

Janvier 2011

GRUPE DES ÉLUS « MIEUX VIVRE À ELANCOURT »

Mieux vivre à Elancourt

Mieux Vivre à Elancourt regroupe les élus de l'opposition municipale d'Elancourt. Elancourt, située à l'Ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines, est un moteur économique de l'agglomération avec la présence d'entreprises de renom (Groupe EADS, Thalès, CRMA, Fenwick,...).

Elancourt compte aujourd'hui près de 11 000 emplois et 28 000 habitants. Rassemblé autour de valeurs de Gauche, le groupe met au cœur de ses priorités entre autres : la justice et la solidarité sociales, le logement et l'emploi, la protection du cadre de vie des Elancourtois et l'amélioration des transports. Dans le cadre du débat public du réseau de transport public du Grand Paris, les élus du groupe Mieux Vivre à Elancourt ont mis en place un groupe de travail ouvert à tous les habitants, afin de définir les enjeux d'un tel projet pour les Elancourtois et pour permettre à la ville d'Elancourt de s'inscrire pleinement dans le cadre du débat public.

Michel Besseau

Président du Groupe Mieux Vivre à Elancourt

MIEUX VIVRE À ELANCOURT

www.mieuxvivreaelancourt.fr

mail : contact@mieuxvivreaelancourt.fr

Le renforcement de l'accessibilité de Saint-Quentin-en-Yvelines est enjeu primordial.

Un poumon économique de l'ouest parisien

Saint-Quentin-en-Yvelines, 2ème pôle économique de l'Ouest Parisien, compte 7 500 entreprises et près de 105 400 emplois. Il constitue ainsi le principal pôle économique des Yvelines. Les entreprises présentes, spécialisées dans les services aux entreprises et l'industrie de haute technologie (Bouygues, Technocentre Renault, Cassidian - Groupe EADS, Thalès,...), participent pleinement à la vitalité industrielle des Yvelines et concentrent la majorité des emplois privés de l'OIN Paris-Saclay.

Un pôle régional

En 40 ans, Saint-Quentin-en-Yvelines est devenue une agglomération d'envergure comptant 150 000 habitants, dont 76 000 actifs, et 55 000 logements. L'agglomération construit plus de 800 logements par an, dont un grand nombre de logements sociaux.

Saint-Quentin-en-Yvelines comporte également un pôle universitaire de premier ordre au niveau national et international, avec près de 20 000 étudiants (+ 10% par an), qui a fait son entrée dans le classement de Shanghai en 2010. Située dans le centre de l'agglomération, cette université pluridisciplinaire est spécialisée dans le développement durable et comprend depuis peu une faculté de médecine. Enfin, Saint-Quentin-en-Yvelines est un pôle de loisirs et culturel important de l'Ouest parisien.

Dans le cadre du réseau Grand Paris, la présence d'une gare située à Saint-Quentin-en-Yvelines est donc essentielle pour améliorer l'accessibilité de cette agglomération en développement, de l'ensemble des habitants et des entreprises présentes sur le territoire.

Favoriser l'intermodalité en privilégiant l'implantation d'une gare dans le centre de Saint-Quentin-en-Yvelines

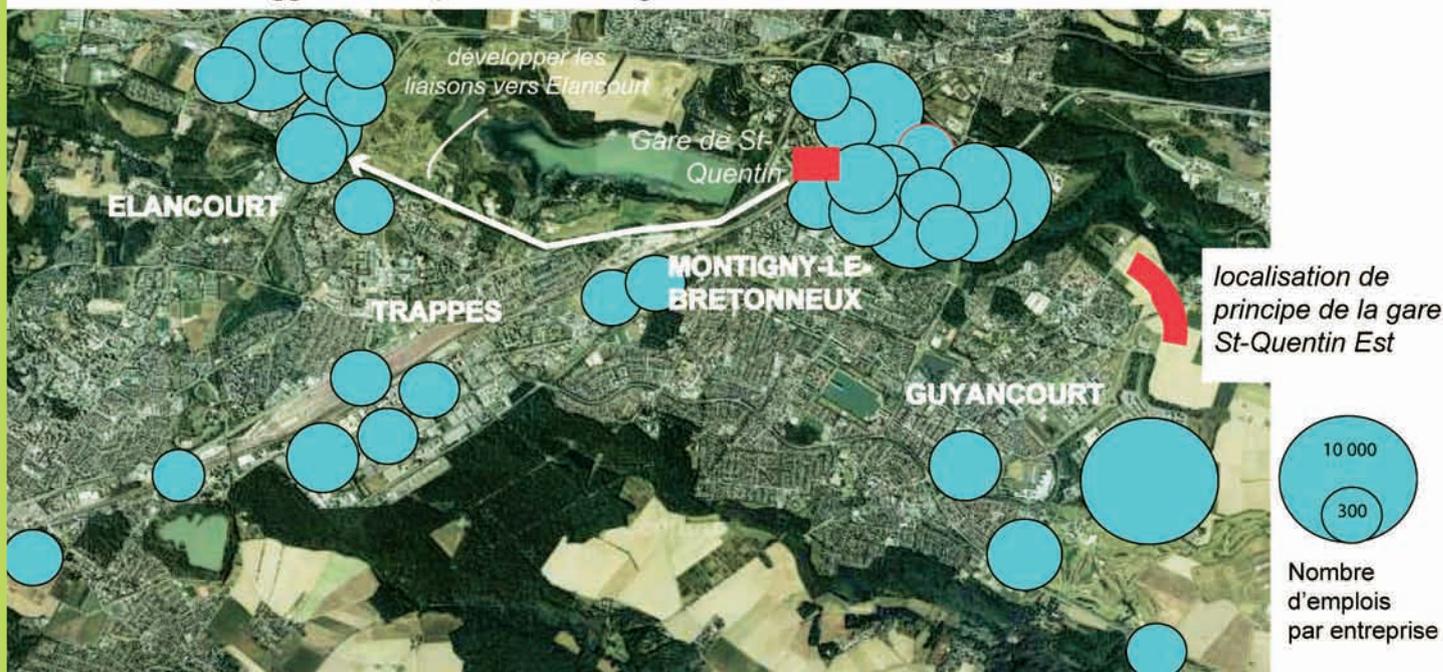
Le réseau de transport public du Grand Paris est un réseau qui a pour objectif de faciliter les interconnexions entre les différents modes de transports en commun. Or, la réalisation d'une gare à l'est de la Ville Nouvelle, dans le secteur de la Minière à Guyancourt, éloignée des autres moyens de transports, va à l'encontre de cet objectif. L'est de l'Est de l'agglomération concentre moins de 20% des emplois de l'agglomération, l'essentiel des entreprises se trouvant dans le centre de Saint-Quentin-en-Yvelines. C'est à partir du centre de l'agglomération que pourront être améliorées les liaisons vers les zones d'activités technologiques, comme la Clé-de-Saint-Pierre à Elancourt, ou Villaroy à Guyancourt. Bien que nous estimions opportun une meilleure desserte du Technocentre, il conviendra toutefois de mesurer le rapport coût/avantages d'une gare à la Minière, loin des emplois, loin du centre...

Une connexion RER C / Réseau Grand Paris à Saint-Quentin !

En effet, il nous paraît essentiel de connecter le réseau du grand Paris aux autres modes de transports présents sur la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, première gare multimodale des Yvelines : RER C, réseau Montparnasse, ligne U (Le Défense/La Verrière), une gare routière et une autre en projet.

L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines doit voir son accessibilité améliorée, le centre-ville comprenant près d'un million de mètres carrés de bureaux. À titre de comparaison le pôle de La Défense en compte 3,5 millions.

La localisation des grandes entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines montre l'intérêt de privilégier l'implantation d'une gare du Métro Grand Paris dans le centre-ville de l'agglomération, connectée à la gare Transilien/RER existante



N'oublions pas Saint-Quentin Ouest !

Un territoire spécialisé dans l'industrie de haute technologie

Si Saint-Quentin-en-Yvelines s'est très largement développée à l'est depuis une vingtaine d'années, l'ouest de la ville nouvelle (qui comprend Elancourt, Trappes et La Verrière) présente des atouts et des potentiels de développement importants :

Trappes, Elancourt et La Verrière représentent près de 35 000 emplois (trois fois le Technocentre Renault!) et de nombreuses entreprises industrielles et de haute technologie : Cassidian (ex-EADS Defense and Security), Valéo, Thalès, Suzuki, Iveco/Fiat, Nissan,...

Des secteurs de renouvellement urbain

Le territoire comprend des secteurs de rénovation urbaine majeurs (GPV Trappes La Verrière, requalification du centre-ville d'Elancourt, le Centre Jaurès à Trappes), des projets d'habitat importants (Les Bécanes à La Verrière, ZAC de l'Aérostat à Trappes, Les Réaux à Elancourt).

Ceci mène, dès aujourd'hui, à une saturation des gares de Trappes et de La Verrière aux heures de grande affluence, qui ira en s'accroissant si ces gares, inadaptées aux flux existants, ne sont pas modernisées.

Enfin, le débat du Grand Paris se doit d'anticiper les questions relatives au devenir des lignes existantes :

avec ce réseau Grand Paris, qui reliera Versailles à La Défense en moins de 20 minutes, la ligne U (La Verrière / la Défense) sera-t-elle maintenue ? Mesurons dès à présent les conséquences d'un nouveau réseau sur les dessertes existantes.

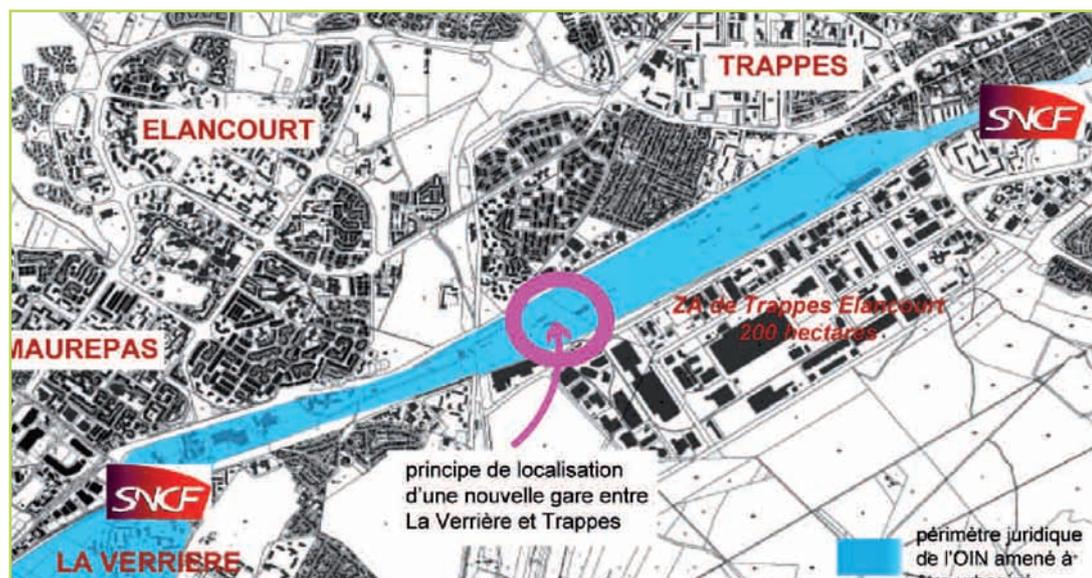
Chiffres clés

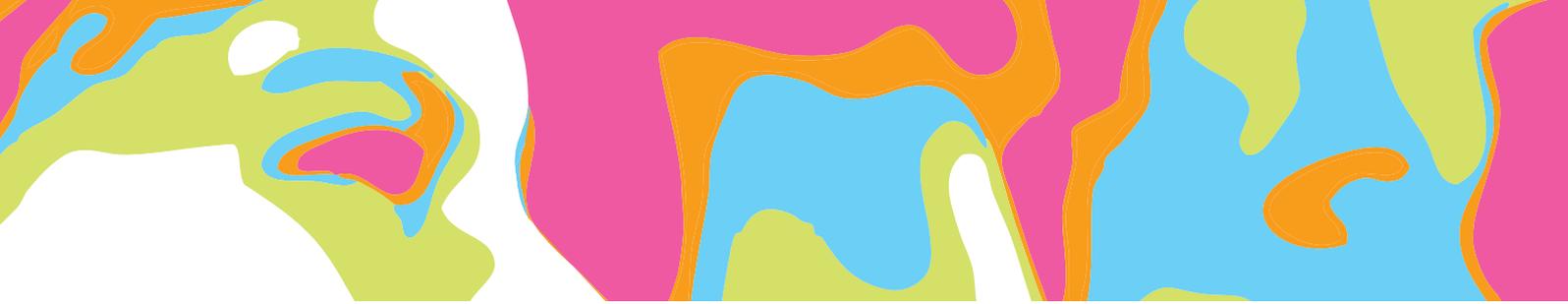
- **Gare de Saint-Quentin :**
1^{ère} gare multimodale des Yvelines avec 72 000 usagers par jour (trains, bus)

Les emplois à SQY : Une croissance exemplaire

- 1991 : 51 041 emplois
- 2001 : 91 325 emplois
- 2007 : 105 400 emplois

- Elancourt : 10 849 emplois en 2007, dont 55% dans l'industrie !
- Trappes : 16 746 emplois en 2007
- La Verrière : 2 540 emplois en 2007





Le débat sur le réseau de transport public du Grand Paris ne doit pas être déconnecté des besoins et des difficultés que connaissent déjà aujourd'hui les Saint-Quentinois. Parce que nous sommes convaincus que toutes les problématiques relatives à l'accessibilité des transports en commun sont liées, nous demandons :

À court terme :

- Le prolongement du RER C jusqu'à Coignières, voire Rambouillet
- Le prolongement de la ligne U (La Verrière-la Défense) jusqu'à Coignières
- La création d'un arrêt SNCF à la gare Saint-Quentin-en-Yvelines pour les TER traversant le département
- La restructuration complète des gares de La Verrière dans un premier temps, et de Trappes dans un second temps, ainsi que de leurs voies d'accès, aujourd'hui saturées aux heures de pointe
- La création d'une ligne de transport en commun en site propre entre la Gare de la Verrière et la gare de Trappes

Puis, en lien avec le Réseau Grand Paris, nous demandons :

- La réalisation d'une gare du super Métro dans le centre de Saint-Quentin-en-Yvelines, connectée aux autres lignes transitant par Saint-Quentin (Réseau Montparnasse, ligne La Verrière/La Défense, RER C, gares routières).
- Le maintien de la ligne U, dans sa portion La Verrière (ou Coignières)/ Versailles, vitale pour la desserte de l'ouest de l'agglomération Saint-Quentinoise.
- La réalisation d'une gare à mi-distance entre Trappes et La Verrière sur l'emprise SNCF incluse dans le périmètre juridique de l'OIN Paris Saclay, et ce afin de désengorger et d'anticiper les besoins de demain. Les gares existantes, aujourd'hui saturées, sont distantes de près de 6 km, alors que les gares de la ligne Rambouillet/Paris Montparnasse, sont distantes de 3 km en moyenne sur le reste de la ligne entre Trappes et Montparnasse.

Conclusion

Il ne peut y avoir de projet de métro sans envisager une réflexion sur le réseau actuel : une complémentarité et une cohérence doivent être en permanence recherchées.

- Délestons les gares et les lignes saturées
- Réalisons un réseau qui puisse allier développement économique et amélioration du quotidien des franciliens
- Envisageons un réseau qui dessert l'ensemble de la région, en évitant la création de « secteurs d'exclusion »