

# SAINT QUENTIN EN YVELINES ET SES ENVIRONS : TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT ET URBANISME

**Marc Bied-Charreton,**

*Professeur émérite de l'UVSQ, ancien Doyen de l'UFR des Sciences Sociales et des Humanités de l'UVSQ.*

*Ancien Secrétaire Général de l'Agence Locale pour la Maîtrise de l'Energie de Saint Quentin en Yvelines et ses environs*

## ***Eléments de réflexion***

SQY est une ville nouvelle d'environ 160 000 habitants sur sept communes et 6 900 hectares, soit **23 habitants à l'hectare**, ce qui est une densité relativement faible. A cela il convient d'ajouter un certain nombre de communes avoisinantes qui font partie du bassin de SQY : Maurepas, Coignières, Le Mesnil St Denis, Bois d'Arcy, Saint- Cyr, le sud de Plaisir ; on atteint ainsi *200 000 habitants se situant dans un contexte de ville pensée il y a 35 ans là où il n'y avait que des villages (sauf Trappes)*.

Cette agglomération est devenue le deuxième centre d'affaires de l'Ouest parisien, après la Défense, siège et/ou implantation principale de grands groupes (industries et services) tels que Matra, Bouygues, Thalès, Renault, Dassault, Aérospatiale, Sodexo, Apple, Fuji, Crédit Agricole Ile de France, INSEE,...et de bons nombre de PMI- PME. La Ville nouvelle stricto sensu compte plus de 70 000 emplois dont 70% dans le tertiaire.

La structure urbaine de SQY et des villes voisines est caractérisée par les points suivants :

**1 – c'est un urbanisme conçu et fait pour la voiture**, avec un *habitat plutôt pavillonnaire, assez peu dense, du bâti collectif discontinu plutôt bas*, le tout composant des quartiers résidentiels vastes, aérés, avec beaucoup de ruelles en courbes et en culs de sac ; à côté se trouvent des quartiers dits « zones d'activités », où se concentrent les entreprises, et des quartiers dits « centres commerciaux » où se concentrent des hyper et les galeries associées, qui ont fini par vider les petits centres villes, ou « centres villages » de leurs commerces et qui ne comptent plus maintenant que ceux de première nécessité ( boulangerie, pharmacie ), des agences bancaires et immobilières. La seule exception est le centre ville de SQY, dernier né dans la Ville nouvelle, conçu près de la gare de SQY et centré sur un hyper et des commerces franchisés que l'on retrouve partout (Parly II, Vélizy II, Plaisir). *Naturellement on ne se déplace qu'en voiture, la circulation appelée « douce » (piétons, cyclistes) n'étant qu'une circulation de loisirs ou sportive*. Le réseau de bus a pour fonction presque unique de rabattre les personnes vers les trois gares (La Verrière, Trappes, St Quentin) le matin et de faire l'inverse le soir, à l'exception de scolaires et étudiants en journée. On commence à voir des mouvements inverses le matin et le soir, des personnes arrivent le matin dans les trois gares et travaillent à SQY. L'offre est faible aux heures creuses ( en fréquence et en densité de ligne).

**2 – cette ville et ses environs ont été conçus autour de noyaux successifs sans prendre en considération des paramètres de circulation intra-urbaine et de circulation régionale.** La circulation automobile intra- urbaine emprunte les grands axes routiers qui existaient avant SQY, principalement la N 10 et la N12, l'A 12 qui se termine sur la N10 et l'A 86 qui se termine sur l'A 12 et la N12. Comme de plus la ligne SNCF Paris- Chartres – Le Mans-

Rennes est parallèle à cette N10, la ville de SQY est coupée en deux par cet axe ; pire, certaines communes sont également coupées en deux ( Trappes, Coignières). *Cet axe absorbe des circulations internationales et nationales, régionales Ile de France et Yvelines et la circulation locale car il n'y a pratiquement pas d'autres voies. Il est donc urgent de séparer ces circulations en prolongeant l'A12 qui contournerait ainsi SQY au-delà de Coignières.*

Il faut de plus ajouter que les liaisons avec le Nord et le Sud de l'Ile de France (vallée de la Seine et plateau de Saclay – Orsay) sont entachées de défauts majeurs : passage de quatre à deux voies quand on passe d'Yvelines en Essonne ; utilisation de la branche A12 de l'autoroute A12-A13 comme voie de liaison Sud Ile de France –Normandie – Nord Ile de France en raison d'absence d'A 104 dans l'Ouest de l'Ile de France. De plus il n'y a pas de liaisons ferroviaires directes reliant SQY avec Vélizy, Saclay-Orsay et la vallée de la Seine

*On aboutit donc à un paradoxe majeur : une ville faite pour la voiture est en fait un espace morcelé en sous-espaces mal reliés entre eux et mal reliés au reste de l'Ile de France, connaissant des asphyxies importantes à certaines heures.*

**3 – Les transports en communs** concernent le réseau *SQY bus*, essentiellement centré sur les gares et quelques lignes de bus régionales, la *ligne SNCF Montparnasse/banlieue Rambouillet*, dont le temps de parcours en journée a été rallongé de 30 à 45 minutes en vingt ans, les trains étant presque tous omnibus ; la *ligne C du RER*, la *ligne SNCF La Verrière/La Défense* et la *ligne SNCF Montparnasse/ Plaisir/ Dreux*. Comme pour les transports routiers, tout est conçu de façon radiale vers Paris. La seule nouveauté est la mise en service de la ligne La Verrière – La Défense, reliant deux banlieues mais avec un engorgement à Saint-Cloud. Les lignes Paris - Plaisir – Mantes et Paris – Dreux sont assez indigentes. Il est question de remettre en service en service la grande ceinture. Il n'y a pas de transports en commun réels entre SQY et les zones Saclay- Orsay et le plateau de Vélizy, ni entre SQY et la vallée de la Seine. *Quand on connaît la difficulté des correspondances quand on doit emprunter plusieurs modes de transports le matin et le soir ( bus pour la gare/ train/métro ou bus) et les retards fréquents des trains, accompagnés du fait que les bus en correspondance aux gares n'attendent pas les trains, on mesure les obstacles à une plus grande fréquentation des transports en commun. De plus il n'y a aucune installation de ferroutage. Le débouché et les approvisionnements des marchandises par camion se heurtent à l'engorgement de la N 10.*

On constate donc un recours à l'usage de la voiture individuelle dès que le parcours domicile/ travail se complique, en particulier de banlieue à banlieue. En ce qui concerne la circulation locale vers les zones commerciales et de loisirs, les habitants de SQY, sauf quelques rares privilégiés, utilisent leur voiture et multiplient les déplacements y compris pour faire des achats minimes. Les pistes cyclables sont assez dangereuses et on ne laisse pas les enfants aller seuls au stade en vélo. On constate enfin une inquiétude des industriels devant l'absence de fluidité des transports routiers. Et comme les productions en flux tendus l'imposent et que d'autres solutions n'existent pas, *la question du désengorgement devient de plus en plus prégnante, tant pour les personnes que pour les entreprises.*

#### **4 – quelques données**

Dans notre région la mobilité augmente : migrations quotidiennes pour aller au travail, déplacements liés au loisir et aux achats, transport des biens et des marchandises liés aux flux tendus et à l'absence de stocks dans les entreprises et les hyper, ...

Les transports sont les principaux responsables des émissions de polluants (un tiers des émissions de CO2), cette pollution étant provoquée par l'usage de la voiture particulière et du transport des marchandises par camions. A SQY le taux de motorisation est de 1,4 véhicule/ménage. Les motifs de déplacements sont les suivants : professionnels : 36%, scolaire, 22%, achats, 10%, loisirs, 11%, autres 22%. Les déplacements professionnels

s'effectuent à 60% en voiture particulière, à 40% en transport en commun. Le réseau SQY bus transporte environ 37 000 personnes par jour. On ne dispose que de peu de données sur la répartition entre le trafic régional et le trafic national qui transite par SQY.

*L'accumulation des gaz d'échappement et de l'oxygène dégagé par les espaces verts, en particulier la forêt de Rambouillet et ses massifs annexes, provoque des pics d'ozone et de pollutions nocives à la santé des habitants de ces « villes vertes » et aboutit au paradoxe majeur que ce type d'urbanisme est totalement anti –écologique. Mais expliquer cela aux habitants est un pari risqué !*

## 5 – des éléments de solutions

### 1- à court terme – urbanisme et déplacements locaux :

Le Plan de Déplacement Local, élaboré par le SAN de SQY, associé au Plan de déplacement de la Région, prévoit notamment de **développer les transports en commun**, la construction de pistes cyclables et de garages à vélo dans les gares, des TCSP, l'utilisation d'aquazole, le remplacement progressif des bus par des véhicules plus « propres ». Est-ce suffisant ? non.

Si on veut améliorer le cadre de vie, contenir, voire réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il faut agir sur l'offre de transport, maîtriser la croissance des besoins en transport, améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et surtout repenser les villes en les rendant plus denses, plus compactes , en limitant les trajets quotidiens et en repensant l'offre de transports en commun (notamment les bus).

Cela doit être accompagné d'une politique de mixité sociale et de logements sociaux en centre ville, permettant ainsi une meilleure intégration et une plus grande justice sociale. En effet, les prix actuels des logements à SQY et aux environs sont tels que les salaires moyens et bas sont obligés de se loger loin, ce qui tend à augmenter encore les déplacements et les émissions de gaz à effet de serre.

*Cette nécessité de densifier les villes, pour des raisons sociales et environnementales, qui devrait être une des bases du prochain SDRIF, demande des explications solides car elle risque de ne pas être comprise, voir repoussée. Les habitants aujourd'hui semblent satisfaits de leurs villes, à l'exception des questions de transports (en commun ou en véhicule particulier).*

La mobilité urbaine, synonyme de liberté, a un coût énorme : elle bénéficie d'une subvention implicite par la gratuité de la voirie et explicite pour les transports en commun, dont les usagers ne paient que le tiers du coût, le reste provenant de l'impôt. Cela incite à habiter très loin, d'autant que les prix des logements diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne des centres villes. Les villes peu denses (23hab/ha) comme SQY consomment 5 à 7 fois de carburant par habitant que les villes denses.

*Enfin le problème crucial à régler est celui de la séparation des flux de circulation internationale et nationale d'avec les flux régionaux et locaux, donc de la nécessaire prolongation de l'A 12 et de son raccordement à la N10 aux environs du Perray.* Les études faites montrent les pertes économiques engendrées par la circulation ralentie sur la N10, les coûts environnementaux, puisque le dégagement de CO<sub>2</sub> augmente avec la densité des véhicules, et les coûts sociaux puisque les villes traversées sont coupées en deux et qu'un tel ruban engendrent des nuisances sonores et sur la santé des riverains.

### 2 – à moyen et long terme :

L'amélioration du cadre de vie et la réduction de nos besoins de transport ne peuvent se faire qu'à long terme et de façon coordonnée avec les régions voisines et les pays voisins européens, en agissant sur plusieurs leviers : revoir l'urbanisme de nos villes actuelles, y

compris les villes nouvelles, *par densification, réaménagement du territoire en limitant au maximum le mitage et la rurbanisation ; revoir les politiques de zoning d'il y a trente ans ; par une organisation différente de la production et de la consommation pour réduire les flux tendus ; par l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules ; par une meilleure coordination des divers types de transports, routiers et ferroviaires, et donc par des infrastructures appropriées ; par la réduction des besoins de transports et la régulation par les coûts réels (prix des carburants, péages, ...).*

*(extrait d'une conférence prononcée lors d'un débat public organisé par l'ALME sur l'énergie à SQY en 2002)*

### *Annexe : la prolongation de l'A12*

Les diverses études réalisées montrent que cette prolongation est nécessaire aux triples points de vue économique, sociaux et environnementaux. La question qui pose aujourd'hui problème est celle du tracé. Notons que le tracé dit « rural », par le Pommeret, figure dans des documents de la DATAR d'avant 1970, bien avant tout projet de Parc Naturel Régional ou de classement. Certaines personnes prévoyantes ont réussi à faire classer ce site alors qu'il n'a aucune richesse paysagère, faunistique et floristique particulière et que des têtes de vallons de ce type existent par milliers en Ile de France. Faire passer cette prolongation maintenant par le Pommeret soulève la question de principe d'une autoroute dans un site classé et dans un Parc Naturel Régional.

Quels sont les coûts et les avantages de cette solution par rapport à l'alternative « aménagement de la N10 », appelée encore « tracé urbain ».

*La solution « tracé urbain »* telle qu'elle a été étudiée présente trois inconvénients majeurs : elle est économiquement chère, elle est socialement injuste car elle fait supporter les nuisances d'une autoroute à des milliers d'habitants, généralement à revenus moyens à faibles, et elle ne présente aucun avantage environnemental, bien au contraire car il faudra évacuer les gaz d'échappement des parties en tunnel et on connaît les risques de la circulation enterrée.

*La solution « tracé rural »* est beaucoup moins chère ; certes elle va détruire quelques dizaines hectares agricoles, ce qui n'aura aucune influence sur la production céréalière de l'Ile de France, déjà en excédent, et fera baisser le niveau de pollution par les engrais et les pesticides ; elle effleurera seulement le Parc, puisque la superficie concernée par ce tracé est inférieure à 1% de la superficie du Parc, et la solution viaduc, outre son avantage esthétique, préservera les soit disantes richesses écologiques de ce fond de vallée. Son inconvénient repose sur les nuisances qui devront être supportées par quelques centaines d'habitants généralement à haut revenus.

Les éléments de choix sont donc d'une part financiers : le tracé rural est moins cher, et d'un entretien peu coûteux, le tracé urbain est très cher et d'un entretien annuel coûteux ; d'autre part sociaux : le tracé rural épargne des milliers d'habitants, il n'en gêne que quelques centaines. L'argument environnementaliste ne joue pas, les pollutions seront moindres dans le tracé rural parce que non accumulées dans les tunnels urbains.

La décision à prendre est finalement une décision d'ordre financier et d'ordre politique de type intérêt général contre intérêts particuliers.