



SDRIFe 2024 – ENQUÊTE PUBLIQUE

AVIS DE L'ASSOCIATION DES AMIS DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

AVANT-PROPOS

Madame la Présidente de la Région Île de France, dans son avant-propos, marque bien la place « à part » de la Région Ile de France. Et le long développement de l'exposé des mesures envisagées le démontre bien et ne fait que renforcer ce sentiment : les autres régions ne comptent pas beaucoup dans l'analyse et c'est bien dommage. À l'heure où il est question de décentralisation, la France ne sait pas s'inspirer de pays voisins qui en tirent le meilleur. A l'échelle de l'Île de France, la décentralisation n'existe pas.

Le SDRIF-E définit l'aménagement francilien à l'horizon 2040 dans le respect de la loi Climat et Résilience, notamment l'objectif ZAN affiché par la loi.

La loi du Grand Paris datant de 2010 est aujourd'hui percutée par la loi Climat et Résilience qui vise à la sobriété en matière d'artificialisation. Tel qu'il le propose, le SDRIF-e n'aurait d'autre solution que de trouver un arrangement qui reviendrait à dégrader l'objectif ZAN. Or, l'alternative que nous défendons serait de freiner l'aménagement du Grand Paris et de revoir ses objectifs (en particulier celui des 70,000 logements/an) incompatibles avec les nécessités d'aujourd'hui (notamment les espaces de respiration) et correspondant au triple du besoin au vu du ralentissement de la croissance de la population régionale. L'exception de l'Île-de-France vient du fait – en réalité - qu'elle est une région de France déjà exceptionnellement peuplée, sursaturée en artificialisation et en grand besoin d'espaces de verdure pour ses habitants. En conséquence, notre association souhaite que l'alternative suivante soit retenue et que l'Île-de-France s'aligne a minima sur les autres régions de France. En plein accord avec FNE Île de France, les AVB soutiennent que la région la plus riche, la plus dense, et la plus développée d'Europe ne doit pas demander une exception sur la non-artificialisation des terres.

Sans prise en compte des spécificités locales, son objectif d'urbanisation peut conduire à défigurer le caractère préservé "villages" de notre territoire local, voire à détruire ces précieux poumons si proches de la Capitale que sont la vallée verte (désignée « rurale ») de la Bièvre, et un plateau de Saclay à vocation agricole et nourricière historique.

La loi Climat et Résilience vient à point nommé pour soulager les franciliens du stress et de la pollution de la vie parisienne.

à savoir : « par tranche de dix années, le rythme de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers devra être réduit de moitié par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée au cours des dix années précédentes ».

LE RÉÉQUILIBRAGE DE NOTRE TERRITOIRE

Dans son avant-propos, la présidente de la région présente un bilan factuel des politiques menées jusqu'à présent en matière de logement : *"Les hyper-métropoles correspondent au mode de production moderne. Elles sont les lieux qui attirent. Mais elles deviennent des lieux de rupture voire de confrontation. Ce qui fut jadis un modèle est aujourd'hui dans une impasse."*

En revanche, à aucun moment n'est soulevée la question de "l'hyper-région" Île de France qui continue de concentrer une grande partie du développement au détriment des autres régions françaises.

Dans le domaine du logement, l'échec de ce modèle est patent : la construction de nouveaux logements qui se poursuit à marche forcée a asphyxié l'IdF où l'on se déplace mal, on respire mal, et finalement on vit plus mal, alors même que la demande de logement non satisfaite n'a jamais été aussi forte.

La région IdF, si elle souhaite réellement s'inscrire dans un développement durable et atteindre les objectifs, en particulier climatiques, qu'elle se fixe dans ce SDRIFe, doit donc non seulement revoir l'équilibre au sein de son territoire, mais aussi l'équilibre entre le territoire francilien et le reste du pays.

PROTÉGER LES FORÊTS FRANCILIENNES DE L'URBANISATION, Y RENFORCER LA BIODIVERSITÉ ET MIEUX VALORISER LA RESSOURCE EN BOIS

Le Projet d'aménagement régional propose de mobiliser l'outil de classement en forêt de protection pour pérenniser les bénéfices sociaux, économiques et environnementaux des forêts.

Compte tenu de la forte tension exercée par l'urbanisation ou les aménagements de loisirs sur les forêts de la vallée de la Bièvre, notre association demande le classement de l'ensemble de la forêt domaniale de Verrières-le-Buisson et d'une partie de la forêt domaniale de Versailles en forêts de protection.

Une fiche projet concernant la forêt de Verrières-le Buisson a déjà été déposée à l'été 2021.

Cette proposition concerne également l'OR18 des Orientations Réglementaires.

AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS GRÂCE À DES MODES DE TRANSPORTS ROBUSTES, DÉCARBONÉS ET DE PROXIMITÉ

Dans le chapitre 5 du Projet d'Aménagement Régional, il est affiché l'ambition de proposer à tous les Franciliens une alternative aux modes de transports fortement carbonés, au premier rang desquels la voiture individuelle.

Pourtant, les erreurs du modèle en vigueur ne sont pas reconnues et, par conséquent, ne donnent pas lieu à un changement de politique pertinent.

Le Grand Paris a multiplié la création de lignes nouvelles dont l'utilité est parfois discutable, créant une infrastructure de transport dont le coût de fonctionnement va croître très significativement alors même qu'IdF Mobilités ne parvient pas à couvrir le coût de fonctionnement du réseau actuel.

Sur le territoire où agit notre association, l'exemple de la Ligne 18 est emblématique d'une politique de gaspillage des ressources en répondant à un besoin réel de transport par une offre surdimensionnée à la demande de la Société du Grand Paris (SGP) qui s'appuie sur une logique de développement dépassée et en contradiction avec les engagements de ce SDRIFe.

En parallèle, IdFM s'avère incapable de faire fonctionner la nouvelle ligne V inaugurée en décembre dernier par Mme la Présidente de la Région IdF et pourtant vantée comme un modèle de l'innovation de services du RER.

Notre association demande donc qu'un investissement massif dans les lignes existantes et une réforme de l'organisation de l'opérateur SNCF soient réalisés afin de parvenir enfin à un service de qualité sans lequel la décarbonation des transports en IdF restera à l'état de vœu pieux.

En ce qui concerne les circulations douces, notre association soutient les mobilités actives et en particulier l'usage du vélo. Elle insiste pour que l'intermodalité soit favorisée par la réalisation de parkings vélos et voitures, là où c'est nécessaire, gratuits lorsqu'ils sont associés à un titre de transport en commun.

Dans le secteur urbain de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, on constate que les liaisons cyclables ont été développées mais elles restent sans réelle continuité entre elles.

En revanche, elles sont totalement absentes sur le territoire de Versailles Grand Parc au sud de la RN12.

ZONE DE PROTECTION NATURELLE, AGRICOLE ET FORESTIERE (ZPNAF)

Les limites de la ZPNAF n'apparaissent pas dans les documents du SDRIFe. L'importance de cette zone de protection pour la région agricole du plateau de Saclay et son statut particulier que lui confère la Loi du Grand Paris justifient qu'elle soit identifiée de manière explicite dans le SDRIFe.

SITE CLASSE DE LA HAUTE VALLEE DE LA BIEVRE :

La haute vallée de la Bièvre constitue une unité paysagère remarquable identifiée et reconnue grâce à son classement en 2000. Elle ne figure pourtant pas sur la carte.

FAVORISER LA REOUVERTURE ET/OU LA RENATURATION DES COURS D'EAU

Cette préoccupation forte des associations et des syndicats de communes tout au long du cours de la Bièvre semble bien avoir été intégrée sur la carte.

Aucun rétablissement de franchissement d'infrastructure linéaire comme la RN12 ou la RD91 n'est en revanche et malheureusement identifié sur la carte. Il faut y remédier.

CONTRADICTIONS OU « MANQUES D'EFFICACITÉ » RELEVÉS

La sanctuarisation de la ceinture verte et la volonté d'assurer voire accroître l'autonomie alimentaire pour raisons d'intérêt général sont en contradiction avec la poursuite de grignotage des espaces agricoles et naturels.

La culture des exceptions rend inopérantes les règles et protections. *Dura lex sed lex* devrait s'appliquer dans tous les cas. Y compris l'Etat qui se doit de se montrer exemplaire.

La séquence « ERC » qui promet beaucoup se révèle à l'usage très décevante : elle est détournée pour au moins 2 raisons :

- Les 2 premières étapes sont systématiquement ignorées pour aller au plus facile = compenser.
- Lorsqu'intervient le choix, le projet est souvent déjà trop avancé pour être remis en question par l'étude des 2 premiers termes de la séquence (éviter, réduire).

- le critère d'urbanisation forcée auprès des gares ne peut s'appliquer sans tenir compte de la morphologie de certains sites particuliers :

La vallée de la Bièvre en est un exemple qui l'illustre bien : profondément encaissée entre deux plateaux, ses coteaux sont abrupts et les voies de communication sont resserrées en son milieu, à proximité de la rivière, le plus souvent elle-même incluse dans un lit qui fait office de bassin d'extension de crue.

- L'urbanisation ne peut s'y réaliser comme ailleurs. Le site classé au titre des paysages et des sites limite les possibilités d'urbanisation. Se reporter à l'OR 91 : l'illustration de la règle évoquée mentionne *"Dans le cas ci-dessous, l'extension urbaine ne peut empiéter ni sur l'espace boisé ni sur l'espace vert"*

La préservation et la restauration d'une trame verte et bleue fonctionnelle, en assurant notamment le bon état de conservation des réservoirs de biodiversité et en permettant leur connexion via les corridors écologiques, est un objectif consacré dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Mais alors que les liaisons écologiques étaient bien identifiées dans le SDRIF en cours, le projet actuel ne présente plus de carte précise.

On a l'impression que la place des espaces ouverts dans la ville est renforcée et les espaces verts agricoles boisés et naturels protégés. Toutefois les continuités écologiques, qui sont un des éléments constitutifs de la trame verte et bleue, ne semblent plus une priorité face au développement urbain.

L'autorité environnementale, dans son avis exprimé le 21 décembre 2023, a estimé que «la trajectoire proposée de réduction de l'artificialisation de 20 % par décennie ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de l'absence d'artificialisation nette en 2050».

« le Sdrif-E traite insuffisamment certains enjeux majeurs comme la santé et la qualité de l'eau. »

« 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 ».

ANALYSE PAR COMMUNE DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE

L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre est une association loi 1901 déclarée d'utilité publique et agréée par le ministère de l'environnement au titre de la protection de l'environnement dans un cadre régional a pour vocation de protéger, mettre en valeur et promouvoir le patrimoine naturel, culturel et architectural ainsi que la qualité de vie.

Son territoire s'étend sur 9 communes, réparties sur les Yvelines et l'Essonne, en haute vallée de la Bièvre (de Guyancourt à Verrières-le-Buisson) et ses environs, dont le Plateau de Saclay.

Dans le cadre de l'enquête publique, il nous a semblé intéressant de décliner certains thèmes, en les traitant localement. Cela permet, en affinant l'analyse, de les considérer dans leur contexte propre.

SDRIFe – contribution Guyancourt

URBANISATION :

MAITRISE DU DEVELOPPEMENT URBAIN

AGGLOMERATION DE ST-QUENTIN-EN-YVELINES – LES 9 COMMUNES HISTORIQUES :

- **Guyancourt, Trappes et La Verrière :**

Ces 3 communes possèdent plus de 50% de logements sociaux. Nous préconisons une trajectoire -50% de consommation pour la prochaine décennie et une pause du bâti.

- **Voisins-le-Bretonneux, Montigny-le-Bretonneux et Elancourt :**

Ces 3 communes sont pauvres en espaces vert (respectivement 9%, 25% et 28% de leur territoire). Nous préconisons une trajectoire -50% de consommation pour la prochaine décennie. De plus, sur Montigny-le-Bretonneux, le secteur d'urbanisation préférentielle sur la base de loisirs de SQY et en lisière d'une zone NATURA 2000 (poumon vert de l'agglomération) est à éviter.



- **Maurepas, Coignères et Magny-les-Hameaux :**

Ces communes possèdent respectivement 43%, 52% et 75% d'espaces verts, principalement grâce à des protections NAF. Peu consommées en espaces NAF durant la dernière décennie, elles peuvent théoriquement soutenir la trajectoire -20% de consommation pour la prochaine décennie (même si notre association recommandera toujours -50%). Sur Magny-les-Hameaux (et Châteaufort, commune de l'agglomération voisine de Versailles Grand Parc), 2 pastilles d'urbanisation sont placées le long de la Ligne 18 du Métro Automatique. Déposer deux pastilles sans pré-existence de gare le long d'une voie ferrée ne peut qu'inciter à une urbanisation non souhaitable dans une zone encore agricole, extrêmement malmenée par l'OIN.

Aussi, les AVB sont farouchement opposés au maintien de ces pastilles qui auront pour conséquence de menacer l'existence des exploitations agricoles voisines qui ont déjà bien souffert de la balafre du métro sur leurs terres.



SDRIFe – contribution Buc

URBANISATION :

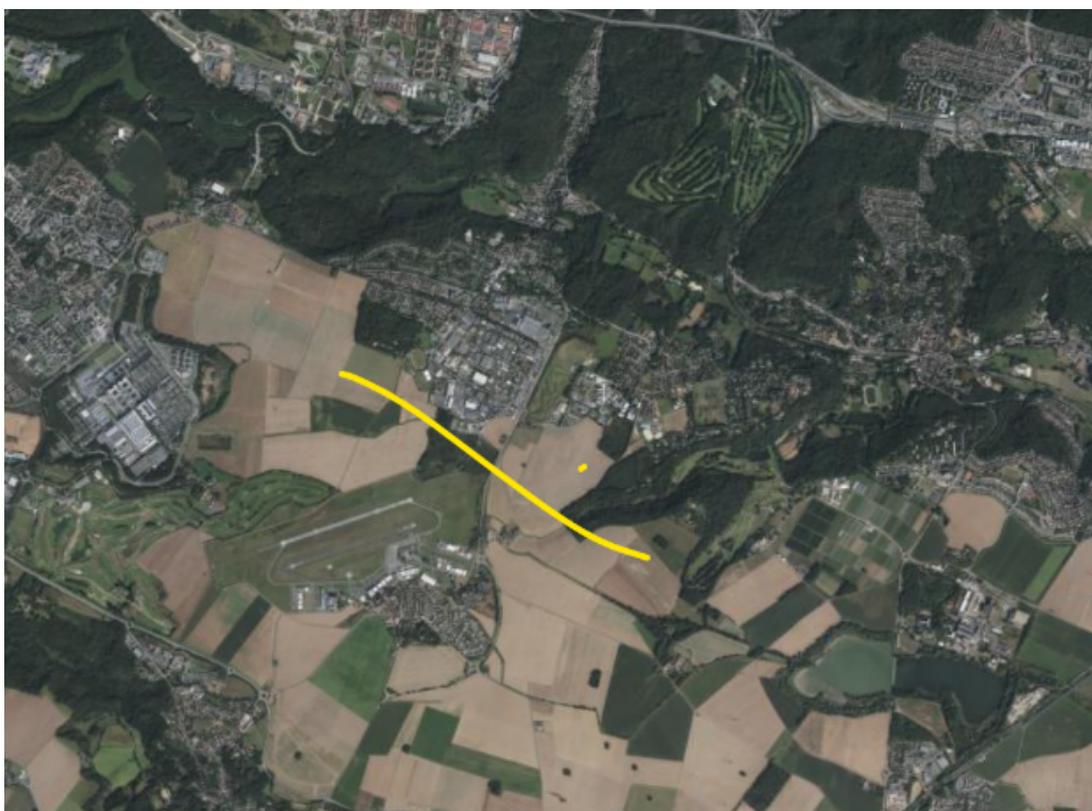
L'échelle de la **carte de la maîtrise du développement urbain** ne permet pas de juger finement de la pertinence des contours de la **sanctuarisation de l'armature verte**.

En particulier, dans le périmètre qui nous concerne plus directement, le parc du château semble être colorié comme inclus dans cette armature, tout comme la partie boisée du Fort de Buc (répertorié espace boisé classé au PLU de 2007) mais ni l'un ni l'autre ne sont entourés d'un trait vert foncé. On peut dès lors se demander ce qu'il en est exactement de leur protection.

Les nuances de couleurs de la carte « Préserver les espaces naturels agricoles et forestiers et développer la nature en ville » sont difficiles à distinguer pour différencier les trois catégories d'espaces : naturels, agricoles ou forestiers. Un zoom plus précis par commune serait bienvenu pour éviter les mauvaises interprétations.

La **préservation des espaces agricoles** au sud de Buc doit rester impérative.

Pour le **maintien ou le rétablissement des liaisons agricoles et forestières d'intérêt régional**, il manque une flèche ouest-est de maintien des liaisons agricoles au sud direct du Fort de Buc entre la RD91 et les terres agricoles du plateau de Saclay à l'est de la RD936 englobant la ferme du Trou Salé.



Idem pour les liaisons forestières, il manque celle est-ouest des coteaux boisés de la vallée de la Bièvre depuis l'étang du Moulin à Renard jusqu'à Bièvres.

DEVELOPPEMENT DE L'INDEPENDANCE PRODUCTIVE REGIONALE ET LA CONFIRMATION DE L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE DE LA REGION

Buc se trouve à proximité de deux sites d'intérêt régional identifiés sur la carte : celui de Trappes-Saint-Quentin-en-Yvelines et celui du plateau de Satory.

Le large débordement à l'est de la ligne 18 et la RD 91 de la zone identifiée sur le plateau de Satory nous inquiète. Il ne devrait y avoir, en dehors de l'activité militaire présente aujourd'hui sur le plateau à l'est de la RD91, aucune activité nouvelle d'intérêt régional développée à l'est de la ligne 18.

Préciser une requalification-modernisation de qualité, non génératrice de trafic de poids lourds sur le site économique existant à Buc

La ZAE de Buc Les Loges est bien identifiée sur la carte comme zone de requalification-modernisation du site économique existant.

Cela correspond bien au projet actuel de Buc pour requalifier sa ZAE en zone de haute technologie accueillant des PME à forte valeur ajoutée qui nécessitent moins de transports lourds par camions et qui requièrent un personnel très qualifié par ailleurs souvent présent sur place.

La ZAE se trouve de plus au barycentre d'entreprises comme Renault, Stellantis, Thalès, Dassault, Bouygues, Safran, Eiffage, Saipem par exemple, susceptibles d'avoir recours à des PME sous-traitantes qui pourraient être attirées à Buc dans les surfaces existantes à prix attractif.

Cette requalification permettrait de mettre fin à l'activité actuelle et à la tendance à concentrer sur Buc une activité essentiellement constituée de logistique génératrice d'un important trafic de poids lourds incompatible avec l'enclavement du site qui n'est accessible que par les voies étroites du village et loin des grands axes de circulation de gabarit adapté.

De plus, nous partageons l'avis de l'autorité environnementale en ce qu'elle préconise (dans son avis exprimé le 21 décembre 2023, de « *conditionner toute autorisation d'implantation d'une nouvelle zone d'activité à la démonstration de l'insuffisance des possibilités de densification des zones existantes* ». Ce principe devrait s'appliquer à Buc à l'extension inappropriée de la ZI au sud du chemin de Villaroy aux Loges sur une zone humide à l'origine. Cette zone devrait être rétablie dans sa fonction originale, quitte à ce que ce soit par préemption par la commune.

TRANSFORMER LE METABOLISME FRANCILIEN : SOBRIETE, CIRCULARITE ET PROXIMITE

La présence dans cette même zone d'un signe identifiant un **site support de services urbains ou d'économie circulaire** nous inquiète dans la mesure où la notion d'économie circulaire et de support de services urbains n'est pas clarifiée.

D'autant plus que ce signe n'est présent ailleurs sur la carte que dans des zones très fortement urbanisées (ce qui n'est pas le cas de Buc) comme le sud de Massy, Rungis ou Orly pour ne parler que des plus proches.

Nous partageons totalement l'avis de bon sens de l'autorité environnementale qui précise : « *conditionner toute création d'un entrepôt logistique à l'existence préalable d'une interconnexion fonctionnelle avec la voie ferrée ou fluviale* » !!! A appliquer en priorité absolue et de toute urgence à la ZAE de Buc.

MAITRISE ET ENCADREMENT DU DEVELOPPEMENT URBAIN A BUC

L'orientation 57 fixe à 13% à l'horizon 2040 la progression moyenne du nombre de logements au sein des espaces urbanisés par rapport à la date d'approbation du SDRIF-E pour les communes dépourvues d'une gare comme Buc.

Mais à Buc, cette augmentation ne tient pas compte du fait que la population actuelle a été atteinte grâce à des accroissements passés supérieurs à ce qui avait alors été demandé. Les efforts consentis par le passé ne sont donc pas reconnus et pénalisent d'autant la commune aujourd'hui puisque la base considérée pour le calcul de l'augmentation souhaitée est surestimée par rapport à ce qu'elle aurait été si les taux d'augmentation passés n'avaient pas été dépassés.

Cette augmentation de 13% doit donc pouvoir être relativisée à Buc au moment de la déclinaison locale du SDRIF, sauf à finir par faire imploser la commune sous le poids du nombre de ses habitants en détruisant totalement les caractéristiques qui font son attractivité aujourd'hui.

En revanche, nous partageons totalement l'objectif de production de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain (OR 57-60). Et pour ce faire, il y a lieu de se pencher sérieusement sur la situation existante à la recherche non seulement des logements inoccupés et des friches industrielles ou commerciales pouvant être reconverties mais également des logements qui peuvent être adaptés pour accueillir un plus grand nombre de foyers.

Buc n'est pas déficitaire en matière de logements sociaux et n'a donc pas d'effort particulier à faire en ce domaine. En revanche, il faut avoir constamment à l'esprit, au moment de donner une autorisation pour la construction de logements supplémentaires, que ceux-ci vont accroître d'autant le nombre de logements sociaux supplémentaires à offrir.

SDRIFe — Les Loges-en-Josas

« ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES » 3.1 INTENSIFIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN OR 57 : OBJECTIFS D'ACCROISSEMENT DE LA DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Les Loges-en-Josas disposant d'une gare, l'objectif de progression du nombre de logements au sein des espaces urbanisés à horizon 2040 est de 15%.

Dans le dernier PLU des Loges (2023), il est prévu de densifier l'espace urbanisé à hauteur d'environ 11%. Après atteinte de cet objectif, il n'y aura plus d'espace disponible sur la commune pour de nouvelles constructions. L'accroissement du nombre de logements ne pourra se faire que sur l'espace privé, notamment par surélévation de bâtiments déjà existants. La commune n'aura donc pas de leviers pour atteindre l'objectif de progression demandé dans l'OR 57 à savoir 15%. Nous demandons que la formulation de l'OR 57 soit revue en supprimant l'obligation d'augmenter uniformément le nombre de logements. Il convient notamment de prendre en compte les spécificités de chaque commune : disponibilité de terrains constructibles, caractéristiques architecturales et urbaines, identité patrimoniale, classement des espaces en périmètre protégé, équilibre logement/emploi

OR 91 : DÉVELOPPEMENT À PROXIMITÉ DES GARES.

Sur l'extrait ci-dessous de la carte « Maîtriser les développements urbains », la pastille concernant la gare de Petit-Jouy-Les-Loges est cerclée de rouge.



Nous demandons la **suppression de cette pastille** car cette gare est entourée de parcelles bénéficiant des protections du site classé de la Vallée de la Bièvre. L'urbanisation autour cette

gare (préexistante au classement) est déjà réalisée et s'étale en bordure de la RD446. Cette gare est par ailleurs située à moins de 2 km de la gare de Jouy-en-Josas.

« ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES » 5.5 ASSURER LA FONCTIONNALITÉ DES PLACES AÉROPORTUAIRES

OR 146 La réduction des nuisances et pollutions induites par l'activité aéroportuaire doit être recherchée. Les mesures de protection des riverains vis-à-vis du bruit doivent être renforcées, notamment la nuit.

Concernant les plateformes aéronautiques, le dossier du SDRIF-E ne parle que des aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget.

Il n'y a aucune mention de l'aérodrome de Toussus-le-Noble rebaptisé récemment Paris Saclay Versailles. Avec autour de 140 000 mouvements par an, cet aérodrome est le quatrième de France en termes de trafic après Roissy, Orly et Nice. L'activité concerne actuellement majoritairement le loisir et la formation de pilotes. Qu'en sera-t-il dans les années à venir ?

Aucune orientation n'est présentée sur l'avenir de cet aérodrome dont les nuisances en termes de bruit et de pollution atmosphérique sont très importantes pour les riverains notamment ceux des Loges-en-Josas.

Nous demandons une **limitation du trafic sur cet aérodrome** et une **forte accélération du remplacement des avions bruyants par des avions plus silencieux** (avions électriques, avions classé Calipso A+).

SDRIFe – contribution Jouy-en-Josas

A - URBANISATION/pastilles :

Appliquée à la commune de Jouy-en-Josas, la déclinaison de l'obligation de construire 70000 logements –dont 33000 logements sociaux, par an sur la région, lui attribue un objectif de 430 logements à l'échéance de 2030.

La ville de Jouy-en-Josas compte 3 gares, sur la ligne "V" desservant Massy-Versailles, distantes entre elles de 1,5 à 2 km. D'est en ouest :

1°) GARE DU PETIT-JOUY - LES LOGES-EN-JOSAS

Entrée de ville, sur la RD 446, avec croisement rue du Petit Jouy qui mène aux Loges-en-Josas, située au sud. Le secteur est cadré à l'ouest et à l'est par des espaces boisés classés et par une topographie de coteaux. Ce caractère naturel et paysager confère au secteur une qualité à préserver.

Ce secteur connaît diverses contraintes d'ordres géographique et technique :

- la topographie particulière,
- la protection de sites naturels et les lisières de massifs boisés,
- des contraintes techniques liées à une forte sensibilité au ruissellement des eaux (envahissement fréquent de la route par temps d'orage), au passage d'une conduite de gaz haute pression et aux ouvrages techniques associés,

- des nuisances effectives, avec les zones de bruit aux abords des deux infrastructures de transport : voie ferrée (bande des 250m) et route départementale (bande des 100m)

L'étroitesse des lieux liés à la topographie et à la présence, côte à côte de la route, de la voie ferrée, d'une piste cyclable et d'un trottoir sur la partie horizontale, reporté sur les talus (prendre en compte les fortes pentes), situés immédiatement au-delà, toute possibilité de constructions.

Or, l'espace y est contraint, d'un côté par la voie ferrée et son emprise et de l'autre par le massif de la forêt de Versailles, classé EBC.

Une autre conséquence de la contrainte topographique est la difficulté d'accès et de dessertes des constructions envisagées. Les accès à la gare, possibilités de stationnement qui sont attendus devront être revus.

A noter : distance de la gare de Jouy centre < 1,5 km

Pour toutes ces raisons, comme mentionné ci-dessus, nous demandons la **suppression de cette pastille** car cette gare est entourée de parcelles bénéficiant des protections du site classé de la Vallée de la Bièvre. L'urbanisation autour cette gare (préexistante au classement) est déjà réalisée et s'étale en bordure de la RD446. Cette gare est par ailleurs située à moins de 2 km de la gare de Jouy-en-Josas.

2°) GARE DE JOUY CENTRE

Cœur de ville, face au groupe scolaire, à proximité immédiate du centre commercial, enserré entre rue Jean-Jaurès (trafic important = 6 à 9000 véhicules/jour) et la Bièvre redécouverte au nord et RD 446 (très empruntée également) et le bief au sud, d'une part, un passage à niveau à l'est et un autre passage à niveau à l'ouest, d'autre part.

L'enclavement très sévère du lieu est une contrainte forte.

Les OR 136 & 137 (limiter les pollutions et nuisances) sont en contradiction avec la pastille d'urbanisation de cette gare.

D'autres spécificités s'imposent : l'emplacement disponible à proximité de la gare, envisagé pour construire, est une zone d'expansion de crue, avec une forte suspicion de zone humide (lit majeur de la rivière). L'OR 33 vise à reconquérir les zones d'expansion de crue. L'OR24 favorise la restauration des continuités aquatiques ou humides lorsqu'elles ont été interrompues, ce qui est le cas ici.

Les lieux ont été remblayés certes mais l'important déficit de zones humides en région parisienne et leur rôle essentiel pour la biodiversité pourraient leur trouver une autre vocation que le bétonnage et la perte de bénéfices écologiques et de services écosystémiques.

Le dérèglement climatique, avec notamment la survenance de pluies courtes mais intenses, pourrait bien renouveler l'inondation de juillet 1982 qui avait envahi tout ce secteur, augmentant le volume des eaux de la rivière des eaux de ruissellement en provenance des coteaux. Si des mesures d'envergure ont été prises sur le cours même de la rivière, les eaux de ruissellement ne sont pas prises en compte dans le PPRI. Celui-ci fait référence en termes

d'inondation. Aussi, le SDRIF-e mériterait d'être beaucoup plus précis sur ce sujet. (OR 22 et s).

On considère même que la situation s'est aggravée avec les imperméabilisations survenues en amont suite aux constructions et infrastructures créées notamment sur les plateaux de part et d'autre.

Pour les AVB, aucune construction n'est possible dans ce secteur et demande d'enlever cette pastille : c'est de surcroît situé dans une zone inondable.

3°) GARE DE VAUBOYEN

Le site de la gare de Vauboyen se trouve au milieu de champs agricoles, eux-mêmes inclus dans le site classé de la vallée de la Bièvre.

Le contexte local est une richesse patrimoniale : le Moulin de Vauboyen, la Bièvre, le château de Vauboyen, la maison littéraire de Victor Hugo.

Les accès y sont extrêmement contraints : au nord, la route est très étroite et limitée aux véhicules de - de 3,5t (2 camions ne peuvent s'y croiser), des ralentisseurs multiples, des stationnements sur les bas-côtés empiètent sur la largeur, des ponts historiques fragiles.

Dans l'OR 91, il est mentionné que "En présence de deux gares dont le rayonnement de deux kilomètres se chevauche, les capacités d'urbanisation au titre des gares ne se cumulent pas"

Pour toutes ces raisons nous demandons la suppression de cette pastille.

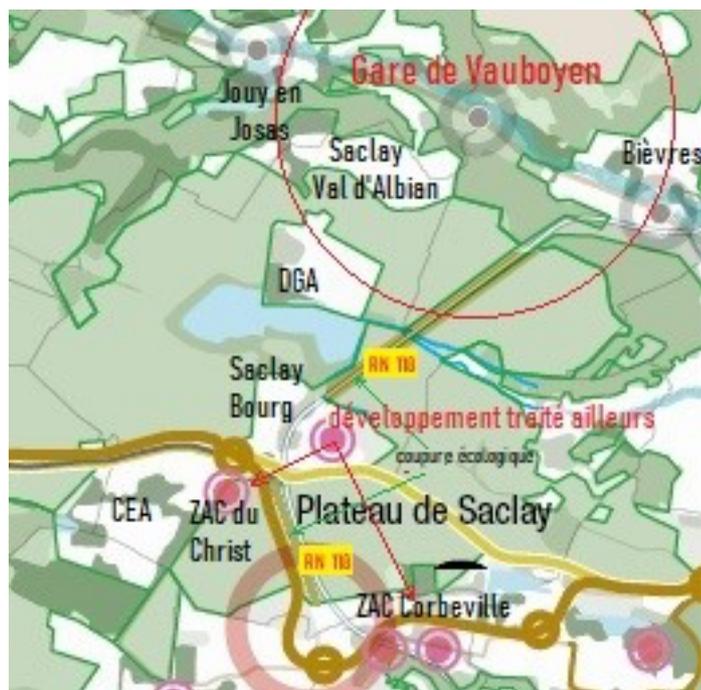
SDRIFe – contribution Saclay

A - URBANISATION/pastilles :

La commune de Saclay comporte deux agglomérations, le Bourg et le Val d'Albian, distantes de 5 km.

De part et d'autre d'un centre d'essai de la Délégation générale à l'armement (DGA), ces « quartiers » de la commune sont séparés et entourés par des espaces naturels ou agricoles (en vert sur la carte).

Pratiquement tous ces espaces sont inclus dans la Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay (ZPNAF), ou dans le site inscrit de la vallée de la Bièvre.



Au niveau du Bourg, deux demi-pastilles d'urbanisation préférentielle correspondent à :

- la ZAC « du Christ » qui accueillera les constructions autorisées par la loi « Grand Paris » de 2010, autour de la gare de la ligne 18 du Grand Paris Express, sur une superficie limitée (par le Centre du CEA, et par la ZPNAF) ; c'est-à-dire que les 2 000 logements envisagés par le projet, débordant sur le Bourg actuel, devront pousser en hauteur, en outrepassant les prescriptions du PLU de la commune.
- une zone agricole de 13 hectares à l'est, réservée urbanisable ultérieurement pour satisfaire aux 700 logements prescrits par le Contrat de développement territorial de 2016 (CDP accepté unilatéralement par la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay).

Or il existe plus au sud une pastille sur la ZAC de Corbeville, où la commune de Saclay est également concernée par des logements étudiants, dans le quartier résidentiel que construit l'Établissement public Paris-Saclay (EPAPS), outrepassant également le PLU communal.

L'objectif initial du CDP sera désormais très largement atteint avec les ZAC du Christ et de Corbeville et l'urbanisation des 13 ha agricoles n'est plus nécessaire.

Pour rester dans l'esprit de la loi ZAN de 2023 (Zéro artificialisation nette),

Nous demandons la suppression de la seconde demi-pastille du Bourg de Saclay

Au niveau du Val d'Albian :

- La gare de Vauboyen (ligne V anciennement RER C), située en limite du territoire de Jouy-en-Josas, se trouve pratiquement à l'intersection avec les communes de Bièvres et de Saclay. Elle est entourée de sites protégés, sauf pour les zones déjà construites des trois communes.
- En vertu de l'OR 91, son rayonnement d'urbanisation ne se cumulerait pas avec celui des gares de Jouy-en-Josas ou de Bièvres, seulement distantes de 2 km.
- Si ce rayonnement devait concerner le quartier Val d'Albian de Saclay, cela poserait un problème de compatibilité avec l'OR 40 car il n'y a pratiquement plus de foncier disponible ; l'accroissement du nombre de logements se traduirait par des divisions parcellaires, augmentant l'occupation des sols, et préjudiciables à la retenue des eaux pluviales.

A noter qu'une zone humide de rétention a déjà été créée au bas de ce coteau pentu surplombant la rivière (application de l'OR 30 avant la lettre).

- Quant à la surélévation des bâtiments déjà existants, outre qu'elle outrepasserait aussi le PLU communal, elle ferait perdre le caractère « village » du lieu et dénaturerait le paysage vu du site classé de la vallée.

Un front vert conforme à l'OR 8 serait le bienvenu au pied du Val d'Albian.

Nous demandons la suppression de la pastille de mobilisation de la gare de Vauboyen.

B – LA NATURE AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT:

Sur la carte « La nature au cœur du développement » le SDRIFe identifie les besoins de rétablir les franchissements d'infrastructures linéaires.

En plus d'avoir rompu la continuité écologique entre les bois de Bièvres, d'Igny, et de Verrières-le-Buisson, la route nationale 118 fragmente la zone agricole de Saclay.

Nous demandons des corridors écologiques franchissant effectivement la RN 118.

SDRIFe — contribution Igny-Verrières

A - URBANISATION/pastilles :

Le projet de gare supplémentaire à Massy-le Pileu sur la ligne V est né du besoin créé par une urbanisation débridée. Il est donc aujourd'hui soutenu par les AVB comme favorisant la décarbonation des transports et une meilleure qualité de l'air.

Sa situation très proche, notamment vers le nord, d'espaces verts et boisés, classés, impose une grande vigilance pour ne pas les mettre en danger

Il apparaît que la distance de 2 km autour des gares pour l'urbanisation n'est pas adaptée à la vallée rurale de la Bièvre, trop enserrée dans les contraintes topographiques.

B – CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE :

Le Bois de Verrières est actuellement enclavé alors qu'il y réside une faune significative.

Deux franchissements écologiques sont nécessaires :

- Un franchissement écologique de la RN 118 au nord de Bièvres pour rétablir la continuité avec l'ouest de la vallée rurale de la Bièvre.
- Un franchissement écologique de la RN 444 à hauteur d'Igny (bassin des damoiseaux) pour rétablir la continuité avec le plateau de Saclay.