



Enquête publique sur le projet de Schéma Directeur d'Île de France

Monsieur le Commissaire enquêteur

En tant que Collectif ancré dans un territoire, nous n'avons pas la prétention d'avoir un avis pour l'ensemble de l'Île de France. Nous renvoyons aux avis exprimés par les unions départementales –Yvelines Environnement—et régionales—Île de France Environnement—dont nous sommes membres.

En revanche, nous nous permettons d'exprimer un point de vue concernant le devenir de notre territoire, la Boucle de Montesson. En effet, le CADEB s'est fortement mobilisé à l'occasion de la révision du SDRIF, en recevant sur place dès juin 2005 Mme Mireille Ferri; vice présidente du Conseil Régional en charge du dossier pour lui exprimer le point de vue des associations sur le devenir de notre Boucle de Seine.

Notre Collectif est globalement satisfait des orientations retenues par le SDRIF.

Notre Collectif est globalement satisfait des orientations retenues, avec le maintien du maraîchage dans la Plaine, la maîtrise de l'urbanisation et une priorité aux transports en commun (la tangentielle nord notamment).

1. La protection des espaces naturels

C'est un objectif prioritaire du projet. Il est affirmé en page 19 parmi les objectifs stratégiques régionaux, « tels que la réduction de la consommation d'espace, le rééquilibrage de l'habitat social, la préservation et la valorisation des espaces naturels, la réduction du trafic automobile... ». Il est dit en page 76 que « Le maintien de grands espaces agricoles et de leurs productions est nécessaire à l'équilibre de la région, notamment pour la gestion de son territoire. La contribution des espaces agricoles est à favoriser pour la gestion de la ressource et de la qualité environnementale : eau, biodiversité, sols..

Dans le chapitre sur le faisceau ouest, il est indiqué, en page 166, que « pour préserver un environnement de qualité (...) les importantes pressions urbaines qui s'exercent nécessitent des actions soutenues de protection » :est notamment citée la plaine de Montesson.

Sur la carte des espaces agricoles, boisés et naturels, en page 74, la plaine de Montesson mais aussi la plaine sur l'Eau à Carrières sur Seine et le parc urbain sont classés parmi le « réseau fonctionnel des entités agricoles et péri-urbaines. (...) à préserver et valoriser »

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 et 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 (couleur vert foncé)
 - Un "espace vert à créer" (figuré par une étoile verte)
 - 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 (qui aurait dû être classé en espace naturel et non pas en 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'Île 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 157). Quelle déclinaison locale pour notre territoire situé dans un méandre de la Seine ?

2. 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 163 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 drâpeaux.

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.

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): figure 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-il 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?

En revanche, **un projet, soutenu par l'État, nous inquiète fortement**. C'est celui de l'extension et d'urbanisation de **La Défense**. Les opérations de démolition-reconstruction prévues dans ce secteur se solderont par 150 000 à 200000 m² de bureaux supplémentaires, s'ajoutant aux 3 millions existants. Mais où vont habiter les nouveaux salariés? Le foncier étant « rare » à la Défense, il est prévu de les loger alentour, notamment dans la partie Nord Est du Département des Yvelines, ce qui met la Boucle de Montesson en première ligne. Chacun le reconnaît, la Boucle a d'abord besoin d'emplois supplémentaires, plutôt que de nouveaux habitants, alors même que les infrastructures existantes ne permettent pas de répondre aux besoins actuels.

La Boucle mérite mieux que d'être une « base arrière » de la Défense, elle doit se construire un avenir propre, dans l'intérêt des ses habitants.

3. 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, prévu en phases 1 (2007 à 2013) et 2. (2014 à 2020)

- 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, prévu en phase 2 (2014 à 2020) reste à préciser, notamment son tracé et son raccordement avec la tangentielle Nord.

- La liaison rapide Normandie Vallée de Seine (LRNVS): cette liaison empruntera les voies SNCF actuelles dans la Boucle, de Houilles-Carières à Sartrouville. (page 165) 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 164.

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.», comme indiqué dans le livre blanc de la Boucle.

Le CADEB est en revanche favorable à développer l'attractivité et les capacités des lignes ferroviaires qui traversent la Boucle (SNCF, RER A) . Nous nous étonnons qu'aucun projet précis ne soit proposé pour remédier à la saturation des infrastructures ferroviaires traversant le Nord de la Boucle (SNCF et RER A). Le trafic voyageurs vient en concurrence avec les trains de marchandises sur le pont de Maisons-Laffitte, y compris en heures creuses. Le temps ne fera qu'aggraver les choses, avec la poursuite de l'urbanisation et le recours accru aux transports en commun.

Les circulations douces

En page 125, 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).

Avec Réseau vélo 78, le CADEB rappelle que la réalisation d'un tronçon de véloroute entre Chatou et Conflans-Sainte-Honorine par les bords de Seine et la forêt de Saint Germain est indispensable pour désenclaver la capitale en direction de la Manche et doit se réaliser avant que l'urbanisation ne complique sa réalisation. Ce tronçon fait partie du projet du véloroute Paris-Normandie intégré au schéma directeur régional des véloroutes, tel qu reproduit en page 124 du projet de SDRIF. Les modalités de réalisations doivent être définies avec les associations et les communes concernées.

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 Carrières 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 et soumis à enquête publique en juin 2007. Le CADEB ne conteste pas certains aspects positifs de ce projet mais compte tenu de son coût se demande si l'argent public n'aurait pas été mieux employé dans des projets de transports en commun en quête de financement.
- 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.

Conclusion

- A l'échelon régional, le CADEB soutient la position prise par l'Union Régionale Ile de France Environnement (IDFE) , qui estime le projet de SDRIF « acceptable » malgré certaines réserves. L'avis détaillé d'IDFE a été annexé au registre d'enquête à Sartrouville.
- A l'échelon de la Boucle, le CADEB est globalement satisfait des orientations retenues, avec le maintien du maraîchage dans la Plaine, la maîtrise de l'urbanisation et une priorité aux transports en commun (la tangentielle nord notamment).
Notre Collectif maintient toutefois les observations exprimées ci-dessus, et notamment :
 - Ses réserves sur le projet de gare routière sur Montesson, afin de desservir le quartier d'affaires par une liaison en transport en commun empruntant l'A14, dans l'attente d'une évaluation de ce projet.
 - Son étonnement devant l'absence de projet pour remédier à la saturation des infrastructures ferroviaires dans le Nord de la Boucle (RER A, SNCF).
- Concernant le projet imposé par l'Etat d'extension de la Défense, le CADEB exprime son inquiétude vis à vis de ce projet, qui ne respecte pas la nécessaire mixité des fonctions (habitat -emploi), et de ce fait serait préjudiciable aux habitants de la Boucle relégués au rang de « base arrière » de la Défense.

Ce document a été approuvé à l'unanimité par le Conseil du CADEB réuni le 4 décembre 2007.

Gérard Moulin, secrétaire du CADEB, est mandaté pour le signer et le déposer sur le registre d'enquête publique à Sartrouville.

CADEB association loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre intercommunal sous le numéro 04-033 DUEL
siège social : 130 av. Général de Gaulle - 78500 SARTROUVILLE
Tél : 01 39 57 65 28 - 01 39 15 32 21 e-mail : cadeb78@wanadoo.fr Site Internet : www.cadeb.org