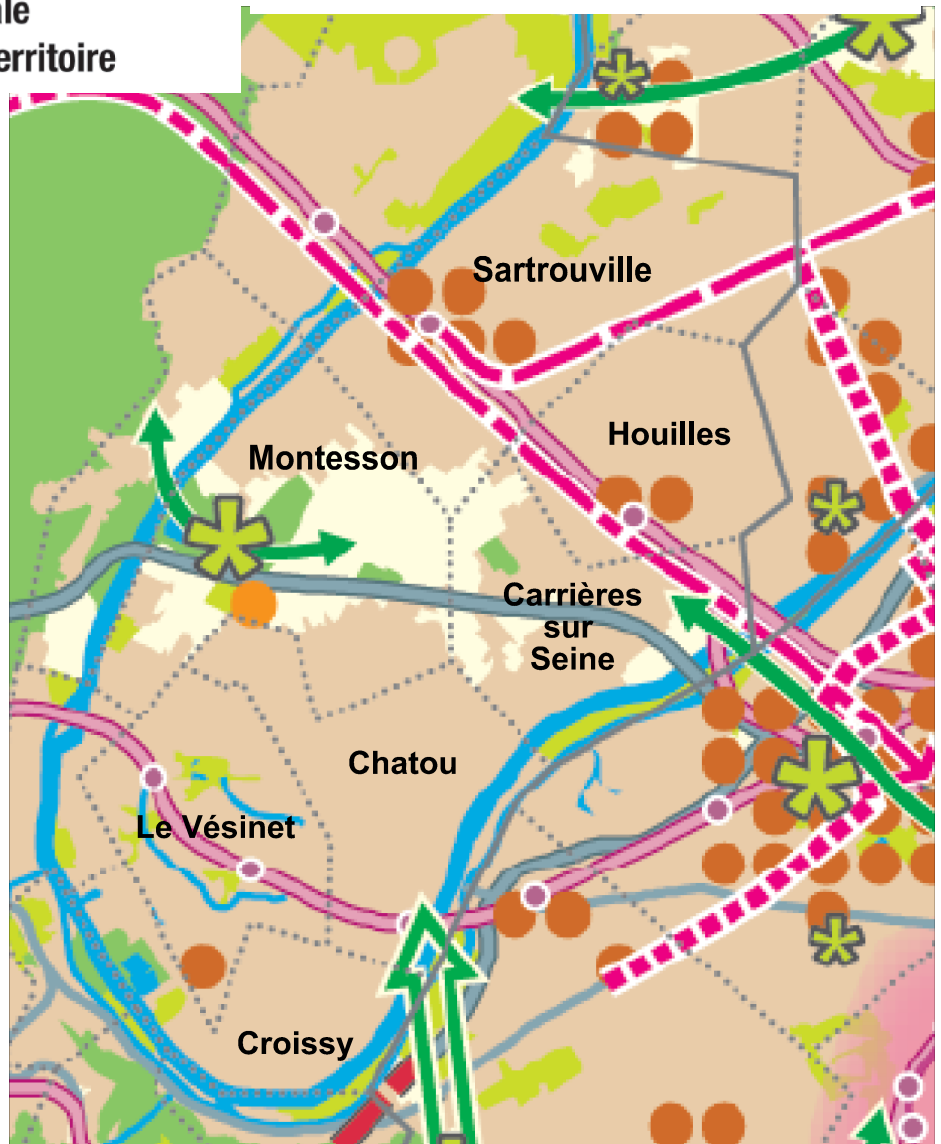
Vocation Naturelle

- Espace agricole 
- Espace boisé ou naturel 
- Espace de loisirs 
- Espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public 
- Espace en eau 

- Continuité écologique 
- Continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer 

Nota:
Dans la légende, seuls ont été reproduits les éléments utiles pour la Boucle.

Sur la carte, seules figurent les limites de communes; les noms de celles-ci ont été ajoutés par nos soins.



Réseaux

Réseau routier

Autoroute et voie rapide
maîtrise ouvrage Etat









Autre axe du maillage principal
maîtrise ouvrage départementale

Transport en commun

Transport en commun
en site propre sur voirie

Tram-train et train léger

Réseau ferroviaire régional

	Existant	Tracé projeté
Autoroute et voie rapide		
Autre axe du maillage principal		
Transport en commun en site propre sur voirie		
Tram-train et train léger		
Réseau ferroviaire régional	