

Novembre 2010

JOUY ÉCOLOGIE



L'association Jouy Écologie a pour but de :

- promouvoir le développement durable, dans toutes ses dimensions, environnementale économique, sociale, éthique, sur la commune de Jouy-en-Josas ;
- soutenir en particulier le développement de l'agriculture de proximité sur le territoire du plateau de Saclay.

JOUY ÉCOLOGIE

<http://jouyecologie.lautre.net>

contact :

contact@jouyecologie.lautre.net

livre « Le pôle agriurbain
des Pays de Saclay »

avril 2010,

contact@lespaysdesaclay.org

Des transports de qualité, maintenant et durablement pour les habitants de la vallée de la Bièvre

Ce cahier d'acteurs présente la position de l'association Jouy Écologie sur le projet soumis au débat par la Société du Grand Paris. Notre association est concernée par ce projet directement dans la commune de Jouy-en-Josas ainsi que par les conséquences potentielles globales, notamment sur l'agriculture du plateau de Saclay, qu'elles soient immédiates ou à long terme.

Jouy Écologie fait partie du collectif « Un autre avenir pour les Pays de Saclay » qui défend une vision équilibrée de l'avenir du plateau de Saclay et des vallées environnantes, mettant en synergie zones urbanisées, agriculture et recherche, au sein d'un « pôle agriurbain des pays de Saclay ». Les terres exceptionnellement fertiles du plateau de Saclay, ressource naturelle actuelle, richesse pour l'avenir des Franciliens, constituent un enjeu majeur dans le débat qui concerne le tronçon Versailles-Saclay-Massy.

Nous soutenons une vision résolument économe de la consommation en ressources actuelles (financières, environnementales), pour l'aménagement des transports sur le territoire des Pays de Saclay. Notre contribution fait apparaître que sur le tronçon Versailles-Saclay-Massy, les enjeux et priorités des habitants sont contradictoires avec ceux portés par le projet de Paris ville-monde. Nous estimons que les projets simples, de moindre coût, rapides à mettre en œuvre et respectueux des équilibres humains et économiques actuels doivent être privilégiés, s'opposant par là même au projet soumis au débat public.

L'amélioration des transports en commun : une urgence,

Une urgence pour la qualité de vie car les Yvelinois passent plus de 2 heures par jour en transport : selon les résultats de l'enquête transport en commun des salariés d'Île-de-France (IDF), réalisée au 4^e trimestre 2009 par l'Observatoire régional de la santé en Île-de-France (cf. rapport final, ORSTIF 2009) dans les Yvelines, le temps de déplacement moyen par jour aller-retour, porte à porte est de 2 h 24 pour une moyenne globale de 2 heures pour l'ensemble de la région IDF, en raison notamment du nombre élevé de correspondances (2 ou 3 pour les 2/3 environ des Yvelinois).

Une urgence pour la santé car les Yvelinois répondent à 64 % que le trajet domicile travail constitue une source de désagrément ; et plus de la moitié de ces personnes perçoivent des conséquences pour la santé (55 %) la vie professionnelle (53 %) la vie privée (58 %).

Une urgence au plan économique (coûts induits pour les entreprises liées aux retards), **une urgence pour l'environnement** en raison de l'utilisation encore massive de véhicules individuels, faute d'alternative.

Une urgence : répondre aux besoins réels des habitants de la vallée de la Bièvre

Des besoins réels

La commune de Jouy-en-Josas a la chance d'être desservie par le RER C, comme un certain nombre d'autres communes de la vallée de la Bièvre, ce qui n'est pas le cas des villages et bourgs du plateau tels que Toussus le Noble, Saclay, Buc, Châteaufort, Villers le Bâcle, Magny-les-Hameaux.

Toutefois les habitants et salariés du plateau de Saclay et des vallées de la Bièvre et de l'Yvette se heurtent quotidiennement aux problèmes de fréquence, de fiabilité, de capacité pour les lignes C et B. Certes toutes ces difficultés sont connues mais... rien ne change.

Et sait-on suffisamment que, le soir, le dernier train au départ de Versailles Chantiers en direction de Massy est à 22 heures, qu'après 20 heures, il n'y a qu'un train par heure, et que le RER C s'essouffle sur la côte entre Les Loges et Versailles ? Sait-on suffisamment que les maillages sur les axes nord/sud permettant d'arriver à la gare de Versailles Chantiers sont insuffisants ?

Avec pour conséquence que nombreux sont ceux qui utilisent leur véhicule personnel et non les transports peu accessibles, peu fiables, voire absents.

Et pourtant les solutions existent dès à présent

Le projet de métro automatique du Grand Paris ne répond pas aux besoins constatés alors que des solutions plus rapides, moins onéreuses, peuvent être mises en œuvre pour satisfaire les besoins immédiats et à venir :

• immédiatement

- ▶ faciliter les circulations en transport en commun et l'accès aux gares grâce à un véritable **maillage sur les axes nord/sud par des bus en site propre** ;
- ▶ rendre attractif le **RER C par sa mise à niveau** : créer une sous-station d'alimentation électrique

permettant un accroissement des fréquences et de la fiabilité, assurer une continuité de service ;

- ▶ redonner une **attractivité nouvelle au RER B** par une amélioration de l'existant.

• durablement

- ▶ permettre de nouveaux déplacements directs entre banlieues par la réalisation rapide de la **tangentielle ouest-sud (ou équivalent)**, empruntant dans la vallée la ligne du RER C, **en conservant toutes les gares actuelles**. Cette rocade ferroviaire raccordera le Val d'Oise au sud de l'Essonne et bénéficiera de nombreux raccordements transverses (par exemple Saint-Quentin-en-Yvelines via Versailles-Chantiers).
- ▶ simultanément, la création d'une ligne dédiée aux TGV pour réaliser l'interconnexion sud des lignes grande vitesse Atlantique et sud-est permettra de desservir la gare de Massy et une nouvelle gare TGV à l'aéroport d'Orly. Elle améliorera l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy mais aussi la qualité de service du RER C, qui partage les mêmes voies que les TGV actuels. De tels projets rendent inutile le recours au grand huit.

Une qualité immédiate, durable, favorisant le report depuis la voiture vers les transports en commun, c'est possible. Elle devrait être la priorité de l'État.

À l'opposé, le projet de ville-monde avec son métro automatique ne met pas comme priorité la réponse aux besoins actuels

Paris ville-monde, c'est l'objectif annoncé, le seul qui justifie la loi Grand Paris. En effet parmi les critères d'identification de ces villes-mondes, essentiellement places économiques et financières à l'échelle de la planète, figurent des interconnexions faciles avec le reste du monde ; c'est l'objet principal de la loi Grand Paris, celui du réseau de transport.

Le territoire des Pays de Saclay est concerné au titre du projet de pôle de développement scientifique et technologique de taille mondiale, Paris-Saclay, avec en conséquence **la création, soumise au débat, d'un tronçon Versailles-Saclay-Massy destiné à le relier aux aéroports, doublant le RER C.**

Le tronçon Versailles-Saclay-Massy ne peut pas être rentable au plan socio-économique

- **En raison d'un coût d'investissement et de fonctionnement considérable...**
 - L'investissement à prévoir pour le tronçon Versailles-Saclay-Orly est très élevé : 4,8 milliards d'euros pour 36 km (total estimé selon le maître d'ouvrage entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros pour l'ensemble du réseau). À titre de comparaison, la SNCF chiffre à 1 milliard le coût de l'amélioration de l'ensemble du RER C. Par ailleurs, des estimations portant sur l'ensemble du coût de fonctionnement du projet considèrent que ce coût sera quasiment doublé d'ici 2025. Comment les collectivités publiques pourront-elles y faire face ?
- **... et d'une faible fréquentation prévue sur ce tronçon**
 - Avec un trafic en heure de pointe de l'ordre de 6 000 voyageurs à l'heure, on est bien loin de la rentabilité, si l'on considère qu'il faut de l'ordre de l'ordre de 40 000 voyageurs par heure dans chaque sens pour rentabiliser un métro. La pertinence de ce tronçon est encore moindre si la faculté d'Orsay ne déménage pas sur le plateau,

ce qui est une option à la fois parfaitement viable pour les scientifiques et la plus économe en ressources écologiques et budgétaires.

Nous n'acceptons pas que l'accélération de l'urbanisation devienne une justification pour rentabiliser les investissements publics

- **Or une très forte croissance démographique voulue par la Société du Grand Paris conduirait à urbaniser...**
 - L'avis de l'Autorité environnementale concernant le schéma d'ensemble du réseau public de transport du Grand Paris en date du 26 août 2010 relève des écarts importants entre les hypothèses de croissance démographique de l'Île-de-France formulées par l'INSEE (augmentation de 669 000 habitants entre 2007 et 2030), et celles figurant dans les documents de la Société du Grand Paris, établi à 1,8 million d'habitants d'ici à 2035. De notre point de vue, cette différence répond à la volonté qu'a l'État d'accroître fortement la Région Île-de-France dans l'optique ville-monde, renforçant l'hyperconcentration sur la région francilienne. Il sera donc nécessaire d'urbaniser massivement pour satisfaire l'augmentation du nombre d'habitants, et tout particulièrement dans les zones où les coûts d'investissement et fonctionnement auront été particulièrement élevés, cas du tronçon Versailles-Saclay.
- **... avec des risques pour l'agriculture sur le plateau de Saclay**
 - La loi du Grand Paris a finalement retenu, grâce à la forte mobilisation des associations depuis 2006 et l'action coordonnée avec les élus en 2010, qu'« au moins 2 300 ha » des espaces agricoles du plateau de Saclay sont protégés. Toutefois cette surface agricole préservée signifie déjà une diminution d'environ 500 ha des surfaces agricoles cultivées sur un total chiffré par les agriculteurs à 2780 ha.

La multifonctionnalité de l'agriculture, richesse d'aujourd'hui encore plus de demain

Richesse économique, l'agriculture concerne l'alimentation, la santé, contribue au maintien des équilibres écologiques : qualité des sols, des eaux, biodiversité. Agriculture de proximité, productrice de denrées alimentaires dans le cadre de filières courtes, elle est créatrice d'emplois et de lien social. Sur le plateau de Saclay, elle peut contribuer à la recherche agroenvironnementale sur les filières durables.



- **La diminution des surfaces agricoles utiles**
 - Une réalité : la loi Grand Paris prévoit une urbanisation autour des gares dans un rayon de 400 mètres ; ainsi une gare à la Minière prendrait soit sur les terres agricoles proches du technocentre soit plus près de la vallée de la Bièvre, menaçant le site classé.
 - Un risque : celui lié au coût considérable du métro automatique prévu en tunnel sous le plateau de Saclay, et qui de ce fait pourrait se transformer en métro aérien, coupant les espaces agricoles du plateau de Saclay.
- **La fragilisation de l'agriculture** : il faut maintenir une masse critique de terres agricoles, pour des raisons économiques ; par exemple afin de réduire leurs charges, les fermes partagent certaines machines agricoles dont le coût devient prohibitif si le nombre d'utilisateurs diminue.
- **Des dangers d'urbanisation qui peuvent s'aggraver** avec la persistance de la ZAD (Zone d'aménagement différé) sur un triangle Palaiseau-Saint-Aubin-Saclay englobant la ferme de la Martinière.

En conclusion

Des choix budgétaires vont s'imposer : compte tenu des capacités d'investissement disponibles, tous les projets de transport en commun ne pourront être menés à bien. Pour le territoire du plateau de Saclay, il faudra choisir entre :

- l'amélioration immédiate et durable de la qualité des transports en commun et de la vie quotidienne des habitants ;
- ou le métro automatique destiné à relier Paris avec le reste du monde, induisant une forte urbanisation de la région Île-de-France et en particulier du plateau de Saclay et alentour à moyen terme.

Pour Jouy-en-Josas comme pour l'ensemble de la vallée de la Bièvre et du plateau de Saclay, Jouy Écologie demande :

- la réalisation de la tangentielle ouest-sud ainsi que les indispensables travaux de modernisation des lignes RER existantes,
- la suppression de la ZAD Palaiseau-Saint-Aubin-Saclay et l'inclusion des espaces agricoles de cette zone dans les 2 300 ha prévus par la loi.

Solutions simples, immédiates et préservatrices de l'équilibre ville-agriculture et donc du développement durable du plateau de Saclay.