

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), lorsqu'il sera approuvé, sera le document de planification de référence pour les deux prochaines décennies. Il est donc primordial que ce document appréhende et positionne correctement les enjeux de développement des Yvelines, département de grande couronne situé sur l'axe métropolitain stratégique Paris – les Yvelines – Rouen – Le Havre. Le Conseil Général des Yvelines entend contribuer à ce juste positionnement.

Les Yvelines, en position stratégique sur l'axe Paris - Rouen - Le Havre

Le Grand Paris veut positionner la région-capitale dans le concert des grandes métropoles mondiales, en lui donnant les attributs d'une ville-monde et un rayonnement international. Un changement d'échelle s'impose alors pour le développement de l'Ile-de-France, qui doit notamment intégrer une dimension maritime. Les modes et processus de développement internes de la métropole doivent être repensés en tenant compte :

- de l'émergence d'un corridor de développement naturel le long de l'Axe Seine, apportant au Grand Paris l'ouverture maritime nécessaire à l'accès aux réseaux d'échanges mondiaux ;
- du territoire la Confluence Seine-Oise, stratégique dans le projet du Grand Paris, qui pourra impulser une dynamique économique et urbaine au service du projet métropolitain si les infrastructures nécessaires sont créées de façon concomitante aux projets de développement.

Les Yvelines sont la porte d'entrée fluviomaritime de la métropole et disposent de nombreux atouts qui peuvent servir l'ambition et le rayonnement de la région capitale à l'international. Le Conseil Général des Yvelines promeut pour cela une dynamique de projets opérationnels, ce qu'il a concrétisé en lançant « Yvelines Seine », plan de développement de la vallée de la Seine yvelinoise dont l'ensemble des projets, mis ainsi en synergie, est chiffré à 150M€.

Le futur SDRIF devra être porteur des nouvelles ambitions relatives à l'Axe Seine au sein duquel se positionnent les Yvelines, et constituer un point d'appui essentiel pour la concrétisation de ces ambitions.

Les Yvelines, porteur de puissantes politiques d'aménagement qui contribuent à l'attractivité régionale.

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. Il a fortement contribué à la mise en place d'outils opérationnels efficaces au service de l'aménagement du territoire, tels que l'EPFY, la SEM Yvelines Aménagement et le syndicat mixte de la Seine et de l'Oise (SMSO), et il s'est fortement impliqué dans le développement accéléré des territoires stratégiques : les OIN Seine-Aval et Paris-Saclay. A cela s'ajoute une politique contractuelle ambitieuse en appui de sa politique d'aménagement territorial. Les contrats territoriaux tels que les contrats de développement équilibrés ou thématiques tels que les contrats eau sont des outils financiers puissants qui assurent les conditions de réalisation des projets d'aménagement qu'il promet.

Les atouts du Département et les politiques d'aménagement et de développement qu'il mène sont de nature à créer de la croissance, nécessaire à un développement coordonné de l'emploi et de l'offre résidentielle. Les bénéfices de cette croissance permettront également de répondre aux besoins sociaux et environnementaux de notre société.

Rappelons que dans sa version adoptée par la Région, le projet de SDRIF 2008 était fondé sur le renforcement du cœur d'agglomération et sur un rééquilibrage Est-Ouest en matière d'emploi. Cet objectif obérait la mobilisation du potentiel de développement de l'Ouest francilien et notamment ne permettait pas aux Yvelines de contribuer au développement régional à la hauteur de son potentiel. Le SDRIF se traduisait ainsi concrètement par un coup d'arrêt donné au développement économique porté par les Yvelines alors que la vocation résidentielle du territoire se voyait renforcée. C'était pour le département un risque important de déséquilibre socio-économique.

Dans ce contexte, le Département des Yvelines sera particulièrement attentif à ce que le SDRIF considère les territoires de grande couronne comme contributeurs à part entière du fonctionnement et du dynamisme de la région capitale, et leur donne les moyens d'y participer pleinement. Il sera ainsi vigilant à ce que le SDRIF :

- porte un scénario alliant renforcement de l'offre résidentielle (notamment en logement social) et ambition affirmée en matière de transports, conditions essentielles au développement économique tel que souhaité par le Département.
- prenne en compte les territoires à fort potentiel – Confluence Seine Oise et les 2 OIN du département - dont notamment les territoires des agglomérations de Versailles – Vélizy - Saint-Quentin – en-Yvelines desservies par le réseau Grand Paris express, qui impulseront cette dynamique économique et urbaine.
- préserve les territoires naturels à la fois agricoles, forestiers et aquatiques, conformément aux actions menées par le Département et qui participe de son attractivité ainsi que de son développement économique.

Tel est le cadre d'action du Conseil général des Yvelines qui motive cette délibération afin que soient pris en considération ses besoins dans les années à venir pour contribuer efficacement aux aspirations du Schéma Directeur de la Région Ile de France soumis à révision en juin prochain.

1 - Les fondements d'un développement équilibré : emplois, transports, logements

Depuis 2008, date d'adoption du projet de SDRIF, les politiques volontaristes mises en œuvre par le Département, notamment sur le logement, ont fortement contribué à la croissance souhaitée à l'échelle régionale. En consacrant 25 M€ par an à sa politique du logement, hors politique foncière, soit en moyenne 10 € de plus par habitant que les autres départements de grande couronne, le Conseil général des Yvelines investit très fortement en faveur de la relance de la construction.

Cette politique, basée sur les Contrats de Développement de l'Offre Résidentielle (CDOR) conclus entre les collectivités et le Département, a permis une programmation de 40 000 logements neufs entre 2006 et 2013. Ce dispositif soutient aujourd'hui plus de 80 % de la construction départementale et a permis un redressement spectaculaire du rythme de construction, qui a augmenté de 30% entre les périodes 2000 - 2004 et 2005 – 2009. En 2011 5 500 logements ont été commencés dans les 70 communes ayant signé un CDOR. La politique départementale du logement a ainsi largement atteint son objectif, grâce à la création d'outils opérationnels adaptés et à une mobilisation financière exceptionnelle.

En cohérence avec les orientations d'aménagement soutenues par le Conseil Général, cette politique contribue en outre à la polarisation de la construction sur les territoires les mieux desservis et les mieux équipés. Les communes-centres des quinze pôles structurants identifiés dans le SDADEY ont vu ainsi leur part dans l'effort de construction départemental passer de 33 % à 41 % entre les deux périodes.

Cette mobilisation exceptionnelle et sans précédent sur l'enjeu du logement n'est cependant tenable et viable que si les emplois correspondants peuvent se développer et que l'offre de transport est mise en adéquation. C'est la condition d'un développement équilibré et acceptable par les Yvelinois comme par les franciliens.

1.1. Donner les moyens d'une dynamique économique soutenue, au service du rayonnement et de la compétitivité internationale de la métropole

Le projet de SDRIF 2008 ramenait la contribution du département à l'accroissement de l'emploi régional à 10 % entre 2005 et 2030, contre 17 % pour la période 1993 – 2005.

Ce scénario, qui porterait un coup d'arrêt à la dynamique économique du territoire, ne peut en aucun cas être maintenu dans le futur SDRIF. Cela fragiliserait irrémédiablement la puissance économique régionale, et ne ferait que renforcer les déséquilibres socio-économiques infra-régionaux.

La crise économique récente a frappé tous les territoires franciliens. Dans les Yvelines, l'emploi salarié a diminué de 3,8% sur 2008-2009 contre – 2,7% pour l'Île de France. Cet impact a été particulièrement ressenti en Seine-Aval, où l'emploi industriel a reculé de 15 %. Le taux d'emploi est passé de 0,67 à 0,64 entre 2006 et 2009, c'est-à-dire suivant une tendance contraire aux objectifs du protocole de l'OIN qui vise un redressement du taux d'emploi de la Seine Aval à 0,77.

Une récente étude de la FNAU montre qu'à l'échelle nationale, les zones d'emplois de Poissy, Les Mureaux et Mantes sont parmi les quinze zones les plus impactées par la crise en termes d'évolution de l'emploi salarié.

Ainsi, il est essentiel que le futur SDRIF mobilise toutes les forces vives du territoire francilien.

Il est impératif que l'objectif de développement économique pour les Yvelines soit plus volontariste dans le nouveau schéma directeur pour :

- permettre une amélioration globale du taux d'emploi départemental en contrepartie des nouvelles exigences portées par l'Etat dans les Yvelines (9 000 logements/an) ;
- améliorer les équilibres habitat – emploi en Seine-Aval dans un contexte de détérioration du taux d'emploi et accompagner le nécessaire processus de renouveau industriel, promu par ailleurs par le développement de l'Axe Seine ;
- préserver la dynamique du pôle de Versailles – Vélizy – Saint-Quentin-en-Yvelines qui s'est affirmé par le passé comme le poumon économique du département.

Premier département industriel francilien (20 % de l'emploi industriel régional), 1er département automobile français (45 000 emplois dont 15 000 dans la R&D), 1er département en R&D privée d'Île-de-France (1/3 des effectifs régionaux avec plus de 25 000 emplois), 4ème département au niveau national pour l'accueil d'entreprises étrangères, les Yvelines réunissent un potentiel exceptionnel qu'il convient de valoriser au service du rayonnement et de la compétitivité internationale de la métropole.

La présence de filières économiques traditionnelles (construction automobile, aéronautique,...) s'accompagne aujourd'hui de filières émergentes à promouvoir (éco-industries : 300 entreprises représentant 10 000 emplois notamment dans les domaines de l'eau et la valorisation des déchets, éco-construction,...).

Alliant R&D et production, et fortement tournées vers l'innovation largement soutenue par le Conseil Général, ces filières permettent de préserver et de consolider les assises industrielles du tissu économique régional en ancrant des activités productives dans les territoires.

Pour accompagner cet ancrage d'innovation et de production indispensable à la métropole francilienne, le développement de filières de formations qualifiantes et professionnalisantes de tous niveaux doit être soutenu et inscrit dans le SDRIF, à l'instar des filières mécatronique et éco-construction sur le pôle universitaire technologique du Mantois.

Avec Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy, les Yvelines disposent en outre de deux pôles tertiaires majeurs réunissant grands comptes, sièges sociaux de grands groupes internationaux dans les domaines des hautes technologies, établissements d'enseignement supérieur, laboratoires de recherche, le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (créé récemment).

La performance de ces pôles est capitale pour celle de l'Île de France dans son ensemble. Elle dépend cependant de la capacité à y mener des projets qui les dynamisent et les renouvellent et il est essentiel que le SDRIF le prévoie.

De plus, les sections internationales implantées dans les lycées des Yvelines (Buc, Croissy-sur-Seine, Saint-Germain-en-Laye, Montigny-le-Bretonneux) constituent un facteur d'attractivité indispensable à la métropole pour l'accueil de chercheurs et d'entreprises étrangères. L'ancrage de cette offre et sa mise à niveau sont essentiels : il en va de la réputation de l'Île-de-France au-delà des frontières nationales. Il est donc fondamental que l'ensemble des partenaires publics œuvrent dans le même sens, celui de la réhabilitation absolument nécessaire de plusieurs de ces équipements majeurs, notamment le lycée international de Saint-Germain-en-Laye.

Enfin, il faut rappeler que les atouts économiques des Yvelines sont le fruit des efforts de multiples acteurs, mais qu'ils sont confortés par des politiques publiques départementales qui cherchent à donner aux entreprises les meilleures chances de réussite. Le Département a notamment lancé, depuis 2004, la création d'un réseau à fibre optique de très haut débit. Avec un investissement de près de 53M€, dont 30M€ à la charge du Département, plus de 500 km de fibre optique ont été déployés, permettant de connecter 80% des bassins d'emplois yvelinois et de desservir 90% des zones d'activités. Ces investissements offrent des conditions d'implantation et de compétitivité optimales aux entreprises, contribuant ainsi à la performance de la métropole dans son ensemble. Avec pour objectif à terme de couvrir totalement le territoire, y compris les particuliers, la 3e phase du déploiement de ce réseau sera un levier de développement incomparable. Le dynamisme économique de la région métropolitaine dans son ensemble tirant profit du dynamisme yvelinois accentué par ce projet, il est attendu des partenaires institutionnels une mobilisation financière sur cette 3e phase du déploiement du très haut débit.

1.2. Un besoin d'accroître l'accessibilité, par des moyens adaptés aux caractéristiques des différents territoires

Le projet de SDRIF 2008, assis sur un renforcement exclusif des transports en commun pour le cœur de l'agglomération, n'apportait pas de réponses appropriées aux enjeux de mobilité pour les territoires de grande couronne marqués par la primauté des déplacements internes et de l'usage de la voiture.

Le futur SDRIF devra, tout en reprenant les projets inscrits dans sa précédente version, intégrer les enjeux de la mobilité à l'échelle du Grand Paris et repenser les solutions de mobilité adaptées à chaque territoire. Pour la grande couronne, le scénario de déplacement devra s'appuyer tout autant sur l'évolution du réseau routier, dans son maillage et ses usages, que sur l'amélioration de l'offre de transports collectifs et la valorisation du fret fluvial.

- le renforcement du maillage routier et la diversification des usages

La voirie nationale :

En septembre 2011, dans son porter à connaissance pour le futur SDRIF, l'Etat a réaffirmé la nécessité d'intégrer la réalisation et l'aménagement de son réseau routier et autoroutier. Il a donc rappelé à ce titre l'importance du prolongement de la Francilienne entre Cergy-pontoise et Poissy-Orgeval ainsi que l'aménagement de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi. L'Etat a donc retiré de la liste initiale de 2008 le prolongement de l'A12 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et les Essarts-le-Roi au profit de cet aménagement de la RN10. Il a également retiré de la liste le tunnel PL de l'A86 Ouest et le projet de liaison St-Cyr-l'Ecole, Saclay, Palaiseau (A126).

Il faudrait également que des opérations d'amélioration du réseau structurant existant figurent au futur SDRIF car elles sont indispensables pour assurer la continuité des grands itinéraires, avec l'élargissement de l'A 13 (2*3 voies entre Orgeval et Rocquencourt et 2*4 voies entre Orgeval et Mantes), de la RN 12 entre Plaisir et Saint – Cyr l'Ecole, de l'A 86 entre Pont Colbert et la RN 118, en lien avec le nécessaire réaménagement de l'échangeur du petit Clamart, la mise à 2*2 voies de la RN10 sur la déviation de Rambouillet (cf. carte en annexe).

De même, les opérations sur lesquelles l'Etat s'est engagé, à travers le Plan de Développement et de Modernisation des Infrastructures (PDMI), doivent être prises en compte, à savoir la réalisation d'un nouvel échangeur sur A86 au droit de Vélizy et le réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 à Versailles.

Enfin, la prise en compte du récent protocole signé en janvier 2012 pour permettre la réalisation d'un nouvel échangeur sur A13 dans la zone des Graviers avec son raccordement aux RD110 et RD113 devrait figurer au SDRIF.

Le réseau départemental :

Au titre de l'aménagement et du développement du réseau intermédiaire, les principes de liaisons nouvelles Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines et Seine-Aval – Cergy-Pontoise (liaison A 13 – RD 28) ainsi que la liaison RD30-RD190 avec un nouveau pont franchissant la Seine à Achères-Boucle de Chanteloup devront être maintenus dans le SDRIF révisé car indispensables au développement de l'Axe Seine.

Il est également nécessaire de prendre en compte la déviation de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet ainsi que la liaison RD938–RD91 sur les communes de Buc et Guyancourt.

La diversification des usages :

Parallèlement, la révision du SDRIF doit être l'occasion de promouvoir un usage innovant des infrastructures routières en réinterrogeant leurs fonctions dans une vision de long terme de l'évolution des usages. Les nouveaux systèmes de mobilité (co-voiturage, trains de véhicules,...) doivent pouvoir être inscrits dans le SDRIF, tant en termes d'objectifs à poursuivre que d'aménagements nécessaires à implanter sur le territoire : utilisation des autoroutes par des transports collectifs efficaces (bus sur autoroute, gares autoroutières), création de pôles de services sur les nœuds autoroutiers (conciergeries, commerces,...). Il s'agit également de faire évoluer la conception des transports en commun dans les départements de grande couronne : adaptation des services et des capacités des véhicules de transport en commun, en fonction des contextes territoriaux et des besoins rencontrés (transport à la demande,...).

En ce qui concerne le territoire des Yvelines, le Département rappelle notamment sa demande de 2008 d'étude de circulation des bus et cars sur les bandes d'arrêt des autoroutes, notamment sur l'A13 entre Orgeval et Rocquencourt et sur l'A12 entre Rocquencourt et Saint-Quentin-en-Yvelines. Il souhaite en outre que des solutions soient trouvées pour désenclaver Vélizy par un transport en commun en site propre sur l'A118, reliant le Pont de Sèvres et Saclay.

- l'enjeu de l'accessibilité ferroviaire internationale

Avec l'élargissement de la métropole, en particulier sur sa façade maritime et le positionnement de territoires stratégiques du Grand Paris en grande couronne, le SDRIF doit intégrer les besoins des territoires de grande couronne en termes d'accès au réseau à grande vitesse. C'est de plus une nécessité pour permettre de réduire la saturation des gares parisiennes et de la Défense.

Alors que les roades TGV Nord, Est, Sud sont d'ores et déjà pratiquement complètes et que les taux de croissance des gares TGV franciliennes sont à deux chiffres, il est vital que le SDRIF prévoie le bouclage de la rocade TGV Ouest pour achever le réseau d'interconnexion des lignes à grande vitesse en Ile-de-France. Ce bouclage ouvrira des possibilités nouvelles en termes de services de mobilité offerts aux franciliens, telles que la mise en place de navettes TGV franciliennes voire de missions interrégionales reliant les métropoles du Bassin parisien.

Dans ce cadre, le territoire de la Confluence Seine Oise doit être inscrit au SDRIF 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, Roissy,...) grâce à l'implantation de gares nouvelles sur l'itinéraire de la future rocade d'interconnexion LGV dont une à Versailles Chantiers qui constitue, avec Massy, l'une des deux principales portes d'entrée du territoire stratégique de Paris-Saclay (cf. carte en annexe).

En ce qui concerne la LNPN, le Conseil Général des Yvelines a fait valoir la nécessité de desservir Mantes et d'implanter une gare nouvelle sur le territoire de la Confluence Seine-Oise. Il est en effet primordial que cette infrastructure puisse jouer un rôle structurant dans la mise en réseau des pôles économiques et urbains de la Vallée de la Seine et dans l'intensification des échanges entre les territoires normands et francilien autour de nouvelles complémentarités et synergies économiques.

- le développement du fret fluvial et de modèles durables de logistique urbaine

13% de l'approvisionnement francilien se fait aujourd'hui par le fleuve, avec selon Ports de Paris une tendance de forte croissance : +7,7 % du trafic voie d'eau de marchandises en Ile de France sur les 6 premiers mois de l'année 2011.

Compte tenu de l'engorgement du réseau routier francilien et notamment yvelinois et alors que les Yvelines sont au cœur du futur axe logistique d'intérêt métropolitain, avec notamment la futur plate forme multimodale Paris Seine Métropole, le SDRIF doit conforter la dynamique de transport fluvial en accompagnant le développement des infrastructures nécessaires.

Pour réduire la part du trafic routier de marchandises, encore de l'ordre de 82% et remédier à ses impacts conséquents (pollutions atmosphériques, sonores, émissions de gaz à effet de serre et congestion du trafic), le SDRIF devra favoriser l'émergence de modèles logistiques durables, associant report modal -dont fluvial- et solutions innovantes de véhicules propres.

L'enjeu et le potentiel du territoire yvelinois sont d'autant plus forts que celui-ci dispose de réseaux fluviaux et ferroviaires encore insuffisamment exploités pour le transport de marchandises, et pourtant situés à proximité immédiate de zones urbaines denses, où se concentrent les besoins.

- le renforcement de l'offre de transports en commun lourds

L'achèvement des tangentiels ferrés (réalisation de la Tangentielle Ouest entre Saint-Cyr et Achères avec une branche desservant Saint-Germain-RER puis son prolongement vers Cergy-Pontoise et Versailles, Tangentielle Sud entre Versailles et Evry, Tangentielle Légère Nord (TLN) Sartrouville – Noisy-le-Sec) inscrites au projet de SDRIF 2008 est primordial pour répondre à la croissance des déplacements de banlieue à banlieue (cf. carte en annexe).

De plus, leur réalisation doit être prévue dans des délais cohérents et compatibles avec les développements urbains attendus.

La réalisation rapide de l'Extension à l'Ouest de la Ligne E du RER (EOLE) doit également être rappelée avec la nécessité de mailler cette liaison ferroviaire structurante avec les tangentiels dès leur mise en service. Cela nécessite donc de revoir la grille horaire initialement envisagée pour permettre une connexion avec la TGO à Poissy-Achères et avec la TLN dans la boucle de Montesson à Sartrouville.

Les débats publics récents sur le prolongement d'EOLE jusqu'à Mantes et la Ligne Nouvelle Paris Normandie ont fait remonter des attentes très fortes sur une évolution significative des conditions de desserte portant à la fois sur la qualité de service (fréquences, temps de trajets, nombre d'arrêts,...) et les possibilités de connexion avec le maillage ferroviaire régional.

Toutefois, la capacité libérée sur la ligne existante Paris-Mantes par Poissy par la réalisation de la LNPN ne doit pas conduire à réduire les missions du RER A en gare de Poissy RER appelée à devenir un pôle majeur d'échanges et de rabattement.

Enfin les nécessaires liens à créer au sein de l'OIN PARIS SACLAY entre les pôles d'innovation et de développement de la partie yvelinoise (Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines) et les pôles de recherche et d'enseignement du plateau de SACLAY ainsi que l'accès à l'aéroport d'Orly, rendent indispensables la réalisation rapide du tracé vert du réseau de transport public du grand Paris avec 4 gares dans les Yvelines.

1.3. Permettre un développement résidentiel ambitieux, garant des équilibres socio-économiques, et au service de l'attractivité des territoires

Les Yvelines sont riches d'une diversité de territoires très différents les uns des autres, comme c'est le cas des départements de grande couronne. Pour que les Yvelines contribuent à l'effort de construction régional, le SDRIF doit nécessairement identifier les potentialités multiples et la diversité des gisements fonciers qu'offre chaque territoire infra-départemental.

A ce titre, le SDRIF devrait :

- mobiliser prioritairement les potentiels de renouvellement et de densification des espaces bien desservis et disposant de réserves d'équipement, à l'exemple de l'ancienne ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines sur laquelle les investissements publics ont été massifs ces dernières décennies et qu'il convient aujourd'hui d'optimiser.
- contribuer à endiguer l'étalement urbain. C'est un impératif pour éviter le développement d'espaces résidentiels isolés et captifs en termes de transport et d'équipement et pour préserver le potentiel agricole, naturel, récréatif et environnemental nécessaire à la qualité de vie des franciliens.

Entre 2003 et 2008, 224 ha d'espaces ruraux ont été consommés chaque année dans les Yvelines, soit 24 % de la consommation annuelle régionale. Ceci est le fait d'une accélération importante (+16%) de l'étalement urbain, passé de 103 ha/an entre 1999 et 2003 à 120 ha/an entre 2003 et 2008, lié à + de 50% à l'habitat individuel (carte n°1 en annexe).

Le SDRIF ne peut cautionner cette forme de développement, en totale contradiction avec une politique de préservation des espaces agricoles et naturels.

En outre, il est important de souligner que les objectifs définis par le SDRIF en termes de croissance démographique sur certains secteurs, notamment le sud Yvelines et sur le secteur de l'OIN Saclay, nécessiteront de réaliser des investissements conséquents dans le domaine de l'eau. D'une façon générale, le SDRIF devra rendre compte de la capacité des écosystèmes à absorber en l'état ou non les développements projetés et indiquer la nature des investissements à réaliser en conséquence afin d'éclairer au mieux les acteurs financeurs du développement.

Face à ces défis, le SDRIF devra identifier les filières de productions de logements les plus pertinentes pour les différents territoires. Parmi ces filières, le Département des Yvelines est prêt à mobiliser ces moyens et à s'investir fortement en faveur de :

- l'optimisation des potentiels de développement des quartiers de gares

Le débat public sur le réseau Grand Paris Express a placé les gares au cœur des réflexions sur le Grand Paris et mis en évidence leur rôle structurant dans l'émergence et la valorisation de potentiels de développement. Les quartiers de gares, lieux d'échanges et d'intermodalité, ont vocation à devenir les lieux privilégiés d'intensification urbaine et à s'affirmer comme des pôles de centralité dans la métropole de demain.

Le SDRIF devra donc réaffirmer le rôle spécifique des gares, comme moteurs de transformation urbaine dans le processus de reconstruction de la ville sur la ville, et identifier les leviers de leur transformation compte tenu de la complexité qui leur est propre.

Dans les Yvelines, outre le Grand Paris Express et ses quatre gares yvelinoises, les projets tels que LNPN, EOLE, Tangentielle Ouest, Tangentielle légère Nord, Tangentielle Sud, créent un contexte favorable à la valorisation de potentiels de densification et de renouvellement urbains.

- la valorisation des friches et des grandes emprises ferroviaires et militaires

Dans les Yvelines, l'existence de friches industrielles en Seine-Aval et de vastes emprises militaires et ferroviaires dans les agglomérations de Versailles – Grand Parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines constituent un véritable potentiel pour la mise en œuvre des objectifs des 2 OIN, qui portent une part essentielle de l'effort de construction de logements du département. Leur mobilisation est un enjeu primordial.

Au-delà de ces principes d'action qui guident d'ores et déjà celle des acteurs publics, des expérimentations fructueuses doivent pouvoir bénéficier d'un relais au niveau du SDRIF

- l'intensification pavillonnaire

La spécificité des tissus urbains de grande couronne, en particulier l'importance des tissus pavillonnaires, doit nécessairement être prise en compte par le SDRIF. Alors que dans les Yvelines, le parc immobilier se compose à 44 % de maisons individuelles (36 % en moyenne en Ile-de-France hors Paris) qui occupent 90 % des surfaces bâties dédiées à l'habitat, il est essentiel que des modes de gestion adaptés et innovants pour ces espaces soient prévus par le SDRIF. Comme tout espace bâti, ces secteurs évoluent dans leur forme urbaine et dans leur mode d'occupation. Ces mutations doivent être accompagnées par la puissance publique et encadrées par les documents de planification. En outre, de par l'espace qu'ils

occupent, ces quartiers représentent un gisement foncier qui ne peut être négligé dans le contexte actuel de pénurie foncière et de crise du logement.

A ce titre, le processus d'accompagnement des mutations pavillonnaires, qui consiste à encadrer réglementairement et techniquement la division parcellaire suivant un mode concerté avec les habitants, constitue une voie que le nouveau SDRIF devrait promouvoir.

En mobilisant du foncier au sein des tissus bâtis existants, la démarche innovante « BIMBY » (Built in My Backyard) permet de répondre à la fois à l'aspiration pour l'habitat individuel et aux besoins en logement des collectivités, sans développement extensif. C'est de plus un moyen de prévenir un vieillissement et une éventuelle précarisation de ces quartiers en dégageant de la richesse mobilisable par les habitants pour la requalification du bâti existant ou l'accompagnement du maintien à domicile.

Une ingénierie spécifique est nécessaire, à mobiliser notamment au moment de l'évolution des documents d'urbanisme et en concertation avec les élus locaux et les habitants.

- l'approche qualitative du développement résidentiel

L'expérience montre qu'il est plus facile d'intégrer les enjeux qualitatifs notamment environnementaux dans les projets de construction neuve que de réhabilitation. Ils deviennent alors le lieu de l'exemplarité et de démonstration nécessaires à la prise de conscience et au changement de culture urbanistique. L'accès à la nature, la promotion de la nature au cœur de la ville et de l'écologie urbaine (sobriété énergétique, éco-construction, gestion du ruissellement, biodiversité urbaine, évitement du bruit et de la pollution de l'air, etc...), la mise en réseau des espaces verts avec les espaces naturels et ruraux alentours sont autant de principes concepteurs que le SDRIF devra s'attacher à promouvoir et sur lesquels le Conseil Général entend s'impliquer.

1.4. un cadre de vie préservé au service de l'attractivité de la métropole

Fortes d'un territoire composé à 80 % d'espaces naturels, 1er département boisé d'Ile-de-France, doté d'une richesse écologique (le 2ème d'Ile de France en termes de richesse floristique d'après le MNHN) et d'une activité économique agricole de première importance, les Yvelines participent à l'équilibre et à l'identité de la métropole parisienne. Les éléments structurants de la trame naturelle d'agglomération, chacun à leur échelle, contribuent à l'interpénétration ville-nature et à l'instauration de nouveaux rapports entre espaces construits et espaces ouverts. Il s'agit notamment :

- des grands massifs forestiers (Rambouillet, Marly, Saint-Germain,...), grands espaces de respiration qui remplissent une fonction récréative et d'agrément essentielle pour la métropole. Leur fréquentation doit cependant être régulée afin de pouvoir également préserver leur fonction de réservoir de biodiversité et de production ;
- des espaces agricoles périurbains, qui assurent une fonction économique vitale (agriculture maraîchère) pour l'approvisionnement de la métropole (circuits courts) mais qui peuvent également être parties intégrantes de certains projets urbains ;
- de la Seine, à la fois corridor écologique d'intérêt national, facteur puissant d'identité pour la métropole, par les grands paysages qu'elle a contribué à façonner et à révéler, et élément structurant de projets d'aménagement (reconquête des berges, valorisation des fronts bâtis,...) ;
- des parcs, espaces verts urbains, coulées vertes qui ont vocation à prolonger et structurer la trame verte au sein même de l'espace urbain et dont les dimensions peuvent varier fortement jusqu'à atteindre une échelle intercommunale comme c'est le cas des projets de valorisation des espaces ouverts à Carrières sous Poissy (création d'un parc départemental en lien avec la communauté d'agglomération des deux rives de la Seine) ou à Montesson (aménagement paysager de la plaine à

l'étude en lien avec la communauté de communes de la boucle de Seine, l'agence des espaces verts et le Département).

Dans ce dialogue instauré entre la ville et la nature, la structuration des interfaces front urbain – front rural, avec notamment la maîtrise de la qualité paysagère des franges urbaines et la protection des lisières et des fronts boisés, ainsi que le maintien de continuités entre les espaces naturels et agricoles demeurent des enjeux fondamentaux pour la préservation de l'environnement et du cadre de vie. Le Département des Yvelines a structuré la vision stratégique des espaces naturels de son territoire au travers du Schéma départemental des espaces naturels (SDEN) approuvé le 24 juin 1994 et révisé le 16 avril 1999. Il a ainsi attribué des enjeux stratégiques aux espaces à prendre en compte dans les projets d'aménagement et documents de planification (cf. carte en annexe), identifiant les secteurs d'intérêt écologiques, paysagers, les coupures d'urbanisation et les corridors écologiques à préserver.

Il importe que le nouveau SDRIF puisse introduire dans sa carte de destination générale des différentes parties du territoire une distinction entre les continuités écologiques et les coupures d'urbanisation qui remplissent des fonctions différentes et appellent des modes de gestion appropriés. Des continuités agricoles ou des liaisons vertes à créer ou à renforcer pourraient y être notamment matérialisées.

2 - Valoriser le potentiel de développement des territoires stratégiques et d'envergure métropolitaine

La stratégie proposée dans le projet de SDRIF 2008 s'inscrivait dans une vision régionale visant à structurer l'économie francilienne autour de réseaux de l'innovation et de pôles économiques forts. Cependant, sous couvert du rééquilibrage Est – Ouest, le projet de SDRIF 2008 négligeait le potentiel économique des territoires stratégiques des Yvelines. Le SDRIF devra repositionner ces territoires stratégiques au cœur de la dynamique de développement métropolitain du Grand Paris et de l'Axe Seine.

2.1 l'OIN Seine-Aval

Située au cœur de la vallée de la Seine, axe majeur de production industrielle, la Seine-Aval occupe une position charnière à l'interface entre la façade maritime et l'un des premiers marchés de consommation mondiaux.

L'impulsion donnée par l'OIN Seine-Aval au développement de l'offre résidentielle tant sur le plan quantitatif que qualitatif comme levier déterminant de la transformation du territoire et du renforcement de son attractivité doit être poursuivi. Cette transformation s'appuie avantageusement sur des travaux ayant pour objectifs de changer l'image du territoire par le développement et la promotion de projets économiques et environnementaux qualitatifs telle que la démarche Seine Park initiée par l'EPAMSA. Il s'agit en l'occurrence de retrouver la « fluvialité » du territoire en facilitant le développement de projets en lien avec le fleuve et ses espaces ouverts comme l'implantation de culture de myscanthus dans la Boucle de Chanteloup en lien avec le développement de l'éco-construction ou l'implantation d'un éco-quartier fluvial à Mantes-Rosny.

A ce titre, le développement du tourisme et d'activités fluviales, notamment autour des bases de loisirs (Val-de-Seine, Moisson-Mousseaux), et plus largement la valorisation des espaces ouverts associés au fleuve, devront être promus dans le futur SDRIF.

Le projet Port Seine Métropole, 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. C'est aussi un levier essentiel au renouveau industriel de la vallée, et en particulier de la Seine Aval qui dispose d'un potentiel foncier important.

Le futur SDRIF devra nécessairement intégrer les exigences de connexions multimodales du Port Seine Métropole, et notamment de sa desserte par l'A 104 à travers un réel bouclage qui relie les pôles de Cergy-Pontoise à celui de Saint-Quentin-en-Yvelines et sans phasage qui pourrait conduire à une asphyxie de ce territoire, tout en veillant aux conditions de son intégration territoriale.

Sur le plan économique, le Port doit véritablement être conçu comme une offre de service aux industries traditionnelles (automobile, aéronautique,...) et émergentes (éco-construction, recyclage industriel, ...) qui doivent trouver les moyens de leur ancrage et de leur développement au sein de l'OIN.

Sur le plan urbain et environnemental, l'interface ville-port devra être particulièrement travaillée pour optimiser son fonctionnement et renforcer son acceptabilité au cœur du territoire de la Confluence Seine-Oise promu à un développement d'envergure et d'intérêt métropolitain avec à terme 500 000 habitants et 220 000 emplois. Ce développement ambitieux, dont une partie importante est programmée dans la Boucle de Chanteloup, ne pourra se faire sans améliorer les liaisons internes à ce territoire, et nécessitera la réalisation rapide de la liaison départementale RD30-RD190 avec un nouveau pont franchissant la Seine à Achères-Boucle de Chanteloup.

2.2 l'OIN Paris Saclay

Riche d'un potentiel scientifique et technologique, le territoire d'excellence de Paris-Saclay a vocation à s'affirmer sur les Yvelines comme un centre mondial de l'innovation consacré aux hautes technologies avec les pôles économiques de Versailles, dédié à la mobilité du futur dans le cadre de l'accueil d'un cluster sur le site de Satory, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy.

Une nouvelle filière émerge dans le domaine des technologies médicales et offre les prémices d'un cluster avec l'implantation d'entreprises hautement spécialisées (Carmat à Vélizy,..) et l'accueil de la faculté de médecine Paris Ile-de-France Ouest (UFR des sciences de la santé) au sein de l'Université de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines.

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 scientifique et technologique de rang mondial à l'échelle du territoire de Paris-Saclay.

Saint-Quentin-en-Yvelines dispose en outre 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,...) qui confère à l'agglomération un potentiel de développement non négligeable. Le maintien de Saint-Quentin-en-Yvelines comme pôle moteur du développement départemental est d'ailleurs essentiel à son positionnement concurrentiel et à la régénération de la qualité de son cadre de vie vis à vis de nouveaux pôles d'intérêt métropolitain de l'Ouest francilien existants ou émergents comme la Confluence Seine-Oise ou la Défense.

Ces atouts doivent pouvoir être mobilisés et valorisés à la hauteur des ambitions portées pour le territoire afin que celui-ci puisse rester attractif à savoir :

- le maintien des pôles tertiaires majeurs (Vélizy, Saint-Quentin-en-Yvelines) et l'accompagnement de leur modernisation par la structuration de leur offre foncière et immobilière économique ;
- l'accompagnement du nécessaire renouveau résidentiel dans les agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles – Grand Parc en s'appuyant sur la mobilisation et la reconversion des emprises ferroviaires et militaires et en tirant partie des quatre nouvelles gares du réseau Grand Paris Express qui doivent être les lieux de cristallisation pour un développement conséquent et mixte ;

- la reconversion des emprises militaires (Pion, Matelots – Mortemets, Plateau de Satory) qui représentent un potentiel foncier de près de 500 hectares, libérable à court-moyen terme, et des emprises ferroviaires du corridor de Saint-Quentin-en-Yvelines dont RFF est susceptible de se départir à moyen-long terme et dont il convient d'identifier et de conserver le potentiel dès maintenant ;
- la valorisation de l'offre de loisirs (base de plein air et de loisirs, golf fédéral,...) et culturelle ;
- la protection de la zone naturelle, agricole et forestière et sa valorisation au profit des habitants par un maillage de circuit de randonnées reliant des espaces naturels et agricoles qualitatifs et protégés aux centres urbains.

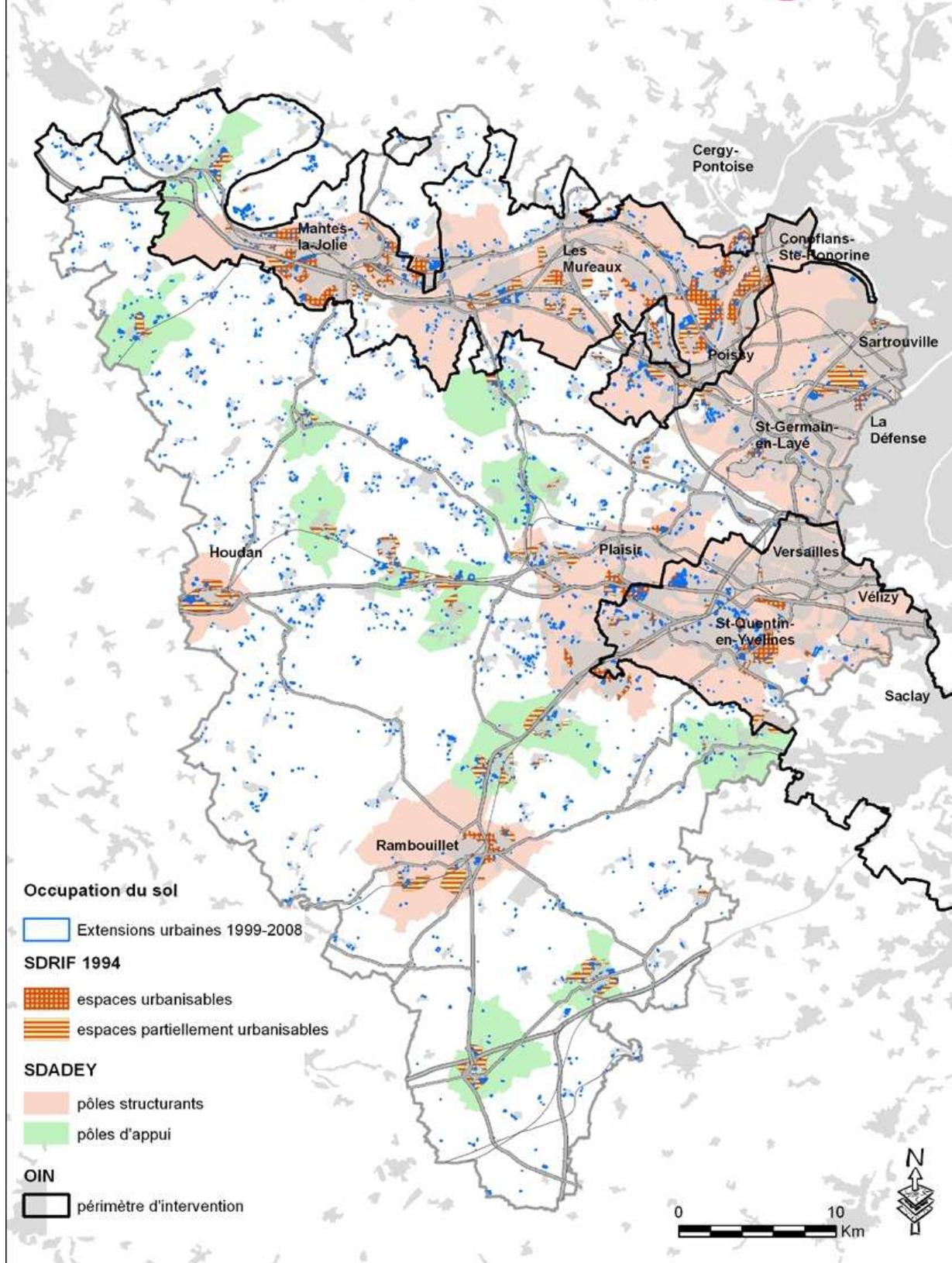
L'arrivée du réseau Grand Paris Express avec l'implantation de quatre gares nouvelles (Saint-Quentin Est, Saint-Quentin Université, Satory, Versailles Chantiers) doit être en effet une opportunité d'intégrer durablement Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles – Grand Parc et Vélizy dans la dynamique de développement métropolitain du Grand Paris et d'enclencher une dynamique de renouvellement économique, résidentiel et urbain.

ANNEXES CARTOGRAPHIQUES

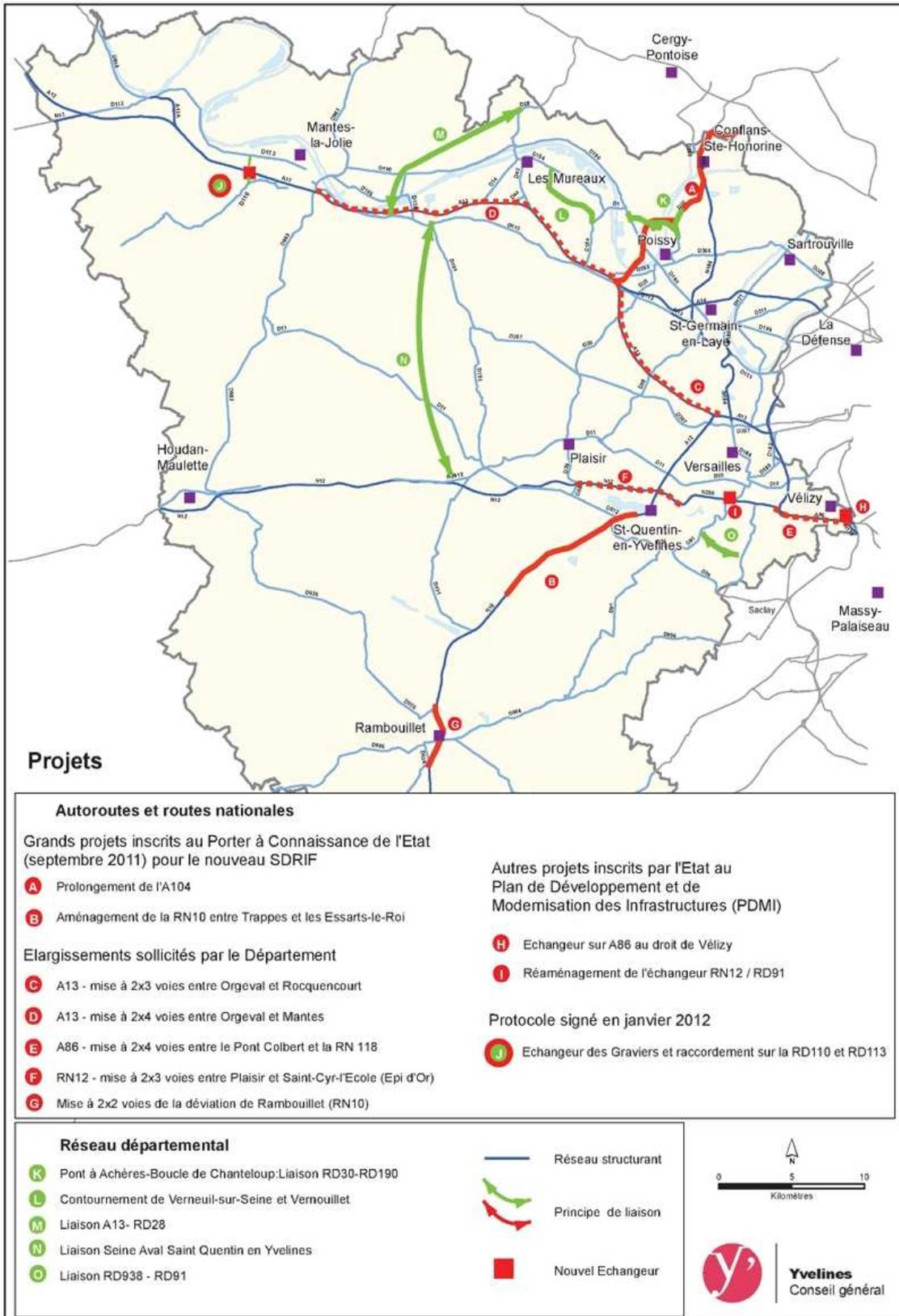
Les extensions urbaines entre 1999 et 2008



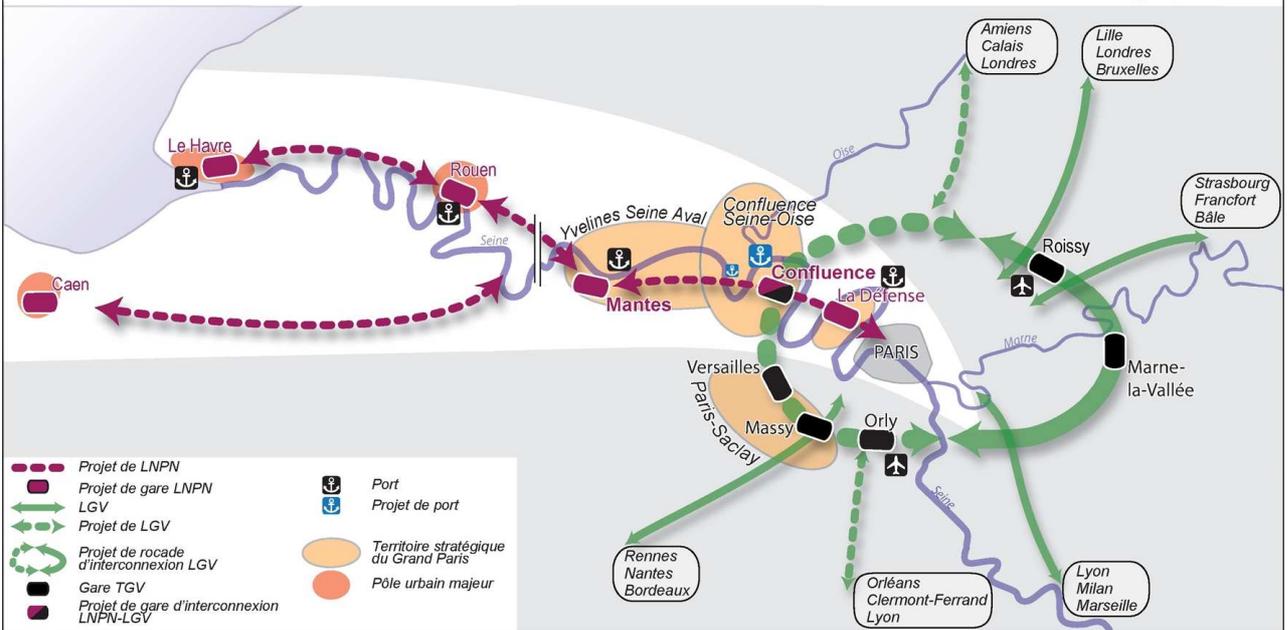
Yvelines
Conseil général



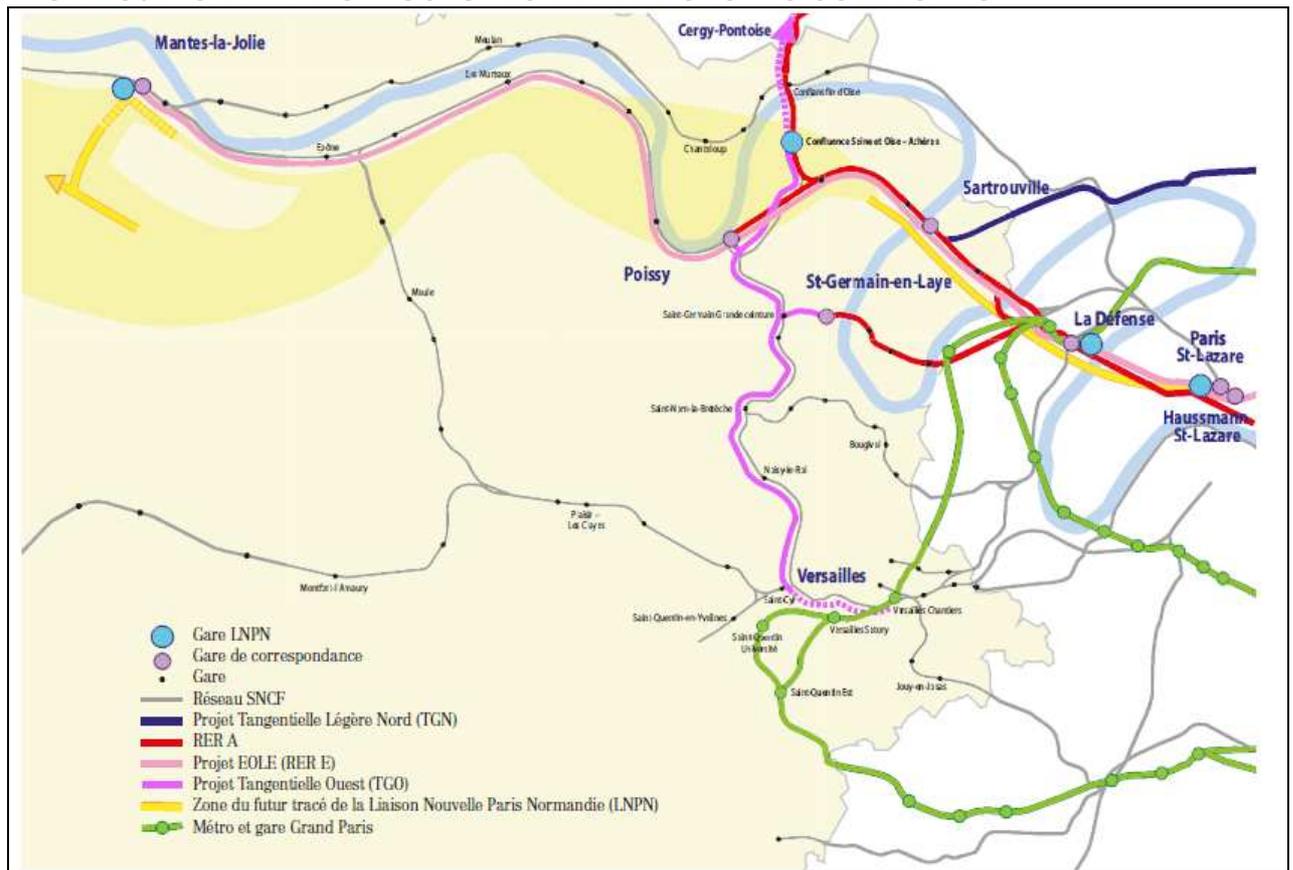
LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES



L'accessibilité ferroviaire internationale des Yvelines dans le cadre du Grand Paris et de l'Axe Seine



LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS



DIRECTION GÉNÉRALE DES
SERVICES DU DÉPARTEMENT

Carte des fonctions

(Carte conforme à la délibération du Conseil Général du 16 Avril 1999)

DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL,
ÉCONOMIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Pôle Environnement

Service des Espaces Naturels

