

Novembre 2010



Le Technocentre de Renault est, depuis plus de 10 ans, le principal centre mondial d'étude et de conception des véhicules du Groupe Renault. Avec actuellement 10 000 collaborateurs, et de l'ordre de 15 000 collaborateurs (grande majorité de cadres et de techniciens supérieurs) à l'horizon 2013 et 2 000 visiteurs par jour, ce site de 150 ha rassemblera alors l'ensemble des activités de conception, du commerce, des systèmes d'information et l'essentiel des fonctions supports du Groupe. Le site de Guyancourt sera donc le cœur de Renault. L'infrastructure routière, les logements, les services et le développement des réseaux de transports sont des éléments clés pour accompagner ces évolutions majeures.

**RENAULT SAS
DIRECTION
DE L'ÉTABLISSEMENT
DE GUYANCOURT**

1, avenue du Golf
78280 Guyancourt

Contact :

frederic.rollin@renault.com
Site Internet : www.renault.com

RENAULT – ÉTABLISSEMENT DE GUYANCOURT

Renault, depuis son installation à Guyancourt en 1995, a activement soutenu tous les projets permettant de développer les emplois et les services sur l'agglomération de Saint-Quentin et le périmètre de l'OIN Paris-Saclay. Dans ce cadre, le projet du Grand Paris nous paraît une opportunité très intéressante pour le territoire. Il est néanmoins urgent d'apporter des solutions pragmatiques à court terme, notamment sur les dessertes routières et sur l'offre de transport en commun actuellement nettement insuffisante.

L'implantation de Renault à Guyancourt répond à la recherche de proximité d'une zone urbaine, d'une infrastructure de transports en commun, de centres de formation et de recherche d'excellence (une centaine de thésards et 500 stagiaires accueillis chaque année). Le projet du Grand Paris conforterait globalement le choix de cette implantation.

Une problématique majeure : l'accès au site pour les salariés et les visiteurs

En moyenne, les collaborateurs habitent à 32 km du Technocentre et passent 1 h 30 dans les transports par jour. Relativement peu de nos collaborateurs résident donc à proximité de leur lieu de travail : seulement 30 % d'entre eux habitent le territoire couvert par l'établissement Public Paris-Saclay. Les lieux d'habitation des salariés se situent majoritairement dans une zone ouest-sud ouest, intégrant Paris.

Ceci pose le problème de la desserte en transport du plateau, mais aussi celle de l'attractivité du territoire pour les futurs résidents.

Seulement 13 % des collaborateurs du Technocentre utilisent les transports en commun

À titre de comparaison, c'est plus de 20 % pour nos sites de Rueil et de Boulogne.

Nos difficultés :

- une desserte ferroviaire insuffisante en contre-pointe par rapport à un flux général centré sur Paris ;
- 3 pôles gare qui ne répondent pas aujourd'hui à la demande des utilisateurs. ●●●



Avec un versement transport de près de 6 millions d'euros, et un effort global de l'entreprise de près de 1 000 euros par salarié et par an, cette situation n'est pas satisfaisante.

Une infrastructure de transport lourd déficiente

Pour la population travaillant à Guyancourt, il existe 3 alternatives ferroviaires pour se rendre sur son lieu de travail :

- **la gare de Massy** : le temps d'accès à Guyancourt est rédhibitoire : 50 minutes au minimum, de cette gare au Technocentre ;
- **la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines** : le pôle Gare de Saint-Quentin est sous utilisé. Il existe une rupture de charge très pénalisante à Versailles-Chantier pour un train sur deux au départ de Montparnasse. Ce dispositif est inadapté compte tenu de l'importance du pôle d'emplois de la communauté d'agglomération ;
- **la gare de Versailles Chantiers** : même si la liaison bus fonctionne correctement, aujourd'hui c'est en **régime tendu**. Le pôle gare est engorgé, et la fréquence des bus est déjà entre 2 et 5 minutes aux heures de pointe.

Le temps d'accès moyen au site de Guyancourt est de 40-45 minutes via Versailles et 55-60 min via Saint-Quentin, au départ de Montparnasse.

La desserte en heures creuses est aussi une difficulté pour les visiteurs, qui, de fait, privilégient aussi la voiture.

Un cadre de vie et une offre de logement sur le territoire insuffisamment adaptés à nos salariés

L'urbanisation du territoire n'est pas aujourd'hui en totale adéquation avec les catégories socioprofessionnelles qui travaillent au Technocentre et qui, de fait, sont appelées à travailler sur le plateau.

Les logements sont rares et chers. Les types de logement proposés ne répondent pas complètement aux aspirations de population du type « jeunes ingénieurs », etc.

Les offres de services de proximité (commerces, culture, vie sociale...) ne sont pas non plus globalement adaptées aux attentes de ces populations. Sans une évolution forte de ces politiques de logement, de service et d'urbanisme, la problématique des transports n'en sera que plus prégnante dans le futur.

Des infrastructures **lourdes de transports rapides** vers les autres pôles d'emploi de la région parisienne sont nécessaires.

Nous voulons souligner ici l'importance du développement de la branche sud du **métro automatique**.

Géolocalisation des lieux d'habitations de la population travaillant au Technocentre

Les zones d'habitation des collaborateurs Renault se situent globalement à l'ouest/ sud-ouest de Paris.

En complément de l'augmentation des fréquences ferroviaires en contre-pointe vers Saint-Quentin, les liaisons nord-sud et est-ouest doivent permettre de renforcer l'attractivité du territoire de Saint-Quentin et du plateau de Saclay. C'est le métro automatique prévu dans le Grand Paris ; une gare sur le plateau est toutefois incontournable.





Les améliorations nécessaires en attendant le Grand Paris

En attendant la mise en œuvre des projets du Grand Paris, il est urgent de corriger les principales faiblesses qui existent actuellement :

- améliorer la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines, avec des trains directs (sans rupture de charge) et plus rapides ;
- structurer les pôles gare comme des hubs avec des liaisons routières efficaces.

Nous soutenons l'idée d'une Loi de décentralisation de l'autorité du transport sur le périmètre de l'établissement Public Paris Saclay : la proximité du territoire pour toutes les réflexions liées aux transports est essentielle à la réussite de la mise en place d'une desserte globale et performante du territoire, sur l'axe nord-sud (vers Paris), et sur l'axe est-ouest, en « dorsale du plateau ». Ceci ne se conçoit qu'avec une **gare sur « le plateau » (La Minière ou Buc)**.

Les sommes versées dans le cadre du versement transport par les entreprises, devraient être dédiées pour une partie à définir, à la mise en place de transports

Les projets du Grand Paris

Il y a une absolue nécessité de prévoir la desserte du plateau par le « Grand 8 » et pas seulement aux extrémités mais avec une gare à la Minière ou à Buc. Celle-ci pourrait devenir un nouveau hub de transport avec une solution type tram-train de liaison entre Versailles-Saint-Quentin :

- le développement économique et scientifique du territoire passe aussi par une infrastructure lourde de transport en commun, afin de **relier le territoire aux aéroports et aux autres pôles d'emplois de la région parisienne**. Il est essentiel que cette mise

répondant mieux aux besoins des emplois locaux. Dans ce cadre, il est essentiel que les entreprises participent à la définition des besoins de transport du territoire : les PDE, PDIE contribuent au diagnostic mais la partie concertation et prise en compte des problèmes est à améliorer notamment via **l'autorité de transport décentralisée** attendue. La multiplicité des interlocuteurs impliqués dans l'organisation et la gestion des transports est une réelle difficulté pour les entreprises qui souhaitent promouvoir de nouveaux moyens de transports, et faire évoluer les modes de transports de leurs salariés.

Par ailleurs, les infrastructures routières nécessitent d'être développées : un axe fluide est-ouest (D36) et un axe nord-sud Versailles-Chateaufort sont deux axes routiers structurants, et constituent un appui fondamental au développement des transports en commun. Le raccordement du TCSP de Guyancourt à celui de Massy est impératif : le doublement de la D36 doit permettre de mettre ceci en œuvre et de faire cohabiter sur le plateau, des solutions sécurisées pour les modes doux, vélos en particulier.

en place se fasse **dans les mêmes délais que la partie Nord du « Grand 8 »**.

Pour assurer la pérennité des services, le financement à long terme de l'ensemble du dispositif, y compris son exploitation, doit dès à présent être étudié, sans grever la compétitivité des emplois du territoire.

Le lancement de nouvelles solutions de mobilité sur le territoire (Car sharing, Véhicule Électrique) ●●●



●●● peut contribuer à l'atteinte de l'objectif pour le plateau de Saclay d'être une vitrine du développement économique au niveau mondial. La stratégie de Renault sur le développement du véhicule électrique est un point d'appui pour que ce territoire soit exemplaire et innovant.

Une densification maîtrisée des logements permettrait de mettre en place des structures de transports propres, flexibles et efficaces. Ceci permettrait aussi de répondre à la demande des « CSP+ », qui recherchent un cadre de vie urbain, de qualité avec les services associés, des accès simples et rapides à la culture (théâtres, cinémas) et aux équipements sportifs.

L'ensemble de ces propositions s'inscrira dans un développement concerté du territoire et la préservation nécessaire d'un équilibre entre les entreprises, les habitants et les zones vertes du plateau, condition essentielle pour assurer un environnement de qualité.

Les projets du Grand Paris doivent aussi s'inscrire dans la perspective de développer les synergies entre les entreprises et la recherche, et d'éviter le risque d'une partition du plateau entre les entreprises à l'ouest et les activités de recherche à l'est.

Nos conclusions

Le développement du territoire ne peut se faire qu'autour d'une infrastructure et d'une offre de transport en commun robuste et adaptée aux besoins des emplois et des résidents.

Le « Grand 8 » est une opportunité pour l'objectif de concentration d'emplois, de chercheurs, d'étudiants, mais aussi d'entreprises. Ses conditions de mise en place doivent être précisées. Ainsi, le projet devra voir le jour dans les **mêmes délais que sa partie nord** afin d'assurer rapidement la compétitivité des emplois dans la zone.

La desserte du plateau avec une **gare en proximité** de l'agglomération de Saint-Quentin (Buc ou la Minière) est un point clé pour affirmer la cohérence du plateau et fluidifier les échanges entre la partie orientale et la partie occidentale du territoire.

Cette réflexion ne saurait s'inscrire autrement que dans le renforcement des infrastructures existantes, de l'offre de services et de logement, et de la synergie entre les pôles de Recherche et les entreprises.

Renault est **un acteur économique majeur** du territoire et s'impliquera dans ce développement.