

Délibération affichée,
rendue exécutoire,
après transmission au
Contrôle de la Légalité
le :
AR n° :

DEPARTEMENT DES YVELINES

CONSEIL GENERAL

Séance du jeudi 12 juillet 2007

AVIS DU DÉPARTEMENT DES YVELINES SUR LE PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

LE CONSEIL GENERAL,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 110, L. 121-10 et suivants ainsi que L. 141-1 ;

Vu le Code de l'environnement, notamment l'article L. 562-4 ;

Vu la délibération du Conseil Général du 12 juillet 2006 portant adoption du Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY) ;

Vu la délibération du Conseil Général du 23 mars 2007 portant approbation du Schéma des déplacements des Yvelines (SDY) ;

Vu le décret n° 2005-1082 du 31 août 2005 ouvrant la procédure de révision du Schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF) ;

Vu le décret n° 2007-783 du 10 mai 2007 délimitant des opérations d'intérêt national et modifiant le Code de l'urbanisme, notamment celle de la Seine Aval ;

Vu les rapports de M. le Préfet de Région à M. le Premier Ministre relatifs aux opérations d'intérêt national (OIN) Seine Aval et Massy – Palaiseau – Saclay - Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines publiés en juillet 2006 ;

Vu les prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux projets d'intérêt général (PIG) et aux OIN et les éléments relatifs aux projets d'infrastructures relevant de la compétence de l'Etat publiés en mai et octobre 2006 ;

Vu le projet de Schéma directeur de la région d'Ile-de-France (rapport, évaluation environnementale, carte de destination générale des différentes parties du territoire) arrêté par délibération du Conseil Régional du 15 février 2007 ;

Vu la lettre de M. le Président du Conseil Régional du 6 avril 2007 sollicitant l'avis du Département des Yvelines sur le projet de SDRIF arrêté en application des dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme ;

Vu le rapport de Monsieur le Président du Conseil Général ;

Sa Commission Urbanisme, environnement et affaires rurales entendue ;

Sa Commission Equipement entendue ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

Considérant que les orientations du projet de SDRIF, dont le Département des Yvelines partage les objectifs concourant à faire de l'Ile-de-France « une région dynamique et solidaire, attractive sur le plan économique, résidentiel et environnemental, soucieuse de l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et des conditions de transports, » ne permettent pas, pour ce qui concerne les Yvelines, de répondre aux objectifs assignés au SDRIF en application de l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme, notamment en matière de rayonnement international de la région, de correction des disparités spatiales, sociales et économiques et de coordination de l'offre de déplacements ;

Considérant l'incohérence dans le projet de SDRIF entre les objectifs de développement, notamment en matière de construction de logements (7 400 logements/an), et les capacités permises d'urbanisation, d'une part, et les réseaux de transports existants et prévus d'autre part ;

Considérant que des éléments du porter à connaissance de l'Etat, particulièrement en matière de réseau national structurant de transports, nécessaire au respect des règles générales d'aménagement et d'urbanisme stipulées à l'article L. 110 du Code de l'urbanisme et applicables au SDRIF, notamment afin d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions de transports répondant à la diversité de leurs besoins et de leurs ressources, n'ont pas été pris en compte dans le projet de SDRIF ;

Considérant que l'imprécision de la portée réglementaire des dispositions spatiales, sous forme textuelle et cartographique, qui encadrent le développement urbain dans le projet de SDRIF est de nature à faire courir un risque juridique et opérationnel lors de sa mise en œuvre par les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme) ;

Considérant que les modalités de réalisation de la liaison Seine Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines, par un aménagement de la RD 191 en vallée de la Mauldre, avec des déviations locales, outre qu'elle est susceptible de porter une atteinte grave à l'environnement et au paysage et d'être contraire à des servitudes d'utilité publique (PPRN, PPRI, protection de captages d'eau,...), ne relève pas du SDRIF mais de la compétence du maître d'ouvrage de l'infrastructure, en application de l'article L.110 du Code de l'urbanisme applicable au SDRIF au titre des règles générales d'aménagement et d'urbanisme ;

EMET un avis défavorable sur le projet de SDRIF tel qu'arrêté par délibération du Conseil Régional du 15 février 2007.

DEMANDE que l'offre de déplacement dans les Yvelines soit mise en cohérence avec les objectifs de construction de logements et de développement économique (projets EOLE, tangentielle ferrée ouest, desserte TGV, renforcement des dessertes ferroviaires, TCSP, réseau routier national, liaison Seine Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines, franchissement de Seine Meulan-Les Mureaux,...).

DEMANDE que les règles de destination des sols proposées dans le projet de SDRIF soient, d'une part, cohérentes avec les objectifs de construction de logements et de développement économique et, d'autre part, clarifiées en vue de leur applicabilité juridique et opérationnelle, notamment vis-à-vis des collectivités locales.

DEMANDE que le Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY), actualisé le 12 juillet 2006 en fonction des orientations de la révision du SDRIF et cohérent avec les objectifs du projet de SDRIF, soit pris en compte dans sa volonté de promouvoir un développement différencié des territoires, notamment de leurs pôles structurants.

DEMANDE le retrait du SDRIF des modalités de réalisation de la liaison Seine Aval – Saint Quentin en Yvelines, qui relèvent du maître d'ouvrage dans le cadre de ses compétences, au profit d'une indication du principe de liaison Seine Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines (RN12/A13).

ANNEXE à la présente délibération son rapport de présentation aux fins d'argumentaire détaillé de l'avis formulé.

Par lettre du 6 avril dernier, M. le Président du Conseil Régional m'a transmis le projet de SDRIF sur lequel le Département des Yvelines doit émettre un avis, conformément à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, au même titre que les autres Départements d'Ile-de-France, le Conseil économique et social régional (CESR) et les chambres consulaires. Un avis est également attendu du Ministère de l'Ecologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD) sur le *rapport d'évaluation environnementale* accompagnant le *rapport* du SDRIF et la *carte de destination générale des différentes parties du territoire*.

Le projet qui nous est soumis pour avis a été arrêté par l'Assemblée régionale le 15 février 2007 au terme d'un processus de concertation ayant débouché en juillet 2006 sur la publication d'un document exprimant la vision régionale pour la révision du SDRIF.

Une fois la présente consultation achevée, la Région devrait mettre à l'enquête publique le projet de SDRIF arrêté, assorti des avis qui lui auront été adressés, dans le courant de l'automne prochain avant de s'engager dans un processus d'adoption comprenant une éventuelle phase de modification du document régional et de réunions du comité de pilotage, la saisine du CESR et enfin l'adoption finale du projet de SDRIF suivie de la saisine du Conseil d'Etat pour son approbation.

Lors de réunions du comité de pilotage élargi qui se sont tenues en 2006 et au moyen de courriers adressés à M. le Président du Conseil Régional, je suis intervenu pour faire évoluer la première version du document régional (version V 1), présentée à l'occasion des Etats Généraux du 29 novembre 2006, vers un document (version V 2) qui prenne mieux en compte les attentes du Conseil Général. Mes demandes portaient notamment sur la nécessaire réalisation d'infrastructures conditionnant le développement différencié du territoire yvelinois que souhaite le Département et une meilleure prise en compte des Opérations d'intérêt national (OIN) et des pôles urbains ayant vocation à impulser une dynamique économique et résidentielle.

Je vous rappelle que le Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY) a fait l'objet d'une large concertation avec les élus des Yvelines à laquelle ont été également associés la Région, les Départements voisins ainsi que les chambres consulaires et les acteurs économiques. Le SDADEY, qui a été actualisé sur la base des premières orientations du SDRIF, a été transmis dès son adoption en juillet 2006 à la Région à titre de contribution à l'élaboration du projet.

J'ajoute que cette révision du SDRIF a aussi pour contexte les décisions suivantes :

- l'Etat a décidé en mars 2006 de la création en Ile-de-France de trois nouvelles Opérations d'intérêt national (OIN), dont deux intéressent le département des Yvelines (Seine-aval et Massy – Palaiseau – Saclay - Versailles - Vélizy - Saint-Quentin-en-Yvelines) que le nouveau schéma régional doit juridiquement prendre en compte afin d'atteindre les objectifs stratégiques et opérationnels qui leurs ont été assignés en accord avec les collectivités territoriales intéressées ;
- l'Etat et la Région ont conclu le 23 mars 2007 le Contrat de projets 2007-2013 (CPER), doté d'une enveloppe de 5 466 M€, qu'il conviendrait de pouvoir mobiliser au service de l'atteinte des objectifs et des priorités d'aménagement définies par le schéma régional, des négociations restant à engager, d'une part, sur les modalités d'intervention des différents partenaires financiers du CPER et le contenu de son volet territorial, et, d'autre part, sur la conclusion d'un nouveau contrat particulier entre la Région et le Département ;
- le CPER 2007-2013 ne comportant pas de volet routier, l'Etat envisage de conclure des contrats d'itinéraire avec les collectivités territoriales dans le cadre de programmes de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI).

Ces nouveaux cadres de partenariat auront un rôle essentiel à jouer dans la mise en œuvre du futur schéma directeur en intervenant directement sur les conditions de son opérationnalité et de sa réussite.

Le présent rapport s'attachera à évaluer la pertinence et la cohérence du projet de SDRIF au regard des objectifs de "rayonnement international de la région, de correction des disparités spatiales,

sociales et économiques et de coordination de l'offre de déplacements" tels que stipulés par l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme. C'est également au regard des orientations stratégiques du SDADEY, du Schéma des déplacements des Yvelines adopté le 23 mars 2007 et des objectifs poursuivis à travers les politiques départementales que le présent rapport procédera à l'analyse du document régional.

L'avis qu'il vous sera proposé de formuler est fondé sur cette double approche permettant de faire valoir la position du Département des Yvelines tant sur la qualité intrinsèque du projet de SDRIF que sur son niveau de prise en compte des objectifs des collectivités territoriales qui se sont exprimées dans le cadre du processus de consultation régionale.

1 – un projet régional peu favorable aux territoires de grande couronne

Le projet de SDRIF s'articule autour de trois documents :

- un *rapport* qui, après l'exposé de trois grands défis et de cinq objectifs, développe les *orientations fondamentales pour l'aménagement de l'Île-de-France*. Celles-ci constituent l'expression spatiale des objectifs poursuivis par la Région et sont déclinées en un *projet spatial régional* dont la mise en œuvre est encadrée par des *orientations d'aménagement*. Le rapport se conclut par deux chapitres traitant du cadre partenarial, du suivi et de l'évaluation de cette mise en œuvre ;
- une *carte de destination générale des différentes parties du territoire* dont l'échelle est moins fine que celle de la carte de destination des sols du SDRIF de 1994 (1/200 000 contre 1/150 000) et dont la portée juridique est appréhendée de manière plus souple que dans le précédent document, en particulier en matière de localisation de l'urbanisation, ce qui laisse une plus grande marge d'interprétation et d'appropriation aux collectivités, mais soulève un certain nombre de questions quant à son applicabilité ;
- un *rapport d'évaluation environnementale*, introduit en référence à une directive européenne datant de 2001, qui a vocation à analyser les incidences de la mise en œuvre du schéma, exposer les motifs qui ont conduit aux choix de la Région et présenter les mesures pour traiter les conséquences de sa mise en œuvre.

La Région a inscrit l'élaboration de son projet stratégique au regard de trois grands défis à relever à l'horizon des trente prochaines années :

- favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale ;
- anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures liées notamment aux changements climatiques et au renchérissement des énergies fossiles ;
- développer une Île-de-France dynamique, maintenant son rayonnement international.

Le projet s'appuie sur cinq objectifs à poursuivre pour un développement durable de l'Île-de-France :

- offrir un logement à tous les franciliens en relançant la dynamique de construction sur un rythme annuel moyen de 60 000 logements réalisés pendant vingt-cinq ans et en visant un taux de 30 % de logement social à terme ;
- doter la métropole d'équipements et de services de qualité ;
- préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international ;
- promouvoir une nouvelle politique des transports au service du projet régional.

Ces objectifs se traduisent dans le projet spatial régional à travers deux principes, celui d'une ville compacte et dense, économe en ressources, en espace et en énergie, et celui du développement polycentrique qu'il convient d'achever au sein de bassins de vie mieux hiérarchisés autour des pôles urbains.

La Seine y occupe une place centrale par la fonction stratégique qu'elle doit jouer à différentes échelles territoriales tant dans l'organisation de l'espace, le développement économique et touristique que la valorisation du patrimoine.

La Région souhaite que la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du SDRIF se fassent dans le cadre d'un dialogue entre les acteurs du développement à l'échelle de cinq grands faisceaux (Ouest, Nord, Est, Sud-Est, Sud) associant des bassins de vie (Paris et le cœur de l'agglomération, territoires de l'agglomération centrale, grande couronne) aux problématiques souvent très différentes.

La promotion d'une ville compacte et une gouvernance renouvelée, associant centre et périphérie, risquent toutefois d'affaiblir l'opérationnalité d'un développement polycentrique et d'une répartition équilibrée du développement à l'échelle régionale.

En effet, la recherche d'équilibres entre les faisceaux, associée au renforcement de la zone centrale agglomérée remettent pour partie en cause le principe de polycentrisme et fragilisent les dynamiques de développement économique de la grande couronne.

La nouvelle géographie du logement et de l'emploi retenue par la Région présente néanmoins des incohérences, notamment en grande couronne, au regard de l'adéquation entre, les objectifs de développement habitat – emploi et la promotion d'une ville dense et compacte, d'une part, et le niveau d'équipements existants et projetés dans le SDRIF, d'autre part.

Le projet spatial régional prévoit :

- la localisation préférentielle de l'offre nouvelle d'habitat au sein de l'agglomération centrale, incluant la frange urbaine dense des Yvelines y compris Saint-Quentin-en-Yvelines et la Seine-aval, qui doit accueillir 84 % de l'effort régional de construction de logements (7 400 logements pour les Yvelines) ;
- un objectif de convergence des taux d'emploi des départements franciliens autour de 0,9, à l'exception des Hauts-de-Seine et de Paris, au bénéfice du rééquilibrage de la dynamique économique en faveur de l'Est francilien. La Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne devraient accueillir le tiers de la croissance de l'emploi régional, contre seulement 10% pour les Yvelines (plus faible contribution à l'accroissement de l'offre d'emploi de la grande couronne) ;
- un scénario d'urbanisation qui s'appuie nettement sur le développement de la proche et moyenne couronne rendant difficile l'atteinte des objectifs assignés en matière de développement de l'offre de logement, les départements de grande couronne ayant vocation à porter 50% de l'effort de construction. Le développement urbain est orienté prioritairement sur les secteurs de l'agglomération à fort potentiel de densification (Boucle de Gennevilliers, extension de La Défense à l'Ouest, Plaine-Saint-Denis, Aubervilliers-Pantin, Le Bourget, OIN Seine amont,...), les villes nouvelles, les pôles aéroportuaires (Roissy et Orly) ainsi que sur certains pôles de la grande couronne (Meaux, Melun, Montereau, Mantes, Etampes,...) ;
- la concentration des investissements de transport sur la zone centrale (extension des dessertes RER, prolongement de lignes de métro et de tramway, poursuite du projet Grand Tram et réalisation d'une nouvelle liaison de rocade de proche couronne (Arc Express), au détriment de l'amélioration des conditions de transport et de la desserte des territoires de grandes couronne, avec un développement *a minima* du réseau routier et une faible priorité accordée aux tangentiels ferrés.

Le volontarisme du projet régional conduit à des choix stratégiques peu favorables aux territoires de grande couronne, notamment ceux des Yvelines.

2 – Un projet qui ne reconnaît pas suffisamment la nécessité d'un développement différencié des territoires des Yvelines

Ces choix stratégiques pourraient remettre en cause à plus ou moins long terme l'atteinte des objectifs assignés par le SDRIF en matière d'accroissement de l'offre de logements et de renforcement de la dynamique économique francilienne.

Le SDRIF fixe un objectif ambitieux de développement de l'offre de logements. Mais, l'équilibre habitat – emploi du département pourrait être fragilisé par des perspectives et un potentiel d'accroissement de l'emploi dans les Yvelines inférieurs aux évolutions passées et susceptibles de porter un coup d'arrêt à la dynamique économique des Yvelines et plus largement de l'ouest francilien.

En effet, le SDRIF ne prend pas suffisamment en compte les avantages comparatifs des territoires des Yvelines qui pourraient être mis au service du projet régional et du rayonnement francilien en valorisant les atouts et les potentialités des territoires d'OIN et des pôles structurants.

De plus, il ne retient pas, sur ces territoires stratégiques, un scénario crédible tant en termes d'évolution de l'offre globale de déplacements (transports collectifs et infrastructures routières) que de temporalités des projets permettant de garantir la cohérence entre la planification du développement urbain et la programmation des grandes infrastructures.

A l'échelle des Yvelines, la Seine-aval et le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles – Vélizy, en lien avec Massy – Saclay, territoires d'envergure nationale, ont vocation à porter une dynamique de développement renforcée pour mettre les atouts concurrentiels des Yvelines au profit de la compétitivité internationale de l'Île-de-France et concourir à l'accroissement de l'offre résidentielle tout en veillant au maintien des équilibres habitat-emploi.

Le développement accéléré sur ces deux territoires doit s'accompagner d'un renforcement des dynamiques locales sur les pôles de Rambouillet et de Houdan qui ont vocation à structurer le développement économique et urbain à l'échelle de leur territoire et contribuer à la maîtrise de la diffusion de l'urbanisation dans les bourgs et villages.

La création de deux OIN fondées sur l'adhésion des collectivités locales et une gouvernance efficace constitue une réelle opportunité pour mettre en œuvre des scénarios économiques et urbains ambitieux. La valorisation des atouts économiques de ces territoires et le développement coordonné de l'offre de logements, de services et de transports permettront d'impulser une dynamique de développement au service du maintien du rayonnement international de l'Île-de-France et de l'amélioration des équilibres socio-économiques internes aux Yvelines.

Les grands pôles urbains de ces territoires stratégiques ont vocation à accueillir une part conséquente des nouveaux logements que le SDRIF souhaite voir se développer dans les Yvelines. Le renforcement de l'offre résidentielle et le développement significatif de l'offre d'emploi doivent permettre de pérenniser et d'asseoir la dynamique économique yvelinoise et francilienne et de corriger les disparités sociales et territoriales internes aux Yvelines :

- en Seine-aval, le redressement du taux d'emploi (près de 10 points en deçà de la moyenne départementale) est une condition du renouveau économique et de l'attractivité résidentielle du territoire et en conséquence de l'amélioration de ses équilibres habitat – emploi ;
- sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles – Vélizy, le maintien d'une forte dynamique économique, en parallèle à la relance de la production de logements, est vital tant pour le soutien apporté à l'activité départementale que pour l'évolution du tissu productif régional et le renforcement de son niveau de compétitivité.

Les données prospectives du SDRIF en matière d'évolution de l'emploi au regard des objectifs de production de logements suscitent néanmoins de fortes interrogations sur la capacité du document régional à soutenir la dynamique sur ces territoires.

Ainsi, selon les hypothèses d'évolution de l'emploi retenues dans le projet de SDRIF, la contribution des Yvelines à l'accroissement de l'emploi régional serait ramenée à 10% (contre 17 % sur la période 1993-2005), soit une dynamique trois fois inférieure à celle qui a été observée entre 1993 et 2005.

Ce coup d'arrêt donné à la croissance de l'emploi yvelinois (croissance de l'emploi de 13% entre 2005 et 2030) conjugué à un effort soutenu de construction de logements (le parc résidentiel devrait augmenter de 30% entre 2005 et 2030) annonce un affaiblissement de l'équilibre habitat – emploi au risque d'une réduction du taux d'emploi à l'inverse de l'objectif affiché dans le SDRIF.

Ceci aurait pour conséquences, notamment au sein des territoires de la Seine-aval, d'accentuer les inégalités socio-économiques et de limiter la contribution des Yvelines à l'essor économique de l'Ile-de-France.

Sur le plan spatial, le projet régional porte de façon explicite un objectif de densification sur Saint-Quentin-en-Yvelines en cherchant à conforter les pôles existants de son territoire. En revanche, il restitue insuffisamment les perspectives de développement différencié sur la Seine Aval en ne conférant pas de rôle spécifique à ses grands pôles structurants, agglomération mantaise, Les Mureaux, et notamment Poissy - Conflans - Boucle de Chanteloup qui au regard de la de la dynamique économique amorcée sur ce secteur, des capacités foncières et des possibilités d'amélioration de desserte peut jouer un rôle moteur dans le renouveau économique et résidentiel de la Seine Aval.

3 – Des incohérences entre les objectifs de développement et le scénario d'urbanisation et un manque de lisibilité des dispositions réglementaires

La mise en œuvre du *projet spatial régional* est régie par des dispositions spatiales à valeur prescriptive pour l'encadrement du développement urbain et la valorisation des espaces naturels. Ces dispositions sont censées permettre la mise en œuvre des objectifs poursuivis par le SDRIF en matière de logements, d'équipements et services, de ressources et d'environnement, d'emploi et d'activité et, enfin, de transports.

De plus, des hypothèses quantitatives (construction de logements, densité résidentielle, équilibre habitat-emploi), établies par grandes entités géographiques (cœur d'agglomération, agglomération centrale, espace rural, ...), sont présentées dans le rapport du SDRIF dans le but de justifier la capacité des dispositions du *projet spatial régional* à permettre la mise en œuvre de ces objectifs régionaux, et ceci plus particulièrement en matière de logement et d'emploi.

Or, l'application de ces hypothèses sur les Yvelines met en évidence l'inadéquation entre les objectifs régionaux en matière de logements (une production de 7 400 logements par an) et le potentiel d'urbanisation offert par le SDRIF sachant que les *secteurs d'urbanisation préférentielle* qui ont vocation, hors du d'agglomération à accueillir une part importante de l'offre nouvelle de logements sont majoritairement localisés dans les Yvelines sur des espaces déjà ouverts à l'urbanisation dans les plans locaux d'urbanisme (60 % de leur surface est d'ores et déjà en zones AU).

En conséquence, le potentiel d'urbanisation nouvelle effectivement généré par le futur SDRIF apparaît très limité.

Néanmoins, la marge d'interprétation offerte aux collectivités par le texte du SDRIF pour localiser l'urbanisation nouvelle devrait permettre d'alléger pour partie cette contrainte spatiale.

En outre, l'incertitude qui pèse sur la portée réglementaire des dispositions spatiales, rend difficile leur appropriation par les collectivités et délicate leur transcription dans les documents d'urbanisme locaux.

En l'occurrence, la portée normative des dispositions spatiales, tant écrites que cartographiques, concernant les *secteurs de densification préférentielle* et les *espaces urbanisés à optimiser* n'est pas précisée. Ceci est d'autant plus préjudiciable que l'économie générale du SDRIF repose pour une part essentielle sur la capacité des territoires à renouveler et densifier leurs tissus urbains existants.

La mise en compatibilité des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme pourrait ainsi se révéler périlleuse périlleux, tant pour les collectivités que pour l'Etat, et génératrice de contentieux. Il convient donc que, de façon systématique et de la manière la plus claire possible, le SDRIF précise la portée normative de ses dispositions spatiales.

4 – La nécessité d'ajuster le scénario d'évolution de l'offre de déplacements aux priorités d'aménagement

La mise en place d'un système de transport en adéquation avec le développement est l'une des conditions essentielles du renforcement de l'attractivité économique et résidentielle des territoires stratégiques des Yvelines. Elle implique que le nouveau schéma directeur régional prenne en considération la nécessité de réaliser des liaisons de maillage régional nécessaires au renforcement des échanges entre les grands pôles économiques et urbains et d'améliorer la qualité de service sur les lignes du réseau SNCF.

Sur l'ensemble de ces attentes, le projet de SDRIF n'apporte pas de réponses en rapport avec les orientations souhaitées en matière de construction de logements et de dynamique économique de développement à impulser sur les territoires.

- un scénario en matière de transports collectifs en décalage avec les ambitions de développement de court et de moyen termes

Le renforcement du réseau de transports collectifs attendu sur les territoires de la grande couronne doit reposer sur une évolution significative de l'offre de desserte ferroviaire et une amélioration de la qualité de service.

Or les réponses opérationnelles apportées par le projet de SDRIF ne permettent pas d'améliorer l'accessibilité au plan régional et la desserte interne des territoires porteurs des dynamiques de développement sur les Yvelines (OIN) et de renforcer les liaisons de pôle à pôle. Elles ne garantissent pas une programmation des opérations de transports en commun et d'infrastructures routières compatible avec la mise en œuvre des projets urbains qui exigerait que :

- la desserte ferroviaire de la Seine aval soit significativement améliorée par la mise en place d'un cadencement sur la ligne SNCF Paris-Mantes par la Mureaux et le prolongement d'EOLE jusqu'à Mantes, impliquant d'inscrire également au SDRIF les aménagements d'infrastructures nécessaires au désengorgement de la gare de Paris-Saint-Lazare ;
- l'amélioration des dessertes ferroviaires sur la rive droite de la Seine, au-delà de Conflans-Sainte-Honorine, puisse figurer également parmi les priorités du nouveau schéma régional afin de garantir une valorisation optimale des potentialités de développement sur la Boucle de Chanteloup ;
- l'objectif de prolongement de la ligne de Grande ceinture Ouest au-delà de Saint-Germain RER et de Saint-Cyr RER en direction de Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles-Chantiers soit clairement affiché dans le SDRIF, sans remise en cause définitive d'une solution ferroviaire ;
- le phasage des projets de liaisons de transport en commun en site propre (TCSP) destinés à structurer des bassins de déplacements à l'échelle des agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles (liaisons Saint-Quentin-en-Yvelines - Plaisir, Trappes - La Verrière, Versailles - Saint-Cyr-l'Ecole par le Plateau de Satory, Le Chesnay - Versailles) puisse relever du court terme, selon un échéancier opérationnel compatible avec les projets urbains localisés sur les grands sites de

développement desservis (La Croix-Bonnet à Bois-d'Arcy, La Clé de Saint-Pierre à Elancourt, Plaisir Sud, Satory,...) ;

- le principe d'une amélioration des dessertes sur la ligne Paris-Montparnasse-Mantes-la-Jolie par Versailles et Plaisir-Grignon, par un renforcement de capacité sur le tronçon Plaisir-Grignon - Saint-Cyr-l'Ecole, soit défini dans le SDRIF ;
- le renforcement des dessertes ferroviaires en faveur des pôles du secteur rural (Rambouillet, Houdan) dans le cadre d'une redéfinition de l'offre de transport sur les lignes relevant du réseau Transilien tout comme sur celles dédiées à la desserte du Bassin parisien (lignes Paris - Chartres et Paris - Dreux) puisse figurer parmi les objectifs du nouveau schéma directeur.

Les choix de développement portés par l'ensemble des collectivités dans le cadre des OIN Seine-aval et Massy - Palaiseau – Saclay - Versailles – Vélizy - Saint-Quentin-en-Yvelines justifient que des efforts d'investissements soient consentis pour accroître l'accessibilité et la desserte de ces territoires aux plans national et international en leur permettant un accès direct aux aéroports parisiens ainsi qu'au réseau TGV par la mise en œuvre des projets de liaison Normandie-Roissy et de Tangentielle ferrée Sud.

Le SDRIF doit ainsi réaffirmer l'intérêt d'un développement significatif des dessertes TGV à partir des gares de Mantes, dans le cadre de la future liaison rapide Normandie - Vallée de la Seine - Roissy, avec création d'un point d'arrêt à Conflans-Sainte-Honorine, et de Versailles-Chantiers.

Le nouveau SDRIF, conçu par la Région comme le cahier des charges du Contrat de projets Etat - Région et des contrats Région - Département, doit également s'efforcer d'inscrire un plus grand nombre de projets prioritaires pour l'amélioration de la desserte des territoires stratégiques des Yvelines en phase 1 de sa mise en œuvre (2007-2013).

- la remise en cause systématique de tous les projets routiers structurants nécessaires au département

L'ambition du SDRIF de promouvoir une politique des transports au service du projet régional exige, parallèlement au renforcement de l'offre de transports collectifs, le confortement du réseau routier sachant qu'en grande couronne les pratiques de mobilité sont marquées par la prédominance, logique, des déplacements en véhicule individuel, avec une part modale détenue par la route à hauteur de 57 % dans les Yvelines contre 44 % en Ile-de-France.

Le confortement du réseau routier est la condition indispensable pour mettre en œuvre un scénario de développement économique et urbain ambitieux sur les Yvelines qui ne peut s'accommoder d'une politique orientée sur le seul renforcement de l'offre de transports collectifs ferrés.

En ce sens, les dispositions du SDRIF ne peuvent être acceptables dès lors que tous les projets d'infrastructures routières, sous maîtrise d'ouvrage d'Etat (bouclage de A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval, prolongement de A 12 au-delà de Saint-Quentin-en-Yvelines, réalisation de A 126 entre Saint-Cyr-l'Ecole et Massy) ne reçoivent pas l'adhésion de la Région, alors que ceux-ci sont indispensables pour compléter le maillage du réseau routier structurant, et qu'un tel réseau est d'ores et déjà réalisé dans tous les autres départements de l'Ile-de-France avec le concours financier de la Région à hauteur de 50 à 70 % du coût des aménagements.

Parce qu'ils permettent une accessibilité renouvelée et une amélioration des conditions générales de circulation dans un contexte yvelinois fortement marqué par la saturation des grands axes routiers :

- le projet A 104 est essentiel à l'amélioration de l'accessibilité des territoires des OIN et de la desserte de l'Ouest francilien, en assurant la liaison entre les grands pôles économiques et urbains existants (Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines) et en devenir (Poissy-Achères-Boucle de Chanteloup), mais aussi de l'accès aux

grands aéroports parisiens (Roissy-CDG, Orly). Celui-ci doit contribuer localement au désenclavement de la Boucle de Chanteloup et à la desserte du pôle économique de Poissy, autour des installations de PSA Peugeot-Citroën, et du futur pôle logistique d'Achères ;

- le projet A 126 contribuera au renforcement du maillage routier sur le territoire de l'OIN Massy – Palaiseau – Saclay - Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines et à l'amélioration des échanges à l'échelle du faisceau Sud, fonction régionale qui ne peut être assurée par la RD 36 ;
- le prolongement de A 12 permettra d'engager la requalification de la RN 10 dans la traversée de Trappes, avec une maîtrise d'ouvrage ne relevant pas du Département, comme mentionnée dans le projet de SDRIF, mais de l'Etat conformément aux engagements pris par celui-ci dans le cadre du Grand projet de ville de Trappes – La Verrière.

- **la vocation de la liaison nouvelle Seine-aval – Saint-Quentin-en-Yvelines remise en cause par le SDRIF**

En privilégiant une liaison entre la RD 113 et la RD 11, et donc raccordée ni à l'A 13, ni à la RN 12, la Région met en cause le principe d'une liaison nouvelle entre la Seine-aval et Saint-Quentin-en-Yvelines. Bien que celle-ci figure dans le « porter à la connaissance » transmis par l'Etat, le SDRIF ne lui reconnaît ainsi aucun véritable caractère structurant de liaison de pôle à pôle.

La proposition d'un réaménagement sur place de la RD 191, au sud de Beynes, en direction de Pontchartrain, se révèle peu soucieuse de la faisabilité technique du projet, de sa fonctionnalité et surtout des conditions de son insertion environnementale et paysagère en fond de vallée (nuisances pour les populations riveraines accentuées en raison de l'existence d'un important trafic de transit de poids lourds, fragilisation des milieux naturels et écologiques traversés, proximité d'un stockage souterrain de gaz naturel figurant au Plan de prévention des risques, protection des captages d'eau, Plan de prévention des risques d'inondation de la Mauldre, ...).

La transcription du projet de liaison Seine-aval – Saint-Quentin-en-Yvelines dans le SDRIF doit être conforme à la vocation du projet et ne pas préjuger d'une solution technique posant d'ailleurs de graves difficultés environnementales et dont la définition relève de la seule responsabilité du maître d'ouvrage.

Comme précisé dans sa délibération du 12 juillet 2006 portant adoption du Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines, le Département a décidé d'assurer la maîtrise d'ouvrage de ce projet et demande la préservation du tracé initial figurant au SDRIF de 1994.

- **de nombreux projets routiers figurant au SDRIF de 1994 ignorés par le schéma régional**

Le projet de SDRIF ne reprend pas à son compte un certain nombre de projets d'infrastructures qui figuraient pourtant dans le SDRIF de 1994 et qu'il importe certainement de réintégrer dans le nouveau schéma directeur régional comme :

- la mise au gabarit de l'A 13 entre Rocquencourt et Orgeval pour en faire un maillon de la Francilienne à l'Ouest permettant d'améliorer les liaisons entre Cergy-Pontoise, la Seine-aval et le secteur de Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- l'élargissement de l'A 13 entre Orgeval et Mantes avec déplacement du péage de Buchelay plus à l'Ouest pour améliorer l'accessibilité de la Seine-aval ;
- l'élargissement de A 86 entre le Pont Colbert à Versailles et la RN 118 ;
- l'aménagement des grands axes relevant du réseau routier national structurant (RN 12 entre Saint-Cyr-l'Ecole et Plaisir, RN 191 entre Ablis et Allainville,...) pour veiller

à la continuité et à la cohérence (gabarit, sécurité) des grands itinéraires irriguant le territoire.

Le positionnement de la Région conduit à :

- étrangler la circulation automobile, alors qu'à la différence du cœur d'agglomération il ne peut être raisonnablement offert en grande couronne un réseau de transports collectifs aussi performant ;
- multiplier les effets de reports de trafic, notamment de poids lourds, sur de nombreux axes du réseau routier départemental aujourd'hui saturés en opérant une confusion des flux de transit et de desserte locale ;
- engorger le trafic en multipliant le nombre d'embouteillages à l'approche et dans la traversée de certaines agglomérations des Yvelines (Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles, Poissy, Les Mureaux) ;
- contrarier ainsi la mise en œuvre de véritables politiques de déplacement à l'échelle des bassins de vie (agglomérations de Mantes, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Poissy - Boucle de Chanteloup,...) redonnant la priorité au développement des modes de transports alternatifs (TCSP, circulations douces) dans le cadre d'un meilleur partage de la voirie et d'une reconquête des espaces publics libérés avec la requalification de certains axes en boulevards urbains ;
- empêcher, à l'échelle des Yvelines, de véritables liaisons structurantes permettant de renforcer les échanges entre territoires.

En conséquence, il vous est proposé d'émettre un avis négatif, sachant que le Département des Yvelines ne peut qu'adhérer à l'ambition poursuivie par le projet de SDRIF de répondre aux urgences sociales, environnementales et économiques qui permettront d'offrir aux Franciliens *une région robuste* et, en particulier, à la nécessité de viser un objectif de construction de logements ambitieux et de préserver durablement le cadre environnemental et les ressources de l'Ile-de-France.

Les orientations stratégiques du projet régional ne reconnaissent néanmoins pas aux territoires de grande couronne, et, en particulier à ceux des Yvelines, un rôle à la hauteur des ambitions qu'ils seraient en mesure de porter dans les trente prochaines années pour conforter leur contribution à la compétitivité de l'espace francilien et concourir à l'amélioration des équilibres socio-économiques du territoire régional.

Les dispositions du SDRIF font à l'inverse craindre une accentuation des déséquilibres socio-économiques à l'échelle infra-départementale en ne créant pas les conditions d'un renouveau économique, social et urbain. Cela concerne autant la Seine-aval, qui réunit pourtant les potentiels en matière de développement résidentiel et économique et de gouvernance permettant de prétendre réinscrire ce territoire dans la dynamique de l'Ouest francilien, que le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines – Versailles - Vélizy qui n'est pas réellement appréhendé à la juste mesure de son potentiel et de l'ensemble des atouts que celui-ci est susceptible de mettre au service du développement économique régional.

La volonté régionale de rééquilibrage affirmée dans le projet régional pourrait alors avoir pour effet de porter un coup d'arrêt à la dynamique économique des Yvelines. D'une part, ce sont les grands équilibres du territoire yvelinois qui sont ici directement en jeu et, d'autre part, l'Ile-de-France n'aurait absolument rien à gagner d'un territoire affaibli dans sa capacité à impulser par ses effets d'entraînement une dynamique de développement profitable à l'ensemble de la région.

Le projet de SDRIF est porteur d'incohérence lorsqu'il sous-estime les capacités d'urbanisation et les moyens envisagés en matière de renforcement de l'offre de déplacement nécessaires à l'atteinte des objectifs régionaux en matière de développement économique et résidentiel sur les territoires stratégiques des Yvelines.

Les moyens envisagés en matière de renforcement de l'offre de déplacement n'expriment en particulier aucune ambition significative en faveur des territoires qui auront à porter, à l'échelle des Yvelines, l'essentiel de l'effort d'urbanisation pour les trente prochaines années.

Enfin, la multiplicité des dispositions spatiales qui encadrent le développement urbain, ainsi que les incertitudes qui pèsent sur leur applicabilité font peser un réel risque juridique quant à la capacité de mise en œuvre du projet régional.

Il vous est en conséquence proposé d'émettre un avis défavorable sur le SDRIF se fondant sur :

- **la nécessité de reconnaître le positionnement stratégique des territoires d'OIN au service du développement différencié des Yvelines, ce qui suppose :**
 - d'intégrer dans la stratégie régionale les objectifs de développement portés sur les territoires de la Seine-aval et de Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles – Vélizy, en lien avec Massy – Saclay, en regard de leurs atouts et potentiels respectifs, tant en matière de développement économique que de logements ;
 - de valoriser les avantages comparatifs des pôles urbains des Yvelines tant pour le confortement du rayonnement international de l'économie francilienne que des dynamiques locales ;
 - de clarifier l'applicabilité des orientations préconisées en matière de densification préférentielle et d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, pour ce qui concerne les extensions, en précisant la nature de leur portée normative ou illustrative et en insistant plus particulièrement sur la nécessaire adaptation du niveau de densification aux caractéristiques des espaces urbains (mutabilité, gabarit des constructions, densité existante, structure parcellaire,...) ;

- **la nécessité de conjuguer confortement de l'offre de transports collectifs et rattrapage des investissements routiers en lien avec les priorités d'aménagement des Yvelines, ce qui suppose :**
 - d'inscrire un plus grand nombre de projets prioritaires pour l'amélioration de la desserte des territoires stratégiques des Yvelines en phase 1 de la mise en œuvre du SDRIF (2007-2013) ;
 - d'inscrire au SDRIF l'ensemble des aménagement d'infrastructure nécessaires au désengorgement de la gare de Paris-Saint-Lazare pour que les améliorations apportées dans l'exploitation de la ligne SNCF Paris-Mantes par la Mureaux, avec, d'une part, le renforcement des fréquences permis par la mise en place d'un cadencement et, d'autre part, le prolongement d'EOLE jusqu'à Mantes, puissent s'accompagner le plus tôt possible d'une évolution significative de la qualité de service sur les dessertes ferroviaires de la Seine Aval ;
 - d'inscrire l'amélioration des dessertes ferroviaires sur la rive droite de la Seine, au-delà de Conflans-Sainte-Honorine, parmi les objectifs du SDRIF afin de soutenir les perspectives de développement sur la Boucle de Chanteloup ;
 - d'inscrire le prolongement de la Tangentielle ferrée Ouest au-delà des gares de Saint-Germain RER et de Saint-Cyr RER en direction de Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines mais aussi de Versailles-Chantiers, dont la vocation de pôle d'échanges multimodal situé au cœur du territoire de l'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Vélizy - Saint-Quentin-en-Yvelines est appelée à se développer ;
 - de réaffirmer plus nettement l'objectif de renforcement des dessertes ferroviaires en faveur des pôles structurants du secteur rural (Rambouillet, Houdan) dans le cadre d'une coordination renforcée des offres Transilien et TER ;
 - de compléter la liste des projets de lignes TCSP inscrits au SDRIF par le projet de liaison devant relier les gares de Saint-Quentin-en-Yvelines, Trappes et La Verrière

et desservir des secteurs où prédominent des enjeux de désenclavement et de restructuration urbaine ;

- de réintégrer dans le SDRIF l'ensemble des grands projets d'infrastructures routières figurant dans les éléments du « porter à la connaissance » de l'Etat (bouclage de A 104, réalisation de A 126, prolongement de A 12) ainsi que les projets figurant initialement au schéma directeur de 1994 concernant l'aménagement des grands axes existants relevant du réseau routier national structurant (élargissement de A 13 et de A 86, RN 12, RN 191,...) ;
- de reconnaître la nécessité d'une voie nouvelle entre la Seine-aval et Saint-Quentin-en-Yvelines par l'inscription d'un principe de liaison entre A 13 et la RN 12, et non entre la RD 113 et la RD 11, ne préjugant en rien de la solution technique retenue et écartant pour des raisons environnementales tout principe de tracé par la Vallée de la Mauldre.

En conséquence, je vous propose de prendre la délibération suivante :