

habiter

**SDRIF-E enquête publique**  
**Contribution de l'association AIMES**

Déposée le 8 mars 2024

décider

s'alimenter

habiter

grandir  
& vieillir

respirer

se déplacer

s'épanouir

travailler

partager

<b>Présentation de l'association AIMES</b> .....	4
<b>Nos remarques sur la forme</b> .....	4
<b>Remarques générales sur le fond</b> .....	4
Doutes sur la mise en œuvre des orientations .....	4
Enjeux sociaux liés au logement.....	5
Artificialisation des sols .....	6
Transports.....	6
Entrepôts logistiques, data-centers.....	6
Autres lacunes .....	7
<b>Remarques locales (agglomération de Saint Quentin en Yvelines)</b> .....	8
Demandes auxquelles nous nous associons .....	8
Menaces sur l'espace naturel de l'île de loisirs .....	8
Doublement de la RD36 entre Châteaufort et Saclay .....	10
Fragilisation de la haute vallée de la Bièvre par la ZAC de Satory .....	11
Demandes d'assouplissements que nous désapprouvons .....	14

## Présentation de l'association AIMES

---

AIMES (Alternative IgnyMontaine Ecologique et Solidaire) est une association de citoyens de Montigny-le-Bretonneux. Impliquée dans la vie locale, artisanale, elle a obtenu 27 % des suffrages aux élections municipales de mars 2020. Elle possède 5 élus au conseil municipal de Montigny-le-Bretonneux, dont un représentant à la communauté d'agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines.

## Nos remarques sur la forme

---

Nous avons examiné le plus attentivement possible les documents du dossier. Nous avons conscience qu'ils représentent un gros travail de mise en forme. Nous avons réussi à dépasser la simple lecture de la synthèse non technique et pu nous repérer dans la multitude des dossiers grâce à la structuration claire.

Toutefois, nous avons éprouvé beaucoup de difficultés à lire les cartes ; elles sont trop peu précises, et même en zoomant le plus possible il est compliqué de repérer les lieux géographiques qu'elles représentent.

Nous avons été gênés par certains choix graphiques. D'une carte à l'autre : les espaces agricoles à préserver ne sont pas identifiés de la même manière sur la carte 2.4.1 « *Maîtriser le développement urbain* » et la 2.4.2 « *Développer l'indépendance productive régionale* ». Et ils disparaissent de la carte « *Placer la nature au cœur du développement régional* ». Sur cette dernière carte les villes ne sont pas indiquées. De par ces choix graphiques hétérogènes, il est très compliqué de comparer les cartes entre elles. Nous aurions donc apprécié de pouvoir consulter les documents papier en dehors des permanences des enquêteurs publics – à l'hôtel d'agglomération par exemple ou dans une médiathèque.

Concernant les représentations des transports, il nous a été difficile de distinguer les pistes cyclables des sites de transports en site propre - sur un écran d'ordinateur du moins, à cause des couleurs choisies. Il est dommage aussi que les transports en site propre soient signalés de la même couleur que le réseau ferré et le métro, ce qui peut prêter à confusion : une ligne de bus en site propre n'a pas les mêmes incidences qu'une infrastructure ferroviaire.

Nous avons constaté une grande disparité d'information selon les communes : par exemple à Saint Germain-en-Laye, l'enquête publique était signalée par des affichettes format A4 réparties dans la ville, alors qu'à Montigny-le-Bretonneux la municipalité s'est contentée d'un petit encart discret dans le journal municipal. Cette inégalité géographique de traitement nous semble anormale.

## Remarques générales sur le fond

---

### Doutes sur la mise en œuvre des orientations

Nous sommes inquiets sur la mise en œuvre des orientations. D'ailleurs l'Autorité environnementale regrette l'aspect « **peu prescriptif et insuffisamment chiffré de la plupart des**

**orientations réglementaires** » (note sur les enjeux environnementaux, page 60), qui « va **nuire à l'atteinte des ambitions environnementales et d'équilibres affichées par le SDRIF-E.** »

Par exemple, comment faut-il comprendre la formulation « *urbanisation préférentielle* » (OR82) : cela signifie-t-il que si l'on construit des logements, c'est prioritairement sur cette zone ? Ou bien, si l'on construit sur cette zone, cela doit être en priorité des logements ? Y a-t-il une obligation quelconque pour cette zone ? On retrouve cette interrogation dans la réserve suivante de l'agglomération de SQY :

*RESERVES : SQY demande que pour l'application de l'OR 82, la conditionnalité soit clairement écrite. A savoir que si les projets urbains comprennent du logement, la densité des logements devra répondre à des objectifs minimums. La production de logement ne devant pas être une obligation sur ces secteurs. Les projets urbains peuvent être dédiés entièrement, sur certaines pastilles d'urbanisation préférentielle, à de l'activité ou de la construction d'équipement ou des services, en lien avec les besoins du territoire.*

Dans le même ordre d'idée, la formulation « *ne pas compromettre le potentiel de mutation* » de certains sites commerciaux est trop floue. Elle pourrait être « *reclasser en zone d'urbanisation préférentielle* »

## **Enjeux sociaux liés au logement**

La région est très fière du volet environnemental de son projet symbolisé par le E. Elle annonce des ambitions fortes en terme de logement et de bien-être des habitants que nous ne pouvons que partager. Mais le constat que nous avons fait à la lecture du dossier est que sur de nombreux points ce projet manque d'ampleur.

En particulier, **il manque un volet social fort, pour empêcher que les contraintes inévitables liées à l'urgence climatique ne pèsent pas de manière non équitable sur les plus vulnérables. C'est particulièrement flagrant sur le logement, avec la présence de la clause des 30 % de l'OR59 (renommée « clause anti-ghetto »).** Rappelons que, selon l'INSEE, en 2013, 72 % des ménages français n'habitant pas en logement social étaient éligibles à un logement social de type PLS, 55 % à un logement de type PLUS et 23 % à un logement de type PLAI ([https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/2586034/LOGFRA17i3\\_F4.3.pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/2586034/LOGFRA17i3_F4.3.pdf)).

**Nous sommes opposés à cette clause qui valide la croyance « logement très social = délinquance ».** Nous pensons que ce n'est pas en plafonnant qu'on va rééquilibrer le profil des habitants, mais plutôt avec davantage de dialogue et de pédagogie pour rendre les logements sociaux acceptables par la population des quartiers « aisés ». Nous pensons aussi que **la priorité des priorités devrait être de faire respecter la loi SRU dans toutes les communes sans exception**, à l'heure où les acteurs du logement social manifestent leur désespoir...

Nous reprenons aussi à notre compte certains avis qui nous alertent :

## Artificialisation des sols

Le CESER et l’Autorité environnementale pointent que l’objectif ZAN n’est pas de taille face à l’urgence climatique, et qu’il faudrait viser le zéro artificialisation **brute** pour 2040 en réduisant de moitié la consommation nette d’ENAF (espaces agricoles, naturels et forestiers) d’ici 2031, puis en tendant vers l’arrêt de toute consommation nouvelle d’ENAF pour 2040.

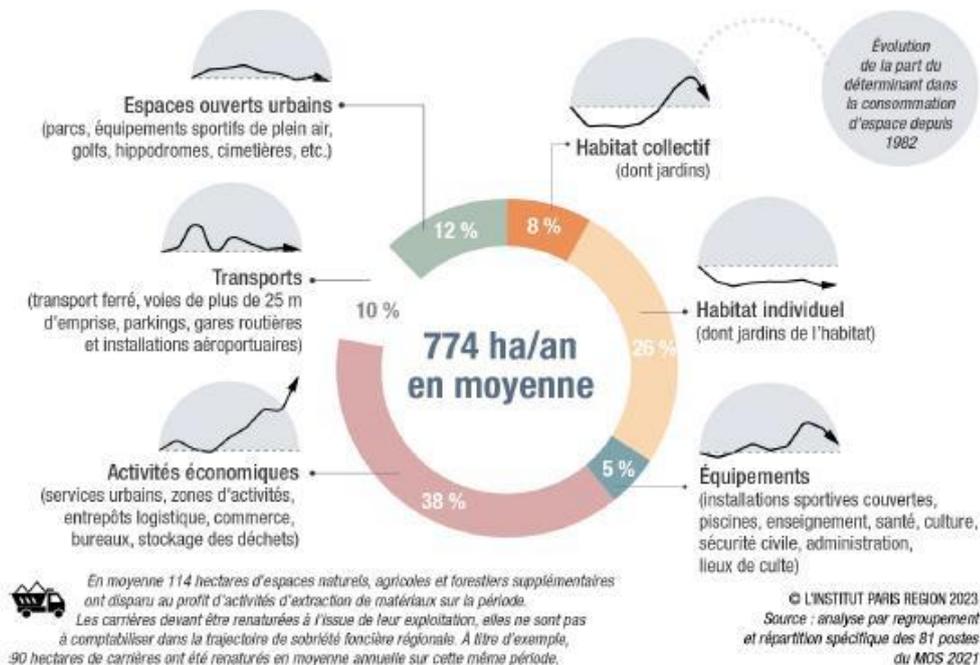
## Transports

Le CESER pointe que, **concernant les transports, la priorité doit être donnée à l’entretien et l’amélioration du réseau (transports collectifs) existant**. Nous pensons aussi qu’il faut garder l’ambition première de réduire la mobilité automobile. Augmenter le réseau routier provoque plutôt un accroissement du trafic, sans la fluidification recherchée et empêche un report sur les transports collectifs. Il accentue également les obstacles aux trames vertes et bleues et fragmentent les espaces. Or il est prévu 192 km d’élargissement de voiries et 56 km de nouvelles voies de circulation routières. Ces projets sont un non-sens.

Page 21 de la synthèse non technique, il est indiqué que le SDRIF-E vise à développer des voies réservées pour le covoiturage ou les bus express, sans réduire le nombre de voies existantes. S’il s’agit de rajouter encore une voie, cela ne nous paraît pas productif pour réduire la mobilité automobile.

## Entrepôts logistiques, data-centers

La consommation d’espace par l’implantation d’entrepôts logistiques est la cause première d’artificialisation sur la décennie précédente or elle est moins conditionnée que pour le logement.



Répartition des 7000 ha d’espaces naturels, agricoles et forestiers urbanisés de 2012 à 2021 -Source : dossier

Il nous semble aussi nécessaire de réguler l'implantation de nouveaux entrepôts logistiques et de data-center en fonction du tissu local et de la conditionner à :

- l'impossibilité de densification d'une zone existante
- pour les entrepôts, la présence d'une desserte ferrée ou fluviale, pour éviter un accroissement du transport routier. Ce dernier devant être limité aux « derniers km » pouvant être effectués par des véhicules décarbonés.
- une utilisation des toitures en végétalisation ou pour la production d'énergie
- de privilégier le réemploi et le recyclage
- pour les data-center, une récupération de leur chaleur fatale.

## **Autres lacunes**

Il manque aussi des réflexions détaillées sur :

- l'aménagement de l'espace public, donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes, puis aux transports en commun et enfin seulement à la voiture et réduisant l'espace de la voiture
- le plan vélo au niveau local ; les itinéraires cyclistes et piétons avec la gestion des continuités
- la gestion des déchets, notamment ceux du chantier du Grand Paris
- l'intégration de l'objectif de division par deux de la consommation d'énergie
- la conservation des arbres existants, dont les fonctions ne peuvent pas être remplacées par de jeunes arbres

Enfin, nous sommes en accord avec l'Autorité environnementale lorsqu'elle « *recommande également de mieux veiller à l'articulation des objectifs de développement économique avec ceux de protection de l'environnement et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre notamment en ce qui concerne l'implantation de nouveaux espaces dédiés aux activités économiques et le développement des réseaux routiers et fluviaux* » ou pose la question de la pertinence des indicateurs de suivi. Également sur le fait que les indicateurs de suivi devraient comprendre une valeur initiale, une cible et un calendrier.

## Remarques locales (agglomération de Saint Quentin en Yvelines)

---

Nous voulons souligner quelques points qui nous sont apparus au niveau local ; ce qui suit est le reflet de nos préoccupations. Nous nous sommes principalement basés sur les cartes. Or l'Autorité environnementale indique qu'« *elles [les cartes] ne répertorient pas l'ensemble des projets prévus à ce jour, et qu'il n'est pas possible de savoir ceux d'entre eux qui sont considérés comme caducs ni ceux qu'il faudra relocaliser* » (extrait de la page 61 de la note sur les enjeux environnementaux). Espérons que nous n'avons pas travaillé pour rien et que nos remarques ne sont pas obsolètes...

### **Demandes auxquelles nous nous associons**

Nous soutenons la réserve émise par le département au sujet du village d'enfants prévu à Voisins-le-Bretonneux (page 297 du recueil de l'avis des personnes publiques), à savoir, que le périmètre du projet soit retiré du périmètre de l'espace vert et de loisirs.

Nous soutenons aussi l'avis déposé par l'association Guyancourt en commun le 20 février (<https://www.registre-numerique.fr/sdrif-e/voir-avis/08f355f2-4698-4787-997f-916d8cdb74d8>) ainsi que la demande de la commune de Guyancourt (page 778 du recueil des avis) concernant la limitation des objectifs de transformations de bureaux aux secteurs en forte perte d'attractivité ou en friche, pour préserver effectivement l'équilibre bureau/logement prévu dans l'OR105.

### **Menaces sur l'espace naturel de l'île de loisirs**

Cette île fait partie des plus anciennes bases de loisirs d'Ile de France. Pour rappel le foncier est sur deux communes, Montigny-le-Bretonneux et Trappes-en-Yvelines.

Elle constitue un **poumon vert**, tout particulièrement pour **les ignymontains des quartiers populaires des Prés et du Pas du Lac (quartier coincé entre les deux voies rapides très fréquentées que sont l'A12 et la RN10), quartiers d'habitats collectifs, ainsi que pour les habitants de Trappes (56 % de logements SRU). Pour ces habitants c'est le seul espace vert qui soit à moins de 1 km, accessible en mobilité active grâce à des passerelles et de multiples entrées piétons.**

La zone est classée **N** dans le PLUi actuel.

Dans sa version actuelle, le **SDRIF-E prévoit la sanctuarisation de la majeure partie de la zone et nous en sommes très satisfaits**. Cependant nous constatons le **déclassement** de la partie Nord-Est pour la classer en « *secteur d'urbanisation préférentielle* » (Fig 1, pastille rose de droite). La zone concernée comporte, une partie d'un champ, des jardins familiaux, et une friche naturelle sur l'espace de l'ancien camping. C'est la plus proche du quartier du pas du Lac.

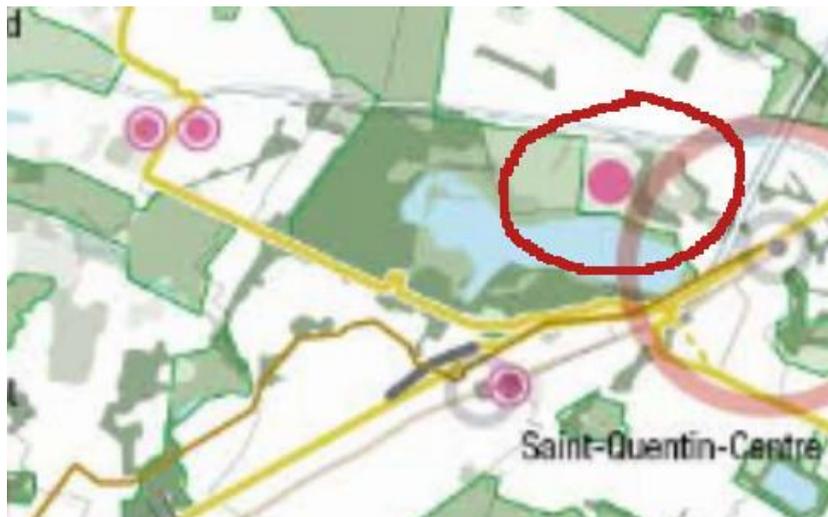


Figure 1: extrait carte "maîtriser le développement urbain"

Nous considérons que la dé-sanctuarisation de cette zone est en contradiction avec les objectifs affichés de préservation de l'espace agricole en vue de l'autonomie alimentaire de la région (grignotage du champ et menace sur les jardins familiaux), ainsi que de respect de la biodiversité (friche verte de l'ancien camping), et qu'elle est une menace pour l'équité sociale en matière d'accès à la nature (poumon vert des quartiers les plus denses de Montigny et de Trappes). La réserve émise par l'agglomération de SQY nous fait craindre en outre que cette zone ne soit utilisée pour la construction d'un équipement sportif de grande capacité :

RESERVES : SQY demande que pour l'application de l'OR 82, la conditionnalité soit clairement écrite. A savoir que si les projets urbains comprennent du logement, la densité des logements devra répondre à des objectifs minimums. La production de logement ne devant pas être une obligation sur ces secteurs. Les projets urbains peuvent être dédiés entièrement, sur certaines pastilles d'urbanisation préférentielle, à de l'activité ou de la construction d'équipement ou des services, en lien avec les besoins du territoire.

Pour la même raison d'équité sociale et de préservation de l'espace vert, **nous nous opposons à la dé-sanctuarisation du golf situé à l'ouest de cette même île de loisirs**. La communauté d'agglomération demande en effet le déclassement de cette zone naturelle en « *espace pouvant bénéficier de capacités d'urbanisation préférentielle* » (page 777 de l'avis des personnes publiques associées). Nous nous inquiétons des conséquences d'une éventuelle urbanisation de cette **zone éloignée de toute gare** (gare de Trappes de 2 à 4 km selon l'endroit où l'on se trouve) et **dépourvue de desserte BHNS<sup>1</sup>** (non-respect des OR120-140 : « *toute urbanisation nouvelle doit s'articuler avec la desserte en transports collectifs* »). Quels impacts en terme de bien-être des habitants (pollution de l'air, nuisances sonores...) ? Il serait à notre sens plus opportun, si le golf venait à disparaître, de le

<sup>1</sup> Bus à Haut Niveau de Service

remplacer par une zone boisée pour offrir un îlot de fraîcheur bienvenu aux habitants de Trappes en particulier.

## Doublage de la RD36 entre Châteaufort et Saclay

L'aménagement de la RD36 ouest entre Châteaufort et Saclay figure dans la liste des projets présentée en annexe 3 du dossier « *Orientations Réglementaires* ». On retrouve le tracé sur les cartes « *maîtriser le développement urbain* » et « *développer l'indépendance productive régionale.* »



Figure 2: passage prévu de la RD36 en voie rapide entre Chateaufort et Saclay

D'après ce que nous comprenons, il s'agit de porter la RD36 à 2x2 voies pour en faire une voie rapide, qui longerait exactement la ligne 18 (Grand Paris Express) entre Guyancourt et Saclay (le RD36 est déjà à 2x2 voies de Guyancourt à Châteaufort).

Ce projet nous inquiète pour les raisons suivantes :

- **Concurrence rail / route** entre deux gares du Grand Paris Express. Il est assez évident qu'un grand nombre des personnes qui actuellement font le trajet entre Saint Quentin-en-Yvelines et le plateau de Saclay vont continuer à le faire en voiture, pour des raisons de gain de temps (déplacements domicile/gare et gare/lieu de travail) et de confort. Ceci est en contradiction avec l'objectif annoncé de réduire la dépendance des franciliens à l'automobile.

- **Concurrence avec la future ligne BHNS** (Bus à Haut Niveau de Service) qui semble encore d'actualité : on arriverait alors à la situation ubuesque suivante : 3 modes de transport sur le même tracé : rail ligne 18 ; bus BHNS en site propre ; et voie rapide ! La conséquence sur la fréquentation de la ligne 18 nous paraît assez évidente...

- **Création d'un « appel d'air »** : il est bien connu que les passages à 2x2 voies sous prétexte de désengorger des routes se traduisent en fait par un accroissement du trafic et n'entraîne aucune fluidification de ce dernier.

- **Fragmentation de l'espace dans une zone sanctuarisée par l'armature verte.** Cette zone a déjà pâti du passage au sol de la ligne 18.

Cet aménagement nous paraît donc être en totale contradiction avec les objectifs ambitieux du SDRIF-E.

## Fragilisation de la haute vallée de la Bièvre par la ZAC de Satory

Le projet de ZAC de Satory suscite notre inquiétude. Il s'agit d'une zone limitrophe à la haute vallée de la Bièvre. Cette vallée est classée sur la liste des sites et monuments naturels depuis le 7 juillet 2000 et classée Natura 2000, ZNIEFF dans le PLUi de SQY :

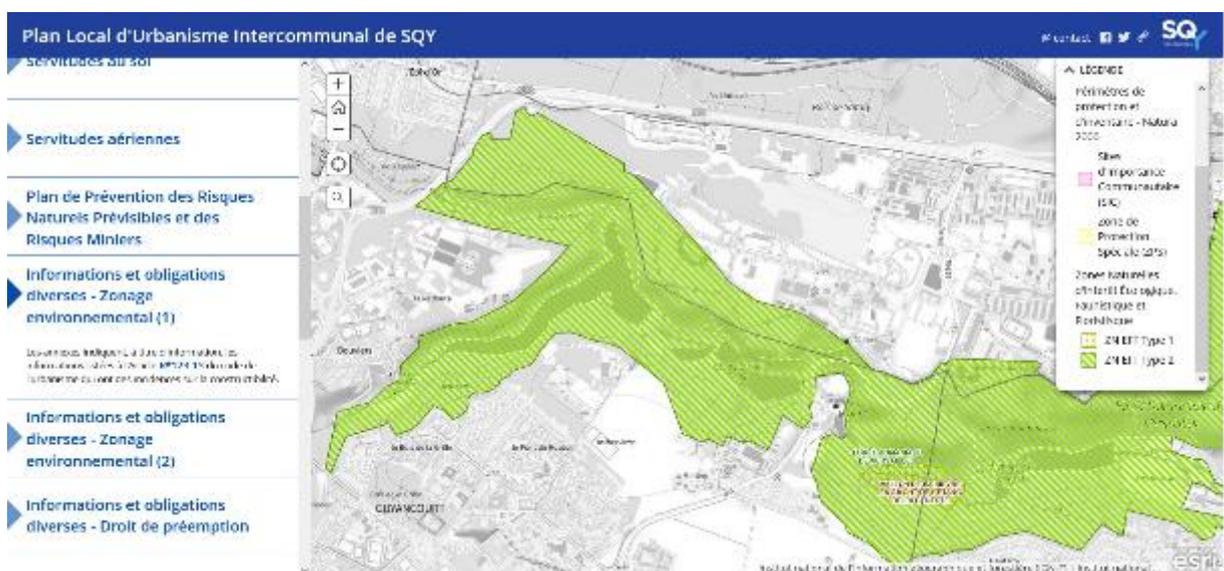


Figure 3: zone classée haute vallée de la Bièvre en limite de la ZAC de Satory

La ZAC de Satory est définie dans la carte « *développer l'indépendance régionale* » comme un espace « *sanctuariser un site d'intérêt régional* ». Elle sera desservie par une gare du Grand Paris Express (ligne 18). Elle fait l'objet actuellement de nombreuses opérations immobilières, appelées à s'étendre (une pastille rose et demi, ce qui correspond à plus de 37 ha d'urbanisation préférentielle).

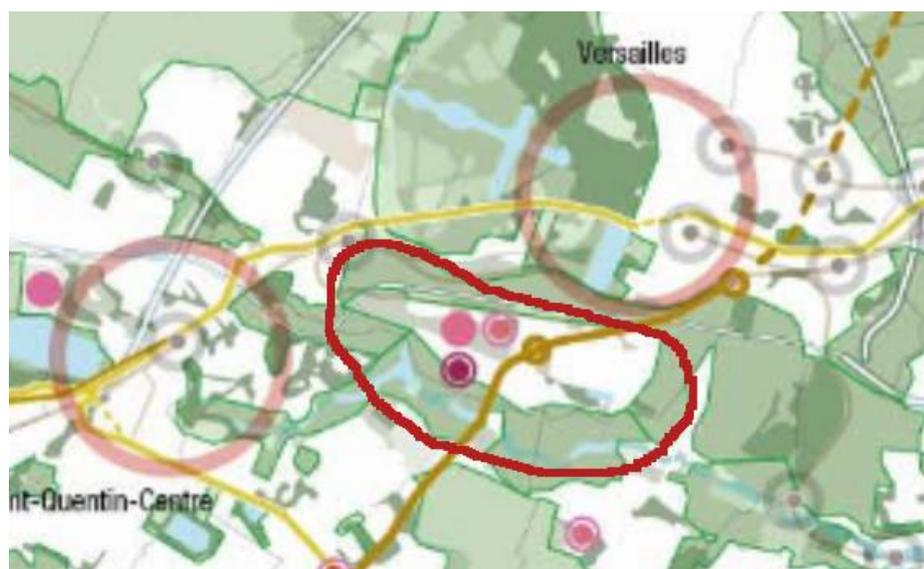


Figure 4: carte développement urbain ZAC Satory

En plus de cette urbanisation, on découvre une demi-pastille rose foncé (développement industriel d'intérêt régional), à cheval sur le trait vert de la limite de la zone à sanctuariser. Ce qui nous amène aux réserves suivantes :

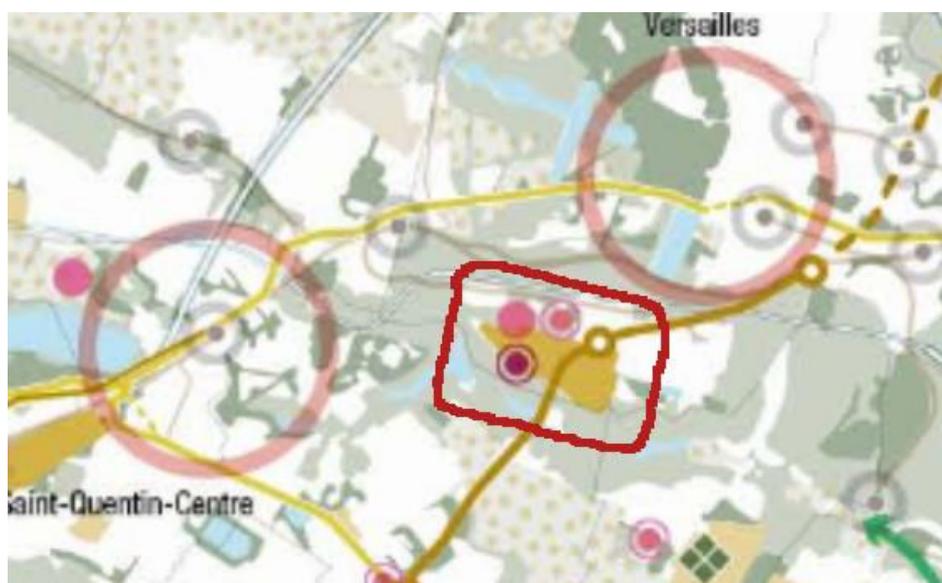


Figure 5: carte indépendance productive ZAC Satory

**Quid de la préservation de la zone classée de la haute vallée de la Bièvre ?** Cette zone, qui entoure plusieurs étangs, est un lieu de promenade et de ressourcement déjà très fréquenté. L'expansion immobilière va évidemment accroître cette fréquentation et nous nous inquiétons des impacts sur la faune et la flore. La réponse à l'interpellation de l'Autorité environnementale par rapport aux sites Natura 2000 suscite notre inquiétude :

Page 57 de la note sur les enjeux environnementaux, l’Autorité environnementale écrit :

Alors que la description des projets susceptibles d’avoir des incidences sur les sites Natura 2000 est assez détaillée, l’absence d’incidences ne fait pas l’objet de justifications détaillées. De plus, l’impact du Sdrif-E sur le reste des sites Natura 2000 de la région n’est pas examiné et la raison de cette absence d’examen n’est pas présentée.

*L’Ae recommande que l’impact du Sdrif-E sur l’ensemble des sites Natura 2000 de la région Île-de-France fasse l’objet d’une analyse détaillée et que, dans le cas des quatre sites dont il est déjà reconnu qu’ils seront affectés, les mesures visant à la mise en œuvre de la séquence éviter et réduire soient exposées dans le dossier.*

Et page 13 de la même note sur les enjeux environnementaux, voici la réponse : « la distance entre les éléments cartographiés pour le développement urbain et l’emprise du site Natura 2000 et ses abords est suffisamment grande pour éviter tout impact direct ou indirect notable ».

**Nous aimerions savoir sur quels critères quantitatifs se basent les affirmations « suffisamment » et « notable », et avoir accès aux études concernant la haute vallée de la Bièvre.** Nous aimerions pouvoir nous assurer en particulier que la zone de la lisière entre l’espace sanctuarisé et la ZAC est clairement définie, et si nécessaire va au-delà des 50 mètres (OR20).

Autre motif d’étonnement et d’inquiétude : dans l’OR84 (p42) qui définit le développement industriel d’intérêt régional, on peut lire « *les développements résidentiels sont interdits* », en contradiction avec l’aplat ocre de la carte correspondante « développer l’indépendance productive régionale » cf figure 5. Nous ne comprenons pas non plus pour quelle raison dans son avis page 69 l’État demande à ce que la pastille rose foncé soit décalée vers l’ouest... en plein centre d’une zone boisée et actuellement dépourvue de desserte conséquente! Nous souhaitons que ces incohérences soient levées dans la version définitive du SDRIF-E pour éviter toute difficulté interprétative ultérieure.

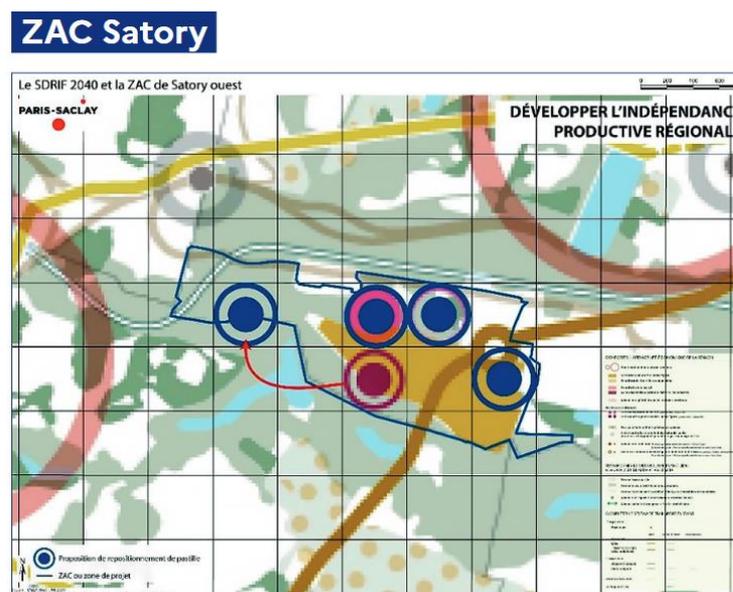


Figure 6 - Recueil des avis des personnes publiques associées; Avis de l'Etat, page 69

## **Demandes d'assouplissements que nous désapprouvons**

Dans son avis, Saint Quentin-en-Yvelines demande plusieurs assouplissements, qui visent essentiellement à réduire les zones sanctuarisées et à avoir toujours plus d'espaces à urbaniser, vis-à-vis desquels nous manifestons notre désaccord :

· demande de mutualisation des efforts de densification des logements à l'échelle de l'agglomération (page 775), pour permettre un « rééquilibrage harmonieux de l'urbanisation ». Compte-tenu de la grande hétérogénéité du foncier disponible sur l'agglomération (cf carte page 398 du recueil des avis des personnes publiques), cette demande nous laisse perplexe. Nous craignons au contraire que la mutualisation ne serve à renforcer les inégalités – comme c'est le cas à Montigny-le-Bretonneux où certains quartiers se voient exonérés de logements sociaux sous motif de préserver la valeur de l'immobilier existant. La mutualisation est la porte ouverte à l'application de l'OR59 à l'échelle de l'agglomération, ce qui compromet la réalisation de nouveaux logements accessibles dans un secteur qui en manque cruellement.

· demande de réduction de 25 % des effectifs de production des logements. Inacceptable si l'on veut rapprocher les habitants de leur emploi.

· page 773, Saint Quentin-en-Yvelines demande à sortir la colline d'Élancourt des zones sanctuarisées, sous prétexte d'incompatibilité avec « l'usage actuel du lieu et à venir » :

*RECOMMANDATION : Par conséquent, SQY demande que la colline d'Élancourt, site aménagé en vue des JOP 2024 avec un projet d'héritage et bénéficiant actuellement de droit à construire (8000 m<sup>2</sup> de SDP et de 200 m<sup>2</sup> d'emprise au sol) soit exclu de l'armature verte incompatible avec l'usage actuel du lieu et à venir. Cela amène une confusion dans l'interprétation entre des orientations sur ce secteur situé dans une armature verte où les constructions sont interdites et dans un espace où l'espace vert et l'espace de loisirs doivent être préservés.*

Nous sommes en complet désaccord avec cette requête. Nous ne voyons pas l'incompatibilité avec l'usage actuel du lieu puisque le SDRIF-E n'entrera en application que dans plusieurs années ! En revanche nous avons des inquiétudes sur les projets d'usages à venir. En effet, cette colline a déjà par le passé fait l'objet de multiples projets d'aménagement controversés et abandonnés suite aux mobilisations locales : clairement, les habitants souhaitent qu'elle reste exempte de toute construction nouvelle après les JOP et reste un lieu dévolu à la pratique du VTT et de la marche.

· Saint Quentin-en-Yvelines demande aussi à ce que la partie des arcades du Lac ne soit pas sanctuarisée :

*RECOMMANDATION : SQY demande que les Arcades du Lac à Montigny-le-Bretonneux, ensemble de logements qui fait partie du patrimoine architectural contemporain imaginé par Ricardo Bofill, soit enlevé de l'armature verte à sanctuariser pour éviter toute confusion ultérieure et autre mauvaise interprétation.*

Nous ne voyons pas la raison de cette demande qui concerne une zone partiellement construite avec deux espaces verts de chaque côté.