



**Ville rail
& Transports**
COMMUNICATION

s / Accès aux trains
es Prés

Parc à vélos / Le Theule /

aine J

Montigny-Pas du lac
Vélodrome / Base de loisirs / Gare / Bertin

Toilettes

Station souterraine

RER

Saint-Quentin-en-Yvelines relève le défi du Grand Paris

Saint-Quentin-en-Yvelines relève le défi du Grand Paris

Alors qu'elle s'apprête à accueillir cinq nouvelles communes, la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est sur tous les fronts. Elle prépare l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express, bataille pour le prolongement de la Tangentielle Ouest ou du RER C et soigne ses actifs grâce aux plans de déplacements interentreprises.



Michel Laugier, président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

© Photothèque Casqy

« **L'**attractivité du territoire passe par la stratégie dans les déplacements », estime Michel Laugier, président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (Casqy). Signe de cette priorité : la Casqy a été la première communauté d'agglomération d'Ile-de-France à adopter son nouveau Plan local de déplacements (PLD) révisé, en novembre 2014. Mais la stratégie n'est pas toujours facile à mettre en œuvre... Le premier projet de métro automatique du Grand Paris, rappelle Michel Laugier, ignorait les Yvelines ! Après une forte mobilisation des élus et des acteurs économiques, la ligne 18 a été inscrite dans le projet de la Société du Grand Paris (SGP). Elle relie Saint-Quentin-en-Yvelines, d'un côté à Orly via le plateau de Saclay, et de l'autre à Versailles. Le président de la Casqy s'étonne de cet oubli initial. « On s'est occupé des territoires en devenir, mais nous sommes également un territoire actuel... et nous avons été oubliés. Et pourtant nous avons attiré des habitants, des entreprises ! Nous

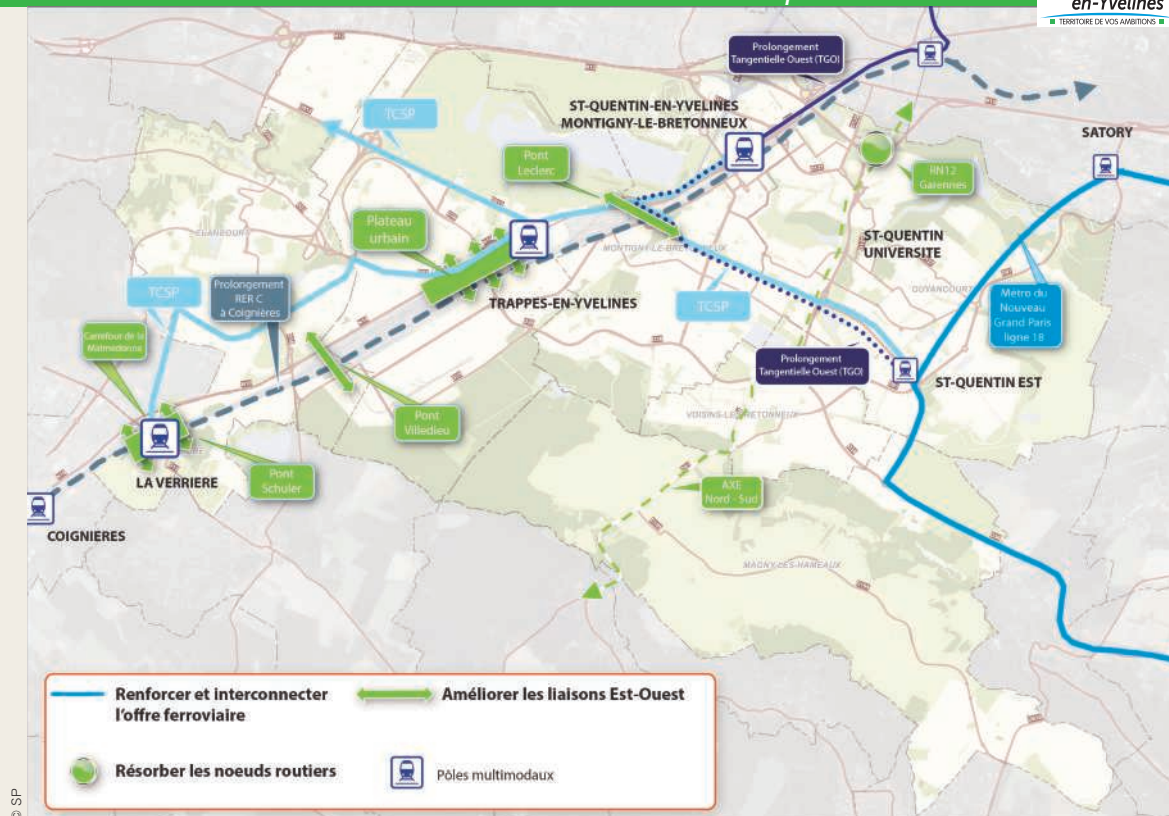
sommes le 2^e pôle économique de l'Ouest parisien et la seconde aggro de France en PIB par habitant. » Egis y a son siège, le Technocentre de Renault y est implanté, tout comme Bouygues-Construction, le Crédit Agricole, Safran-Snecma, Valeo... Saint-Quentin est reconnu comme un pôle d'excellence et de recherche. Un pôle en grande partie mais pas exclusivement privé, complémentaire d'un plateau de Saclay plus axé sur la recherche publique. La complémentarité est entérinée par la présence d'une partie de la Casqy dans l'Opération d'intérêt national Paris-Saclay. La ligne 18 au départ d'Orly est un symbole de cette relation. Mais le gouvernement a décidé d'arrêter – pour l'instant – la ligne 18 au CEA de Saclay, en 2024, et a fixé à 2030 son prolongement à l'ouest. Saint-Quentin-en-Yvelines compte sur la candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2024 pour que soit anticipée l'arrivée de la ligne. L'agglomération serait appelée à être site olympique, grâce au Vélodrome national et au Golf national qui va aussi,

Saint-Quentin-en-Yvelines en chiffres

- **7 communes... et demain 12** : Trappes, Elancourt, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, La Verrière, Voisins-le-Bretonneux constituent aujourd'hui la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines, ou Casqy. Cinq autres communes rejoindront la Casqy en 2016 et apporteront 90 000 habitants supplémentaires : Villepreux, Plaisir, Les Clayes-sous-Bois, Maurepas et Coignières.
- **145 000 habitants** (recensement de 2011), soit environ 10 % de la population du département des Yvelines.
- **108 000 emplois**, soit davantage que le nombre d'actifs dans la communauté d'agglomération.
- **8 800 entreprises**, soit plus de 10 % des établissements et 20 % des emplois du département des Yvelines. Cela en fait le deuxième pôle économique de l'Ouest parisien.
- **2/3 des salariés** travaillant à Saint-Quentin viennent de l'extérieur du territoire, selon l'enquête ménages-déplacements de la Casqy). Les déplacements sur le territoire sont donc en grande partie des déplacements pendulaires

domicile - travail, nécessitant une capacité à gérer les flux lors des pics horaires 8h-9h et 16h-19h.

- **500 000 déplacements** effectués chaque jour par les habitants du territoire, soit 3,5 déplacements/jour/personne.
- **51 % des déplacements s'effectuent en voiture**, majoritairement pour se rendre au travail ou en revenir.
- **1,28** : c'est le nombre moyen de personnes par véhicule. Saint-Quentin-en-Yvelines se situe parmi les taux d'occupation des véhicules les plus faibles de France.
- **1 déplacement sur 3 est effectué à pied** (31 %). Les transports collectifs représentent 15 %.
- **3 gares** (Saint-Quentin-en-Yvelines/Montigny, La Verrière et Trappes) et **27 lignes de bus** maillent le territoire. Avec 70 000 voyageurs par jour, la gare de Montigny est la deuxième gare des Yvelines. Avec l'arrivée des 5 communes se seront 7 gares et 55 lignes de bus.
- **85 km de pistes cyclables** recensées dans l'agglomération et **60 km de sentiers piétons**.
- **2 %** : la part du vélo dans les déplacements des habitants.



dès 2018, accueillir la prestigieuse Ryder Cup. Même si elle parvient à s'accrocher à la ligne 18 en 2024, ce ne sera pas avec deux gares comme elle l'espérait. La SGP et l'Etat ont tranché, il n'y aura qu'une gare nouvelle, Saint-Quentin Est, sur la commune de Guyancourt. « Il a fallu changer de fusil d'épaule », dit Michel Laugier. Et l'agglomération s'attelle à résoudre cette question : « Comment de cette seule gare irriguer l'ensemble du territoire actuel et futur ? » Il va falloir organiser une liaison performante

en TCS entre la gare Saint-Quentin et la gare nouvelle, qui sera aussi celle de la vallée de Chevreuse. La Casqy, pour participer pleinement à l'aménagement autour de la gare, a acquis le foncier sur lequel elle sera implantée. Et, ajoute Michel Laugier, elle « a obtenu de la SGP qu'elle finance les études pour faire de la gare nouvelle un vrai pôle intermodal ».

Autre bataille : la Tangentielle Ouest. Le prolongement de ce tram-train prévoit un terminus à Saint-Cyr-l'Ecole. Site enclavé et saturé. Autant descendre plus au sud jusqu'à Saint-Quentin, plaide l'agglomération, qui se retrouverait ainsi maillée au RER A, de la même façon qu'elle le sera avec les RER B et D par la ligne 18.

Il est vrai qu'elle a déjà son RER : le C... Mais il faut sérieusement l'améliorer : « On met plus de

temps qu'il y a dix ou vingt ans ! », déplore Michel Laugier. La communauté d'agglomération voudrait de plus voir ce RER prolongé jusqu'à Coignières, à l'ouest.

Coignières est l'une des cinq villes qui vont rejoindre la Casqy au 1^{er} janvier prochain pour former le Grand Saint-Quentin. Autre défi de l'agglomération, la réussite de cette intégration. Quatre gares vont s'ajouter aux trois gares d'aujourd'hui. La Casqy va passer de 145 000 habitants à près de 230 000. Il va falloir revoir

tout le dispositif avec le Stif. Tâche importante pour les quelque 170 bus de Sqybus, dépendant de la com-

munauté d'agglomération qui a obtenu un statut d'autorité organisatrice de proximité.

La Casqy compte aussi beaucoup sur ses plans de déplacements interentreprises (Prix des PDIE aux assises régionales d'Ile-de-France 2015). Et, toujours en liaison avec les entreprises, sur sa tradition d'innovation. Elle remonte à Praxitèle, pionnier de l'autopartage, il y a 25 ans. Elle a aujourd'hui pour relève emblématique Wayz-Up : élue meilleure solution de covoiturage par le Stif en 2014 qui a fait ses preuves à Saint-Quentin. Une agglomération qui compte, grâce à sa politique de mobilité, maintenir et renforcer son attractivité tout en gardant son cadre « vert et bleu », d'arbres, d'eau, de nature.

Les grands rendez-vous de Saint-Quentin-en-Yvelines

Dans les prochaines années, la communauté d'agglomération va connaître un chamboulement important de son réseau de transport en commun. L'arrivée du Grand Paris Express sera une étape décisive pour structurer le pôle de recherche de Paris-Saclay en reliant Saint-Quentin-en-Yvelines au plateau de Saclay. D'autres projets sont également attendus : transports en site propre, évolution de l'offre ferroviaire et développement des déplacements actifs. Mais certains sont remis en question, notamment par les contraintes budgétaires. Des rendez-vous à ne pas manquer pour Saint-Quentin-en-Yvelines...

Le Grand Paris Express espéré pour les JO de 2024

Le Grand Paris Express devrait relier l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines à l'horizon 2030 selon le calendrier actuel, malgré une demande des élus d'avancer la mise en service. Elle sera desservie par

la ligne 18, reliant l'aéroport d'Orly à la gare Versailles-Chantiers. Une gare sera créée à Guyancourt, au sud de la place de Villaroy. Une deuxième gare était à l'étude mais n'a pas été retenue pour des raisons financières. Le métro automatique est attendu de pied ferme à Saint-Quentin : il sera essentiel pour structurer le territoire de l'Opération d'intérêt national (OIN) du plateau de Saclay, en reliant le monde de la recherche, à l'est, au tissu économique dense de l'ouest (l'agglomération de Saint-Quentin compte plus d'emplois que d'actifs : 140 postes pour 100 actifs environ). Beaucoup de responsables demandent donc d'avancer les travaux et la mise en service. Les tronçons CEA-Massy et Massy-Orly ont déjà été avancés sur demande du Premier ministre à l'horizon 2024. « *Compte tenu de l'importance du plateau de Saclay, il y a une volonté des élus de Saint-Quentin d'obtenir des moyens de transport efficaces avant 2030* », confirme Antoine Dupin, responsable des relations territoriales à la Société du Grand Paris, « nous attendons un arbitrage éventuel du gouvernement, surtout si Paris obtient l'organisation des jeux Olympiques en 2024, ça pourrait accélérer les choses car Saint-Quentin-en-Yvelines dispose d'équipements olympiques (Vélodrome national, Golf national) ». Cette ligne devrait améliorer considérablement les temps de parcours actuels : la Société du Grand Paris promet 21 minutes pour relier Saint-Quentin Est à l'aéroport d'Orly, contre 1 h 20 aujourd'hui.

A Montigny, le quartier de la gare fait la part belle aux déplacements actifs

Les habitants du quartier de la gare vont pouvoir souffler, les travaux sont presque terminés. Débutés en 2012, les réaménagements ont modifié considérablement le « carré de la gare », pour l'adapter aux cyclistes et aux piétons.

Les 70 000 voyageurs par jour (Saint-Quentin-en-Yvelines/Montigny-le Bretonneux est la deuxième gare du département) ont vu la signalisation, l'éclairage et les correspondances améliorés, avec de nouveaux escalators et des entrées déplacées, ainsi que l'apparition de nouveaux commerces. Pour ses quarante ans d'existence, la gare s'est offert un réaménagement complet. En effet, au-delà du seul pôle multimodal, les travaux ont visé à rendre tout le quartier plus accueillant et plus facile pour les piétons et les cycles. Par exemple, sur la place Choiseul, le grand parking a laissé place à une promenade arborée pour les piétons, ainsi que des bandes cyclables. Avenue Paul-Delouvrier, face à la nouvelle entrée, vingt places de stationnement pour les vélos ont été aménagées et une vélostation complète, avec location de vélos de longue durée, est en projet. Mais les transports en commun ne sont pas délaissés : une gare routière de 12 quais a été créée le long de cette même avenue. Afin de mettre en relation les différents modes de transports et pour faire de la gare un réel pôle multimodal, l'agence de Sqybus, dans la salle des pas perdus (elle aussi rénovée), va se muer progressivement en une agence de mobilité multimodale afin de renseigner les utilisateurs sur tous les modes de transport.

Prolongement de la Tangentielle Ouest : ne pas s'en tenir à Saint-Cyr

La Tangentielle Ouest (ou Tram Express Ouest) est un projet de tram-train qui prolongera à l'horizon 2018-2019 la Grande Ceinture Ouest, ouverte en 2004 entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi. Au nord, elle ira jusqu'à la gare RER A d'Achères, tandis qu'au sud, elle joindra la gare RER C de Saint-Cyr. Les élus de Saint-Quentin-en-Yvelines demandent depuis plusieurs années un prolongement de ce tram-train jusqu'à leur agglomération, afin de se mailler au RER A et de

relier Cergy-Pontoise. A plus long terme, ils avancent que la Tangentielle pourrait à l'horizon 2030 relier le Grand Paris Express en gare de Saint-Quentin Est (la ligne 18). Mais le Stif privilégie la solution d'un TCSP, type bus à haut niveau de service, moins coûteux. Pour la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, une telle rupture modale serait dommageable car elle risquerait de décourager l'utilisation des transports en commun dans les déplacements de banlieue à banlieue.

RER, TER : peut mieux faire

• Le prolongement du RER C jusqu'à Coignières

Depuis des années, le prolongement du RER C de Montigny à Coignières se fait attendre. Supprimé puis réintroduit dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France (le texte de référence de l'aménagement du territoire dans la région), le projet a constamment été repoussé. La faute aux coûts élevés des travaux nécessaires, dépassant les 120 millions d'euros, notamment pour sécuriser la traversée de Trappes.

Le projet semble au point mort : la SNCF Transilien indique qu'« il n'y a pas à ce stade d'études portant sur cette desserte ». Cela permettrait pourtant de desservir les gares de La Verrière et de Trappes afin d'accompagner le développement dans cette zone. Cela pourrait également désengorger la RN10 entre Coignières, qui rejoint la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin le 1^{er} janvier 2016, et Montigny, saturée aux heures de pointe : « je souhaite un prolongement le plus tôt possible », demande Jean-Pierre Sevestre, maire de Coignières, « beaucoup de mes concitoyens doivent effectivement se déplacer à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines pour prendre le RER C, ou à La Verrière pour prendre le Transilien U, à destination de la Défense. [...] De plus, avoir le RER à Coignières permettrait de remplir nos parkings proches de la gare, qui sont relativement vides », ajoute-t-il.

Mais un éventuel prolongement ne résoudrait pas tous les dysfonctionnements sur la ligne : les élus demandent déjà d'importants efforts à la SNCF. Ils pointent des horaires inadéquats, ne répondant pas aux mouvements pendulaires du territoire (deux-tiers des salariés travaillant

à Saint-Quentin-en-Yvelines viennent de l'extérieur). Et, ces dernières années, les temps de parcours des trains se sont accrus, sans augmentation de l'offre.

• Créer des arrêts du TER Centre à Saint-Quentin-en-Yvelines, une nécessité

Saint-Quentin est une agglomération dynamique ouverte non seulement sur le département des Yvelines et la région Ile-de-France, mais aussi vers la région Centre-Val de Loire, toute proche : 4 % des salariés du territoire viennent de l'axe Rambouillet - Chartres, le département d'Eure-et-Loir étant limitrophe. La Casqy souhaiterait donc être reliée au TER Centre-Val de Loire. Les TER Centre passent déjà par le réseau ferré de Saint-Quentin-en-Yvelines pour se rendre à Versailles-Chantiers puis à Paris (gare Montparnasse)... mais ils ne s'y arrêtent pas. Le coût d'un arrêt en gare de Saint-Quentin serait minime, avancent les élus. Cela permettrait en plus d'offrir de nouvelles liaisons rapides, en train, entre Saint-Quentin, Versailles et Paris.

Les TER Centre passent mais ne s'arrêtent pas.



© Photothèque Casqy

Des sites propres pour relier les principaux pôles du territoire



Pour assurer la liaison TCSP Trappes - La Verrière, le pont Schuler sera doublé.

Les trois gares que compte aujourd'hui l'agglomération (Trappes, La Verrière et Saint-Quentin/Montigny-le-Bretonneux) constituent des nœuds essentiels dans les déplacements. Elles polarisent les liaisons (de bus notamment) et constituent des portes d'entrée dans l'agglomération. Mais en plus d'un réseau de rabattement vers ces gares, la communauté d'agglomération veut développer des TCSP de plus grande échelle pour relier directement les grands pôles du territoire, pour mieux relier l'est et l'ouest de l'agglomération et atténuer la coupure urbaine que constituent le couloir ferroviaire et la RN10.

• TCSP Massy - Saint-Quentin : une liaison majeure

Un axe structurant du territoire : voilà ce qu'est appelée à devenir la liaison en TCSP entre Massy et Saint-Quentin. Initiée dans les années 1990, elle relie l'ouest et l'est du plateau

de Saclay, afin d'accompagner le développement du territoire du futur *cluster* scientifique et technique de l'Ouest parisien (Opération d'intérêt national). A l'heure actuelle, la ligne de bus 91-06 relie la gare RER B/C de Massy à celle de Saint-Quentin. Mais seuls les tronçons Massy - Ecole-Polytechnique et Saint-Quentin - Magny-les-Hameaux bénéficient d'une voie réservée. Le tracé devrait être quasi entièrement en site propre, pour 2018, avec priorité des bus aux carrefours, pour garantir une meilleure qualité de transport. A Montigny, le pont Leclerc au-dessus de la RN10, devra faire l'objet d'un projet de doublement en vue d'accueillir un site propre bus pour assurer l'interconnexion des différentes liaisons bus.

• TCSP Trappes - La Verrière : un potentiel exceptionnel

Le projet de liaison de bus à haut niveau de service Trappes - La Verrière doit permettre de constituer un réseau armature de TCSP pour l'ouest du territoire à l'horizon 2020. L'enjeu est de taille puisque 40 % des montées et descentes du réseau de bus de l'agglomération (le réseau Sqybus) sont enregistrées dans un couloir de 500 mètres autour du tracé de ce projet. Il suppose néanmoins des travaux importants tels que le réaménagement du pôle d'échanges multimodal de La Verrière et le doublement du pont Schuler, reliant cette gare à Maurepas, congestionné régulièrement aux heures de pointe. Les travaux sur le pont débiteront en 2017 afin que le premier tronçon du TCSP, au-dessus de la RN 10, soit mis en service fin 2018.

Vaincre l'obstacle des coupures urbaines

L'Ile-de-France table sur une augmentation de la part modale des déplacements actifs (vélo et marche à pied) de 10 % entre 2010 et 2020. Or, si le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines présente une topographie propice (relativement plane) à ces déplacements, il compte aussi de grosses coupures urbaines qui dissuadent de l'usage du vélo. Résultat : le vélo ne représente que 2 % des déplacements. Le réseau bien développé reste à améliorer au niveau des traversées du corridor ferroviaire et de la RN10. Dans les années à venir, les efforts vont donc se concentrer sur l'aménagement des carrefours pour les vélos et les piétons, ainsi que la réalisa-

tion d'aménagements cyclables sur de nombreuses routes du territoire (notamment celle de Saint-Cyr à Guyancourt). D'ores et déjà, les travaux de réaménagement du quartier de la gare à Montigny ont intégré des espaces pour les cycles (voir encadré p. IV). L'avenue du Pas-du-Lac par exemple, auparavant largement dévolue aux voitures, a vu une piste cyclable être aménagée, ainsi que des connexions avec d'autres pistes. Pour sécuriser les déplacements, la Casqy travaille aussi sur un jalonnement guidant les cyclistes vers les meilleurs itinéraires pour eux (pistes dédiées, etc.). Un jalonnement piéton sera aussi installé sur les itinéraires les plus utilisés.

S'adapter aux besoins des salariés et des entreprises, un défi pour Saint-Quentin

Saint-Quentin-en-Yvelines compte plus de salariés que de résidents actifs. Les déplacements liés au travail y sont donc prépondérants. Depuis 2009, cinq plans ont été développés pour inciter les salariés à délaisser la voiture individuelle et leur offrir des propositions de substitution efficaces. A Saint-Quentin, les entreprises se sont alors regroupées au sein d'une association pour faire entendre leur voix.

70 % des salariés du territoire vivent en dehors de Saint-Quentin et 80 % des cadres utilisent un véhicule personnel pour se rendre au travail. C'est de ce constat qu'est partie la réflexion sur les Plans de déplacements interentreprises, obligatoires pour les grosses entreprises génératrices de trafic. *« Plutôt que de faire ça chacun dans son coin, on s'est réuni pour que nos demandes de transport aient plus de poids »,* explique Laurent Legendre, président de l'association Deltas. Cette association rassemble 40 entreprises, dont les plus importantes (Airbus, Renault, etc.) et la moitié de l'emploi local. En cinq ans, des progrès significatifs ont été obtenus en adaptant l'offre de transport aux besoins des salariés : par exemple, la ligne de bus 475, entre la porte d'Orléans et Elancourt, a été mieux cadencée et a vu sa fréquentation augmenter de 83 % entre 2012 et 2014 ! *« Les bus fonctionnent bien car on a un dialogue efficace avec la communauté d'agglomération »,* explique Laurent Legendre. Un dialogue d'ailleurs récompensé par le Prix de la mobilité 2015 de la région Ile-de-France. *« Mais sur les lignes régionales, à plus grande échelle, on arrive moins à se faire entendre »,* regrette-t-il.

Si les résultats sont positifs, il reste des points noirs, comme l'usage des modes doux (seules deux entreprises aident leurs salariés à acheter des vélos électriques). *« Ce qui manque aujourd'hui, c'est aussi l'information aux salariés, regrette Laurent Legendre. Lors du forum de la mobilité chaque année, les salariés découvrent qu'une nouvelle ligne de bus a été créée il y a déjà plusieurs mois, en dépit des campagnes d'information. On le voit, l'offre n'est pas suffisante, l'information est également centrale »,* clame-t-il. Et pour lui, il y a urgence : *« Nous sommes le deuxième pôle d'emploi de la région après la Défense, il nous faut des transports efficaces rapidement, sans quoi cela risque d'inverser la dynamique de développement de Saint-Quentin »,* met-il en garde en pointant le Grand Paris Express, qu'il voudrait voir arriver en 2024.

3 questions à Christian Surroque, responsable PDE au technocentre Renault

Le technocentre Renault de Guyancourt est le premier employeur du territoire avec plus de 10 000 salariés.

Depuis la mise en place des PDIE en 2009, quels ont été les progrès les plus significatifs ?

Christian Surroque. L'axe majeur a été l'arrivée des salariés depuis les pôles de Saint-Quentin et Versailles-Chantiers. On a mis en place un bus adapté : en heure pleine, le site est desservi toutes les huit minutes ce qui est une bonne offre de service. Aujourd'hui, 15 % de nos salariés viennent en transport en commun. Mais cela reste en dessous de la moyenne du territoire.

Comment expliquez-vous ces résultats mitigés ?

C. S. La localisation diffuse de nos salariés en Ile-de-France est la raison principale : les dessertes locales sont arrivées à maturité mais celles de plus grande échelle sont à améliorer. Chez Renault, il y a aussi une tradition de recours à la voiture, qui reste le mode de transport le plus efficace. Enfin, nous sommes convaincus qu'avec l'arrivée du numérique l'information et de nouveaux services vont être créés ce qui fera bouger les lignes.

Sur quels points travaillez-vous particulièrement désormais ?

C. S. Pour limiter les déplacements, nous développons le télétravail : cela concerne 10 % de nos salariés. Nous développons aussi les horaires variables : tous les salariés peuvent aménager leur début de journée jusqu'à 9h30 et leur après-midi à partir de 15h, pour fluidifier le trafic. Enfin, nous travaillons dans les PDIE du territoire, avec l'application Wayz-Up pour encourager le covoiturage : actuellement 8 % de nos salariés sont inscrits sur la plate-forme, c'est un bon départ.

VR&T COMMUNICATION

Dossier réalisé par **Théo HETSCH**

■ Directrice générale adjointe **Delphine CHÈNE** :
01 49 70 12 79 delphine.chene@laviedurail.com

■ Directeur de la publicité ferroviaire **Patrick MUZOLF** :
01 53 80 74 05 patrick.muzolf@laviedurail.com

■ Responsable technique **Marie-Line RENAUD** :
01 49 70 73 03 maryline.renaud@laviedurail.com

2016 SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Territoire de vos ambitions

