

Novembre 2010



VersaillesGrandParc  
communauté d'agglomération

Le Grand Paris, dont l'ambition est de dessiner une région-capitale réinventée, durable, irriguée par un système de transport puissant, s'appuie sur la mobilisation de tous les territoires autour d'un projet partagé afin de peser dans la compétition mondiale. Notre agglomération, pôle majeur d'Île-de-France, est directement concernée par ce projet de ville-monde et veut y jouer un rôle majeur. Le projet de deuxième boucle à l'ouest de Paris est donc soutenu par notre Agglomération qui se positionne pour une gare à Versailles, doublée d'un arrêt au Technocentre. En attendant la création de ce réseau de transport automatique, Versailles Grand Parc entend répondre aux besoins actuels par des projets complémentaires de court terme.

**François de Mazières**

Président de la Communauté  
d'agglomération de Versailles Grand  
Parc, Maire de Versailles

## COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE VERSAILLES GRAND PARC

7ter rue de la Porte-de-Buc  
78000 Versailles  
Tél. : 01 30 83 03 10  
contact@grandparc.fr

## COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE VERSAILLES GRAND PARC

### Versailles Grand Parc au cœur des projets du Grand Paris

**S'**appuyant sur le développement d'un nouveau réseau de transport collectif structurant à l'échelle régionale et sur le développement d'un cluster scientifique et technologique de rang mondial, le Grand Paris concerne directement le territoire de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc.

Bénéficiant d'une image internationale tant pour son histoire et sa richesse culturelle que pour sa composition urbaine, Versailles Grand Parc se caractérise par sa position de pôle urbain, économique et scientifique majeur conciliant activités, cadre de vie attractif et développement urbain maîtrisé.

Situé au carrefour de grands axes de transport essentiellement est-ouest, ce territoire se distingue également par sa localisation privilégiée sur le tracé de la ligne ouest du métro automatique du Grand Paris, réduisant ainsi le temps de trajet vers le nord.

### Versailles Grand Parc, partie prenante de l'Opération d'Intérêt National de Paris - Saclay

Incluse dans le périmètre de l'Établissement public de Paris - Saclay et directement concernée par l'OIN de Paris - Saclay, Versailles Grand Parc participe pleinement au projet de création d'un pôle scientifique et technologique sur le Plateau de Saclay (présence de l'université de Versailles/Saint-Quentin, grandes écoles, instituts de recherche, pôle de compétitivité...).

Ayant pour triple objectif de renforcer les synergies entre universités, recherche, écoles et entreprises, de dynamiser la création d'emplois et d'entreprises nouvelles et de concevoir un aménagement attractif, le développement du cluster repose sur des déplacements facilités et des interconnexions performantes.

Les territoires de développement de l'OIN Paris-Saclay ont un potentiel de développement majeur mais à la condition impérative qu'ils soient connectés par des moyens modernes et rapides :

- entre eux (campus de Saclay, Satory, la Minière) ;
- avec les autres grands pôles de développement de l'Île-de-France ;
- avec les aéroports de Roissy et Orly et les gares d'interconnexion TGV (La Défense, Massy-Palaiseau...);
- avec le réseau ferroviaire francilien ;
- avec les grands pôles urbains de proximité et tout particulièrement celui de Versailles.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées  
par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers  
d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



## Versailles : desserte privilégiée du sud-ouest parisien...

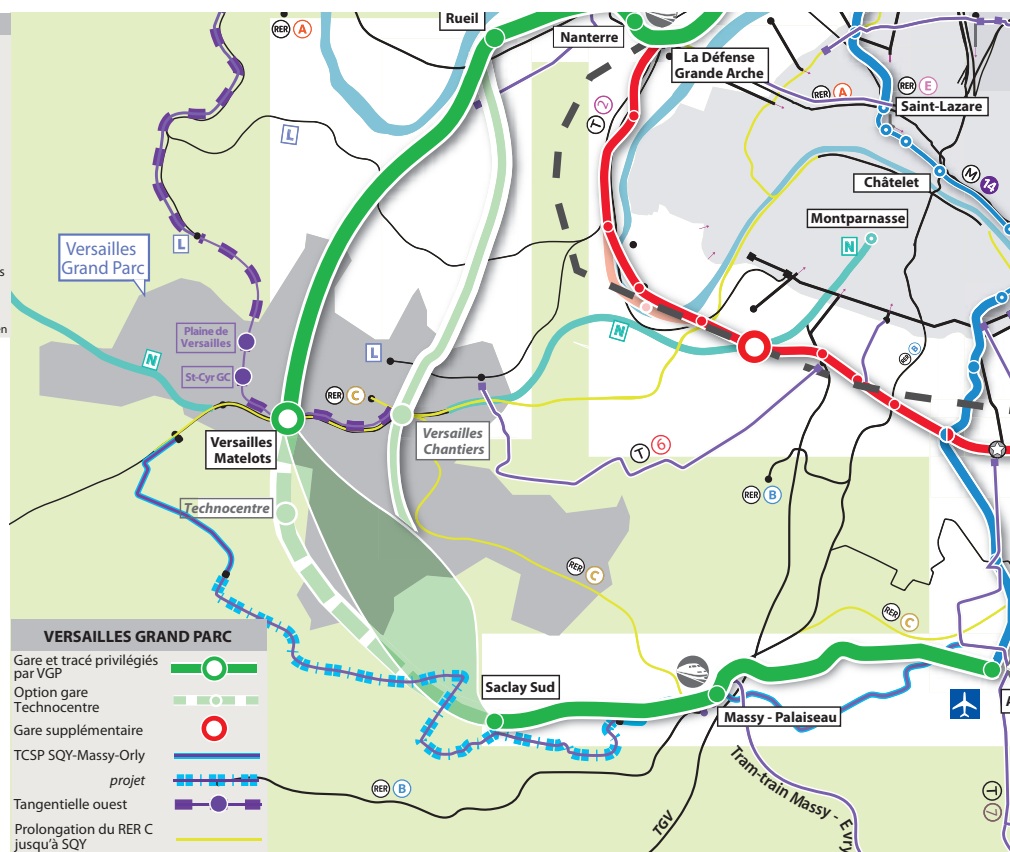
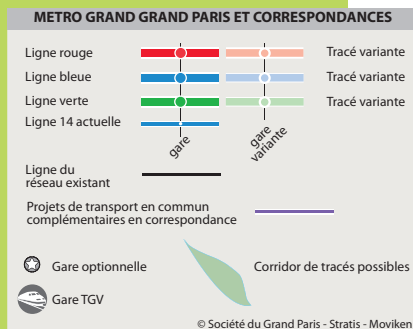
Versailles Grand Parc compte 170 000 habitants, 13 500 étudiants et 77 000 emplois. Les échanges entre Versailles Grand Parc et les autres pôles d'Île-de-France se structurent autour de quatre axes aux performances variables selon les gares de départ :

- **un axe vers le centre de Paris :** directement connectée à Montparnasse, cette liaison rapide et performante place Versailles à moins de 20 minutes du cœur de la capitale et draine chaque jour 140 000 voyageurs ;
- **un axe vers la Défense :** attractive au départ de Versailles Chantiers et de Versailles Rive Droite, cette ligne permet de rejoindre le premier pôle d'envergure internationale du Grand Paris ;
- **un axe vers Saint-Germain-en-Laye et Poissy/Achères à recréer :** situé sur l'ancienne voie ferrée, la tangentielle ouest doit permettre de mettre en relation le nord et le sud des Yvelines.

Cette nouvelle offre de transport en commun destinée à répondre à la demande croissante de déplacement des Franciliens de banlieue à banlieue est portée par le STIF, l'État, la Région, le Conseil général des Yvelines, RFF et la SNCF.

## ... mais nécessaire optimisation des temps de parcours

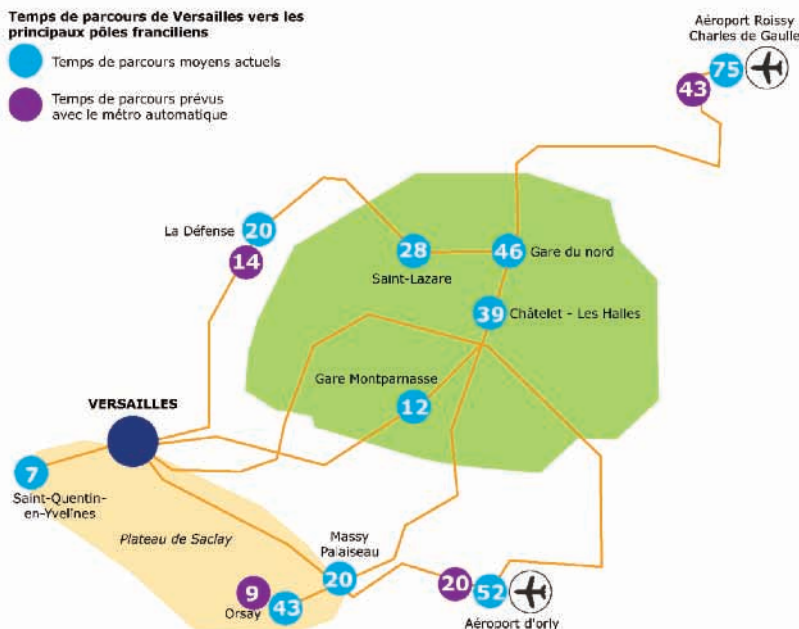
- **un axe vers l'Essonne et vers Paris :** le RER C a pour avantage d'irriguer une bonne partie sud de l'Île-de-France en desservant notamment le sud-est de Versailles Grand Parc mais sa vétusté et ses temps de parcours le rendent aujourd'hui non compétitif.
- **liaison vers les aéroports internationaux :** le trajet entre l'aéroport de Roissy - Charles de Gaulle, grand pôle d'emplois et 2<sup>e</sup> aéroport européen en terme de trafic passager et Versailles, 2<sup>e</sup> site touristique le plus fréquenté d'Île-de-France (hors monuments parisiens) nécessite des correspondances multiples, impactant négativement les temps de parcours.



### Temps de parcours de Versailles vers les principaux pôles franciliens

● Temps de parcours moyens actuels

● Temps de parcours prévus avec le métro automatique



Indirectement desservi par le RER C, l'aéroport d'Orly est difficilement accessible depuis Versailles.

## Renforcer l'interconnexion entre les axes de transports existants

La réalisation d'une liaison ferroviaire rapide reliant La Défense, Versailles, les sites de l'OIN, Massy-Palaiseau et Orly constitue une condition impérative de ce développement. Cette liaison devra être interconnectée aux grands axes de transport qui rayonnent depuis Paris (RER A, B et C et liaisons ferroviaires depuis Montparnasse vers Dreux, Chartres et La Verrière).

La section sud-ouest du projet de réseau de transport public du Grand Paris (tracé vert), souhaitée et soutenue par Versailles Grand Parc, répond bien à tous ces critères et apporte ainsi une réponse aux enjeux de déplacements de l'OIN Paris-Saclay et de Versailles Grand Parc.

Cependant, afin de renforcer les liaisons avec la petite couronne sans avoir à passer par le centre de Paris, Versailles Grand Parc souhaite la création d'une gare supplémentaire (aux environs de Vanves-Malakoff) sur la 1<sup>re</sup> boucle à l'ouest de Paris (tracé rouge), à l'intersection de ligne actuelle reliant Versailles à Paris Montparnasse (ligne N).

## Assurer la complémentarité entre les pôles majeurs de l'OIN Paris - Saclay

La double polarité de Versailles Grand Parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines doit bénéficier d'une

desserte répondant à son potentiel économique et résidentiel actuel, ainsi qu'à son potentiel pour le futur.

### • Une gare à Versailles

Le projet présenté par la Société du Grand Paris indique un tracé privilégié via le site des Matelots, solution qui aurait l'avantage d'être progressive en accompagnement du site de Satory, et un tracé optionnel passant par Versailles Chantiers, secteur présentant aujourd'hui des difficultés en termes de congestion, de tracé et de projet (création du pôle multimodal des Chantiers à très court terme).

### Présentant des avantages forts, Versailles Grand Parc défend la création d'une gare du métro automatique sur son territoire et privilégie la solution des Matelots :

- possibilité de **réalisation d'un pôle multimodal** complet totalement connecté au réseau de transports structurant (liaison vers la Défense, Paris, Dreux, Chartres et La Verrière, connexion avec les RER C et la future TGO) ;
- présence d'**emprises importantes à proximité immédiate pour des équipements culturels ou de loisirs majeurs** sur Matelots-Mortemets et pour des projets d'urbanisation mixte : caserne Pion, caserne Renard, Satory... ;
- **desserte du site de Satory, pôle de l'OIN**, via un système de transport hectométrique,
- **un nouvel accès, connecté aux grands aéroports et au réseau TGV**, pour le Château et son parc qui attirent plus de 10 millions de visiteurs chaque année ;
- **le doublement de la RD7 et la création d'un site propre en parallèle de la RD11** pour les transports en commun routier vont permettre de drainer le nord de la Plaine de Versailles et les communes attenantes (Le Chesnay...), facilitant ainsi le rabattement vers le site des Matelots ;



- la **prolongation du RER C depuis Massy jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines** avec un nouvel arrêt aux Matelots offrira une meilleure desserte de la **Vallée de la Bièvre** ;
- **réalisation d'un grand parking de dissuasion** répondant aux enjeux actuels de desserte de Versailles, de Saint-Cyr, ou de Fontenay-le-Fleury mais également aux projets de développement urbain se situant majoritairement à l'ouest de Versailles ;
- enfin, une **liaison rapide entre la gare des Matelots et le cœur de Versailles** devra être mise en place pour desservir Versailles, site historique, culturel et touristique majeur de l'Île-de-France.

## Préserver les espaces naturels et agricoles du Plateau de Saclay

Traversant la Vallée de la Bièvre et le Plateau de Saclay, le projet de réseau public du Grand Paris, doit être aménagé en souterrain entre la gare de Versailles et celle de Saclay sud. Ce secteur, bientôt classé en zone naturelle, agricole et forestière, dans le cadre de la Loi du Grand Paris doit également être préservé d'un point de vue paysager.

### CONCLUSION :

Versailles Grand Parc affiche son positionnement fort pour **un arrêt du réseau de transport public du Grand Paris, à Versailles, sur le site actuel des Matelots**, qui offre, aujourd'hui et pour l'avenir, des avantages certains.

Versailles Grand Parc affirme la **nécessité de la prolongation du RER C de la Vallée de la Bièvre**, jusqu'à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Versailles Grand Parc demande à ce qu'un **arrêt supplémentaire soit prévu sur le projet de réseau automatique (ligne « rouge ») à l'intersection de la ligne N actuelle**.

Versailles Grand Parc soutient également la création d'une seconde gare sur le site du Technocentre, à Guyancourt qui permettrait, en desservant le pôle économique de Saint-Quentin-en-Yvelines (Technocentre...) ainsi que le nord du plateau (Buc, Toussus-le-Noble, Les Loges-en-Josas...), une complémentarité avec le site des Matelots.