



**ENQUETE PUBLIQUE SUR LA REVISION DU  
SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION  
ILE DE FRANCE  
(SDRIF)**

**CONTRIBUTION DU CODESQY**

Cette contribution traduit le travail du CODESQY (Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines), constitué de membres différents par leur rôle social et économique.

Depuis 5 ans, le CODESQY a capitalisé son partage d'expériences et ses réflexions collectives. Ses débats et ses avis ont été remis aux responsables politiques.

Il a acquis une capacité de réflexion sur les questions d'aménagement, de transport, d'habitat sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et ses environs, et il souhaite que les leçons du développement plutôt réussi de cette ville nouvelle soient retenues pour les développements à venir en Ile de France.

Le CODESQY partage l'analyse des enjeux du SDRIF de cohésion sociale, de développement durable et de dynamisme économique pour la Région Ile de France. Il s'est impliqué dès 2004 dans le processus d'élaboration du SDRIF, et a contribué récemment aux analyses du concours d'idées de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines, dont il soutient le principe.

C'est avec l'ambition d'associer l'avenir de Saint-Quentin-en-Yvelines au développement harmonieux de l'Ile de France que le CODESQY propose cette contribution.

Pour ce faire il recherche la cohérence qui permettra d'harmoniser, avec ambition, les deux échelles de planification : celle du grand pôle européen et mondial, que sera l'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines avec celle de l'Ile de France et des Yvelines.

# **SOMMAIRE**

<b>1. CONSIDERATIONS GENERALES .....</b>	<b>1</b>
• LES ENJEUX .....	1
• COHERENCE ENTRE ENJEUX ET PROPOSITIONS.....	1
• MOYENS ET PHASAGE.....	1
<b>2. LES GRANDS EQUILIBRES ENTRE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, URBANISATION ET ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>2</b>
• PRISE EN COMPTE DE L'OIN MASSY – PALAISEAU – SACLAY – VERSAILLES – SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES.....	2
• PRINCIPES GENERAUX D'URBANISATION.....	3
<b>3. LES TRANSPORTS .....</b>	<b>4</b>
• LA STRUCTURE DU RESEAU .....	4
• MODES DE TRANSPORT .....	5

# **1. CONSIDERATIONS GENERALES**

- *LES ENJEUX*

**Le CODESQY s'associe pleinement aux ambitions formulées** par et pour la Région : favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale, soutenir le dynamisme économique de l'Ile de France pour que la Région reste un pôle d'envergure européenne et mondiale, répondre aux mutations et crises majeures en matière de changement climatique et d'énergie, et notamment contribuer à l'effort international de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre et à l'impératif d'économies d'énergie.

Cependant le CODESQY s'interroge sur le modèle de développement économique et de croissance qui sous-tend les orientations du SDRIF et rien ne garantit qu'il perdure jusqu'au terme des 30 ans (énergie, logements ...)

**Un agenda 21 régional doit, sans tarder, compléter l'action du SDRIF afin de pouvoir anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures.**

- *COHERENCE ENTRE ENJEUX ET PROPOSITIONS*

**Le CODESQY considère que les enjeux et objectifs déclarés sont inadéquatement traduits dans certaines propositions du SDRIF**, notamment à Saint-Quentin-en-Yvelines et dans le périmètre de l'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines. Les observations du CODESQY à l'échelle locale sont explicitées dans les parties 2 et 3 ci-après.

A l'échelle de la Région toute entière, le SDRIF donne **l'impression** de s'appuyer excessivement sur la zone agglomérée centrale, et **de ne pas développer de façon suffisamment forte les pôles économiques majeurs de deuxième couronne**. Ce manque de polarisation risque de pérenniser les difficultés actuelles : besoins de déplacement locaux ou de déplacements de banlieue à banlieue très diffus, du fait d'une insuffisance d'identité économique des territoires seule apte à rapprocher habitat et emploi et à structurer des flux inter pôles ; difficulté à mettre en place des transports efficaces par manque de massification des flux. Cette orientation du SDRIF est particulièrement nette dans la zone de Saint-Quentin-en-Yvelines et est explicitée plus loin, mais une lecture des cartes de l'ensemble de la Région laisse à penser que le diagnostic peut probablement s'appliquer à bien d'autres zones de deuxième couronne.

- *MOYENS ET PHASAGE*

Au-delà du contenu du SDRIF proprement dit, le CODESQY tient à exprimer sa préoccupation sur les **moyens** et le **phasage** du développement de la Région. L'expérience du développement de Saint-Quentin-en-Yvelines confirme que **les infrastructures de transport doivent être réalisées très tôt dans le développement**, faute de quoi elles se révèlent ensuite moins bien situées par rapport à l'urbanisation qui se met en place sans elles, de façon mal maîtrisée (et en tenant compte de leur absence), moins optimisées et plus onéreuses, sans parler des résistances compréhensibles à leur implantation ultérieure dans un tissu urbain constitué.

**Ce sont les infrastructures de transport qui attirent, favorisent et structurent l'urbanisation, et non l'urbanisation qui appelle et justifie le financement des infrastructures a posteriori.**

## **2. LES GRANDS EQUILIBRES ENTRE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, URBANISATION ET ENVIRONNEMENT**

Cette partie traite des orientations du SDRIF du point de vue du développement de Saint-Quentin-en-Yvelines en tenant compte de l'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines. Les critères correspondent à trois grands objectifs : logement, environnement et ressources naturelles, développement économique et emploi. Le thème des transports fait l'objet de la partie 3.

### *PRISE EN COMPTE DE L'OIN MASSY – PALAISEAU – SACLAY – VERSAILLES – SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES*

L'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines est bien considéré comme "territoire stratégique du SDRIF"

Le SDRIF prend des options d'urbanisation pour ce territoire, à savoir :

- "le renforcement de l'urbanisation doit se localiser essentiellement sur les pôles urbains de Massy Palaiseau, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy-Satory"
- "de nouveaux quartiers urbains de taille limitée, des campus denses et compacts [...] en contiguïté des vallées, notamment sur la frange sud du plateau".

**Ces OPTIONS sont CONTRADICTOIRES, à la fois, aux objectifs du SDRIF (développement durable et préservation des espaces naturels) et aux principes directeurs de l'OIN.**

Notamment, l'OIN prévoit 80 000 logements et 150 000 habitants supplémentaires dans son périmètre.

Il est irréaliste d'envisager un tel accroissement de population par simple densification des zones déjà urbanisées et par des urbanisations supplémentaires marginales en bordure du plateau de Saclay.

Sur le premier point, et en ce qui concerne Saint-Quentin-en-Yvelines, le potentiel d'accroissement est limité, et le potentiel de reconversion est très faible, en raison du caractère relativement récent de l'urbanisation d'une ville nouvelle juste achevée.

Sur le second point, le CODESQY attire l'attention des responsables du SDRIF **sur les dangers d'une stratégie d'urbanisation du plateau de Saclay par les bords**. Ne créant pas assez de logements en accompagnement du développement économique envisagé à proximité elle déboucherait sur de fortes pressions pour une urbanisation en habitat dispersé dans la vallée de l'Yvette, le Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, et le sud Essonne, zones qu'il faut au contraire préserver ou encore plus loin au sud, créant des besoins de déplacement automobile contraires au développement durable.

A l'inverse, la préservation de zones agricoles et vertes semble parfaitement compatible avec une urbanisation assumée et maîtrisée du plateau.

Le CODESQY fort de sa connaissance approfondie du territoire, préconise une **véritable occupation du plateau de Saclay dans le respect des équilibres entre urbanisation et préservation des Espaces naturels.**

## Enquête publique SDRIF

Plus de détails sur les vues du CODESQY figurent dans la contribution du CODESQY au concours d'idées de l'OIN, jointe en annexe.

Sachant que le SDRIF doit prendre en compte les prescriptions de l'Etat pour l'OIN, et afin d'assurer une meilleure articulation entre le SDRIF et l'OIN, le CODESQY préconise de respecter trois principes :

- le SDRIF doit donner des orientations régionales qui soient en cohérence avec l'OIN,
- le SDRIF doit se garder d'entrer dans le détail des modalités de réalisation,
- le projet OIN devra respecter les orientations générales et les orientations de structure à l'échelle du SDRIF.

### • *PRINCIPES GENERAUX D'URBANISATION*

L'exemple de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans laquelle 36% des actifs travaillent dans l'agglomération même, montre les bénéfices de l'approche préconisée par le CODESQY. Cette orientation réduit les besoins de transport à moyenne distance, facilite les transports en commun par concentration des flux, favorise une densification urbaine raisonnable afin de préserver la consommation de foncier, facilite l'utilisation des transports doux en intra urbain, et facilite l'implantation des services à la population. Elle permet également une meilleure interpénétration des espaces naturels et urbains et une continuité des espaces naturels et ruraux.

Fort de cette expérience, et pour éviter le risque de pôles spécialisés (par exemple les activités économiques et l'emploi à Palaiseau et Saclay, le logement à Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines) le CODESQY préconise un développement des **pôles présentant un équilibre emploi - habitat depuis un niveau relativement fin** d'agglomération comme Saint-Quentin-en-Yvelines, **jusqu'à un niveau régional en passant par les niveaux intermédiaires** comme le périmètre de l'OIN.

Cette préconisation aurait l'avantage d'améliorer la cohésion sociale à chaque niveau du territoire de la Région Ile de France.

Le CODESQY tient à signaler que c'est la fixation d'un pôle d'urbanisation équilibrant emploi et logement, qui a permis aux zones situées plus à l'ouest et au sud, de se protéger d'une urbanisation sauvage, et d'organiser cette protection au travers du Parc Naturel Régional.

### **3. LES TRANSPORTS**

L'expérience de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines **nous enseigne que les déplacements ont été sous-estimés et n'ont pas été pris en compte suffisamment tôt dans la conception** pour assurer la cohérence d'un ensemble urbain harmonieux. De ce fait, la réalisation des infrastructures de transport (ferroviaires et routières) a suivi un processus décalé et anarchique, sans répondre aux besoins réels.

Pour ne pas retomber dans ce travers, le CODESQY considère primordial de **prévoir et réaliser au préalable un réseau de transport structurant**, véritable colonne vertébrale d'un territoire à urbaniser.

Le CODESQY considère que les orientations du SDRIF sur le territoire de l'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines, ne sont pas suffisamment en cohérence :

- ni avec l'ambition de faire de l'OIN un pôle international  
la structure du réseau de transport proposée est une structure conçue dans une perspective centrée sur Paris, avec des "radiales" et des "rocares"(voire des "tangentiels" pour assurer un trafic de transit longue distance sans passer par le centre), mais pas une structure pensée en fonction des besoins locaux,
- ni avec les défis de développement durable : les projets de transport en commun (TC) sont trop timides par rapport aux projets routiers.

Ces deux points sont développés ci-après.

- *LA STRUCTURE DU RESEAU*

Saint-Quentin-en-Yvelines est d'ores et déjà le deuxième pôle économique de l'Ouest francilien après La Défense (100 000 emplois, 150 000 habitants) Actuellement, le périmètre de l'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines comporte 650 000 habitants, avec un objectif de 800000, soit 150 000 habitants supplémentaires au terme de l'Opération d'Intérêt National.

Le succès de l'OIN suppose des échanges intensifs entre Saint-Quentin-en-Yvelines à l'ouest et Massy – Orly à l'est. En supposant que 10 % des Saint-Quentinois travaillent dans l'Essonne (contre 4 % actuellement ; à titre de référence, 11 % travaillent actuellement à Paris et 14 % dans les Hauts de Seine, les besoins de déplacements domicile / travail deviennent du même ordre de grandeur que ceux des axes Saint-Quentin-en-Yvelines – La Défense.

Outre la taille actuelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'OIN justifie de raisonner sur un réseau de transport local à haute capacité, et pas seulement en termes de trafic régional disposé en toile d'araignée autour de Paris.

Du point de vue de la structure, ceci fait apparaître le **besoin d'un axe structurant entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy / Orly**, qui n'est pas pris en compte actuellement par le SDRIF. Ni la tangentielle en tram / train de Versailles-Chantiers à Corbeil, ni le TCSP sur voirie Saint-Quentin-en-Yvelines – Massy, ni les axes routiers proposés ne répondent à ce besoin.

- *MODES DE TRANSPORT*

L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est reliée à Paris par des lignes RER ou SNCF et par un réseau autoroutier.

Dans le sens est-ouest, c'est-à-dire dans le sens de l'OIN, les transports en communs sont inexistant, ce qui enclenche la spirale : pas d'offre → pas de trafic → pas de projets ambitieux de développement de l'offre → peu de trafic.

Partant de l'analyse des besoins liés à la réussite de l'OIN,

- opportunité de planifier un Transport en Commun lourd rapide, de haute capacité, à fréquence élevée, d'amplitude horaire élargie, qui doit s'inscrire dans un système de transport intermodal,
- TC structurant devant s'étendre de La Verrière / Coignières à l'ouest jusqu'à Orly à l'est,
- autres modes de transport (TC légers de desserte locale, liaisons routières, circulations douces) devant être ajustés pour satisfaire la diversité des besoins de transport de personnes et de fret, tout en assurant une priorité raisonnée au TC pour des raisons de développement durable.

Le CODESQY préconise que le SDRIF :

- acte la réalisation d'un axe structurant pour les besoins de l'OIN et fasse apparaître les **liaisons** (ferroviaires et routières) de **Saint-Quentin-en-Yvelines vers Massy et Orly**,
- ne préjuge ni ne compromette le détail des implémentations, reportant cette tâche à des études ultérieures dans le cadre de l'OIN (liaisons intra périmètre) ou en liaison avec l'OIN (connexions régionales),
- ne cède pas à la tentation de réaliser les tangentielles ferroviaires ouest et sud dans l'optique de concilier l'existant et la satisfaction des besoins locaux alors que, par essence, elles sont destinées à écouler le trafic régional évitant Paris,
- ne transforme pas un boulevard urbain (RD36) en barreau de secours pour le bouclage de la Francilienne, et assure ce bouclage entre Seine Aval et Evry par le sud de Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'OIN,
- abandonne le projet d'A126 qui ne ferait que rabattre du trafic de troisième couronne (A104) sur la deuxième (A86)