

Enquête publique Ligne 18 – avis de Vivre à Bures

L'association Vivre à Bures (VAB), créée le 7 novembre 1984, est agréée n° 0913004133 depuis 1989 et a été reconnue d'intérêt général en 2006. Elle a pour but (extrait des statuts) : « le maintien et l'amélioration de la qualité de vie, la sauvegarde de l'environnement écologique dans la commune de Bures sur Yvette ». Elle œuvre depuis un peu plus de 30 ans pour un développement raisonné de Bures sur Yvette, dans le respect de son environnement naturel, pour la qualité de vie des ses habitants actuels et futurs.

VAB est par ailleurs membre de l'UASPS (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes) qui regroupe 19 associations.

Le contexte pour la ville de Bures-sur-Yvette

Située essentiellement dans la vallée de l'Yvette, Bures-sur-Yvette est dominée par le plateau de Saclay au nord et par la ville des Ulis au Sud.

Le campus vallée de l'Université Paris sud occupe environ 90 ha de son territoire. L'avenir de l'université et celui de la ville sont liés. En particulier, les moyens de liaisons entre les plateaux et la vallée sont un des éléments essentiels.

Bures-sur-Yvette est mitoyenne des villes de Gif-sur-Yvette, et Orsay, toutes deux concernées par la partie Moulon du Plateau de Saclay. Ces trois villes hébergent des activités universitaires et de recherche complémentaires et liées à celles existantes et en installation sur le plateau de Saclay.

Notre ville aurait pu être incluse dans le périmètre de l'enquête publique. Bien que non traversée par le projet L18, qui n'apportera rien à ses habitants, la ville de Bures est concernée par les effets de la construction du complexe Paris-Saclay, et la sur-urbanisation potentielle (programmée ?) au-delà des projets actuels. L'accès au plateau est un problème quotidien pour les nombreux Buresois (et habitants des villes voisines) qui travaillent dans les établissements d'enseignement et de recherche. Cette ligne ne répond nullement à leurs besoins.

Tous les acteurs en vallée et sur les 2 plateaux de Saclay et de Courtaboeuf ainsi que la ville des Ulis sont demandeurs de meilleures liaisons.

A Bures il y a 2 gares du RER B, entre celles de Gif et Orsay (Orsay ville et le Guichet), soit 5 gares qui permettent « l'irrigation » des nombreux labos et établissements d'enseignement en vallée et sur le plateau de Saclay. La priorité à la modernisation du RER B, et au développement des liaisons en vallée et entre LES plateaux est donc un impératif. Le transport par câble, plus économique et plus rapide à mettre en œuvre peut s'avérer ici une solution adéquate. Une liaison Moulon (Supélec par exemple) - Maison des étudiants (et résidences universitaires) en vallée - gare de Bures – les Ulis (av. des champs Laniers) serait très probablement d'une grande utilité.

La L18 est-elle utile ? pour quel service ? et quand ?

La L18 n'a pas d'intérêt à court terme 2016-2020 car elle ne sera pas là lors de l'arrivée massive des établissements. En 2024 les moyens « complémentaires » auront été développés par nécessité, ils assureront le service, donc plus besoin de la L18 !

Un mieux (peu) sur les temps de parcours pour une minorité est peut-être l'ennemi du bien, et certainement la certitude d'un coût beaucoup plus (trop ?) élevé.

Reliant essentiellement les lieux d'emploi entre eux, le projet de ligne 18 ne porte pas suffisamment l'attention aux indispensables liaisons domicile-travail.

Nous déplorons la division du travail entre les acteurs.

L'EPAPS (ex EPPS) est chargé de l'aménagement du plateau de Saclay, mais sans responsabilité réelle sur les moyens complémentaires indispensables.

Le 8 avril 2016 au cours de la réunion publique à Gif-sur-Yvette à Supélec, le Directeur de la SGP en charge de la L18, décidée par gouvernement, a admis être conscient de la nécessité de moyens complémentaires, mais ce n'est pas son travail ! La SGP n'est chargée que de la construction de la ligne et n'a pas de compétence sur les mobilités d'ensemble.

Les collectivités locales ne sont pas opposées, parfois favorables à l'arrivée de nouveaux habitants (ressources via les impôts locaux), mais ne sont guère motivées pour investir dans des moyens complémentaires suffisants et à temps.

Par la force des choses l'existence de la L18 ne pourrait conduire qu'à une sur-urbanisation future du secteur, dont les villes de la vallée subiront les retombées.

Rappel des commentaires de VAB sur le CDT révisé lors de l'enquête publique en novembre 2015

Action 2 ligne 18 du Paris grand express : ce moyen de transport forte capacité arrivera trop tard (au plus tôt 2024 jusqu'à la gare Gif-Orsay) car dans les deux ZAC (Polytechnique et Moulon), la majorité des installations, des établissements de recherche et d'enseignement et des logements programmés seront déjà opérationnels à cette date. Il aura fallu faire face à l'accroissement du volume et à la diversité des déplacements journaliers par la mise en place de moyens collectifs de transport. Ces moyens devront être conservés pour desservir finement les quartiers et activités. Il y a donc un risque de double emploi sur une bonne partie du parcours.

Le prolongement au départ de Saclay vers Versailles ne sera possible qu'après la décontamination d'installations du CEA. 2030 est probable envisagé pour sa mise en service, mais pour quel besoin ?

La capacité de transport de cette ligne sera aussi une incitation à une urbanisation supplémentaire néfaste pour le cadre de vie et dangereux pour les terres agricoles et les surfaces naturelles et forestières protégées depuis le 27 décembre 2013 - protection acquise de haute lutte par nombre d'acteurs dont des associations soucieuses du respect de l'environnement, du cadre de vie et de la nécessité impérieuse de conserver une capacité de développement de l'agriculture de proximité.

Enfin son coût prévisible ressemble à un gouffre financier

Action 11, requalification du RER B sud : cette action, indispensable dans la situation actuelle des transports et de l'urbanisation et justifiée par les incidents fréquents, est déjà engagée depuis plusieurs années. Le financement de cette opération est indépendant du CDT.

RER C : quoique non cité dans le CDT, son amélioration est indispensable, au même titre que le RER B, compte tenu du projet engagé de tram-train Versailles-Massy (prolongement du tram-train Evry Massy). Comme pour le RER B, les gares du RER C sont à peu de distance des implantations existantes et prévues. En outre l'irrigation de quartiers d'autres communes (Igny par exemple) pourrait être facilitée.

En conclusion : avis défavorable

Pour le conseil d'administration de Vivre à Bures

le vice-président

Paul Sergent