

## ANNEXE A LA DELIBERATION Avis du Conseil général sur le SDRIF

### **1 – Des principes directeurs en phase avec les orientations d'aménagement du Département des Yvelines**

Articulé autour de trois principes directeurs (relier-structurer / polariser-équilibrer / préserver-valoriser), la philosophie du projet spatial régional est en phase avec la politique départementale d'aménagement. En effet, à travers ces 3 principes directeurs, le projet régional promeut la polarisation et la densification, à l'instar du Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines (SDADEY) adopté en 2006.

La réaffirmation, par le SDRIF arrêté, d'une structuration régionale multipolaire fondée sur un polycentrisme hiérarchisé correspond à la volonté départementale de promouvoir des modes de développement différenciés valorisant l'offre de services et le cadre de vie de chaque territoire et tout en assurant la protection des espaces naturels et agricoles.

A ce titre, le Conseil général des Yvelines note que les territoires stratégiques et d'envergure métropolitaine identifiés au SDADEY, que sont les deux Opérations d'Intérêt National Seine-Aval et Paris-Saclay ainsi que le territoire stratégique du Grand Paris qu'est la Confluence Seine Oise, sont convenablement inscrits dans la géographie prioritaire du SDRIF en tant que Territoires d'Intérêt Métropolitain (TIM). Il s'en félicite donc. Ces territoires sont en effet positionnés dans le SDADEY comme devant « impulser un développement urbain à l'échelle d'un territoire d'envergure régionale ».

Dans le secteur à dominante rurale, le SDADEY vise à prioriser les développements sur les bourgs et villages les mieux desservis et les mieux équipés (pôles structurants et pôles d'appui). Ainsi, les dispositions du SDRIF visant, hors agglomération centrale, à conforter les pôles de centralité sont-elles en adéquation avec les objectifs portés par le Département. Aussi, les dispositions qui ouvrent une possibilité de mutualisation des capacités de développement à l'échelle des bassins de vie paraissent-elles particulièrement intéressantes pour lutter contre l'étalement urbain.

Si une certaine convergence existe entre la vision départementale et celle portée par le SDRIF sur les principes directeurs du développement et de l'aménagement de la métropole régionale, de fortes dissensions apparaissent sur leurs traductions territoriales et leurs modalités de mises en œuvre. Une partie de celles-ci sont notamment totalement contraires aux actions engagées par le Département en faveur des équilibres socio-économiques du territoire. Elles pourraient de ce fait remettre en cause la contribution déjà effective et efficace du Département des Yvelines à la construction d'une métropole solidaire, rayonnante et compétitive.

### **2 – Un SDRIF porteur de forts déséquilibres pour les Yvelines**

Le SDRIF arrêté le 25 octobre 2012 concentre la majeure partie de la dynamique de développement économique sur le cœur d'agglomération et confirme une velléité de focaliser très fortement une dynamique de l'emploi vers l'Est francilien.

Dans son fascicule défis, projet spatial régional et objectifs, le SDRIF prévoit que « *les territoires très riches en emplois devront voir leur création d'emploi maîtrisée en faveur d'un effort de création de logements accru, et, réciproquement, les territoires exclusivement et essentiellement résidentiels devront connaître un effort de création d'emploi très significatifs* ».

Cette vision binaire des enjeux d'équilibre habitat – emploi n'est pas acceptable. Fixer comme objectif de maîtriser, c'est-à-dire de contenir le développement de l'emploi n'est en aucun cas défendable, en particulier dans la conjoncture actuelle. L'enjeu réside bien dans le soutien à la dynamique économique de tous les territoires, et non d'un territoire au détriment d'un ou de plusieurs autres.

Cette vision est de surcroît en totale contradiction avec les modes de développement des territoires. Elle révèle une lecture erronée des processus à l'œuvre à l'échelle locale, régionale et mondiale.

Cette velléité de focaliser une dynamique de l'emploi vers l'Est se traduit pour les Yvelines par un objectif de construction de 2,8 logements pour 1 emploi créé, soit le ratio le plus élevé des territoires de grande couronne, supérieur à la moyenne régionale (2,5) et le 3<sup>ème</sup> de la région après Paris et les Hauts de Seine. En comparaison, les objectifs assignés par exemple au Val d'Oise sont de 1,6 logements à construire par emploi créé, soit 75% de moins, alors que les taux d'emploi sont équivalents (0.84 pour le Val d'Oise, 0.86 pour les Yvelines).

Cette disposition, certes non réglementaire donc non opposable, n'en demeure pas moins très forte en termes d'affichage : elle donne une vision biaisée des réalités territoriales et de leur diversité, elle signifie un très net ralentissement de la croissance de l'emploi yvelinois déjà faible par rapport aux autres départements, elle fragilise la politique efficace du Département en faveur du logement, unanimement reconnue comme telle.

#### **1- Un ratio habitat-emploi qui donne une vision biaisée des réalités territoriales et de leur diversité :**

Alors que l'objectif est d'améliorer l'équilibre habitat – emploi des territoires, l'application de ce ratio (construction de 2,8 logements pour 1 emploi créé) dans les Yvelines aurait l'effet inverse.

Avec un taux de concentration de l'emploi de 0.86 en 2009 à l'échelle départementale, soit comparable à la moyenne régionale, l'équilibre à l'échelle départementale n'est aujourd'hui pas totalement atteint. Or le ratio visé dans le projet de SDRIF ne ferait qu'accroître le déficit d'emplois.

De plus, cette lecture unifiée des ratios d'équilibre à l'échelle départementale cache des réalités très diverses. Il est d'ailleurs étonnant qu'une lecture fine des dynamiques territoriales ne soit pas réalisée dans le projet de SDRIF, puisqu'elles sont largement prises en compte dans les politiques mises en œuvre conjointement par l'Etat, la Région et le Département sur les territoires d'Opérations d'Intérêt National.

En Seine Aval, l'axe fort du protocole co-adopté en 2007 est le redressement du taux d'emploi à hauteur de 0,77, alors que celui-ci accuse une baisse préoccupante, passant de 0,67 à 0,64 entre 2006 et 2009.

Sur le territoire de Versailles, Vélizy, Saint Quentin en Yvelines, le taux d'emploi est certes plus élevé, 1,3. Toutefois, l'application systématique d'un ratio départemental déstabiliserait la dynamique locale qui est source de croissance pour l'Ile de France. En outre, elle serait contraire aux ambitions du projet Paris Saclay qui constitue l'un des projets phares du développement technologique souhaité pour la France. Dans ce projet, c'est en effet la partie yvelinoise qui apporte la force d'un tissu économique constitué et une puissance incontestée en matière de R&D privée, avec 60% des emplois du territoire de l'POIN et le premier pôle de recherche privée d'Ile-de-France.

Cet affichage de ratio habitat-emploi interroge donc sur la cohérence entre, d'une part la vision de la Région inscrite dans le SDRIF arrêté, et d'autre part les objectifs relatifs à ces territoires et partagés par les collectivités, dont la Région également. Cela interroge par conséquent sur les moyens qui seront *in fine* mobilisés pour à la fois :

- accompagner le renouveau industriel de la Seine Aval qui selon les termes du fascicule défis, projet spatial régional et objectifs « se prête particulièrement à un réinvestissement par l'industrie » et pour lequel le SDRIF stipule que « la vocation technologique et industrielle de Seine-Aval devra être confirmée » ;
- préserver le rôle moteur du territoire de Versailles, Vélizy, Saint Quentin en Yvelines, poumon économique identifié au SDRIF comme pôle déjà doté d'un rayonnement international à conforter.

## **2- Elle signifie un ralentissement de la croissance de l'emploi, déjà faible par rapport aux autres départements :**

Assise sur l'objectif de la Territorialisation des Objectifs Logements (TOL) qui prévoit la construction annuelle de 9 000 logements dans les Yvelines, l'application de ce ratio implique un net ralentissement de la croissance de l'emploi. Avec 1 emploi créé pour 2,8 logements construits, la création d'emploi escomptée dans les Yvelines serait de 3 200 par an. C'est inférieur d'un tiers à la croissance observée entre 1999 et 2009 (+4 680 emplois par an), ce qui est considérable, et alors que cette croissance est déjà en décrochage par rapport au reste de l'Ile-de-France.

En effet, cette dynamique de l'emploi dans les Yvelines, avec 0,9% de croissance (taux de variation annuel moyen de l'emploi entre 1999 et 2009), est déjà très faible. Elle se situe bien en deçà de la moyenne régionale (1,14%) et est la plus basse des départements de grande couronne (1,18% en moyenne).

Les années 2000 ont été particulièrement destructrices d'emplois dans les Yvelines. Les Yvelines passent ainsi du 3<sup>ème</sup> au 6<sup>ème</sup> rang des départements franciliens en termes de création d'emplois. Il est notamment le seul à perdre des emplois entre 2000 et 2008.

En particulier, ce décrochage frappe lourdement le territoire de la Seine Aval, territoire déjà le plus en difficulté au sein des Yvelines. Le chômage y atteint les niveaux les plus élevés d'Ile-de-France avec au 4<sup>ème</sup> trimestre 2011, un taux de 10,4% dans la zone d'emploi de Mantes et 8,4% dans celle de Poissy. L'emploi industriel y a reculé de 15% faisant plonger le taux de concentration de l'emploi de 0,67 en 2006 à 0,64 en 2009. Cette tendance lourde et très préoccupante est contraire aux objectifs du protocole de l'POIN qui vise un redressement du taux de concentration de l'emploi de Seine Aval à 0,77.

**La gravité de la situation de l'emploi dans les Yvelines, seul département francilien à avoir perdu des emplois entre 2000 et 2008 n'est donc pas prise en compte dans le SDRIF arrêté. Son application ne fera qu'accroître ce décrochage extrêmement préoccupant localement et pénalisant pour le positionnement concurrentiel de l'Ile-de-France. Le document de planification stratégique qu'est le SDRIF se doit d'intégrer les évolutions récentes, notamment celles induites par la crise économique, pour impulser des mesures correctrices et permettre à tous les territoires de trouver les ressorts de leur développement équilibré.**

## **3- Elle fragilise la politique ambitieuse et efficace du Département en faveur du logement :**

Dès 2006, avec l'adoption du SDADEY, le Département a affirmé sa volonté de mettre le développement équilibré des Yvelines au cœur de sa stratégie, optimisant ainsi son apport à la compétitivité régionale. Pour cela, il a entrepris de puissantes politiques, notamment en termes de logement.

Ces politiques visent à créer de la croissance et à répondre aux besoins sociaux et environnementaux. Elles s'appuient donc sur un développement coordonné de l'emploi et de l'offre résidentielle. L'investissement sans précédent, et inégalé au sein de l'Ile-de-France, du Conseil général en faveur de la relance de la construction de logement, a porté ses fruits. En soutenant plus de 80% de la construction départementale, la politique du Conseil général a permis un redressement spectaculaire du rythme de construction, qui a ainsi augmenté de 50% entre les périodes 2000-2004 et 2006-2011. En 2012, 7 600 logements auront été commencés, ce qui est près du double de la moyenne constatée entre 2000 et 2004.

**La poursuite de cette politique offensive visant, sur des bases contractuelles avec les collectivités, à tendre vers les objectifs de la TOL - Territorialisation des Objectifs Logements, ne pourra être poursuivie que si la dynamique de l'emploi correspondante n'est pas entravée.**

#### **4- Elle ne capitalise pas l'effort conséquent du Département en matière de développement numérique**

Le Département des Yvelines affiche une ambition de couverture en Très Haut Débit de la totalité de son territoire à l'horizon 2020, soit 10 ans plus tôt que l'ambition affichée au niveau régional. C'est le seul département de grande couronne à avoir choisi de faire appel exclusivement à la technologie fibre jusqu'à l'abonné. Avantageux en termes de délai de mise à disposition, ce choix ambitieux rend possible l'innovation dans les services offerts.

Pour les Yvelines, premier pôle de recherche privée en Ile-de-France, ce potentiel d'innovation est une ressource supplémentaire qui mériterait largement d'être identifiée dans le SDRIF. C'est en effet, un facteur de développement et d'attractivité conséquent pour le tissu économique yvelinois. C'est également un vecteur d'innovation en matière d'usages numériques, appui au développement de nouvelles filières économiques et de services renforcés aux populations (e santé, e éducation, services publics, plateforme de services mutualisés à destination des entreprises,...).

Il est donc regrettable que le SDRIF dans ses perspectives économiques ne valorise pas cette offre locale.

Plus généralement, il est regrettable que le SDRIF aborde les enjeux numériques essentiellement du point de vue de l'infrastructure et des télécentres, sans suffisamment mettre en perspective les nouveaux usages et de ce fait les nouveaux rapports au territoire qui en découlent.

**Par conséquent, le Département demande que :**

- **le ratio d'équilibre soit modifié pour que :**
  - **le potentiel économique des Yvelines ne soit pas anéanti**
  - **ce potentiel soit capitalisé au meilleur niveau dans la construction d'une métropole rayonnante et compétitive à l'international.**
- **le ratio moyen à l'échelle départementale soit ramené à 2,4 c'est-à-dire le ratio moyen demandé à la grande couronne**
- **des ratios d'équilibre spécifiques soient définis pour les territoires stratégiques pour :**
  - **prendre en compte la diversité des territoires**
  - **permettre la mise en œuvre du principe de développement polarisé et polycentrique.**
  - **être cohérent avec les objectifs approuvés par ailleurs de façon partenariale dans le cadre du protocole de l'OIN Seine Aval et du Schéma de Développement Territorial (SDT) de l'OIN Paris Saclay, soit :**
    - **1,1 logement pour 1 emploi en Seine aval, ratio permettant le redressement du taux d'emploi ;**
    - **0,7 logement pour 1 emploi sur le territoire de Versailles Grand Parc, Vélizy, Saint Quentin en Yvelines, nécessaire au maintien de l'équilibre habitat – emploi tel que promu dans le SDT.**
- **les ambitions économiques et en matière d'emploi du SDRIF soient corrélées aux actions mises en œuvre en matière de développement résidentiel et de déploiement du très Haut Débit.**

### **3 – Des dispositions du SDRIF en matière de transport en inadéquation avec le positionnement du Département dans la métropole, avec les réalités territoriales des départements de grande couronne et avec les objectifs de développement**

Dans les Yvelines, comme partout ailleurs, le développement coordonné de l'emploi et de l'offre résidentielle est conditionné à la mise à niveau de l'offre de transport.

Avec pour cible la réduction de la dépendance à l'automobile, les objectifs du SDRIF – notamment moderniser et optimiser les réseaux existants, répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue, tendre vers un partage multimodal de la voirie et organiser l'offre de transports collectifs en grande couronne (desserte des bassins de vie et liaisons de pôle à pôle) - rejoignent les orientations du Département.

Toutefois, les réponses apportées par le SDRIF ne permettent pas de satisfaire ces objectifs dans le département des Yvelines. Le SDRIF arrêté occulte les spécificités territoriales des territoires de grande couronne qui influent fortement et de manière pérenne sur les besoins de mobilité et les modes de déplacements.

### **1- des choix structurants sur les infrastructures métropolitaines majeures qui ne sont pas justifiables**

Le Département des Yvelines déplore fortement l'absence d'inscription au SDRIF arrêté de perspectives de renforcement de son accessibilité ferroviaire internationale.

Avec les enjeux d'élargissement de la Métropole et d'ouverture vers sa façade maritime, la question de l'accessibilité des territoires d'intérêt métropolitain de grande couronne et *a fortiori* de l'ouest mérite largement d'être reconsidérée. C'est pourquoi, en articulation avec la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), compte tenu des ambitions de développement pour le territoire de la Confluence Seine Oise, du niveau de saturation des gares parisiennes, de la congestion extrême des gares de la Défense et de la multiplication des projets de transport s'y connectant, le SDRIF devrait inscrire le bouclage de la rocade TGV au sein d'un faisceau suffisamment large pour ne fermer aucune hypothèse de tracé.

**Il n'est donc pas acceptable que le SDRIF arrêté prenne position sur le tracé du bouclage du contournement TGV ouest francilien, en indiquant un passage par la Défense.** A ce jour aucun tracé, ni calendrier ne sont arrêtés. Le Département des Yvelines est notamment convaincu de l'intérêt stratégique de positionner le territoire de la Confluence Seine Oise comme le futur grand hub ferroviaire de l'Ouest francilien, où mobilités et développement urbain peuvent être réfléchis de concert. A l'articulation entre les réseaux à grande vitesse *via* cette rocade d'interconnexion, la Ligne Nouvelle Paris Normandie et les réseaux Transilien et RER, ce hub ferroviaire permettra aux régions normandes et à la Seine Aval d'accéder au réseau national et international de lignes à grande vitesse ainsi qu'aux deux grands aéroports parisiens. Il permettra en outre la mise en réseau des territoires stratégiques du Grand Paris (Confluence Seine-Oise, Paris-Saclay via une nouvelle gare à Versailles, Roissy,...) complétant ainsi le Réseau Grand Paris Express, par lequel la Confluence Seine Oise est le seul des neuf territoires stratégiques du Grand Paris à ne pas être desservi.

En ce qui concerne la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), le Département des Yvelines note avec satisfaction l'indication au SDRIF de l'implantation de deux de ses gares, l'une à Mantes et l'autre sur la Confluence. Toutefois, il est nécessaire que le SDRIF, conformément aux conclusions du débat public, laisse ouvertes les deux hypothèses d'implantation de la gare Confluence : Achères ville et Achères grand Cormier. Des études techniques approfondies doivent être engagées sur ce point.

### **2- une vision erronée des déplacements en grande couronne**

Le décalage révélé entre les objectifs fixés et les réponses apportées en termes de mobilité des franciliens provient en premier lieu de l'absence de diagnostic et de vision prospective des déplacements, ce qui est extrêmement dommageable. En effet, d'une manière générale, les dispositions du SDRIF ne sont pas assises sur un diagnostic précis et territorialisé de l'adéquation entre les infrastructures et services de transport, d'une part, et des besoins de déplacements actuels, d'autre part.

Aucun exercice prospectif des flux de déplacements à l'horizon 2030 n'est joint au projet de SDRIF pour dimensionner les infrastructures et les services de transports *in fine* retenus dans le document arrêté.

Cette absence est donc particulièrement préjudiciable. Aucune vision claire de l'ensemble du projet de transport corrélé au projet de développement ne se dégage. L'adéquation entre le projet régional de transport et la réponse aux besoins de déplacement de tous les franciliens n'est pas démontrée, d'autant que la complémentarité entre le SDRIF et le PDUIF n'est pas totale. Ils sont basés sur des horizons différents, 2030 pour le SDRIF et 2020 pour le PDUIF, et n'ont pas la même vocation, document de planification pour le premier et document d'orientation pour le second.

En ce sens, l'élaboration d'un Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT), compatible avec le SDRIF et le PDU, s'avère indispensable pour programmer des projets précis d'infrastructures à moyen - long termes à l'appui d'un scénario de référence prospectif à l'horizon 2030 (emplois, population, déplacements). Ce schéma serait en outre le moyen de garantir la cohérence régionale et interrégionale des itinéraires à grande circulation et de leurs fonctionnalités suivant une approche multimodale.

Ce SRIT, complémentaire au SDRIF, permettrait de lever les ambiguïtés relatives à la portée normative du SDRIF concernant les projets d'infrastructures et le caractère programmatique du fascicule « *Propositions pour la mise en œuvre* » du SDRIF arrêté.

**Faute de diagnostic approfondi et précis, les réponses apportées par le SDRIF arrêté en matière de transport sont essentiellement orientées sur les transports collectifs et centrées sur le cœur d'agglomération. Elles ne sont donc pas de nature à répondre aux besoins de déplacements en grande couronne et à apporter des mesures correctives à même d'y faire évoluer les pratiques.**

Il est impératif que la Région intègre la singularité des déplacements en grande couronne marquée par la suprématie des déplacements internes à cette grande couronne. Les premiers résultats de l'Enquête Globale Transports 2010 y révèlent en effet une augmentation des déplacements en véhicule individuel (+7 % entre 2001 et 2010). Cette tendance, propre à la grande couronne, impose une amélioration et un renforcement du maillage routier, tant en ce qui concerne le réseau magistral que le réseau principal et le développement de nouveaux services de mobilité *ad hoc*.

### **3 – un renforcement du maillage routier insuffisant et une ouverture à de nouveaux usages à fiabiliser**

Dans les zones non desservies par les TC (et où les infrastructures ne seraient pas rentables), la route reste le support de toutes les mobilités (modes actifs, transports en commun, voiture, véhicules à énergie propre). **Son maillage doit être renforcé en cohérence avec les nouveaux développements et en complément d'un saut qualitatif et quantitatif de l'offre de transport en commun.** La route doit également s'ouvrir à de nouveaux usages plus respectueux de l'environnement (covoiturage, auto partage, éco-conduite...).

Le Conseil général des Yvelines milite pour une approche intermodale et multimodale des déplacements en s'engageant à faire évoluer les usages de la route et à optimiser l'articulation entre les différents maillons de la chaîne de déplacements (parcs relais, pôles multimodaux, plate-forme de mobilité, information routière en temps réel...). La congestion routière, les phénomènes de pollution de l'air, l'attractivité et la compétitivité économiques des territoires dépendent de la qualité du réseau routier.

A ce titre, les grands principes énoncés par le SDRIF, le partage multimodal de la voirie, la réduction de la dépendance à l'automobile, la lutte contre la congestion routière ne peuvent être que partagés par le Conseil général des Yvelines. Toutefois, ce partage multimodal de la voirie doit être suffisamment bien pensé, notamment en termes de niveaux de desserte et de services de mobilité ainsi proposés, pour ne pas s'accompagner d'un accroissement de la congestion routière.

En outre il ne peut être exclusif, notamment en grande couronne, de l'achèvement du maillage routier indispensable pour résorber les retards accumulés ces vingt dernières années dans les Yvelines. Il doit par ailleurs être conditionné au maintien d'une performance globale de l'infrastructure.

Le Conseil général se félicite à ce titre de l'inscription au SDRIF arrêté de projets de renforcement du maillage national, d'une part, avec le prolongement de l'A 104 dans sa globalité entre Cergy-Pontoise et Orgeval et l'aménagement de la RN 10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi, et du maillage départemental, d'autre part, avec la liaison Carrières-sous-Poissy – Achères (RD 190- RD 30).

Toutefois, sur le réseau national, il est impératif que le SDRIF fasse figurer d'autres opérations d'amélioration du réseau indispensables pour assurer la continuité des grands itinéraires. Il s'agit de l'aménagement de capacité sur les tronçons de :

- l'A 13 entre Rocquencourt et Mantes,
- l'A 86 entre le Pont Colbert et la RN 118,
- la RN 12 entre Plaisir et Saint-Cyr l'Ecole,
- la RN 118 entre le pont de Sèvres et l'A 86.

De même, les opérations sur lesquelles l'Etat s'est engagé à travers le Plan de Développement et de Modernisation des Infrastructures (PDMI) doivent figurer au SDRIF arrêté. Il s'agit du réaménagement de l'échangeur du Petit Clamart entre la RN 118 et l'A 86, de la réalisation du nouvel échangeur sur l'A 86 au droit de Vélizy-Villacoublay et du réaménagement de l'échangeur RN12-RD 91 à Versailles, conditionnant pour le développement du plateau de Satory et notamment pour l'implantation du projet économique d'envergure qu'est le cluster de la mobilité du futur.

En Seine Aval, le projet de nouvel échangeur sur l'A 13 dans la zone des Gravières et ses raccordements aux RD 110 et 113 mériterait de figurer au SDRIF conformément au protocole signé en janvier 2012.

### **Sur le réseau départemental, le Département s'oppose fermement à la disparition dans le document arrêté de la liaison Seine Aval-Cergy Pontoise, suite à un amendement invoquant l'incompatibilité avec la charte du PNR.**

Cette liaison routière dont la maîtrise d'ouvrage a été transférée de l'Etat aux collectivités locales est inscrite au Schéma de Déplacement des Yvelines (SDY) approuvé par l'Assemblée départementale le 23 mars 2007. Le 23 octobre 2009, l'Assemblée départementale a approuvé le principe d'une liaison dans les Yvelines entre l'autoroute A 13 à Epône et la RD 28 à Tessancourt-sur-Aubette (A 13- RD 28) et a voté la poursuite des études.

Cette liaison est un projet structurant pour la mise en œuvre de l'POIN Seine Aval. Tout d'abord, elle permet de connecter deux territoires stratégiques de l'ouest francilien et reconnus tout deux comme territoires d'intérêt métropolitain par le SDRIF (« La vallée aval de la Seine : un territoire interrégional de transition » et « Confluence Seine Oise : un pôle d'envergure interrégional à constituer entre cœur d'agglomération et Seine Aval »).

Dans la logique d'un développement polycentrique de la région, la mise en relation et l'émergence de synergies entre les pôles de développement majeurs est un objectif partagé. C'est en outre, la priorité donnée au réseau Grand Paris Express

pour porter les ambitions du Grand Paris. Or, sur ces territoires, qui ne bénéficient pas de la desserte par le Réseau Grand Paris Express, des mesures alternatives doivent absolument être mises en œuvre. C'est une condition vitale au renouveau économique et résidentiel de la Seine Aval, soutenu conjointement par l'Etat, la Région et le Département dans le cadre du protocole de l'OIN et de ses déclinaisons programmatiques et financières (grand Projet 3 de la Région, Contrat de Développement Equilibré des Yvelines porté par le Département ...). La liaison routière Seine Aval-Cergy Pontoise constitue l'une de ces alternatives.

De plus, en dégagant le trafic de transit du réseau existant en Seine Aval, cette nouvelle liaison renforce l'accessibilité aux pôles d'emplois locaux et viabilise le développement ambitieux que les partenaires soutiennent. L'étude du STIF sur la desserte en transport collectifs de la Seine Aval (2011) a montré le poids des déplacements internes à Seine Aval (près de la moitié des flux en lien avec Seine aval sont internes à ce territoire), aujourd'hui contraints par la saturation des réseaux. Cette situation détériorée, accentuée par un déficit d'offre en transport en commun, pose de réelles difficultés d'accès à l'emploi dans un territoire où les effets de la crise sont particulièrement aigus (en Seine Aval, l'emploi industriel a diminué de 15% et le taux de concentration de l'emploi accuse un net recul, passant de 0,67 en 2006 à 0,64 en 2009).

Cette liaison est par ailleurs compatible avec la charte du Parc Naturel Régional du Vexin Français 2008-2019, approuvée conjointement par le Conseil régional, le Conseil Général, l'Etat le 30 juillet 2008 et qui s'impose au SDRIF.

En effet, la charte identifie nommément le projet C13 jusqu'à Gargenville – F 13, aujourd'hui rebaptisé liaison A 13 – RD 28. La charte précise que « *le parc n'a pas vocation à recevoir de nouvelles infrastructures de type autoroute [...] et que pour les infrastructures de transport (...) les maîtres d'ouvrage s'engagent à une consommation minimale de l'espace et à la prise en compte de l'environnement et des paysages lors de leur réalisation ou réhabilitation [...]*. Le projet étudié par le Conseil général des Yvelines s'inscrit parfaitement dans cette description. A 2 fois 1 voie, il ne s'apparente en aucun cas à une autoroute. Les études en cours visent une optimisation des emprises de sorte à limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, conformément aux dispositions de la charte du PNR et de son annexe, la charte de qualité des infrastructures de transport.

Par ailleurs, la liaison Seine Aval-Saint Quentin en Yvelines dont la maîtrise d'ouvrage a été transférée de l'Etat aux collectivités locales est inscrite au Schéma de Déplacement des Yvelines (SDY) approuvé par l'Assemblée départementale le 23 mars 2007. Le 24 octobre 2008, l'Assemblée départementale a approuvé le principe d'une liaison dans les Yvelines entre l'autoroute A 13 et la RN12, projet qui par son orientation radiale Nord-Sud, contribuera également à la cohérence du maillage routier départemental à terme en reliant les deux OIN Seine-Aval et Paris Saclay. **Cette liaison doit également être prise en compte dans le SDRIF.**

En complément, au titre de l'aménagement et du développement du réseau intermédiaire, le SDRIF doit prendre en compte le projet de déviation de la RD 154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet, ainsi que la liaison RD 938- RD 91 sur les communes de Buc et Guyancourt.

Concernant la diversification des usages du réseau routier, le Département souscrit pleinement à la volonté affichée dans le SDRIF arrêté de faire évoluer les infrastructures routières du réseau magistral vers de nouveaux usages par des aménagements spécifiques. Ainsi, le Département se réjouit-il de l'inscription de tels aménagements sur l'A 12 entre Saint Quentin en Yvelines et Rocquencourt d'une part, et entre Paris et Mantes sur l'A 13 d'autre part, et souhaite que cet objectif soit généralisé pour les voies rapides du Département.

Toutefois, il convient de souligner que ces projets de voies dédiées aux bus, promus par le SDRIF sur les boulevards urbains, avenues métropolitaines et voies rapides du réseau magistral (actuelles ainsi que sur les nouveaux tronçons) doivent pouvoir être réalisés sous réserve du respect d'une performance globale d'écoulement. Ce ne sont donc pas nécessairement des sites propres tels que répertoriés au SDRIF (TCSP) dans le fascicule « *proposition pour la mise en œuvre* ».

A ce titre, l'aménagement d'une liaison en transport en commun performante entre le Pont de Sèvres et Vélizy est une priorité pour désenclaver le pôle tertiaire de Vélizy, d'une part, et relier Paris à l'OIN Paris Saclay d'autre part. Il est impératif qu'elle figure au SDRIF.

#### **4 – une accessibilité en transport en commun insuffisante**

**Si en grande couronne, le scénario de déplacement doit nécessairement s'appuyer sur l'évolution du réseau routier, l'amélioration concomitante de l'offre de transport en commun est cruciale. C'est un impératif à plusieurs échelles.**

Concernant la desserte régionale, de lourdes incertitudes pèsent sur les calendriers de réalisation des projets majeurs comme EOLE et la ligne verte du réseau Grand Paris Express. Ces deux projets, inscrits au SDRIF, sont primordiaux pour assurer la coordination indispensable entre l'adaptation de l'offre de transport et le développement accéléré des territoires stratégiques sur lesquels Etat, Région et Département se sont mutuellement engagés. Il est néanmoins

indispensable de préciser au sein des documents composant le SDRIF que le prolongement d'EOLE à l'ouest doit être réalisé jusqu'à Mantes.

Dans ce contexte, l'amélioration immédiate de la desserte locale des secteurs de développement doit être confirmée par le SDRIF. C'est pourquoi, dès lors que le fascicule « *propositions pour la mise en œuvre* », liste un certain nombre de projets de transports en commun locaux, l'exhaustivité et l'adéquation avec la carte de destination générale des différentes parties du territoire doivent être recherchées. Dans le même esprit, il paraîtrait légitime que le SDRIF soit cohérent avec les engagements contractuels pris par ailleurs par la Région et concernant les transports, en particulier l'avenant n°1 du Contrat Particulier Région Ile de France – Département des Yvelines 2007 – 2013 (CPRD) adopté par chacune des assemblées délibérantes en 2012.

En ce sens, les projets suivants devraient figurer au SDRIF :

- le TCSP Versailles Chantiers – Satory, inscrit à l'avenant n°1 du CPRD ;
- la liaison en transport en commun structurante entre Pont de Sèvres et Saclay en passant par Vélizy, dont les études sont également inscrites au CPRD ;
- l'inscription sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire de TCSP dans le secteur de Mantes (TZen sur le secteur de Rosny-sur Seine – Val Fourré – Gare de Mantes-la-jolie, TCSP Mantes Université) mentionnés dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » ;
- l'inscription sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire de TCSP dans le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines entre les gares de Trappes et La Verrière et Liaison Gare de Montigny-le-Bretonneux – La Clé à Saint-Pierre à Elancourt ;
- l'inscription sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire d'un franchissement de la Seine par les TC entre Meulan et Les Mureaux, inscrit au CPRD ;
- le traitement du « point noir » de Porchefontaine perturbant l'ensemble des circulations en provenance de Paris et du reste des Yvelines ;
- la réalisation d'une troisième voie sur le tronçon Plaisir-Grignon et Saint-Cyr l'École ;
- le prolongement de la liaison La Défense / La Verrière jusqu'à Rambouillet ;
- l'augmentation de la capacité des voies sur la ligne de Rambouillet et sur la ligne de Dreux. ;
- l'amélioration et le prolongement jusqu'à La Verrière de la ligne C du RER
- l'amélioration du RER A à l'Ouest de Paris et le maintien d'une réserve capacitaire pour la branche de Poissy, compte tenu des développements urbains très importants qui sont en cours dans la boucle de Chanteloup.

**Par conséquent, le Département :**

- **demande une accessibilité ferroviaire internationale impliquant une modification des dispositions du SDRIF relatives au bouclage de la rocade TGV de l'ouest francilien, en inscrivant ce bouclage au sein d'un faisceau suffisamment large pour ne fermer aucune hypothèse de tracé;**
- **précise que l'adaptation de l'offre de déplacement nécessaire à la concrétisation des objectifs de développement impose une action coordonnée d'amélioration du maillage routier existant et de renforcement de l'offre en transport en commun, pour lesquelles des solutions spécifiques à la grande couronne doivent pouvoir être trouvées;**
- **demande l'inscription de projets d'amélioration du réseau routier structurant ;**
- **exige l'inscription de la liaison Seine Aval-Cergy Pontoise, prévue dans les précédentes versions du SDRIF et retirée de la version arrêtée;**
- **demande l'inscription de la liaison Seine Aval - Saint Quentin en Yvelines ;**
- **souscrit aux objectifs d'usages partagés des voiries, y compris du réseau magistral, dès lors que cela est compatible avec les niveaux de trafic et sous réserve du respect d'une performance globale d'écoulement, notamment grâce aux niveaux de dessertes et de services de mobilité alternatifs ainsi proposés ;**
- **demande l'inscription de nouveaux projets de TCSP et de liaisons transport en commun structurantes dont certains, inscrits à l'avenant n°1 du CPRD 2007-2013, ne figurent pas au SDRIF ;**
- **demande que la Région engage l'élaboration d'un Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT), compatible avec le SDRIF et le PDU, pour programmer des projets précis**

#### **4 – des dispositions du SDRIF qui fragilisent l'efficace politique départementale du logement**

Conformément à la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010 et à la territorialisation des objectifs logements (TOL), le SDRIF fixe un objectif de construction de 70 000 logements par an à l'échelle régionale. En application de la TOL, cet objectif ambitieux mais nécessaire est réparti équitablement entre les différents départements franciliens. Il est de 9 024 logements par an dans les Yvelines.

Dès 2006, le Département a anticipé en instaurant une puissante politique du logement. Cette politique est basée sur les Contrats de Développement de l'Offre Résidentielle (CDOR) conclus entre les collectivités et le Département et sur des partenaires opérationnels efficaces que le Conseil Général a contribué à créer, l'EPFV et la SEM Yvelines Aménagement notamment. En l'occurrence, c'est bien la complémentarité du CDOR et de l'action de l'EPFV, leur proximité avec le terrain et la relation de confiance qui a été mise en place avec les élus locaux, qui a permis le succès de la politique départementale du logement. Cette politique a permis une programmation de 40 000 logements neufs entre 2006 et 2013. Ce dispositif a permis un redressement spectaculaire du rythme de construction, qui avec 7 600 logements commencés en 2011 (contre 4 200 / an entre 2000 et 2004) se rapproche de l'objectif de la TOL.

En termes de mise en œuvre territoriale, cette politique est d'ailleurs en phase avec les orientations du SDRIF arrêté visant le renforcement des centralités et la densification des espaces déjà urbanisés. Elle a en effet contribué à la polarisation de la construction sur les territoires les mieux desservis et les mieux équipés : dans l'effort de construction départemental, la contribution des quinze pôles structurants du SDADEY est passée de 33% à 41 % entre les périodes 2000-2004 et 2005-2009.

**Cette mobilisation exceptionnelle et sans précédent sur l'enjeu du logement s'inscrit pour le Département dans un objectif de développement équilibré, donc acceptable par les Yvelinois comme par les franciliens. Celui-ci suppose en contrepartie une mobilisation équivalente et coordonnée en matière d'emploi et de transport.**

Or, force est de constater que le SDRIF arrêté n'apporte pas ces garanties, fragilisant ainsi la poursuite de la politique départementale du logement. En effet, les équilibres habitat – emploi sont fragilisés par les ratios imposés et la densification de l'offre de transport est focalisée sur le cœur d'agglomération, ne permettant pas de résoudre l'équation.

Le SDRIF arrêté est donc facteur d'inquiétude pour le Département des Yvelines qui, convaincu de l'intérêt et de la pertinence de la politique du logement entreprise en 2006, vient de la renouveler par délibération unanime de l'Assemblée départementale en décembre dernier. Les dispositions du SDRIF arrêté contribuent donc à soulever des interrogations quant à la poursuite des efforts réalisés par le Département les Yvelines en faveur du logement.

Par ailleurs, pour optimiser les moyens de tendre vers les objectifs de productions de logements et poursuivre la dynamique positive atteinte dans les Yvelines, il est essentiel de rechercher la diversification des gisements fonciers. C'était le sens des propos de la contribution de l'Assemblée départementale à la révision du SDRIF adopté en mars 2012. Y étaient ciblées l'optimisation des potentiels de développement des quartiers gares, l'intensification des quartiers pavillonnaires ainsi que la valorisation des friches et des grandes emprises ferroviaires et militaires.

Le premier levier, relatif aux quartiers de gare, est clairement identifié dans le SDRIF, à tel point qu'on peut s'interroger sur les conséquences que cela occasionnera obligatoirement en termes de progression des niveaux de desserte, compte tenu de la saturation déjà constatée de nombreuses lignes ferrées. En effet cette densification des quartiers de gare ne pourra pas se justifier sans l'amélioration concomitante des conditions de mobilité sur ces lignes de transport.

Le second levier, relatif à l'intensification des quartiers pavillonnaires, est à peine évoqué dans le SDRIF, en tant qu'expérimentation à tester. Il est dommage que ce sujet n'ait pas été approfondi, puisqu'il s'agit là d'une filière capitale de construction de logements pour le péri-urbain. Elle aurait mérité d'être quantifiée, clairement proposée dans la mise en œuvre du SDRIF et éventuellement déclinée en préconisations.

Enfin le dernier levier souligné dans la contribution du Conseil Général, à savoir la valorisation des friches et des grandes emprises ferroviaires et militaires, est faiblement évoqué, voire même gelé. En l'occurrence la disposition du fascicule « orientations réglementaires », introduite dans la version arrêtée, précisant que « *les terrains d'emprises affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages, sauf si une relocalisation s'avère absolument nécessaire ou plus efficace au regard du service rendu, du bilan écologique et de la protection des populations* » est pour le moins ambiguë. Elle est en outre contraire à l'esprit de la loi relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement.

Les besoins logistiques franciliens et la nécessaire redistribution géographique de l'offre en la matière sont indéniables. Toutefois une telle disposition généralisatrice et automatique ne paraît pas appropriée à la diversité des situations.

Ces fonciers logistiques parfois anciens, de ce fait souvent difficilement intégrables aux évolutions des espaces urbains environnants, sources de conflits d'usage, présentent des potentiels de développement à étudier au cas par cas. La relocalisation des sites existants et le déploiement de nouveaux sites doivent être étudiés en parallèle.

Enfin, il est préjudiciable que le SDRIF arrêté ne fasse pas la démonstration de l'adéquation des moyens réglementaires avec les objectifs de production de logement. Face à cet enjeu majeur, il aurait été particulièrement pertinent d'apporter l'assurance aux territoires que l'effort de densification et d'urbanisation attendu permette de répondre aux objectifs quantitatifs de production de logement.

Aussi serait-il particulièrement pertinent et incitatif pour les élus, in fine responsables de la mise en œuvre du SDRIF, que la démonstration soit apportée dans le document du juste calibrage des droits à construire en fonction de ces objectifs.

#### **Par conséquent, le Département :**

- précise que le SDRIF tel qu'arrêté interdit toute poursuite de son efficace politique du logement ;
- précise que sa politique du logement ne sera poursuivie que si les garanties du développement correspondant des emplois et de la mise à niveau coordonnée des conditions de desserte des territoires et de transport sont apportées par le SDRIF ;
- s'interroge quant aux conséquences, sur les conditions de desserte par les transports ferrés, de la densification homogène exigée pour les quartiers de gare, compte tenu des saturations d'ores et déjà constatées ;
- regrette que l'intensification des quartiers pavillonnaires n'ait pas été approfondie dans le SDRIF, en tant qu'elle représente une filière de production de logement propre au péri-urbain donc aux départements de grande couronne;
- demande que le SDRIF ne bride pas la mobilisation de tous les gisements fonciers et encourage leur diversification et demande le retrait de la disposition du fascicule « orientations réglementaires » chapitre 1.3 « *les terrains d'emprises affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages, sauf si une relocalisation s'avère absolument nécessaire ou plus efficace au regard du service rendu, du bilan écologique et de la protection des populations* » ;
- demande que l'adéquation entre les objectifs quantifiés de développement et le calibrage des droits à construire par les dispositions réglementaires du SDRIF soit démontrée.

#### **5 – les potentiels de développement des territoires stratégiques yvelinois insuffisamment pris en compte**

Bien que figurant parmi les « territoires d'intérêt métropolitain », le territoire de la Confluence Seine Oise et les OIN Seine-Aval et Paris-Saclay ne sont pas traités à la hauteur de leurs potentiels. Les dispositions du SDRIF arrêté ne positionnent pas ces territoires au bon niveau et ne créent pas les conditions de leur contribution pleine et entière à l'impulsion de la dynamique économique et urbaine métropolitaine.

##### **1 – Le territoire « *vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay : innovation, urbanité, agriculture* » :**

Aucune ambition stratégique n'est portée dans le nouveau SDRIF sur le rôle de la composante yvelinoise du cluster scientifique et technologique de Paris-Saclay, alors que c'est là que sont localisés les grands comptes et le potentiel de recherche privée. La dénomination même de ce territoire d'intérêt métropolitain en atteste et le Département demande donc que la dénomination de ce territoire utilisée dans les précédentes versions du SDRIF soit reprise, à savoir « *Vallée scientifique de la Bièvre et Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines : un nouvel équilibre entre vallées et plateaux.* »

Les enjeux de développement scientifique et économique restent principalement circonscrits au plateau de Saclay et au secteur Nord Essonne – Sud Hauts-de-Seine (Cône Sud de l'innovation). Le projet de développement technologique du plateau de Satory, autour de l'IEED VeDeCoM, est appréhendé comme un « isolat » déconnecté du reste du territoire. Il est indiqué comme étant à l'étude.

Or, ce projet considéré, avec le projet campus côté Essonne, comme l'un des piliers du centre mondial de l'innovation de Paris Saclay se concrétise aujourd'hui avec l'Institut d'Excellence des Energies Décarbonées (IEED) VeDeCom, labellisé investissement d'avenir. Des solutions d'accueil provisoires ont été mises en place pour d'ores et déjà accueillir une vingtaine de chercheurs. Le Département s'est positionné récemment pour la création d'une structure de portage immobilier dédiée au cluster « mobilité du futur », capable de donner l'impulsion nécessaire à sa concrétisation à court terme.

La réussite de l'émergence sur le territoire de Paris Saclay d'un écosystème de l'innovation au rayonnement national et international repose sur la mise en synergie des différentes composantes territoriales et des multiples acteurs (chercheurs, universitaires, entreprises) du cluster scientifique et technologique de Paris Saclay, à cheval sur les départements des Yvelines et de l'Essonne.

Forte d'un potentiel associant recherche publique et privée, la partie yvelinoise de l'OIN Paris-Saclay réunit des atouts incontestables pour servir la création d'un cluster de rang mondial à l'échelle du territoire de Paris-Saclay. Celui-ci devrait être correctement valorisé dans le SDRIF.

Les potentiels de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines qui dispose d'une offre d'équipements et de services diversifiée et bien dimensionnée (équipements culturels, universitaires, sportifs, de loisirs, réseau de transports urbains, réseau viaire d'agglomération, desserte ferroviaire régionale,...) doivent être mobilisés.

C'est donc bien à l'échelle du territoire de Versailles Grand Parc, Vélizy et Saint-Quentin en Yvelines que se joue, côté Yvelines, l'ancrage du cluster scientifique et technologique Paris Saclay. A ce titre, eu égard à son poids économique et à ses forces en matière de R&D, il est primordial que Vélizy soit intégré au « pôle déjà doté d'un rayonnement international, à conforter » et au « pôle d'excellence à développer » en matière de recherche et d'innovation de Saint Quentin – Versailles.

Ce développement ambitieux étant désormais entré en phase opérationnelle, il est essentiel que le SDRIF crée les conditions de son déploiement. La concomitance entre le développement économique et même urbain du plateau de Satory et sa desserte par le Réseau Grand Paris Express n'est aujourd'hui pas assurée. Il convient donc que le SDRIF permette le développement à court terme de Satory en identifiant dès à présent les conditions d'amélioration de la desserte du plateau à travers l'inscription :

- du réaménagement de l'échangeur RN 12 – RD 91 ;
- d'un TCSP entre Versailles Chantiers et Satory.

## **2 – Les territoires « confluence Seine Oise : un pôle d'envergure interrégionale à constituer entre cœur d'agglomération et Seine Aval » et « la vallée aval de la Seine : un territoire interregional de transition » :**

En articulation avec la Confluence Seine Oise, la position stratégique de la Seine Aval dans la structuration d'un axe de développement essentiel à l'ouverture maritime de la métropole est insuffisamment affirmée.

Dans le SDRIF arrêté, le statut de polarité repose exclusivement sur Cergy-Pontoise identifié comme « pôle d'excellence à développer » et « polarité à faire monter en puissance ». Or, il est impératif, en cohérence avec le projet de Contrat de Développement Territorial en cours d'élaboration sur la Confluence Seine Oise, que le SDRIF promeuve le développement intégré de ce territoire dans une acception élargie à l'agglomération de Poissy – Achères – Conflans et la Communauté d'Agglomération des deux Rives de la Seine (CA2RS)

C'est, en effet, à cette échelle que se joue la création d'un nouveau pôle de centralité majeur de l'ouest francilien en articulation avec Seine Aval et plus largement l'axe Paris - Les Yvelines - Rouen – Le Havre. A ce titre, il est surprenant et préjudiciable que le SDRIF ne capitalise pas la dynamique de développement enclenchée grâce à l'OIN sur le reste du territoire de la Seine Aval. Eu égard aux engagements pris dans le protocole de l'OIN et aux premiers résultats encourageants, notamment en matière de relance de l'attractivité résidentielle, il est totalement incohérent que l'agglomération Mantaïse moteur du développement de l'OIN, ne soit pas reconnue par le SDRIF arrêté comme pôle d'importance régionale.

En outre, le document de planification régional se doit absolument d'intégrer les projets engagés ou projetés dans le cadre de l'OIN avec l'appui inédit et à l'unisson de l'ensemble des partenaires Etat, Région, Département. Ainsi, les espaces de densification ou de développement doivent a minima être cohérents en quantité et en localisation avec les périmètres juridiques et les projets. A titre d'exemple, le périmètre juridique d'Epône-Aubergenville devrait recevoir au minimum deux pastilles d'urbanisation. A l'inverse les deux pastilles d'urbanisation conditionnelle inscrites à Freneuse, tangentes au front urbain paraissent surdimensionnées pour un espace libre d'à peine 30 ha. De même au sud ouest de Poissy, le SDRIF arrêté inscrit deux pastilles de densification sur un espace aujourd'hui non bâti et agricole.

A l'échelle de la confluence Seine Oise et plus largement de la Seine aval, le Port Seine Métropole est la pierre angulaire du projet de développement. Il constitue une opportunité majeure pour renforcer la compétitivité du transport fluvial et des ports maritimes de l'Axe Seine autour d'un cluster logistique de premier plan et facteur de croissance.

Le port est en effet l'un des ressorts du renouveau industriel et économique de la Seine Aval en confortement aux industries traditionnelles (automobile, aéronautique,...) et en appui à l'émergence de nouvelles filières (éco-construction, recyclage industriel, ...). Celles-ci doivent trouver les moyens de leur ancrage et de leur développement au sein de la Confluence Seine Oise et du territoire de la Seine Aval.

Le Département des Yvelines souscrit aux dispositions du SDRIF arrêté qui créent les conditions d'implantation et de développement du Port Seine Métropole. Le schéma confirme la vocation de port fluvial des 300 ha d'urbanisation conditionnelle situés à l'est de la RN 184. Il conditionne par ailleurs leur urbanisation effective à l'amélioration de la

desserte routière, précisément au bouclage de l'A 104 jusqu'à Poissy- Orgeval, ainsi qu'à la desserte ferroviaire du Port. Ces dispositions inscrites dans le fascicule « *défis, projet spatial régional et objectifs* », conditionnantes pour le fonctionnement du Port et son insertion territoriale sont pleinement partagées par le Département. Pour être pleinement opposables, elles devraient être reprises *in extenso* dans le fascicule « *orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire* ».

L'inscription d'un espace de loisirs d'intérêt régional au sud des emprises portuaires ne doit en aucun cas obérer le déploiement du Port sur le périmètre de 300 ha. L'ensemble de cette emprise est nécessaire pour pouvoir intégrer au développement portuaire les contraintes d'aménagement hydrauliques imposées par le PPRI. C'est, en outre, un moyen de promouvoir une conception architecturale et paysagère des installations portuaires optimisant leur intégration environnementale et paysagère et permettant de particulièrement soigner l'interface ville – port.

La volonté affichée dans le fascicule « *défis, projet spatial régional et objectifs* » de capitaliser le potentiel touristique et de loisirs du territoire de la confluence Seine Oise notamment autour de la base de loisirs Val de Seine, ne paraît pas être totalement portée par les dispositions réglementaires du SDRIF.

Dès l'origine de l'OIN Seine Aval, l'engagement fort du Département des Yvelines a reposé notamment sur la conviction qu'un changement d'image et que de nouveaux facteurs d'attractivité devaient être déployés sur le territoire. C'est une des conditions de sa transformation et un levier pour faire valoir ses atouts environnementaux et paysagers au service de la qualité de vie de la métropole.

Le Plan Yvelines Seine adopté par le Conseil Général en mars 2012 s'inscrit dans cette perspective. Il remet le fleuve au cœur du projet d'aménagement, pour renouer avec ses fonctions et usages multiples, parallèlement à sa valorisation comme corridor écologique d'intérêt national. La diversification des usages, comme colonne vertébrale du projet de développement du territoire, doit être inscrite dans chacun des projets.

La reconversion du site dit de la Pointe de Verneuil, enserré dans la base de loisirs Val de Seine, jusqu'alors industriel et aujourd'hui en friche, doit nécessairement procéder d'une action double de développement et de diversification des usages. Le Département en partenariat avec l'EPAMSA et en association avec le Conseil Régional a engagé une réflexion en ce sens. L'objectif est en effet d'accompagner la mutation de cet espace de qualité exceptionnelle au service de la dynamique de développement de l'OIN. Le projet doit pouvoir allier valorisation touristique et de loisirs, en synergie avec la base de loisir Val de Seine, et réinscription dans le fonctionnement urbain local.

Dans cet objectif, le SDRIF doit dégager des possibilités mesurées d'urbanisation à travers la ré-inscription d'une pastille en « secteur à fort potentiel de densification », ce qui était prévu dans la version du SDRIF précédente et qui permettait de réaliser un projet de valorisation territoriale. Le fait d'enlever cette pastille revient à bloquer toutes les perspectives de projet sur ce site et à laisser en friche industrielle non reconvertissable ce site à potentiel exceptionnel.

#### **Par conséquent, le Département :**

- **demande que les potentiels de développement des territoires stratégiques des Yvelines soient correctement pris en compte et capitalisés à leur juste valeur pour contribuer pleinement à l'ambition régionale ;**
- **demande que l'intitulé du territoire « *vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay* » soit modifié et que l'intitulé de la version du SDRIF précédente soit reprise, à savoir « *Vallée scientifique de la Bièvre et Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines : un nouvel équilibre entre vallées et plateaux* »**
- **demande l'intégration de Vélizy-Villacoublay dans le pôle de Versailles, Saint Quentin en Yvelines ;**
- **demande l'inscription au SDRIF du réaménagement de l'échangeur RN 12 – RD 91 et d'un TCSP entre Versailles Chantiers et le plateau de Satory ;**
- **demande que l'agglomération de Mantes figure au SDRIF comme pôle d'importance régionale ;**
- **demande que les territoires de Conflans- Achères-Poissy et de la communauté de communes des deux rives de la Seine soient partie intégrante du pôle de Poissy ;**
- **rappelle son attachement au développement du Port Seine Métropole sur un périmètre de projet de 420 ha, dont 300 ha à l'Est de la RN 184 ;**
- **rappelle l'impérieuse nécessité de réaliser l'A 104, dans sa totalité, concomitamment au développement de Port Seine Métropole ;**
- **demande la ré-inscription de la pastille de « secteur à fort potentiel de densification » sur le site dit de la pointe de Verneuil entre les étangs du Gallardon et de la Grosse Pierre de la base de Loisirs val de Seine, prévue dans la version précédente du SDRIF et retirée de la version telle qu'arrêtée ;**

- **demande que les potentiels de développement et de densification du SDRIF, tant en localisation qu'en quantité, soient mis en adéquation avec les périmètres juridiques et les projets portés dans le cadre de l'OIN Seine Aval.**

## **6 – une vigilance accrue à avoir sur la soutenabilité du projet de développement régional**

La volonté du SDRIF arrêté de préserver le système régional des espaces ouverts, à travers la définition de la trame verte et bleue, correspond à la politique de valorisation des espaces naturels du Département des Yvelines. Celle-ci est axée sur le maintien de la qualité écologique d'espaces remarquables et la gestion de leur fréquentation (récréatifs, touristiques,...).

La polarisation du développement promue par le Département, à l'appui d'un soutien inédit à la production de logements, vise parallèlement à maîtriser l'étalement urbain en faveur de la préservation d'espaces ouverts essentiels à la qualité du cadre de vie et à la protection des ressources.

**La conciliation du besoin de développement avec les enjeux de protection est une préoccupation majeure du Département, soutenue dans le projet de SDRIF arrêté. La mobilisation de la Région en ce sens est très attendue.**

Les espaces ouverts de la zone urbaine dense de l'Est du département (par exemple la vallée de la Bièvre) comme certains secteurs du massif forestier de Rambouillet subissent d'importantes pressions anthropiques. Il est souhaitable que la Région accentue ses partenariats avec les gestionnaires publics (AEV, ONF, Département) pour développer l'accueil du public tout en mettant en œuvre les moyens de protéger ces milieux fortement fragilisés par la fréquentation ou par les espèces invasives.

Par ailleurs, il est regrettable que le SDRIF reste peu prescriptif sur les modalités de gestion différenciée des espaces ouverts et notamment agricoles. Les espaces agricoles périurbains assument en effet des fonctions multiples, à la fois économiques, vitales pour l'approvisionnement de la métropole, et de loisirs. Leur protection sur le long terme et leur valorisation doivent être assurées. Sur près de 100 000 ha soit près de 45 % du territoire des Yvelines, l'agriculture périurbaine occupe une place essentielle.

Concernant la gestion de l'eau et des milieux aquatiques, une vigilance accrue doit être apportée. Les développements souhaités induiront des adaptations de l'alimentation en eau potable ainsi que de la collecte et du traitement des eaux usées, sans oublier les conséquences sur le patrimoine hydraulique et la qualité des milieux récepteurs.

Déjà, sur plusieurs secteurs du Centre et Sud Yvelines et de la vallée de la Seine, les systèmes d'assainissement présentent de forts risques de saturation d'ici à 2030 en particulier pour ce qui est de la collecte des eaux usées.

Les secteurs les plus sensibles (Les Mureaux, Gargenville, Bonnières-Freneuse, Rambouillet et Plaisir) nécessiteront d'évidentes réhabilitations ou extensions de leurs systèmes d'assainissement pour satisfaire les besoins engendrés par les développements urbains inscrits dans le projet du SDRIF.

Dans ce contexte, il est regrettable que la question des impacts économiques des développements sur les enjeux de gestion de l'eau ne soit pas évoquée par le SDRIF (de 200€ à 1000€ par habitant pour le traitement des eaux usées et de l'ordre de 1000€ par mètre linéaire de réseau de collecte créé ou réhabilité).

Il serait souhaitable qu'à l'instar des leviers et outils mis en avant sur d'autres thématiques dans le fascicule « *propositions pour la mise en œuvre* », la Région prenne position sur deux points :

- garantir la qualité des services de l'eau dans un contexte de forts développements économiques et urbains.
- préserver un patrimoine hydraulique de qualité et renforcer son accessibilité aux habitants

### **Par conséquent, le Département :**

- **demande que la Région mobilise aux côtés du Département les moyens nécessaires à la valorisation des espaces ouverts et apporte son concours à la gestion de l'eau et des milieux aquatiques.**

## **7 – La nécessaire adéquation des outils aux ambitions**

Dans le fascicule annexe, sans portée normative, « *propositions pour la mise en œuvre* », le SDRIF présente les outils partenariaux, contractuels et financiers nécessaires à sa mise en œuvre. La création de certains de ces leviers est d'ailleurs expressément demandée dans la délibération du Conseil Régional du 25 octobre 2012 arrêtant le projet de SDRIF.

L'adéquation des outils aux objectifs est en effet la condition première de réussite de l'ambition. Pour être pertinents, les outils doivent être finement adaptés à l'objectif poursuivi et au contexte de mise en œuvre. C'est en ce sens que le Département des Yvelines souhaite faire part de sa forte opposition à la fusion des Etablissements Publics Fonciers et à la mise en place d'une Autorité Organisatrice du Logement (AOL) régionale, envisagés par la Région pour, selon elle, atteindre les objectifs de production de logement.

Or, force est de constater que cette proposition ne s'appuie pas sur l'analyse des conditions de réussite d'une politique du logement qui se doit d'être ambitieuse pour l'Ile-de-France. La compréhension de la politique menée par les Yvelines, au vu de l'évaluation qui en a été faite au bout de 6 ans de mise en œuvre et des résultats spectaculaires qui ont pu être constatés, aurait été nécessaire pour en tirer des enseignements utiles.

En effet, à l'aune de six années de mise en œuvre d'une politique de relance de la production de logements extrêmement volontariste et unanimement reconnue comme efficace, le Département des Yvelines est en effet en capacité d'identifier les facteurs de réussite de sa politique :

- la proximité ;
- la connaissance du territoire ;
- le " sur mesure" dans la définition des objectifs partagés et des moyens;
- la complémentarité des outils de proximité, et de l'EPF d'échelle départementale en premier lieu, et la confiance qui leur est accordée ;
- le partenariat et la contractualisation.

Partant de ces enseignements, et constatant que les principes d'action que la Région souhaite mettre en place leur sont contraires, le Département des Yvelines ne peut nullement souscrire à la dilution des leviers d'actions et à l'éloignement des acteurs qui résulteraient inéluctablement de la création d'une AOL ou de la fusion des EPF.

Dans la délibération du 25 octobre, le Conseil régional mandate son Président pour mener une concertation avec l'Etat et les élus locaux pour « réexaminer l'opportunité de la réalisation de l'A 104 entre Cergy-Pontoise et Poissy- Orgeval, du canal seine Nord Europe et le dimensionnement nécessaire du Port d'Achères [...] ».

La mise en œuvre de ces projets relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou de ses établissements publics sont de la responsabilité directe de l'Etat et doivent le rester eu égard à leur caractère structurant. Toutefois, le Département, comme la Région, demande à prendre part à la concertation engagée par l'Etat dans le cadre de la commission mobilité 21 présidé par Monsieur Duron et préfiguratrice du Schéma National des Infrastructures de Transport.

**Par conséquent, le Département :**

- **déplore que les enseignements tirés de la réussite de la politique du logement mise en place dans les Yvelines n'aient pas été pris en compte dans le SDRIF par les instances régionales ;**
- **s'oppose à la création d'une AOL et à la fusion des Etablissements Publics Fonciers de la région Ile de France ;**
- **rappelle que les établissements publics fonciers ont réglementairement des périmètres d'action qui ne se chevauchent pas en Ile de France et que l'argument invoqué pour cette fusion, relatif à une lecture complexe de leurs périmètres d'action, n'est pas valable ;**
- **rappelle que son efficace politique du logement repose sur la complémentarité des outils de proximité et en premier lieu à l'existence d'un établissement public foncier à l'échelle départementale ;**
- **demande à être associé aux travaux de la commission mobilité 21.**