

# SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE 2013/2030

## L'avis de la Ville de Trappes-en-Yvelines

Réponse à la consultation, lancée par le Président de Région, pour avis sur le document\* présentant le projet du nouveau schéma directeur.

\* Consultable sur [www.trappes-en-yvelines.fr](http://www.trappes-en-yvelines.fr)

### CHAPITRE I - La promotion citoyenne

**Il est d'abord nécessaire de prendre acte d'un travail méthodique et de qualité dans sa présentation. Les objectifs choisis qui croisent l'Humain et l'urbain, le souci de la vie des habitants avec celui de l'évolution physique du territoire régional ne peuvent qu'entraîner notre adhésion, à tout le moins notre satisfaction.**

Reste qu'un Schéma Directeur porte les ambiguïtés de l'abandon par notre pays, depuis trop d'années, de ce que l'on appelle la planification avec ses calendriers, ses financements, ses coordinations spatiales et économiques, son exigence d'une vue d'ensemble et prospective de l'aménagement du territoire.

Il en résulte que le Schéma Directeur annonce ses exigences et ses obligations mais qu'il constitue en même temps une somme de vœux, de souhaits ou, trop souvent, d'enregistrement de projets déjà décidés et tramés d'incertitudes comme le «Grand Paris» : le métro express.

Le premier objectif du projet s'écrit ainsi : «La réduction des inégalités territoriales, sociales et environnementales».

C'est sans doute le plus important de notre point de vue puisque le constat oblige à prendre acte d'une augmentation des inégalités dans de nombreux domaines : logement, emploi, niveau de vie, santé, etc.

Certes, la Région ne porte pas la responsabilité de ces évolutions négatives mais la réalité est là et s'impose à ceux qui ont l'humanisme comme idéal.

La modification positive de cette réalité est aussi la base de la part sociale, de la lutte contre la violence et des atténuations des conséquences inacceptables de la pauvreté (reste-t-il un seul pont à Paris qui n'ait son «logement de fortune» ?).

Dans ce cadre, que j'approuve, le Schéma Directeur affiche une intention forte : 70.000 logements par an ! dont 30 % de logements sociaux... (pages 18 et 79).

Après avoir rappelé que l'obligation de construire au moins 20 % de logements sociaux dans les communes et groupements de communes ne date pas de la loi «solidarité et renouvellement urbain» de décembre 2000 mais de la loi «d'orientation pour la Ville» de 1991, ce qui augmente l'inacceptabilité de la situation et l'importance du mépris de la loi républicaine par certains maires, je m'interroge sur les compétences, les moyens, les pouvoirs dont dispose la Région pour atteindre cet objectif !

L'Etat y a échoué depuis plus de 20 ans.

Notons qu'à ce sujet, Trappes-en-Yvelines et La Verrière sont citées page 156 comme ayant un patrimoine trop important de logements

sociaux. Il faut sans doute ne pas lire cela en chiffres absolus mais en relativité par rapport au patrimoine logement dans son ensemble. Auquel cas, cela n'est plus vrai pour Trappes-en-Yvelines qui, pendant les dix années de rénovation urbaine, est passée de 78 % à 62 % de logements sociaux en mettant en œuvre un important programme de logements d'autre nature tout en ne perdant que 350 logements sociaux. La Ville n'entend pas aller en deçà. En ce qui concerne La Verrière, chacun sait que la réponse réside dans la mise en œuvre de la ZAC dite «des Bécanes» et que cela exige la réalisation d'un accès à partir de la RN10, en attente depuis des années comme tant d'éléments structurants dans cette partie ouest de l'agglomération.

Dans le même registre, le projet annoncé (page 80) d'accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles est vœu louable qui se heurte à l'absence d'orientations nationales fiables et de plan d'action concret en matière de Politique de la Ville. Nous avons terminé les engagements sociaux et urbains du premier contrat avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine... et ne savons rien sur ce que sera demain la politique nationale en la matière. Là encore, cela n'est pas de compétence régionale unique, mais à quoi serviraient ces orientations fort positives si l'Etat n'œuvrait pas dans la même direction ?

Enfin, les objectifs d'emploi (+ 28.000 par an) et de formation suscitent, de ma part, les remarques qui suivent.

Bien entendu, ces objectifs s'inscrivent dans la philosophie positive des orientations du développement de la Région. Mais chacun sait qu'en ce domaine, plus qu'en tout autre peut-être, les collectivités territoriales (à tous niveaux) ont pour mission de favoriser le développement économique sans toutefois en maîtriser la réalité. Les conjonctures nationales et internationales, les jeux financiers et toute une série de facteurs en façonnent les clefs. Il serait sage, surtout en modulant les perspectives par une répartition départementale (page 22 du fascicule annexe «mise en œuvre»), soit 2.900 emplois par an dans les Yvelines par exemple, de faire une relation avec la conjoncture économique.

Détail à vérifier : il est fait état page 158, du pôle Recherche/Développement de PSA à Vélizy-Villacoublay. J'ai cru comprendre que cet établissement serait transféré (tout ou partie) à Poissy.

En ce qui concerne la formation, il est flagrant que le «supérieur» - grandes écoles et universités - est une préoccupation première. On mesure bien combien l'aménagement du plateau de Saclay est fondé sur cet objectif... en considérant que le reste ira de soi (nous avons même une station du métro express appelée Guyancourt Université, j'en reparlerai plus avant).

Après avoir rappelé, afin d'éviter toute fausse interprétation, que le développement du savoir, la recherche, l'innovation font partie de nos préoccupations et j'en donnerai pour preuve (si nécessaire) le fait que l'implantation universitaire à Saint-Quentin-en-Yvelines résulte (pour partie) des démarches politiques de trois élus - Roland Nadaus, Georges Mougeot et moi-même - avec l'appui attentif de

## CHAPITRE II – L'aménagement du territoire

**Je souhaite aborder maintenant les éléments physiques, structurants présents... ou absents du projet d'aménagement de la Région. Je reprendrai donc la séquence «Relier et structurer pour permettre une métropole connectée et intense...».**

Roger-Gérard Schwartzberg, alors en charge ministérielle.

Mais là n'est pas toute la formation. Il faut «savoir penser» mais il faut aussi «savoir faire». C'est-à-dire que l'enseignement professionnel sous toutes ses formes a autant d'importance que l'université. Nos entreprises ont besoin de main d'œuvre compétente et qualifiée. Il n'est que de constater, par exemple, dans un secteur aux métiers multiples et qualifiés comme le bâtiment et les travaux publics, combien manque la professionnalisation nécessaire. Je crois donc utile de mettre en perspective dynamique la formation professionnelle à tous les niveaux de compétence, ce que je ne ressens pas dans le projet actuel.

Enfin (il n'est pas possible de faire une analyse chapitre par chapitre, et la plupart n'appellent pas de commentaire), il est peut-être nécessaire de parler dans le cadre de la formation/développement économique, des ambitions de la Région dans les domaines de l'Économie sociale et solidaire ainsi que de l'insertion-intégration pour lutter contre le chômage. Là aussi, ce volet me paraît être absent... ou insuffisant.

La richesse du document, la diversité et la force des sujets abordés invitent à prolonger les suggestions, commentaires et avis.

J'ai souhaité m'en tenir à ce qui me paraissait, dans ces domaines où urbain et humain se confrontent et se conjuguent, indiquer une politique complémentaire ou identique à celle que nous menons : le logement, l'emploi, la formation, la politique de la ville.

### I- Le Sud/Sud-ouest du Département

Le nombre et la force des projets présentés par le Schéma Directeur (très souvent en reprise de décisions déjà entérinées) se concentrent et intensifient la densité de ce que j'appellerai le cœur urbain régional (Paris, Petite Couronne et quelques échappées).

Rien ou presque n'est envisagé ou proposé pour la «couronne périphérique». Sauf en appel à participer à l'évolution de l'offre de logements appelée prudemment «renforcement des polarités de vie» (carte page 76).

C'est le cas, par exemple, pour Rambouillet. Mais aucune évolution des accès et liaisons n'est prévue. Ni prolongement de la ligne C du RER, ni prolongement de l'autoroute A12 (j'y reviendrai) ni, j'allais dire surtout, de structure de liaison périphérique reliant de manière «sérieuse» Mantes, Houdan, Rambouillet, Dourdan, Etampes, assurant ainsi d'une part, une liaison entre les autoroutes A13, A11, A10 sans «remonter» sur Paris, et d'autre part, «sauvant» d'une circulation intense et insupportable de nombreux villages et espaces que l'on dit vouloir protéger (RD 191).

Cette fonction qui reste à mes yeux indispensable était assurée dans le SDAU de 1965 par l'autoroute A88. Ce projet a été abandonné pour des raisons écologiques : si l'écologie c'est la lente détérioration de la qualité de vie en milieu péri-urbain, je ne suis pas prêt d'ajouter le mot «durable» à toutes mes phrases... !

Reste que nous continuons à façonner une région concentrée et en étoile, densifiée en son centre.

## 2 - Le métro «Grand Paris Express»

Le projet présenté dans le Schéma Directeur reprend l'abandon du territoire de Saint Quentin-en-Yvelines en partant directement vers Versailles-Satory à partir de la station «Guyancourt-Université». Ceci signifie qu'il n'y a aucune interconnexion avec le réseau SNCF qui dessert les lignes «La Défense», «Montparnasse» ou RER C. Cette hypothèse éloigne de l'usage dudit métro un grand nombre de citoyens du bassin de vie urbaine. En effet, deux questions simples se posent :

- Ce métro est-il fait uniquement pour desservir le «monde étudiant» de Saint Quentin-en-Yvelines ?
- Pourquoi faudrait-il aller jusqu'à Versailles pour en faire usage si je suis habitant du sud-ouest de l'agglomération au sens large du terme ?

Ne pas avoir une station d'interconnexion entre le réseau SNCF portant un très grand nombre de voyageurs et le métro express, soit à Montigny-le-Bretonneux, soit à Trappes-en-Yvelines, est une erreur grave qui, de plus, n'a aucun fondement logique ou financier.

J'ajoute que cette forte demande ne supprime pas la station «Versailles-Satory», ni la station «Guyancourt-Université» mais, au contraire, les enrichit et que ne pas la faire amplifier le différentiel d'aménagement entre la partie Est et la partie Ouest de l'agglomération. Il est d'ailleurs facile de constater que, dans une spirale voulue ou subie d'évolution, l'Opération d'Intérêt National dite Saclay-Versailles-Saint Quentin-en-Yvelines laisse «de côté» tout le secteur Ouest, rives urbaines de l'actuelle RN10.

Enfin, page 89, le projet parle d'une offre de transports collectifs dans la grande couronne pour des liaisons de pôle à pôle. Je pense nécessaire de situer cette partie du métro automatique dans cette perspective.

## 3 - Le couloir «plateau» ferroviaire

En résultat d'une histoire économique et humaine, la ville de Trappes-en-Yvelines porte sur son territoire un immense plateau ferroviaire – prolongé en partie sur Montigny-le-Bretonneux et sur La Verrière – aujourd'hui inutilisé, voire abandonné. Il y a la place pour un pôle de transport ferroviaire en lien avec les établissements de logistique des Zones d'Activités économiques qui n'est mentionné nulle part dans le projet de Schéma Directeur.

### Pourquoi ?

Rappelons à ce propos que l'institut d'urbanisme de la Région a fait, en février 2011, une étude sur le couloir ferroviaire ou plateau ferroviaire de Trappes-en-Yvelines qui incite plus à lui redonner vie qu'à l'abandonner. Dans l'esprit du projet qui met en perspective la protection atmosphérique et les économies d'énergie, peut-être est-il utile d'aller plus avant sur ce secteur ferroviaire ?

## 4 - L'aménagement de la RN10

Il va de soi que c'est avec satisfaction que nous avons relevé l'inscription de l'aménagement de la RN10 entre Trappes-en-Yvelines et les Essarts-le-Roi (page 16 du fascicule «Mise en œuvre»). Malheureusement, sans mention de date «horizon» de réalisation et heureusement avec mention de «voie routière» et non de «voie autoroutière».

Ce projet, dont les études ont commencé en 1998, a pour but de rendre urbaine la route nationale 10 en prenant en compte le fait que sa fonction n'est pas de se substituer à l'autoroute A12 mais de desservir des villes, des zones d'activités et de s'inscrire dans un paysage urbain.

En ce qui concerne la ville de Trappes-en-Yvelines qui devrait voir réaliser la première tranche dudit aménagement, il s'agit de recoudre les deux zones urbaines séparées par la RN10 avec un trafic journalier qui atteint désormais les 80.000 véhicules, dont 40 % de poids lourds.

Le Président du Conseil Régional a confirmé, dans un courrier en date du 7 juin 2012, l'accord de la Région, pour le projet d'enfouissement entre les deux entrées de ville par mise en œuvre d'un plateau urbain, permettant de mettre fin à la rupture urbaine, au bruit et à la pollution provoqués par la situation actuelle totalement inacceptable. On acceptera de prendre en compte que les études urbaines périphériques à cet enfouissement partiel sont terminées sous maîtrise d'ouvrage de la Ville et que ce projet bénéficie de financements de l'Agence Nationale pour la Renovation Urbaine. Le financement en est assuré par la Région, le Département, la Communauté, la Ville et l'ANRU à 65% du coût évalué à 100 M€.

Nous attendons la décision de l'Etat !

## 5 - Le prolongement de l'autoroute A12

Depuis 1965, le Schéma Directeur de l'Île-de-France porte le projet de prolongement de l'autoroute A12, arrêté à l'entrée de Trappes-en-Yvelines / Montigny-le-Bretonneux, pour déverser son flot de véhicules sur la RN10.

Tous les Schémas Directeurs ont repris depuis cette exigence, cette évidence de l'aménagement du territoire. Il s'agit en effet de l'un des itinéraires Nord-Sud, reliant le Nord de l'Europe au Sud de celle-ci. Il suffit d'observer le nombre de poids lourds aux immatriculations étrangères pour confirmer cette fonction. Ce trafic s'intensifie en permanence et je l'indiquais au chapitre précédent, nous atteignons maintenant le rythme de 80.000 véhicules/jour qui vont chercher les autoroutes A10 et A11 dans l'extrême sud du Département. **Situation intolérable et sans doute unique ou fort exceptionnelle aujourd'hui en France !**

#### LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A12, DE TRAPPES-EN-YVELINES JUSQU'AUX ESSARTS-LE-ROI EST UNE ABSOLUE NÉCESSITÉ DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

Lorsque l'on regarde les schémas proposés pages 97 et 98 du projet, comment n'être pas surpris et interrogatif sur l'arrêt de l'A12 en carrefour avec la RN12 ! Et après, ce n'est plus la Région ? Il n'y a plus de trafic routier ? Il n'y a plus d'habitants, de développement économique ? Dans ce cas, il n'est pas juste de donner, comme perspective du Schéma Directeur, l'égalité de lutte contre le bruit et des pollutions (page 19), la réduction de la vulnérabilité des villes aux risques, pollutions et nuisances (page 104).

J'observe à la lecture de la page 121 du projet, une analyse qui confirme notre position constante sur le nécessaire prolongement de l'A12 : «Avec près de 90 % des tonnages transportés par le mode routier, l'Île-de-France est confrontée aujourd'hui à des problèmes de congestion et de nuisances environnementales...».

Certes, la suite propose une amélioration des autres systèmes de transport... et je renvoie à ma proposition sur le couloir-plateau ferroviaire... mais qui peut sérieusement croire que le trafic routier diminuera d'ici 2030 ?

Elu depuis 1976 dans cette zone urbaine, je n'ignore pas les débats à l'infini sur le tracé du prolongement de l'A12, ni le souhait exprimé par certains qui se disent écologistes ou défenseurs de je ne sais quoi, d'abandonner cet aménagement de caractère national et régional... et tant pis pour les villes traversées et leurs habitants. Il appartient aux responsables politiques qui ont le

sens de l'avenir et le respect des autres de ne pas se laisser bercer par ces sirènes de l'égoïsme. Le débat sur le prolongement de l'A12 me rappelle ce-

lui qui eut lieu pendant des années sur l'autoroute dit «des présidents». Qui aujourd'hui regrette que l'Etat ait eu le courage de trancher et de faire ? Il me rappelle également celui sur le viaduc de Millau, refus tellement ridicule de certains groupes de pression que désormais le «monde entier» vient l'admirer !

Je rappelle enfin que la Commission Nationale du débat public qui a

œuvré sur ledit prolongement, du 3 mars au 17 juin 2006, à la demande de Monsieur PERBEN alors en charge ministérielle a, au-delà du choix d'un tracé, confirmé la nécessité absolue de prolonger l'autoroute A12 pour rejoindre hors des villes, la partie de RN10 actuellement aménagée en voie rapide hors site urbain à partir du Perray-en-Yvelines.

**Il est donc indispensable et responsable de rétablir le principe du prolongement de l'autoroute A12 dans le Schéma Directeur.**

#### 6 - Polarités de développement

Un secteur de densification préférentielle apparaît sur la carte générale sur la ville de Trappes-en-Yvelines, au sud de la Base Régionale de Loisirs de Saint Quentin-en-Yvelines, qu'il y aurait d'ailleurs lieu de mettre en exergue, comme un trésor historique et environnemental à conserver et surtout à protéger des agressivités urbaines périphériques.

Étant donnée la situation de l'urbain en cette zone de la ville et en particulier les éléments historiques du vieux village que nous voulons et devons conserver, le sens de cette proposition reste énigmatique. En tout cas, elle ne sera pas mise en œuvre.

**Comme pour le chapitre I, les éléments qui précèdent vont à l'essentiel. Ceci n'obère pas l'intérêt porté aux autres données de l'aménagement du territoire : pôles économiques, parcs naturels régionaux, impacts internationaux, etc.**

**Deux éléments majeurs restent pour nous incontournables et seront décisionnels pour notre accord, s'il est demandé, à savoir l'interconnexion du métro «Grand Paris Express» avec le réseau SNCF soit à Trappes-en-Yvelines, soit à Montigny-le-Bretonneux, et le prolongement de l'autoroute A12.**

Le Maire,  
Guy MALANDAIN