

Décembre 2010

## SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT ET DE PROTECTION DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE



### SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT ET DE PROTECTION DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE (SIEAPVB)

2, Grande Rue  
78350 Les Loges-en-Josas  
Téléphone : 01 39 07 16 70  
Télécopie : 01 39 07 16 79  
E-mail : mairie@mairieleslogesenjosas.fr

Président :  
Monsieur Patrick CONFETTI  
Maire des Loges-en-Josas

## PRÉSENTATION DU SYNDICAT

Le Syndicat Intercommunal d'Étude, d'Aménagement et de Protection de la Vallée de la Bièvre (SIEAPVB) s'est constitué en juin 1961. À son origine, ce syndicat a été l'initiateur de la réalisation du collège d'Igny et a participé à la transformation du lycée technique de Buc en C.E.S.

Pour pallier la pression immobilière des années 1970, il vote de nouveaux statuts. La mise en protection de la vallée de la Bièvre, ses sites boisés et agraires, devient urgent, voire incontournable pour conserver ces paysages remarquables à quelques enjambées de Paris et de Versailles.

Dès 1972, le syndicat se mobilise pour éviter un projet de lotissement de 1584 logements sur le domaine de Montéclin, situé sur la commune de Bièvres en limite de Jouy-en-Josas. La commune de Bièvres n'a pas la capacité de mener une procédure d'expropriation pour financer l'acquisition du domaine.

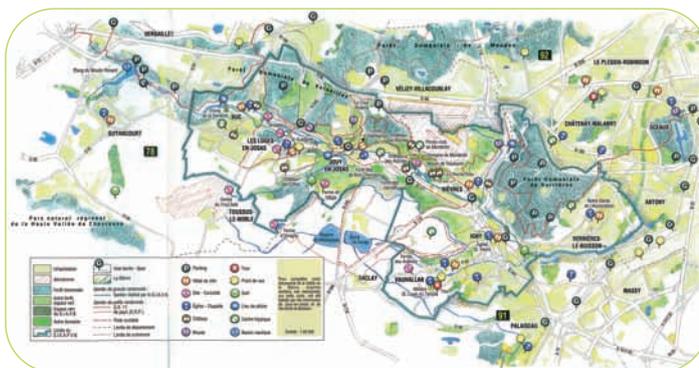
Les sept communes constitutives du SIEAPVB : Buc, Les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas, Bièvres, Igny, Vauhallan et Verrières-le-Buisson ont alors conscience que la vallée forme un tout indivisible et exproprient le promoteur de ce projet. En 1974, d'un commun accord, les Préfets des Yvelines et de l'Essonne déclarent d'utilité publique l'acquisition du domaine de Montéclin. Le syndicat finance l'acquisition du domaine (380 000 €) sur 15 ans, à hauteur de 1 € par habitant et par an.

Ce patrimoine boisé est aujourd'hui ouvert au public. Le SIEAPVB assure son entretien et continue à y investir dans l'intérêt des habitants de ces 7 communes.

Avec le soutien des associations et des communes adhérentes, ce domaine fait désormais partie du classement de la vallée de la Bièvre, le 7 juillet 2000.

Avec une population de 49 400 habitants, le territoire du syndicat s'étend :

- sur l'Essonne avec les communes de :
  - Bièvres,
  - Igny,
  - Vauhallan,
  - Verrières-Le-Buisson,
- sur les Yvelines avec les communes de :
  - Buc,
  - Jouy-en-Josas,
  - Les-Loges-en-Josas.



## RAPPEL DES MISSIONS STATUTAIRES

- Suivre les plans d'urbanisme de la Vallée et veiller à leur respect.
- Examiner les projets importants des communes qui sont de nature à modifier le site d'aménagement de la Vallée de la Bièvre.
- Donner son avis sur l'implantation des équipements collectifs à caractère intercommunal.
- Mettre en œuvre tout moyen propre à la protection des bois de la Vallée et l'aménagement des espaces naturels.
- Favoriser l'échange d'informations pour les communes de la Vallée.
- Prendre toutes initiatives propres à entretenir et renforcer l'identité culturelle et environnementale de la Vallée de la Bièvre sur le périmètre du Syndicat.
- Toutes autres attributions qui pourraient lui être confiées par les communes intéressées.

## Le SIEAPVB face au projet de réseau de transport public du Grand Paris

Les communes du syndicat, incluses dans le périmètre de l'établissement public de Paris-Saclay, sont favorables à un projet structurant avec des moyens de transports modernes et rapides. L'objectif du projet doit être de pouvoir répondre à l'amélioration des conditions de déplacement des habitants aussi bien sur leur lieu de travail, de domicile et de loisirs.

Dans ce projet global, la priorité doit être donnée à la modernisation et à l'extension des transports

en commun existants, en particulier aux lignes B et C du RER.

Le syndicat est favorable au développement de la gare de Massy TGV en multipliant et diversifiant les destinations.

Le syndicat souhaite un maillage cohérent entre transport rapide et transport de proximité afin de répondre aux réels besoins de la population.

## Un renforcement des réseaux de transports pour améliorer l'accessibilité et la desserte des différents pôles aux communes de la Vallée de la Bièvre

Le syndicat estime prioritaire l'amélioration et la modernisation des transports en commun existants afin de répondre aux difficultés quotidiennes des usagers.

Cela passe nécessairement par :

- une harmonisation des projets de l'État et de la Région ;
- le renforcement des réseaux de transport : par exemple, le prolongement de la ligne de bus 495/496 de la Mairie de Vauhallan au Christ de Saclay.
- le développement de l'intermodalité aux abords des gares afin d'assurer la fluidité et la continuité des modes de déplacement.
- le développement et l'optimisation des interconnexions avec les réseaux existants.
- la rénovation et la modernisation du RER B ainsi que le renforcement des horaires y compris nocturnes et week-end.

C'est en particulier le cas du :

- RER C et la gare RER de Massy Palaiseau ;
- RER C et Versailles les Matelots ;
- RER C et Versailles Chantiers et son nécessaire prolongement sans changement jusqu'à Saint-

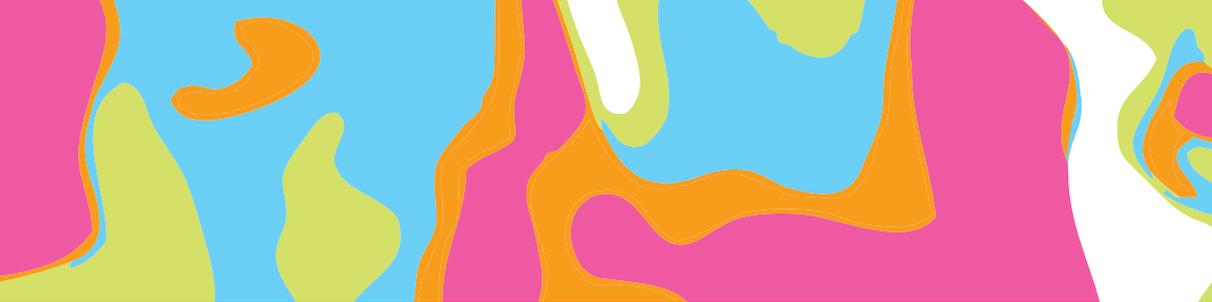
### Quentin-en-Yvelines via la gare de Versailles Les Matelots, pour offrir une meilleure desserte à la Vallée de la Bièvre.

La rénovation et la modernisation de la ligne C transports voyageurs sont urgentes : **le syndicat est favorable à la mise en place sur cette ligne d'un tram-train ce qui aura nécessairement des conséquences sur l'organisation des transports de fret.**

Le SIEAPVB considère à court terme que ces aménagements sont prioritaires au regard du projet de double boucle. Néanmoins, ce projet de double boucle en métro automatique alliant modernité et rapidité sera à plus long terme indispensable au vue du développement économique et démographique (augmentation de la population de 10 % d'ici 2030).

À court terme, d'autres aménagements s'avèrent prioritaires :

- le prolongement du TCSP reliant Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines via la RD36 ;
- réguler la fluidité de la RN118 ;
- étudier un axe nord sud de transport léger pour relier les Ulis à Vélizy en desservant le campus d'HEC et l'INRA de Jouy.



Le syndicat affirme la nécessité d'un phasage des opérations sur le court, moyen et long terme. Il lui paraît indispensable que les investissements importants pour la réalisation à long terme (2023) du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne détournent, voire bloquent, les moyens nécessaires à l'amélioration et à la modernisation à court terme des réseaux de transports en commun existants.

C'est tout particulièrement le cas de la ligne C (optimisation de la ligne C en Tram-train).

Il confirme aussi sa volonté de voir se développer sur le territoire tous les moyens de transports alternatifs par respect de l'environnement et de la qualité du cadre de vie : améliorer les circulations douces et renforcer le maillage des pistes cyclables.

## Quelques réflexions relatives à l'aménagement du réseau de transport public du Grand Paris

### Choix et emplacements des gares

Le choix des emplacements des nouvelles gares doit permettre de les relier au plus près des zones attractives (activités économiques, activités sociales) sur des nœuds intermodaux et dans des secteurs permettant l'ouverture de parking (automobile, deux roues, autocars) en étant économes des emprises nécessaires sur les terres agricoles.

C'est en particulier le cas de l'arrêt de la Minière qui devra être rapproché au plus près du Technocentre Renault pour ne pas impacter les terres agricoles de la Minière.

Le syndicat affirme son choix et privilégie le site des Matelots pour y établir une gare d'interconnexion (meilleure accessibilité, possibilité de création de parking, proximité des réseaux de bus et des grands réseaux de transports routiers régionaux, positionnement géographique pertinent).

Dans tous les cas, le syndicat souhaite que soit mesurées les conséquences potentielles de l'émergence d'une gare (800 m de rayon potentiellement urbanisable).

### Zone d'aléa de positionnement du réseau Saclay Sud Versailles

Compte tenu des effets induits par l'existence d'une infrastructure de transports en commun, il est nécessaire que les terrains soient situés dans l'emprise (au dessus et autour) de la zone d'aléa du tracé du réseau Saclay Sud Versailles.

Il sera nécessaire de s'assurer que l'emprise des nouveaux transports s'appuiera sur les zones urbanisées et urbanisables et que les réseaux ne morcellent ni ne coupent les espaces naturels agricoles.





## Des nouveaux réseaux de transports préservant les espaces naturels et agricoles du Plateau de Saclay

La zone de préservation des espaces naturels et agricoles du Plateau de Saclay de 2300 hectares au minimum devra nécessairement avoir été identifiée et positionnée avant tout début de travaux.

Les répercussions environnementales de toutes

natures (hydraulique, faune et flore, nuisances sonores et pollution, paysagères...) devront faire l'objet d'études d'impact préalable à toutes décisions avec la population des collectivités et rendues publiques.

### Conclusion

Le SIEAPVB est conscient de la nécessité de mettre en place un réseau de transport performant reliant les pôles majeurs d'Ile-de-France (zones d'activités économiques, aéroports, centres de recherche, gares TGV) pour donner à Paris une place de renom sur la scène internationale.

La priorité aujourd'hui devra répondre aux problèmes de transport rencontrés quotidiennement par la population, en proposant un maillage efficace et cohérent.

La finalité du projet de réseau de transport public du Grand Paris devra permettre d'articuler les solutions à court, moyen et long terme.

En tant que syndicat de protection et d'aménagement de la Vallée de la Bièvre et de ses abords, nous souhaitons un projet cohérent et respectueux de l'environnement. Nous demandons à ce que le périmètre des 2 300 hectares de terres agricoles soit clairement et rapidement identifié.

#### Un volet financier insuffisant

Malgré l'intérêt réel que représente le projet d'aménagement des transports sur le territoire, il ne nous apparaît pas raisonnable aujourd'hui de donner un avis documenté sans avoir en mains les éléments précis du financement d'un tel projet. Le risque de phasage rendu nécessaire par des impératifs budgétaires, le risque de voir déplacer les ressources financières nécessaires à l'amélioration des réseaux actuels vers le projet de double boucle, le risque de voir peser sur les collectivités territoriales un effort de financement non défini à ce jour, ne permet pas en l'état actuel du dossier présenté, de donner un avis définitif sur le projet de double boucle.