



DONNEES ET ARGUMENTS POUR FAIRE DES REMARQUES A L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE SDRIF

Quelques données

- **L'Ile de France concentre 11.7 millions de Franciliens (chiffres 2010), soit près de 20% de la population française sur environ 2% du territoire national (12 000 km²). L'Ile de France est constituée de 43% de terres agricoles particulièrement riches et 23% de forêts ; il faut noter néanmoins la déperdition en terres agricoles constante (1000 km² en 50 ans) sous la pression du développement urbain et des infrastructures.**

- **Dans les Yvelines, l'occupation du sol se caractérise par l'importance du caractère rural du territoire.** Les surfaces utilisées par l'agriculture (plus de 1 000 km²) représentent presque la moitié du département (47 %), et celles consacrées aux bois et forêts (668 km²) correspondent à environ 29 % du territoire yvelinois. **Ainsi, le territoire rural, y compris les surfaces en eau (cours d'eau, étangs), représente 79,5 % de la superficie totale départementale.**

- **Le département des Yvelines est appelé également « Poumon vert de l'Ile de France »,** car il favorise, par vent d'ouest (qui sont les conditions climatiques les plus fréquentes) l'oxygénation de Paris et de la Petite couronne (Paris : 105 km² pour 2.210.000 habitants) (Petite Couronne : 650 km² pour 4.400.000 habitants).

Que veut-on ? Une densification urbaine démesurée à moyen et long terme de la Grande Couronne analogue à celle de Paris et de la Petite Couronne ?

A priori, ce n'est pas la réponse apportée par le SDRIF, mais les prévisions à 2030 se situent entre 12.5 et 13.5 millions d'habitants en dépit des lois de décentralisation successives, et de 12.2 à 15.6 millions à horizon 2060.

La Liaison Mantes/St Quentin en Yvelines (ex-Voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre)

Le futur SDRIF a retiré tout tracé ou tout principe de tracé. Cet axe routier n'est cité ni dans les textes, ni dans les cartes.

MAIS

Monsieur le Préfet de Région et la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile de France vont dans le sens **de la demande insistante du Conseil Général des Yvelines** (qui avait pourtant annoncé à diverses occasions que cette Liaison n'était plus du tout d'actualité) **de l'inscription de la liaison routière deux fois deux voies « Mantes Seine Aval-Saint Quentin en Yvelines »** entre l'A13 (Epône) et la N12 (Jouars-Ponchartrain) et sa localisation sur le plateau agricole surplombant la vallée de la Mauldre(ex voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre).



Pour quelles raisons s'y opposer ?

1°/ Au plan de l'agriculture

- **atteinte à l'intégrité des terres agricoles** reconnues d'une grande richesse, non seulement par les emprises, mais également par l'effet de rupture de la continuité des sols particulièrement pénalisante pour l'exploitation.

Que deviendra, dans de telles conditions, la possibilité de développer une agriculture de proximité ?

- **atteinte à l'outil de travail des agriculteurs** par la réduction des terres agricoles et des surfaces cultivables, problème souligné par les responsables des syndicats agricoles au dernier Salon de l'agriculture aux élus des Yvelines qui étaient venus soutenir, selon la presse, les productions départementales.

2°/ Au plan de l'environnement

- Comme les études préalables de modélisation de trafic menées par le Conseil Général des Yvelines l'ont fait ressortir, l'axe routier serait un « appel à trafic » nécessitant d'ores et déjà **une « deux fois deux voies »** (jusqu'à 24.000 véhicules jour), engendrant :

- un **engorgement des réseaux secondaires** en fonction des sorties,
- un **engorgement rédhibitoire au point de jonction avec la N12,**
- quasiment **aucun soulagement du trafic de la RD191.**

Tout cela générera des **pollutions de l'air et phoniques.**

- **Cette voie serait le « Cheval de Troie »** qui ouvrira un territoire essentiellement rural à l'urbanisation. Ces craintes au sujet de cette voie sont étayées par le fait que la carte du projet de SDRIF prévoit un **chapelet de potentialités d'urbanisation autour des gares de la ligne de chemin de fer Mantes-Paris Montparnasse via Plaisir;** or cette ligne est totalement vétuste tant par l'état des gares que des rames et la fréquence de circulation, ce qui a pour effet de détourner les habitants des transports en commun. Le **Conseil Général des Yvelines, dans son avis sur le SDRIF, n'a pas demandé la modernisation de cette ligne SNCF,** alors qu'il l'a fait pour les lignes Paris-Dreux et Paris-Rambouillet. Serait ce pour mettre les habitants en situation à terme de réclamer comme supplétif la Voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre ?

- **Cette voie est redondante avec l'itinéraire Mantes-Saint Quentin en Yvelines par l'A13 et l'A12.** Le Conseil Général la justifie par la nécessité de relier les deux Opérations d'Intérêt National (OIN-TIM) concernant les Yvelines, mais leur complémentarité reste à démontrer puisque l'une Mantes-Seine Aval à vocation industrielle est tournée vers le Havre, et l'autre Saint Quentin en Yvelines-Saclay est un cluster à vocation technique et scientifique.

- **Cette voie est beaucoup plus que ce que l'on veut nous faire croire**

✓ dans son avis, le Conseil Général des Yvelines exige, au Nord, le maintien de la liaison Mantes-Cergy Pontoise A1, A13 (A 104) et mentionne désormais **une liaison « Cergy Pontoise- Saint Quentin en Yvelines ».**

✓ le barreau Sud de cette voie (entre la N12 et la N10-Les Essarts le Roi) a été abandonné, mais **les emprises initiales au sud de la N12 n'ont pas été restituées.**



✓ l'itinéraire pour rejoindre « Saclay- Saint Quentin en Yvelines » ou pour poursuivre au Sud relève d'un exercice de « contorsionniste en kilométrage supplémentaires » entre Jouars-Pontchartrain et Les Essarts-le Roi : les automobilistes et les chauffeurs routiers

utiliseront le réseau secondaire plus direct, avec pour corollaire son **inévitabile saturation qui relancera la faisabilité du tronçon Sud vers A10, A11, vraisemblablement à la demande même des riverains et habitants des villages concernés, les des nuisances nées de l'intensité de ce trafic Nord-Sud.**

✓ si le bouclage de l'A104 ne peut se faire entre Cergy et Orgeval, cette voie pourrait cumuler le trafic local, à celui qui proviendrait de la vallée de la Seine et de la région Nord, à celui qui proviendrait du sud-ouest et de l'Ouest de la France, et enfin aux véhicules qui emprunteront la A104, **ce qui amènerait le nombre de véhicules à plus de 34000 véhicules jour ! La 4^{ème} rocade à l'Ouest de Paris serait enfin réalisée.**

Quelques propositions

- se donner les moyens de **développer la ligne ferroviaire qui passe dans la vallée**
- **répondre au problème local ponctuel d'encombrement de la RD191** par la recherche de solutions de contournement des communes concernées (le Conseil général des Yvelines n'a jamais voulu rencontrer les agriculteurs sur ce sujet)
- Si un axe de contournement de Paris s'avérait absolument nécessaire, s'appuyer sur de l'existant en cours aménagement telle la route dite des Cathédrales ou du Blé (N154) vers A10-A11, à l'ouest du massif de Rambouillet, afin de **ne pas ramener en agglomération parisienne du trafic de transit national ou international qui n'a pas à y passer.**
- **que les prescriptions du SDRIF ne puissent pas être « contournées » par les collectivités locales**, sachant que le département des Yvelines est un des plus riches de France et qu'il pourrait se donner les moyens de financer ce projet routier

Fait le 18 avril 2013

Le Conseil d'Administration de Sauvons Les Yvelines