

Janvier 2011

APACH DE BUC

Association bucoise pour la protection et l'amélioration du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement



Association bucoise pour la protection et l'amélioration du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement (APACH)

Créée en 1987, agréée pour la protection de l'environnement, APACH a participé au concours d'idées de l'OIN Saclay et obtenu un premier prix dans la catégorie patrimoine et ressources naturelles avec son projet « Terres de soleils ». Les thèmes du débat public, et notamment le transport, y étaient largement traités avec le souci de relier les principaux points du territoire en 20 minutes. Membre du collectif d'associations du plateau de Saclay qui comprend des associations de plusieurs communes du plateau et de ses vallées, elle a participé activement aux propositions d'amendements – dont certains ont été retenus – envoyés aux parlementaires pour la loi du Grand Paris. APACH participe aux réunions organisées par la mission OIN (GT transports et aménagement) ainsi qu'à de nombreux autres groupes de travail (SAGE de la Bièvre, CCE de l'aérodrome de Toussus, PLD du bassin de Versailles...). Elle diffuse régulièrement des informations aux Bucois.

APACH DE BUC

mariefrancoise_choisnard@yahoo.fr

Pour en savoir plus :

<http://www.apach-buc.org>

Des transports en commun dans le secteur Saclay-Versailles : oui, mais vite, utiles aux habitants et qui ne portent pas atteinte à l'environnement

Pourquoi un cahier centré sur la commune de Buc et son environnement ?

Commune de bientôt 6 500 habitants et comptant pratiquement un nombre équivalent d'emplois, Buc ne réalise cependant pas un équilibre habitat-emploi, la très grande majorité des habitants travaillant en dehors de la commune, souvent loin et notamment à Paris. La préoccupation transports y est donc très présente, pour les habitants comme pour les entreprises, et cela alors même que Buc n'est desservie que par des lignes de bus aux fréquences et à l'amplitude horaire très insuffisantes, ainsi qu'avec une régularité trop incertaine. La gare de Versailles Chantiers est la plus utilisée par les Bucois mais aussi par tous ceux qui viennent de communes plus au sud (Toussus, Chateaufort...) et qui traversent Buc en voiture faute de transports attractifs, saturant ainsi la route départementale qui traverse notamment un centre-ville inadapté à un tel trafic (14 000 véhicules par jour).

Il serait donc tentant de demander pour Buc une gare du futur métro mais, comme ailleurs, une gare n'a de sens que si :

- elle est implantée au cœur d'un réseau dense de transports pour y accéder autrement qu'en voiture ;
- elle rend service à un maximum d'habitants ce qui signifie un accès aisé également à pied puisque l'on observe que tout point d'arrêt d'un transport distant de plus de 10 minutes est dissuasif pour les piétons ;
- elle n'est pas implantée sur des espaces agricoles qui ne pourraient qu'être condamnés par l'urbanisation nécessairement induite.

L'examen objectif de la situation de la commune ne plaide donc pas pour une gare mais pour une très importante amélioration du réseau de bus et des lignes de trains auxquels les Bucois ont accès. Or, ces lignes sont parmi les plus perturbées du secteur (RER C dans toutes ses branches, RER B et trains des lignes de Paris-Montparnasse).



Une critique récurrente : des projets décidés sans débats ; un débat tronqué

L'État a décidé, dans le cadre du plan Campus de rénovation des Universités, de rassembler sur le Plateau de Saclay, au sud de la commune de ce nom, un vaste ensemble (cluster) d'établissements d'enseignement supérieur, de recherche et de développement incluant le déménagement de l'Université d'Orsay sur le plateau, ce qui signifie sur des terres agricoles. Il a aussi décidé un autre pôle d'aménagement au nord-ouest, sur le site de Satory, dédié principalement à l'automobile et empiétant également sur les terres agricoles du lieu-dit « La Minière » à Guyancourt. Ces projets s'inscrivent dans l'Opération d'Intérêt National Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.

Au cours de la discussion de la loi concernant le réseau de transport public du Grand Paris mais aussi (Titre V) l'aménagement du Plateau par l'Établissement Public du Plateau de Saclay, nous avons demandé que le débat public ne porte pas uniquement sur le réseau de transport mais bien également sur les aménagements qui l'accompagnent ; nous avons donc demandé un débat particulier sur l'aménagement du plateau de Saclay. Ces demandes n'ont pas

été retenues mais on voit bien que la question transports est totalement dépendante de l'environnement si particulier du plateau de Saclay et de son développement éventuel, avec notamment :

- Un espace essentiellement agricole à protéger et qui porte sur plus de 2 500 hectares ;
- Un réseau hydraulique qui a rendu possible l'agriculture, favorisé l'installation de villes sur le plateau par la maîtrise du drainage et du ruissellement des eaux et qui doit être préservé ;
- Des sites et paysages que l'on ne peut faire traverser par des infrastructures sans les dénaturer (site classé de la vallée de la Bièvre notamment).

Le débat en cours ne répond pas aux attentes des participants car il est trop monopolisé par la SGP et les « institutionnels » ; il ne répond pas à des questions cruciales comme le financement et la rentabilité du projet. Au fil du temps, certaines options semblent abandonnées, d'autres projets étant esquissés sans qu'ils puissent être réellement débattus.

Il ne peut qu'inciter à s'indigner comme nous y invite Stéphane Hessel, en attendant d'autres formes de protestation.

Transports : nos demandes

- Très forte demande pour la mise à niveau et l'amélioration des dessertes existantes afin de faciliter les déplacements par les transports en commun de la population locale et de désengorger les routes. Cela doit être la priorité absolue.
- Opposition à des engagements budgétaires qui mettraient à mal la réalisation de cette priorité et qui ne porteraient que sur des projets à échéance trop lointaine.
- Hostilité à une liaison lourde en travers du plateau qui mettrait en péril l'exploitation agricole.
- Ferme opposition à un éventuel franchissement aérien de la vallée classée de la Bièvre.
- S'il doit y avoir une ligne de métro souterraine entre Saclay et Versailles, il serait impensable qu'elle ne desserve pas Saint-Quentin-en-Yvelines. Mais, une gare à La Minière sur les terrains agricoles de l'INRA serait mal placée :
 - elle consommerait les terres agricoles qu'il est souhaitable de protéger en entraînant, à terme, leur disparition avec le développement urbain consécutif ;
 - elle créerait une traversée en plein milieu du plateau (catastrophique pour l'agriculture si elle est aérienne, problématique pour l'écoulement des eaux si elle est souterraine) ;
 - elle imposerait une traversée problématique de la vallée classée de la Bièvre (financièrement si c'est en souterrain, pour l'environnement si elle est aérienne) ;
 - complètement excentrée par rapport au schéma urbain actuel donc mal desservie alors qu'elle rendrait service à une population beaucoup plus nombreuse si elle était située plus au sud vers la ligne du TCSP, ou encore mieux à proximité de la gare actuelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Notre proposition :

1) la zone de La Minière est géographiquement inappropriée à l'implantation d'une gare

La photo aérienne sur la zone de La Minière montre que le rabattement des différents modes de déplacement sur cette zone peut poser problème dans la mesure où le site classé de la vallée de la Bièvre borde entièrement le nord du plateau dans cette zone ;

2) Privilégier une implantation beaucoup plus centrale et mieux desservie pour la future gare

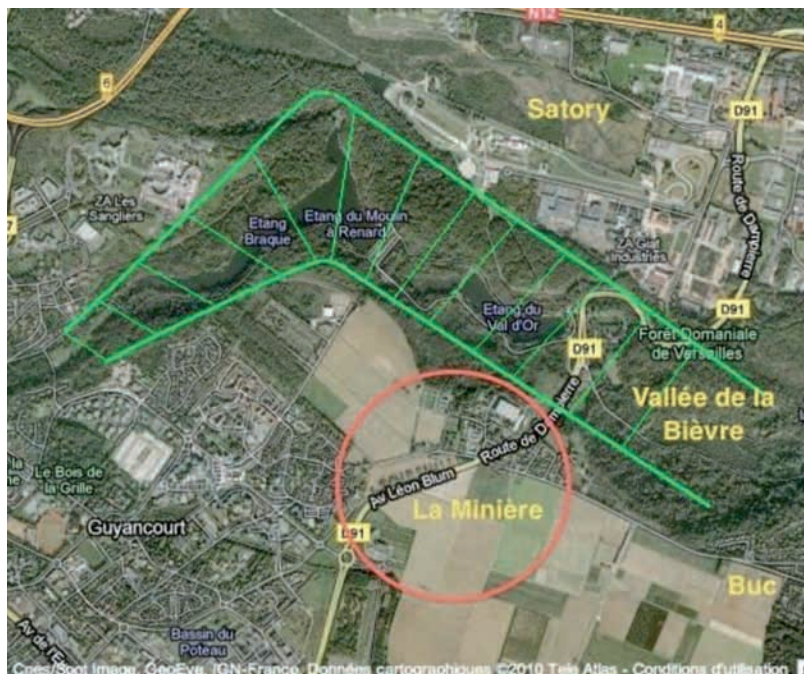
Le plan illustre ce que pourrait être une autre option possible à Guyancourt, au sud et à proximité du technocentre, sur la ligne du TCSP et plus proche de Voisin et Montigny.

Si cette gare doit un jour exister, les décisions sur son emplacement exact devraient appartenir aux élus locaux qui assurent la maîtrise depuis des années du schéma d'urbanisation de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Pour passer du sud au nord (ou l'inverse) de la vallée de la Bièvre sans la traverser, il faut la contourner à l'ouest de sa source, donc plus proche du centre de Saint-Quentin. On pourrait alors remonter sur Satory et y placer une gare.

En attendant, on obtient bien plus rapidement une desserte du secteur en s'appuyant sur les infrastructures existantes :

- ▶ améliorer les deux RER B et C dans le cadre du plan de modernisation de la Région (fréquences, régularité) et prolonger la branche du RER C Massy – Versailles jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines pour supprimer les ruptures de charge à Versailles ;
- ▶ mettre en œuvre :
 - deux TCSP nord sud les reliant l'un passant notamment par Buc et sa zone d'activité qui compte 7 000 emplois ;
 - un TCSP est-ouest Massy – Saint-Quentin garantissant en particulier une desserte rapide, régulière et fréquente entre le campus Saclay et l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, celle-ci étant susceptible d'offrir un pôle logement diversifié pour les salariés sur le secteur ;
 - mettre fin au monopole de certaines sociétés de transports incapables d'améliorer notablement les dessertes actuelles (fréquence, amplitude horaire, week-end...).





Conclusion

Les lois n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II) et n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche n'entrent en vigueur qu'en ce mois de janvier 2011 mais la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement avait déjà bien inscrit un objectif de gestion économe de l'espace naturel et agricole en son article 7 qui invite à :

- a) lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis ;
- b) lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, (...)
- d) préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques.

Le déplacement de l'université Paris sud comme l'utilisation des terrains agricoles de La Minière, que ce soit pour des constructions ou des gares, vont totalement à l'encontre de ces règles. Il est urgent que les décideurs comprennent enfin que les espaces naturels sont une ressource non renouvelable dotée de valeur sociale intrinsèque et non des réserves foncières quasiment illimitées, support d'une croissance urbaine perçue comme inéluctable.

Le transport doit être mis au service de ce développement durable et non contribuer à faire disparaître encore un peu plus d'espaces de biodiversité.