

**CAHIER D'ACTEUR N°....**  
**DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES ENTRE JUINE & RENARDE**

Ce Cahier d'Acteur est proposé par :

La COMMUNAUTE DE COMMUNES ENTRE JUINE ET RENARDE  
Place du Général de Gaulle  
91580 ETRECHY

Tel : 01 60 80 33 77

[juineetrenarde@wanadoo.fr](mailto:juineetrenarde@wanadoo.fr)



Entre **Juine**  
et **Renarde**

**La Communauté de Communes entre Juine & Renarde, le développement durable au cœur de l'Essonne.**

Créée par arrêté préfectoral du 27 octobre 2003, la Communauté de Communes entre Juine & Renarde rassemble 13 communes depuis la fin 2004, ce qui représente aujourd'hui une population de près de 17 000 habitants.

Dans sa partie Est, six de ces communes appartiennent au Parc Naturel Régional du Gâtinais français, dont la Charte vient tout juste d'être renouvelée.

L'appellation que nous avons choisi de donner à notre intercommunalité réunit délibérément les noms des deux cours d'eau, dont les vallées structurent ce territoire : la Juine et la Renarde. Deux vallées qui ont fait l'objet d'un Classement au titre des sites, souhaité et obtenu avec pugnacité tant par une large majorité des élus locaux que par les associations locales de citoyens, avec l'appui des habitants de nos communes. Entre ces deux sites remarquables, le Plateau de Mauchamps constitue lui-même un des derniers ensembles agricoles du Hurepoix, d'importance et de qualité, avant la Beauce, plus au Sud.

La richesse de notre territoire tient en effet tout particulièrement à cette prédominance rurale, à 40 km de Paris, avec de nombreux éléments patrimoniaux :

- des sites et paysages exceptionnels,

- de monuments nombreux (depuis les plus modestes et vernaculaires jusqu'aux châteaux) et chargés d'une histoire immémoriale
- des milieux naturels, ainsi que les espèces floristiques et faunistiques de leurs écosystèmes,
- des espaces et des sols de grande valeur pour l'activité agricole.

Ce sont des ressources essentielles pour l'attractivité de notre territoire, tant au plan économique que social (maintien de la population et du tissu économique, tourisme vert à proximité de l'agglomération parisienne...). Leur préservation et leur mise en valeur sont au cœur de notre projet, tel que l'envisagent les documents d'urbanisme existant ou en cours d'élaboration à l'échelle municipale (PLU) ou communautaire (SCOT).

### **Le projet de LGV ne peut faire fi des exigences fixées et admises par ailleurs pour l'aménagement et l'essor de notre territoire.**

Ces ressources patrimoniales font logiquement l'objet de mesures de protection nombreuses et complémentaires, que le Maître d'Ouvrage et d'autres ont déjà rappelées en détail (Espaces Naturels Sensibles, sites classés, Natura 2000, réserves géologiques, réserve de Biosphère reconnue par l'UNESCO...).

Nous avons totalement intégré, dans nos réflexions et projets sur l'aménagement et l'essor de ce territoire à long terme, ces exigences qui résultent aussi d'orientations nationales et de politiques publiques, issues elles-mêmes notamment du Grenelle de l'Environnement :

- le maintien, voire la réouverture de continuités écologiques, dans la logique du dispositif « trame verte et bleue »,
- la stratégie nationale de la biodiversité,
- la quasi sanctuarisation désormais indispensable des terres agricoles dans cette région Ile de France déjà largement affectée par les excès de l'étalement urbain.

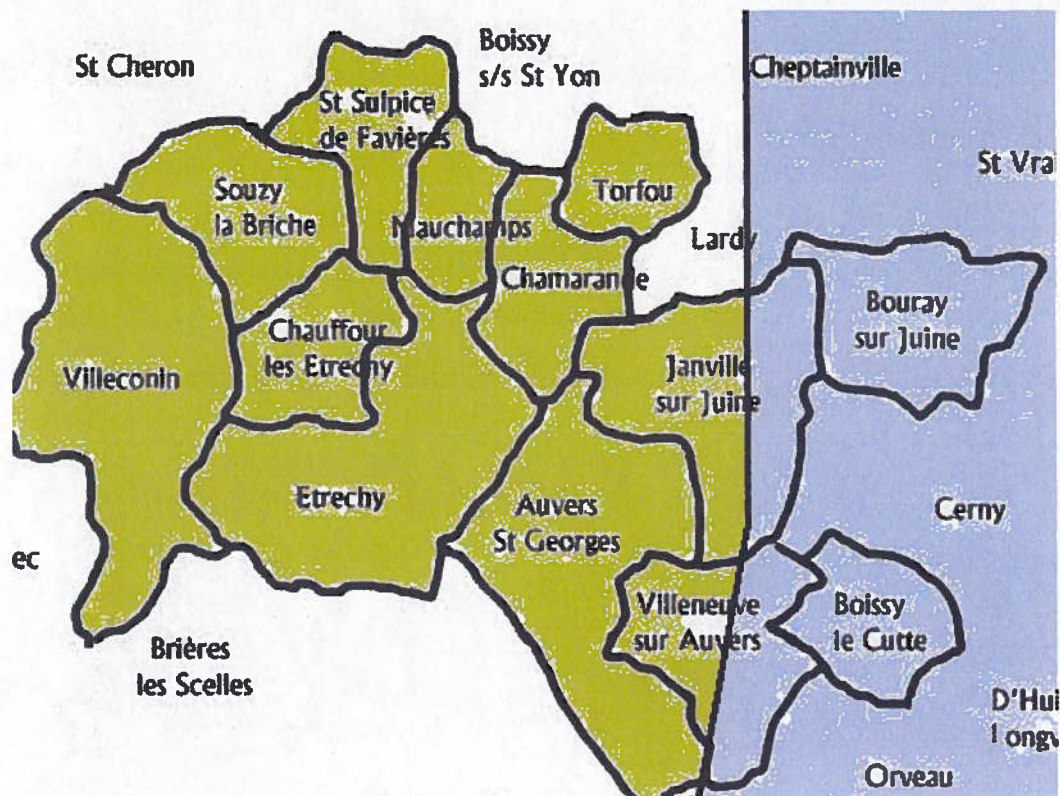
Il serait incompréhensible que, sous la caution de ce même Grenelle de l'Environnement, et après s'être contenté de constater l'existence de telles ressources patrimoniales, le projet de LGV s'affranchisse aussitôt et a priori des exigences qu'elles supposent.

### **Une exigence absolue : éviter d'éventrer de nouveaux espaces naturels et agricoles, en traversant le Gâtinais ou par d'autres tracés.**

C'est pourquoi nous nous opposons à l'enveloppe des tracés envisagés par le Maître d'Ouvrage (et figurée schématiquement ci-contre en superposition de la carte de notre Communauté de Communes) pour la sortie de l'Ile de France au sud de Brétigny.

Celle-ci recouvre potentiellement 4 des communes déjà évoquées plus haut, appartenant à notre intercommunalité et au P.N.R.G.F., à savoir Janville sur Juine, Bouray sur Juine, Villeneuve sur Auvers et Boissy le Cutté.

Sachant que l'emprise d'une LGV consomme environ 10 ha par kilomètre linéaire, la traversée de ces seules communes par la nouvelle ligne représenterait une consommation d'espaces agricoles et naturels supérieure à celle qui est aujourd'hui accordée à notre C.C., par la Charte du PNRGF comme par le SDRIF, pour un développement économique endogène de notre territoire.



Avec ces communes puis en continuant vers le sud, c'est l'ensemble du Parc Naturel Régional du Gâtinais français qui se trouverait littéralement éventré par cette infrastructure.

Par cohérence, et par solidarité, notre position s'entend bien sur l'ensemble de l'enveloppe envisagée, ainsi que sur tout autre tracé qui se traduirait par de nouvelles « trouées » dans des espaces naturels et agricoles encore vierges : nous proposons plutôt de privilégier, notamment pour la sortie de l'Île de France, le passage par ou le long d'infrastructures ferroviaires ou routières déjà existantes.

### **Des interrogations de poids quant au financement de ce projet.**

Responsables de finances publiques, même à l'échelle modeste qui est la nôtre, nous ne pouvons que souligner les interrogations pesant sur le financement de ce projet, d'autant qu'elles risquent d'interférer avec le degré et la qualité de prise en compte des externalités sociales et environnementales d'une telle infrastructure.

La conjoncture économique actuelle comme les perspectives à long terme pour des pays comme le nôtre justifient ces interrogations. Les récentes déclarations de Mme la Ministre en charge de l'Écologie, du Développement Durable et des Transports reconnaissant la nécessité de réexaminer la hiérarchisation et le maintien des programmes de lignes TGV non encore engagés vient le confirmer.

En 2010, Réseau Ferré de France accuse déjà une dette de l'ordre de 30 Milliards d'€, alors que les besoins de modernisation des infrastructures existantes sont nombreux. On peut aussi s'interroger sur la volonté et la capacité des collectivités régionales à s'impliquer sur le long terme, compte tenu de leurs propres difficultés financières. Quant au recours annoncé au Partenariat Public Privé,

l'expérience malheureuse de l'Hôpital sud francilien, même s'il s'agit d'un tout autre domaine, ne peut que susciter la perplexité, et tout au moins une très grande vigilance.

Il ne serait pas admissible que l'arbitrage se fasse, le moment venu, au détriment des préoccupations sociales et environnementales.

## **Nos habitants ont d'autres priorités en matière de déplacement**

La qualité de la vie des habitants de notre territoire, c'est aussi celle de leurs déplacements quotidiens ou de loisirs. En termes de transports publics par le rail, nous sommes desservis par la ligne C du R.E.R., via les gares de Bouray, Lardy, Chamarande et Etréchy.

La durée moyenne du trajet domicile - travail (celui-ci se trouvant très majoritairement au nord de Brétigny et dans l'agglomération parisienne) est d'une heure ou plus. De surcroît, nos habitants sont confrontés en permanence aux difficultés de cette ligne C du R.E.R. (ou alternativement de la D, via La Ferté-Alais). Elles augmentent cette durée de manière totalement aléatoire et jusqu'à mettre en péril les conditions d'embauche ou la pérennité de l'emploi de nos administrés !

L'accessibilité aux grandes gares parisiennes, dans un cadre professionnel ou à l'occasion des vacances, est soumise aux mêmes aléas : le temps nécessaire pour atteindre le TGV devient dès lors exorbitant, sinon rédhibitoire, par rapport à celui du voyage vers la province.

Précisons bien que la création d'une nouvelle ligne vers la province au sud de Brétigny, telle que l'envisage l'actuel projet LGV, n'assure pas le désengorgement de ces lignes de R.E.R., puisque c'est avant Juvisy et dans Paris intra muros que se pose le problème.

Nous partageons donc les attentes exprimées par ailleurs en faveur :

- d'une priorité absolue à accorder, vis-à-vis de ce projet même de LGV, à la réhabilitation de la qualité de service des lignes de R.E.R., impliquant dans les meilleurs délais le sextuplement des voies entre Paris et Brétigny ;
- d'une véritable prise en compte de l'accès des habitants de notre territoire au réseau T.G.V., au travers de la réalisation d'une gare en Essonne (à Juvisy ou Brétigny) et du développement de circulations intersecteurs, et non plus seulement radiaux.

## **EN RESUME**

La présente étape de concertation n'aurait pas de sens si elle ne permettait pas de poser encore des questions essentielles et d'en tirer quelques principes : quels seront vraiment les besoins ainsi que les solutions de mobilité et de communication à l'horizon des 15 ans auquel se situe ce projet ? Le désenclavement, bien compréhensible, du centre de la France est-il à ce prix et trouvera-t'il vraiment là sa réponse ? Le doublement de la liaison vers Lyon doit-il absolument garantir une durée de parcours identique, à dix minutes près, de l'actuelle ? Ce projet d'avant-hier ne risque-t-il pas tout simplement d'être déjà obsolète après demain ?

**Nos exigences pour notre propre territoire... mais aussi dans l'intérêt général du projet et du bien commun sont les suivantes :**

- le tracé de cette nouvelle ligne LGV ne peut en aucun cas se traduire par de nouvelles « trouées » réalisées au détriment d'espaces naturels et agricoles préservés jusqu'à présent,

- nous refusons notamment, en vertu de ce principe :
  - tant la traversée du territoire du Parc Naturel Régional de Gâtinais français, telle qu'elle est aujourd'hui envisagée,
  - que tout renvoi à d'hypothétiques alternatives plus à l'ouest, traversant le plateau de Mauchamps.
  
- devront donc être privilégiées :
  - les solutions en souterrain, partout où c'est possible et nécessaire, même au sud de l'agglomération parisienne, pour préserver l'environnement humain, agricole et naturel ;
  - à défaut, le projet doit emprunter ou être combiné aux infrastructures linéaires, ferroviaires ou routières, préexistantes.

**Que, dans ces conditions, le régime de « Grande Vitesse » ne puisse pas être assuré strictement sur la totalité du parcours de Paris à Lyon, ne doit pas constituer un obstacle absolu.**

**Comme tous les autres acteurs franciliens, et particulièrement essonniens, nous faisons passer la réhabilitation des lignes de R.E.R. en priorité sur ce projet de ligne L.G.V., dont l'acceptabilité dépend également d'une meilleure accessibilité générale au réseau TGV pour les habitants de la Grande Couronne.**