



Enquête publique sur le SDRIF - ENVIRONNEMENTAL

A monsieur le Président de la commission d'enquête

Notre association¹ a été reçue le 9 mars par monsieur Reinhard Felgentreff, commissaire enquêteur, que nous remercions de son écoute attentive. Vous trouverez ci-joint les points évoqués avec lui. Nous nous sommes concentrés sur les cinq thèmes suivants, et sur un périmètre restreint aux alentours de Saint-Germain-en-Laye lorsque cela fait sens.

- . Les infrastructures de transport (bouclage A104, prolongement tram 13, accès direct au RER depuis le tram 13 St G, etc.)
- . Les dispositions relatives à la construction, (développement de la construction industrielle, nouveaux matériaux, etc.)
- . L'avancement des trames bleues et vertes, la trame blanche
- . Les zones propices à l'implantation et l'exploitation des énergies renouvelables
- . Le concept de Zéro Artificialisation Nette

Nous émettons un avis favorable au SDRIF-E, assorti des remarques listées à la suite :

1 : Les infrastructures de transport :

Concernant le tracé alternatif qui conduit de Conflans au Pont de Triel pour rejoindre l'A13 à Orgeval et vice-versa (l'A104 ou la version dite A104bis semblant définitivement abandonnées).

¹ LES ATELIERS DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA DEMOCRATIE réunissent, des habitants de Saint-Germain-en-Laye et de sa région qui souhaitent, en toute liberté et sans affiliation partisane, s'impliquer dans le débat public tant sur les questions locales que nationales, voire européennes ou internationales. [...] notre démarche a pour ambition de participer à la vie publique en l'alimentant par des éléments factuels, des débats ouverts et contradictoires, des actions citoyennes..., et de porter la voix de la société civile à propos des problématiques locales ou plus larges.

Document 2.1 Projet d'aménagement régional Page 145. Seul un tronçon de départementale destiné à désengorger Chanteloup-les-Vignes, liaison RD 30 - RD 190 apparaît avec le Pont d'Achères, chap. 5 du document carte page 145, liaison N°2.

C'est aussi un tracé alternatif qui conduit au Pont de Triel pour rejoindre l'A13 à Orgeval et vice-versa. Cependant il y a peu de chance que le trafic RN184 intra forêt de St Germain et Ville de St Germain-en-Laye puis RN 186 vers Versailles ou RD 98 vers Villepreux/les Clayes ss bois utilise ce tracé. Les nuisances environnementales dans la forêt et surtout sonores/santé dans les villes traversées vont perdurer. En plus de l'aménagement de la bretelle de sortie A13 / RD 153 à Orgeval, pour être cohérent et rediriger une partie du trafic vers Carrières-sous-Poissy, il faudrait créer une bretelle connectant la A13 et la RD 154 un peu plus à l'ouest, ce qui pourrait détourner une partie du trafic de l'A104 (St Ouen l'Aumône -A13/A12 Rocquencourt) qui emprunte la RN184.

Tram 13 et autres : voir aussi avis du conseil départemental 78, pages 302 du document 4.1, nous sommes en accord avec les remarques du CD, et page 308, le dépt 78 insiste à raison sur la nécessité de prolonger le tram 13 vers Achères ville et Cergy, ainsi que sur la possibilité de prolonger le tram T1 de Rueil à Bougival. Le tram est un moyen complémentaire de développement des liaisons en vélo (voir ci-dessous).

Car express réseau Nord-Ouest (doc 2.1 page 140).

Dans le secteur Nord-Ouest le Plan propose trois lignes de car express. Si les lignes St Germain / Les Mureaux et St Germain / St Quentin en Yvelines sont logiques car les alternatives de Transport en Commun sont très pénalisantes à l'horizon du Plan, la ligne St Germain / La Défense n'apporterait qu'un gain de temps limité et pas certain, par rapport à la solution RER A existante. Le départ de la ligne de Car express St Germain - La Défense, serait mieux localisé à l'ouest de St Germain avec étape à Chambourcy ou à Chambourcy, sur une des parcelles inoccupées du centre commercial, accessible facilement depuis St Germain Ouest plutôt qu'à St Germain RER. Un des objectifs principaux de la ligne car express est de récupérer les navetteurs qui viennent en voiture et veulent aller à La Défense. Ils seront mieux localisés près d'un centre commercial et près de l'entrée de la A14, cette ligne sera commune avec la ligne Chambourcy – la Défense existante.

Vélo :

cela semble superflu de créer une infrastructure régionale de pistes cyclables (projet Vélo Ile-de-France), quand la plupart des déplacements à vélo n'excèdent pas 5 km. (Document 4.1, avis du CD78, réserve 11 page 308). Plus généralement, ce projet n'a de sens que s'il est coordonné avec le développement de plus de parkings à vélo gardés près des gares RER, réseau Grand Paris et Tram, et le développement des wagons avec accès des vélos. La région propose de payer le plan vélo Ile-de-France à hauteur de 60%, selon ses propres spécifications « autoroutes à vélo », il serait plus judicieux d'utiliser cet argent, en liaison avec les territoires et les communes, pour favoriser le maillage réseaux vélo locaux / transports en commun régionaux

Des idées intéressantes, concernant les voiries à induction électrique (éventuellement), des aménagements pour le co-voiturage, les pôles d'échange multimodaux routiers (il y en a un à Poissy) qui devraient accueillir des stations covoiturage et des stations car express en correspondance avec le réseau ferré.

2 : Les dispositions relatives à la construction,

Document 2.1 page 74, l'objectif de 70 000 logements par an (loi grand Paris 2010, SDRIF 2013) est maintenu, dans le cadre des deux objectifs majeurs ZEN et ZAN. (Dans son avis, l'Autorité Environnementale émet des doutes sur la possibilité d'atteindre l'objectif sous contrainte de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050).

A signaler que l'accomplissement du projet de PSMO, avec sa base annexe de recyclage valorisation des déchets dematériaux de construction, est tout à fait cohérent et doit être mené à terme.

Nous sommes en accord avec le développement de la construction industrielle, l'usage de nouveaux matériaux, etc.

3 : Les trames verte et bleue. Trame blanche.

Trames verte et bleue. Elles sont globalement les mêmes qu'en 2014, la mise à jour n'ayant pas encore été effectuée. C'est déconcertant s'agissant d'une mise à jour du SDRIF motivée principalement par les questions environnementales.

En particulier la liaison forêt de St Germain / massif de la forêt de Montmorency via les nouvelles plantations de Pierrelaye n'est pas esquissée.

Apparition des trames noire (pollution lumineuse) et blanche (pollution sonore).

Trame blanche (pollution sonore). Les couloirs d'accès aux aéroports, au-delà des zones d'impact sonore direct, ne sont pas figurés sur les cartes. Les nuisances sont pourtant bien réelles.

Les couloirs d'accès aux aéroports de Roissy-CdG et du Bourget ont fait l'objet d'une enquête en mars 2011. Nous avons alors proposé de décaler le couloir d'accès au Bourget (aviation d'affaire, vol entre 800 et 1200 m d'altitude, nuisance plus importante que les vols commerciaux vers Roissy-CdG qui volent à 1500 m d'altitude) vers le centre de la forêt de St Germain plutôt qu'à la verticale de St Germain-en-Laye, le Pecq, le Vésinet etc. La DGAC a alors répondu que c'était impossible pour des raisons de sécurité, le couloir devant être rectiligne jusqu'au Bourget. C'est pourtant la solution qui a été adoptée pour le couloir d'accès à l'aéroport de Francfort (RFA), les règles de sécurité seraient-elles différentes en Allemagne ?

4 : Zones d'activité économique, zones d'implantation d'énergies renouvelables.

Document 2.1 Projet d'aménagement régional page 116, carte, se trouve l'explication de l'arc « zone de développement économique » qui est figuré entre St Quentin-en-Yvelines et Bougival-Port Marly. Notre compréhension est qu'il s'agit d'un constat de présence de sites de développement économique (logistique, commerce etc.) entre 2000 et 2020, sans être une planification, cela ne devrait donc pas toucher la plaine de Versailles que cet arc traverse.

Pièce 4-1 recueil des avis des personnes consultées, avis du Conseil Départemental 78.
page 299, demande de dérogation pour la zone de 115 ha acquise par l'EPFIF pour le dépt 78 (au nord de la plaine de la Garenne), à l'est de la RN 184. Une exploitation temporaire des ressources du sous-sol peut sembler logique en complément des permis déjà octroyés dans le voisinage. Par contre la perspective de voir implanter une plate-forme logistique multimodale voie navigable/route avec ses entrepôts et son trafic, dite PSME Port Seine-Métropole Est, est contraire à ce qui a été présenté pendant la concertation / débat public sur le PSMO. C'est par ailleurs de nature à compromettre l'établissement des trames bleue et verte et le projet de reconquête écologique développé sur la plaine de la Garenne attenante. Ce terrain pourrait également servir à l'implantation d'installations d'énergies décarbonées.

Le PSMO (cf paragraphe 2 de cet avis) à l'ouest de la RN 184 a toute son utilité dans le SDRIF-E et doit être mené à terme comme mentionné par le Dépt 78 dans son avis. C'est en effet une plateforme multimodale voie navigable voie ferrée et route adaptée au recyclage des matériaux pondéreux en limite d'une zone déjà industrielle, et qui pourra servir au transport des graviers et matériaux recyclés vers le Grand Paris ou Paris intra-muros par voie fluviale ou ferrée. Il n'est malheureusement pas suffisamment cité par le projet de développement régional.

Document 2.1, page 59, « favoriser l'intégration urbaine des infrastructures de traitement de déchets » va dans le bon sens, il faut développer les points d'apport déchets compostables, en plus des recycleries etc. mentionnées, sinon il n'y aura pas suffisamment d'installations de méthanisation.

D'une manière générale la partie énergie reste très « littéraire », cela peut s'expliquer par le fait qu'il est trop tôt pour reconstituer la pyramide PACE, PCAET pour arriver au niveau régional. Le potentiel régional par énergie est identifié par des bandes mini-maxi par type de ressource.

5 : Le concept de Zéro Artificialisation Nette

Nous sommes en accord avec ce concept, mais notons que l'Autorité Environnementale est dubitative sur la possibilité de l'atteindre compte-tenu du projet développé à l'horizon 2040.

Il faut probablement passer par un processus itératif de bas en haut, ce que les communes et les territoires peuvent faire et puis haut en bas, écart objectif / possible pour arriver à un plan réaliste. Avant tout si ce n'est déjà fait, il faut définir les règles de comptabilité artificialisation entre les zones de pleine terre, les zones sur sous-sol construit, les plantations urbaines, les ex-friches industrielles, les végétalisations en toiture etc.

A St-Germain-en-Laye, le 14 mars 2024

Pierre Jomier, président

Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie