

Janvier 2011

PDIE SAULES-SANGLIERS



Les entreprises membres du PDIE Saules-Sangliers

Les principaux membres : Bouygues Construction, Sodexo, France Telecom, Malakoff Mederic, Saur, Millipore, FCI, Aastra, etc.

Les entreprises membres représentent 9 000 salariés sur les 10 000 que compte la zone PDIE Saules-Sangliers.

Cette zone d'activité regroupe 288 entreprises.

PDIE SAULES-SANGLIERS

Christine GREZES
Bouygues construction
c.grezes@bouygues-
construction.com

Marc TEMES, Malakoff Mederic
mtemes@malakoffmederic.com
www.malakoffmederic.com

Les entreprises, membres du PDIE Saules-Sangliers, plébiscitent une gare à Saint-Quentin-en-Yvelines

Les entreprises membres du PDIE Saules-Sangliers à SQY approuvent le projet de réseau de transport du Grand Paris (RTPG) qui propose un maillage ambitieux de la grande couronne par des liaisons de rocade interconnectées avec le réseau radial existant.

Elles constatent avec surprise que SQY n'est pas intégrée dans le dispositif proposé.

Pourtant, cette agglomération de 147 000 habitants représente un atout essentiel pour le succès du pôle économique et scientifique du plateau de Saclay, en raison de l'importance et de la notoriété des entreprises qui la composent et de ses activités R & D.

Avec ses 105 000 emplois, SQY, au cœur des pôles des compétitivités, constitue le 2^e pôle économique de l'Ouest parisien et 1^{er} pôle de déplacement interurbain des Yvelines

Particulièrement maltraité en matière de transport, le réseau régional ferré n'a jamais évolué depuis la création de la ville nouvelle en octobre 1970 et force est de constater que SQY apparaît comme un territoire particulièrement délaissé de seconde couronne.

De plus, les activités des entreprises de la zone nécessitent des déplacements quotidiens sur le territoire national et à international qui impose d'avoir un accès direct et de qualité aux aéroports de l'Île-de-France, ce qui n'est absolument pas le cas aujourd'hui.

Les Entreprises membres du PDIE Saules-Sangliers déplorent que l'implantation d'une gare de réseau de transport du Grand Paris au centre de Saint-Quentin n'ait jamais été considérée, et ne figure ni dans le projet de maître d'ouvrage, ni dans les dossiers d'études des phases précédentes.

Elles réclament donc, avec force, la création d'une gare sur SQY en connexion avec les autres pôles économiques de l'Île-de-France et le projet du futur métro automatique, ce qui reconnaîtrait ainsi la place qu'elles sont en droit d'attendre.



I - Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY), pôle de développement stratégique du Grand Paris

1- Deuxième pôle économique de l'ouest parisien, et partenaire stratégique du pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay.

Le tissu économique de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) comprend nombre de sièges sociaux de groupes français très internationalisés, et des activités de R & D de haut niveau (Bouygues construction, Technocentre Renault, EADS défense, Thalès, activités d'ingénierie...).

SQY offre 105 000 emplois, dont 37 % d'ingénieurs, chercheurs et cadres.

L'Université de Versailles-Saint-Quentin (UVSQ) est membre du cluster du Plateau de Saclay. Elle accueille 18 000 étudiants, dont les deux tiers à SQY, et emploie 1 400 enseignants et chercheurs. Elle renforce son développement à SQY (Observatoire des Sciences de l'Univers, nouvelle faculté de médecine...).

Pour la réussite de l'opération Paris Saclay, les centres de recherche privés, situés majoritairement à SQY, à l'ouest du plateau, doivent être reliés efficacement avec les centres de recherche publics, situés majoritairement à l'est.

2- Très ouverte sur son environnement, SQY génère un important potentiel de trafic pour le Réseau du Grand Paris

SQY est une ville de 150 000 habitants. 78 000 de ses emplois sont tenus par des salariés résidant hors de l'agglomération, 53 000 actifs habitant à SQY travaillent hors de l'agglomération.

Cela conduit à 262 000 déplacements chaque jour, entre Saint-Quentin et le reste de l'Île-de-France, pour les seuls trajets domicile-travail.

S'ajoutent les déplacements professionnels (notamment avec les gares et aéroports), les scolaires et les étudiants, les flux de transit, les déplacements de la vie quotidienne.

Comme les trois quarts des déplacements domicile travail entre SQY et l'extérieur se font toujours en automobile, il existe, sans compter les autres déplacements, **une réserve de 200 000 déplacements possibles pour les transports en commun (TC), pour peu qu'ils soient attractifs.**

3- Une gare du Grand Paris à SQY pour délester un réseau ferroviaire saturé

La gare de SQY - Montigny est la première gare intermodale des Yvelines (nombre de passagers entrant et sortant de la gare).

L'agglomération est desservie par un axe ferroviaire unique, qui est saturé dès les portes de SQY.

De ce fait, la desserte de Saint-Quentin en transports ferroviaires est très insuffisante, et depuis de nombreuses années.

Une comparaison avec Versailles en fournit la mesure. Bien que plus important que Versailles, SQY dispose de trois à quatre fois moins de trains, selon les heures, et des temps de trajet supérieurs de 10 à 20 minutes. Les trains sont bondés aux heures pleines, les fréquences ne sont pas attractives aux heures creuses (un train par demi-heure, voire moins).

L'important potentiel d'accroissement de trafic de l'agglomération ne peut être capté qu'avec une gare du RTGP au centre de Saint-Quentin, en amont du goulet d'étranglement.

Sans cela, la majorité des habitants et actifs du bassin de SQY ne pourront pas rejoindre commodément les nouvelles gares du RTGP, et il faudrait procéder à des investissements très lourds dans les infrastructures RFF sur l'axe existant.

À l'inverse, une gare du RTGP à SQY - Montigny, en amont du goulet d'étranglement, répartirait le trafic entre l'axe existant et le RTGP, augmentant la capacité totale, permettant de capter tout le potentiel de report modal, soulageant l'axe SQY - Versailles et la gare de Versailles Chantiers.

La Communauté d'agglomération et les entreprises du territoire ont engagé des politiques actives de report modal, qui butent actuellement sur la saturation des infrastructures de TC.

La ligne du RTGP desservant le centre de SQY pourrait également servir d'itinéraire supplémentaire entre SQY et Versailles. Elle n'exclut pas une éventuelle implantation d'une autre gare au sud-est de SQY, compte tenu de l'étendue du territoire.

II - Un fort potentiel de développement urbain équilibré et durable

La meilleure implantation d'une gare du RTGP pour bénéficier du potentiel de développement urbain de SQY est au centre même de l'agglomération, à la gare de SQY – Montigny ou plus en amont vers la gare de Trappes.

1- Au centre d'un territoire à fort potentiel de développement, sans étalement urbain

SQY présente un fort potentiel d'urbanisation et d'industrialisation, géographiquement équilibré, et dont la majeure partie est dans le périmètre de l'OIN Paris Saclay :

- un corridor ferroviaire desservi par les gares existantes,
- des zones en attente d'urbanisation, ou en cours de rénovation urbaine,
- des zones d'activités existantes présentant une capacité de densification et de création de véritables quartiers urbains nouveaux, avec mixité fonctionnelle et services
- un quartier d'urbanisation nouvelle en liaison avec le vélodrome national en construction et ses bâtiments connexes loisirs et affaires (résidences, hôtels).

Ces potentialités, qui s'étendent sur une distance équivalente à la distance porte de Charenton – porte Maillot, ont leur centre de gravité sur le corridor ferroviaire entre les gares de SQY – Montigny et de Trappes.

La gare de SQY – Montigny est située au centre de l'EcoPôle de Saint-Quentin Centre, projet majeur, retenu par le MEEDDAT, de renouvellement urbain à la pointe du développement durable sur une zone d'influence de 25 000 habitants et 35 000 emplois.

Une gare au centre de SQY permettra d'exploiter ce potentiel de développement urbain sans nouvel étalement de l'agglomération.

SQY pourra ainsi pleinement jouer son rôle stratégique pour Paris Saclay, en accueillant des entreprises dans un environnement déjà urbanisé, favorisant les contacts professionnels et apportant toutes les commodités à leurs salariés (logements, commerce, sports, culture...).

2- Un territoire structuré par un réseau de rabattement important

L'implantation de la gare du RTGP à SQY – Montigny permet de bénéficier des réseaux de rabattement existants :

- deuxième réseau d'autobus urbains d'Île-de-France après celui de la RATP,
- réseau d'autobus de 30 lignes interurbaines,
- TCSP existants ou en projet,
- parkings autour des gares.

Ces infrastructures constituent autant d'économies dans le coût global d'une gare.

De plus, elles structurent la ville, et le respect de cette structure est essentiel pour le succès d'une stratégie de reconstruction de la ville sur la ville.

3- Des nuisances écologiques minimales

La localisation de la gare au centre permet de mieux respecter les zones de grande valeur écologique. En particulier aucune traversée de la vallée de la Bièvre ou des étangs ne doit être envisagée en surface ou en aérien. L'inflexion vers l'ouest du tracé du RTGP, pour desservir le centre de SQY, permet de traverser la vallée de la Bièvre dans sa partie amont, là où son lit est encore en zone urbaine, au niveau du plateau et n'impose donc pas de passage en souterrain profond.

L'analyse d'impact écologique doit également prendre en compte les flux de rabattement vers les gares du RTGP. Ces flux, qui comprendront inévitablement du trafic automobile, ne devront pas impacter des zones écologiques sensibles ou classées.

III- Une gouvernance proche des acteurs du territoire

La mise en cohérence du projet avec les réseaux subrégionaux et locaux implique la mise en place rapide d'une Autorité Organisatrice à l'échelle du Plateau de Saclay.

L'implantation d'une gare du RTGP au centre de SQY va de pair avec l'évolution urbaine de SQY et du plateau de Saclay. Un tel projet ne peut pleinement réussir que si l'ensemble des acteurs et des usagers

du territoire y sont associés (élus à tous les niveaux, associations d'usagers, conseils de développement, entreprises...).

La préparation des Contrats de Développement Territorial (CDT) est l'opportunité d'entrer dans cette démarche de mobilisation engageant les acteurs du territoire dans un projet ambitieux.

IV- Le long terme ne doit pas être au détriment du court terme

La réussite d'un tel projet ne peut pas se faire sans oublier la nécessaire et rapide rénovation des infrastructures et des matériels roulants actuels, ainsi que la mise en œuvre des projets de TCSP pour mailler la zone de vie et d'emplois de Paris Saclay.

Le réseau de rabattement doit être renforcé dès à

présent, pour conforter le trafic actuel des gares de SQY, et pour être disponible dès la mise en service du métro.

L'argumentaire proposé est une reprise du cahier d'acteurs du codesqy qui correspond parfaitement à la position des entreprises du pdie saules sangliers.

CONCLUSION

Saint-Quentin-en-Yvelines est une agglomération stratégique pour le pôle de développement et d'innovation de Paris Saclay.

Elle est très ouverte sur Paris et toute l'Île-de-France, avec 260 000 déplacements domicile travail interurbains quotidiens et de forts besoins de déplacements professionnels nationaux et internationaux.

Elle est mal desservie par les transports en commun lourds, séparée de Paris et de l'Île-de-France par un goulet d'étranglement ferroviaire saturé, qui lui offre trois fois moins de trains qu'à sa voisine Versailles, pour des besoins supérieurs.

Le réseau du Grand Paris se doit de desservir Saint-Quentin-en-Yvelines par une gare implantée au centre de l'agglomération, en correspondance avec l'axe ferroviaire radial existant.

Cette gare permettra d'améliorer fortement le service offert aux habitants et salariés, de capter un fort potentiel inexploité de report modal vers les transports collectifs, et de soutenir la stratégie de développement économique et d'innovation de Paris Saclay, dont Saint-Quentin est le pôle occidental.

Par sa situation en amont du goulet d'étranglement, elle soulagera l'axe saturé et la gare de Versailles Chantiers. Elle restaurera une équité de traitement entre territoires, tout en économisant sur des investissements de désaturation, indispensables mais jamais programmés du fait de leur coût élevé.

Elle permettra d'exploiter au mieux le fort potentiel de l'agglomération, situé majoritairement à l'intérieur du périmètre de l'OIN Paris Saclay, pour l'implantation de logements et d'emplois nouveaux.