

## **L'OUEST PARISIEN SACRIFIÉ !**

D'une manière générale, il faut se féliciter que les auteurs des deux projets respectifs « Arc Express » et « Grand Paris » aient su renouer le dialogue et s'entendre pour fusionner les tracés sur les portions où ils étaient le plus proche. Il faut se féliciter aussi qu'à l'est, des territoires comme Clichy-Montfermeil ou Sevran soient enfin desservis, ce qui ne peut que contribuer à réduire les fractures territoriales.

Malheureusement, il n'en est pas de même au sud et à l'ouest ! Si rien ne semble encore irrémédiable au sud entre Orly – Massy – Saclay – Saint-Quentin et Versailles, où des solutions peuvent encore être trouvées, il ne semble pas qu'il en soit de même entre Versailles et La Défense, où le projet de liaison directe Versailles – Rueil-Malmaison semble abandonné. Or, Il ne peut y avoir de développement économique durable et équilibré sur un territoire, sans transports en commun performants.

Cette situation n'est pas sans rappeler celle vécue avec l'A86 et la Francilienne ! Après avoir dû attendre 20 ans de plus que le reste de l'Île-de-France le bouclage de l'A86 – payante (et à quel prix !) uniquement à l'ouest ! –, l'A104 entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines est devenue une véritable arlésienne. Et maintenant, on nous annonce que la liaison ferroviaire directe entre Versailles (donc Saint-Quentin) et Roissy via La Défense serait abandonnée !

### **Maintenir le tronçon Versailles – Rueil-Malmaison**

Mon propos n'est pas de privilégier telle ou telle partie de l'Île-de-France contre une autre. Mais, une simple explication rationnelle justifie de maintenir le projet, tel qu'il était prévu à l'origine entre Versailles et Rueil-Malmaison.

D'abord parce que les usagers de la ligne U, vers laquelle il serait envisagé de reporter le trafic, souffrent déjà aujourd'hui de dysfonctionnements qui ne pourront que s'aggraver avec le temps et le développement des villes traversées. La saturation du réseau entre Saint-Cloud et Paris-Saint-Lazare via La Défense ne permet pas d'augmenter (ou trop peu) la fréquence des trains aux heures de pointe.

Ensuite, parce que le simple bon sens veut que tout le bassin d'emplois Saint-Quentin-en-Yvelines/Versailles, qui compte un très grand nombre d'entreprises de pointe employant chacune plusieurs milliers de salariés, bénéficie d'une liaison directe et rapide avec La Défense et Roissy. Pour ne citer qu'un exemple, le seul Technocentre Renault de Guyancourt compte 10 000 collaborateurs aujourd'hui, 15 000 à l'horizon 2013, sans compter 2 000 visiteurs par jour ! Aujourd'hui, 10% d'entre eux seulement utilisent les transports en commun, faute de desserte !

Enfin parce qu'il est dommage de se priver du rayonnement international et de l'image si positive de Versailles, alors que l'on parle de réaliser un projet porteur à l'échelle internationale. Les effets bénéfiques pour le tourisme se feront sentir pour la région entière, si l'attractivité de Versailles est encore renforcée par une liaison directe avec Roissy et Orly.

### **Pour une gare intermédiaire au Chesnay**

Non seulement le tronçon Versailles – Rueil-Malmaison me semble indispensable pour les raisons indiquées précédemment, mais il serait utile d'y ajouter une gare au Chesnay, où sont implantées de nombreuses entreprises, le centre commercial Parly 2, mais aussi l'hôpital Mignot (plus de 700 lits, 2 000 salariés) : attractivité commerciale renforcée, facilité pour le personnel de santé de se rendre sur

son lieu de travail et pour les familles de rendre visite aux malades. L'intérêt est évident pour tous et il est facile d'imaginer le nombre de mouvements de voitures évitées quotidiennement dans ce secteur si encombré (triangle de Rocquencourt à proximité !), avec un bilan carbone particulièrement positif ! De plus, cela renforcerait la rentabilité de ce tronçon, où les stations sont plus éloignées que sur le reste de la ligne.

### **Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines indissociables**

Plus généralement, aujourd'hui, un réseau de transports en commun performant est un élément structurant qui doit précéder l'urbanisme plutôt qu'être une solution de rattrapage qui se traite dans l'urgence des années après, quand le mal est fait, comme c'est le cas pour les villes nouvelles !

C'est pourquoi je défends le « Grand Huit » dans sa partie sud-ouest pour la desserte du futur cluster de Saclay, mais je demande aussi deux gares à Saint-Quentin-en-Yvelines (Villaroy et Montigny-le-Bretonneux), qui compte 150 000 habitants et 105 000 emplois, dont les trois quarts sont tenus par des salariés résidant hors de l'agglomération. On estime à 262 000 le nombre de déplacements quotidiens avec le reste de l'Île-de-France. Là aussi, le bilan carbone est facile à imaginer.

L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est un pôle d'ingénierie et d'études majeur porté par l'automobile, l'aéronautique et les TIC. Il compte un nombre très important d'entreprises internationales prestigieuses ayant des activités de Recherche et Développement de haut niveau (EADS Défense, Thalès, Technocentre Renault, etc.), ce qui le rend complémentaire du pôle scientifique de Saclay.

En résumé, les développements du Plateau de Saclay et de Versailles/Saint-Quentin sont indissociables et il faut impérativement relier ces deux pôles par une liaison ferroviaire performante aux aéroports d'Orly et Roissy, ainsi qu'au quartier d'affaires de La Défense, via Versailles et Rueil-Malmaison.

### **Un « plus » économique certain**

Au-delà des batailles de chiffres entre experts, un tel investissement dans les transports aura des répercussions bénéfiques indéniables sur la croissance, l'effet d'attraction des gares sur les investisseurs internationaux étant un fait constaté partout dans le monde. En reliant les huit pôles de développement majeur de l'Île-de-France entre eux et au centre de Paris dans des conditions optimales de confort et de rapidité, les nouvelles lignes induiront plus de richesses et l'emploi sera le grand bénéficiaire. Sans compter une meilleure qualité de vie qui rejillira positivement sur la santé de chacun et la réduction des inégalités entre territoires comme déjà indiqué à propos de Clichy-Montfermeil.

En conclusion : oui au projet du Grand Paris, à condition que l'ouest et le sud-ouest de la région ne soient pas les grands oubliés !

**Jean-Philippe Bouquenne**  
**Conseil auprès des Collectivités**  
**Chambourcy (Yvelines)**