

Consultation publique sur le

Contrat de Plan Etat Région Ile-de-France 2015 - 2020

(CPER 2015 - 2020)

Avis du Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines

(CODESQY)

Mars 2015

Le Contrat de Plan État-Région (CPER), document par lequel l'État et la Région définissent les grandes priorités d'investissement contribuant au développement du territoire régional pour la période 2015 – 2020 a été signé le 16 février 2015. Les Franciliennes et les Franciliens sont invités à donner leur avis sur ce programme d'investissement, en faveur de projets qui doivent améliorer leur vie quotidienne. Une consultation est ouverte au public du 23 février au 22 mars 2015.

Le CODESQY émet le présent avis dans le cadre de cette consultation.

Présentation du CODESQY

Le Conseil de Développement de Saint Quentin en Yvelines (CODESQY) est une instance de démocratie participative qui émet des avis et contributions pour les élus de la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines.

Il est composé de représentants des milieux économiques, sociaux et associatifs et de citoyens impliqués dans la vie du territoire, nommés par les élus de la Communauté d'agglomération.

Ses réflexions et contributions concernent potentiellement toute problématique pertinente à l'échelle de l'agglomération et à la place de l'agglomération dans son environnement régional. Elles sont conduites dans une perspective de développement durable, équilibrant les critères économiques et sociaux, sociétaux et environnementaux et avec le souci de dégager l'intérêt général.

Le CODESQY a déjà émis de nombreux avis sur les questions de développement urbain et d'infrastructures, notamment sur le SDRIF, le PDUIF, l'OIN Paris-Saclay, le Grand Paris, le PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le CODESQY a émis en fin février 2015 un avis sur le Contrat de développement territorial Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy-Villacoublay, lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 29 janvier au 27 février 2015.

Le présent avis du CODESQY sur le Contrat de Plan Etat Région 2015 – 2020, élaboré dans le cadre de la consultation publique ouverte du 23 février au 22 mars 2015, se place dans la continuité de ses avis antérieurs et notamment dans le prolongement de l'avis émis tout récemment sur le Contrat de développement territorial de Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay, lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 29 janvier au 27 février 2015.

AVIS DU CODESQY

1 INTRODUCTION

Le CPER 2015-2020 « traduit la priorité accordée par le Gouvernement et par la Région à la relance de l'investissement public et à la préparation de l'avenir, par un soutien résolu aux projets nécessaires à la compétitivité et à l'attractivité de la région capitale ».

Il constitue pour la période 2015-2020 l'outil principal de la mise en oeuvre du SDRIF et des Contrats de Développement Territorial (CDT), documents de planifications établis à un horizon 2030.

Le CPER cible cinq thématiques majeures :

- la mobilité multimodale,
- l'enseignement supérieur, l'innovation et l'emploi,
- la transition écologique et énergétique,
- l'économie numérique,
- un volet territorial.

Comme il l'a exprimé dans son avis sur le Contrat de Développement Territorial Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay, le CODESQY partage les grands objectifs fixés par ce CDT et apprécie que soit présentée dans ce document, une vision prospective ambitieuse de l'évolution du territoire.

Cependant, l'atteinte des objectifs du CDT est liée à la réalisation d'un ensemble d'infrastructures de transports, qui y sont décrites, mais sans que soit précisée la répartition des financements entre les cosignataires du contrat.

Le premier chapitre du CPER sur la mobilité multimodale retient en priorité l'attention du CODESQY, car ce sont les infrastructures de transports retenues par le CPER pour le territoire du CDT, pour la période 2015 – 2020, qui permettront d'enclencher la mise en oeuvre de ce contrat.

2 AVIS D'ENSEMBLE

Le SDRIF, les CDT et le CPER sont différents instruments de planification et de programmation permettant de définir les lignes de force du développement de l'Île-de-France, notamment de son développement urbain, et d'en programmer la mise en oeuvre.

Le **SDRIF** trace pour Saint-Quentin-en-Yvelines des perspectives ambitieuses en matière de construction de logements et de développement économique et urbain. En raison de son fort développement économique dans les secteurs de haute technologie, Saint-Quentin-en-Yvelines a vocation à jouer un rôle déterminant pour le succès du pôle de l'innovation du Plateau de Saclay.

Le projet de CDT Saint-Quentin-en-Yvelines – Versailles-Grand-Parc – Vélizy décline les intentions stratégiques de ce territoire sous forme notamment d'esquisses programmatiques pour des secteurs d'aménagement et de projets infrastructures de transport. Le CODESQY a estimé, dans son avis sur le **CDT**, que celui-ci **reflète globalement les intentions tracées dans le**

SDRIF, et il a exprimé des remarques qui ne remettent pas en cause l'orientation générale de ce document.

Le CDT s'arrête au chiffrage des différents projets sans ventiler la répartition des investissements entre les différentes parties prenantes. En ce sens, il constitue plus un protocole d'accord multipartite sur des orientations programmatiques qu'un contrat.

Le CPER, qui est, lui, un document de programmation financière des investissements identifiés dans les documents précédents, est censé couvrir cette étape de programmation pour la période 2015 – 2020 et de répartition entre les parties prenantes.

Le projet de CPER ne propose que très peu d'investissements à Saint-Quentin-en-Yvelines ou en relation avec son territoire. En particulier, il n'y propose **aucun projet en matière de mobilité multimodale** :

- aucun projet d'infrastructure ferroviaire pour augmenter la capacité et la qualité de service des liaisons entre Saint-Quentin-en-Yvelines et l'Île-de-France, poursuivant ainsi une séquence d'absence d'investissements depuis la mise en service de la ligne U en 1995, alors que Saint-Quentin-en-Yvelines est devenu dans l'intervalle le deuxième pôle économique de l'ouest parisien,
- aucun projet de TCSP sur voirie (parmi les projets listés dans la page 6 du document).

Pour le CODESQY, qui se place du point de vue des usagers de Saint-Quentin-en-Yvelines (habitants, salariés, entreprises,...), et qui partage les ambitions de développement exprimées dans le SDRIF et le CDT, **le projet de CPER est très décevant.**

Les **infrastructures de transport** proposées ne lui semblent **pas compatibles avec les ambitions de construction de logements, de développement économique et urbain** telles qu'elles figurent dans le SDRIF.

L'intention affichée dans le CPER de « soutien résolu aux projets nécessaires à la compétitivité et à l'attractivité de la région capitale » **est en décalage marqué avec les propositions concrètes de financement des projets permettant le développement de Saint-Quentin-en-Yvelines, territoire clé du projet national de Paris-Saclay.**

3 MOBILITÉ MULTIMODALE

Pour le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, le CODESQY a présenté dans la troisième partie de son avis sur le CDT, reproduite en Annexe, les infrastructures de transports prévues par le CDT, en soulignant l'intérêt de chacune.

Les listes d'infrastructures retenues par le CPER pour la période 2015 – 2020, ne comprennent qu'une toute petite partie des infrastructures mentionnées au CDT.

Pour le CODESQY, il convient, au minimum, de mettre à l'étude dès le début de la période couverte par le CPER 2015-2020, et autant que possible jusqu'au stade de la consultation publique, les projets stratégiques pour la mise en œuvre du CDT, afin d'être en mesure d'engager la programmation de ces projets pour le CPER suivant. De plus, pour être cohérent avec les projets de logement, de développement urbain et de développement économique, il lui semble nécessaire de conserver la possibilité de revoir à la hausse les investissements Etat-Région sur le territoire du CDT, en fonction de l'avancement des projets.

3.1 Dessertes ferroviaires

Le CPER propose

- Tram train Evry - Massy – Versailles

Cette liaison ne concerne pas directement le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines

- TGO Saint Germain – Saint-Cyr, et Saint-Germain - Achères :

Telle qu'elle est conçue, cette liaison ne dessert pas Saint-Quentin-en-Yvelines et ses zones d'emplois. Pour que cette liaison nord-sud, joue pleinement son rôle de liaison entre les boucles de la Seine et Saint-Quentin-en-Yvelines, il faudrait qu'elle soit prolongée jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans son avis sur la TGO, **le CODESQY a estimé que ce prolongement doublerait le potentiel de trafic, sur la base des chiffres INSEE des déplacements domicile-travail et domicile-études de commune à commune.**

- Schémas directeurs du RER :

Le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines est intéressé par l'amélioration de la ligne C du RER, en fiabilité du service et en rapidité.

Mais le prolongement de la ligne C jusqu'à Coignières, essentiel pour les développements urbains à venir autour des pôles gare de La Verrière et Trappes n'est pas retenu par le présent CPER.

Le CODESQY demande l'étude immédiate des projets suivants : (détails dans Annexe paragraphe 3.2 page 10)

- La ligne 18, en vue d'une réalisation, au minimum du tronçon Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines-Villaroy, dans les mêmes délais que le tronçon Massy-Saclay ; ceci supposera donc une programmation d'investissements de réalisation dans la période 2015 - 2020
- Le prolongement de la TGO jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines
- Le renforcement de la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines : résolution du nœud de Porchefontaine, prolongement du RER C jusqu'à Coignières, améliorations de l'offre de service

3.2 Infrastructures routières et de TCSP sur voirie

Les investissements proposés par le CPER sont très insuffisants

Les seuls investissements mentionnés au CPER sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines sont les suivants (avec les plans de financement en millions d'€):

Page	Projet	Total	Région	Etat	Autres
13	RN 10 Requalification de la traversée de Trappes	100	25	35	40
15	RN10 – Réaménagement du carrefour de la Malmedonne à La Verrière	18		4,5	13,5

Sur les projets de Tzen, BHNS et TCSP, le CPER prévoit une enveloppe globale de 420 M€, mais **aucun des projets intéressant Saint-Quentin-en-Yvelines n'est mentionné** dans la liste de projets donnée en page 6 du CPER. Cette enveloppe n'est affectable qu'à un nombre limité de projets, ce qui limite l'effectivité de la démarche, sa souplesse et la fongibilité des crédits en fonction de la dynamique de réalisation des projets.

Sur les projets d'aménagements routiers, le CODESQY est inquiet car :

- La part de financement attendue des « autres financeurs », c'est-à-dire essentiellement la Communauté d'agglomération pour les deux investissements retenus, est très importante. Cela exigera donc un gros effort financier, et par conséquent des choix difficiles dans les priorités d'investissements pour la Communauté d'agglomération.
- Les autres investissements qui seraient déterminants pour la mise en œuvre du CDT ne sont pas retenus par le CPER 2015-2020, et reportés à une période ultérieure. L'élan qui serait nécessaire pour mettre en œuvre le CDT risque donc d'être ralenti.

Le CODESQY considère que **la liste de projets** retenue dans le CPER, extrêmement limitative, **n'est pas cohérente avec**, d'une part les **objectifs de construction de logements pour Saint-Quentin-en-Yvelines**, d'autre part **l'ambition de Paris-Saclay**.

Les premiers supposent de **desservir les nouveaux logements en proportion des nouvelles populations** et de leurs besoins de mobilité.

La seconde suppose de **s'appuyer sur le tissu industriel de Saint-Quentin-en-Yvelines pour transformer la recherche en innovation**. La France se classe au 6^{ème} rang mondial pour la recherche, mais au 17^{ème} rang pour l'innovation (source CCI Ile-de-France, rapport « Débrider l'innovation, novembre 2014). Améliorer la capacité de passage des recherches à l'industrie est un défi pour la recherche et l'industrie française, donc pour le projet Paris-Saclay. Or, les établissements de recherche sont majoritairement à l'Est du plateau (Saclay, Palaiseau) et les industries de haute technologie sont majoritairement à l'Ouest (Saint-Quentin-en-Yvelines).

En l'absence de projets de transport entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Saclay-Palaiseau, prolongés par des projets de TCSP Est-Ouest internes à Saint-Quentin-en-Yvelines (jusqu'à la Clé-Saint-Pierre), le tissu industriel de Saint-Quentin-en-Yvelines continuera

vraisemblablement à fonctionner principalement en relation radiale avec la Métropole du Grand Paris (Paris, La Défense), et les établissements du Plan Campus à « regarder » du côté de Paris.

Ceci signifierait l'échec de l'intention de faire du grand territoire du Plateau de Saclay un « pôle d'équilibre régional au côté de la Métropole du Grand Paris ».

Le CPER prévoit une enveloppe de crédits pour des études, des acquisitions foncières et des premiers travaux éventuels, afin de préparer les projets qui pourront être retenus dans la programmation 2020 – 2025.

Les infrastructures de transports prévues au CDT forment un ensemble cohérent nécessaire pour la réalisation des projets d'aménagement décrits dans ce contrat.

Le CODESQY rappelle donc dans les pages jointes en annexe, la liste des infrastructures nécessaires pour la réussite du CDT.

Le CODESQY demande (détails en Annexe paragraphe 3.3 page 11)

- de façon générale, que les projets d'infrastructure de transport soient gérés en cohérence avec les projets d'aménagement correspondants ; ceci s'applique au stade des études comme au stade de la programmation des réalisations ;
- ceci s'applique en particulier au passage de la RD13 sous les voies ferrées (PSGI) dans le cadre du projet urbain de La Verrière (pôle gare et quartier des Bécannes) : il est nécessaire d'éviter qu'une question de programmation des investissements ait un impact sur le contenu d'un projet (gare SNCF bi-face, avec deux gares routières au lieu d'une) ;
- que les TCSP de Saint-Quentin-en-Yvelines soient intégrés dans la liste des TCSP à prendre en compte dans l'enveloppe du CPER fléchée sur ce type de projets ;
- que la période 2015 – 2020 soit mise à profit pour préparer les projets urbains dont le financement devra être programmé dans la prochaine période de planification : la liste des infrastructures nécessaires aux projets urbains du CDT figure dans l'annexe.

4 VOLET TERRITORIAL

Le CODESQY partage les grands objectifs énoncés en pages 43 et 44 du CPER. :

- *« réduire les inégalités territoriales, sociales et environnementales ;*
- *relancer massivement la construction de logements (70 000 unités par an) et notamment de logements sociaux et ce, dans une perspective de ville intense et durable alliant mobilité, équipements, services et loisirs ;*
- *promouvoir une organisation urbaine répondant aux enjeux de mutations climatique et énergétique en limitant notamment l'étalement urbain et en préservant les espaces naturels et agricoles ;*

- *promouvoir une approche respectueuse des identités territoriales et de la dimension culturelle du développement durable ;*
- *accompagner les collectivités dans les évolutions institutionnelles en cours (mise en place de la Métropole du Grand Paris, reconfiguration intercommunale) afin que cette période de transition ne soit pas une période d'attentisme ;*
- *stimuler l'emploi durable, le développement et l'excellence économique et le rayonnement international. »*

Pour le CODESQY, le CDT de Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay s'inscrit pleinement dans ces enjeux.

Cependant, les actions proposées pour accompagner les « territoires bâtisseurs » ne semblent pas à la hauteur de ces enjeux.

En effet, remplir les objectifs de construction de 70 000 logements par an au niveau régional, avec les aménagements urbains qui doivent les accompagner, « reconstruire la ville sur la ville », implique que les intercommunalités et les communes aient des programmes de restructuration urbaine qui s'établissent sur le long terme. Le portage de telles opérations de restructuration urbaine demande un support foncier et financier qui s'étale sur plusieurs mandats d'élus.

Le CODESQY s'interroge sur les structures qui devraient être mises en place pour accompagner les communes et les intercommunalités dans l'élaboration et le portage de projets urbains d'envergure. Il appelle à des propositions dans ce sens de la part des autorités nationales et régionales.

5 VOLET ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE, INNOVATION, NUMÉRIQUE ET EMPLOI.

Comme il l'a exprimé dans ses précédents avis, le CODESQY partage l'ambition nationale affirmée dans la réalisation du projet de cluster scientifique et de l'innovation de Paris Saclay. Il considère que Saint-Quentin-en-Yvelines en est une composante essentielle par l'apport des grands groupes industriels et des nombreuses PME présents sur son territoire qui sont à la pointe du progrès en matière de recherche développement. Saint-Quentin-en-Yvelines accueille aussi de nombreux étudiants et élèves ingénieurs dans des institutions qui sont liées à celles du « Campus Urbain » de Paris Saclay.

C'est donc avec attention que le CODESQY, et l'ensemble des acteurs du monde économique et académique présents sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, s'associeront aux diverses actions proposées par le CPER pour conforter la vocation de « cluster scientifique et de l'innovation » du Plateau de Saclay.

Dans le très court laps de temps de cette concertation publique, le CODESQY n'a pas pu approfondir son analyse de ce volet.

ANNEXE

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT NECESSAIRES A LA REUSSITE DU CDT Versailles-Grand-Parc - Saint-Quentin-En-Yvelines – Vélizy Villacoublay, et plus particulièrement celles qui intéressent le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le CPER 2015 – 2020, ne retient que peu d'équipements intéressant directement le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) : les projets de requalification de la RN10 à Trappes et le réaménagement du carrefour de la Malmedonne à La Verrière.

Il convient donc d'engager pendant la période 2015 – 2020, les études nécessaires pour que la réalisation de projets essentiels pour la réussite du CDT puissent être programmés dans la période du prochain CPER.

C'est pourquoi le CODESQY rappelle ci-dessous les priorités telles qu'il a présentées dans son avis sur le CDT, sous la forme d'un extrait de cet avis.

*Extrait de l'Avis du CODESQY
sur le CDT Versailles-Grand-Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villaboublay*

3 AVIS SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

3.1 Objectif : garantir la cohérence entre le développement urbain (logement, activité) et les infrastructures de transports

Le CDT fixe des objectifs ambitieux en matière de logement, de développement urbain et d'accueil des entreprises et des établissements d'enseignement et de recherche. Mais un tel développement, au rythme défini par la territorialisation de l'offre de logement, et tel qu'il est esquissé dans les 12 secteurs de projets concernant SQY présentés au titre 3.2 du CDT, implique la réalisation ou le renforcement de structures de transports pour rendre possible et assurer la réussite de ces projets :

- un effort de grande ampleur est nécessaire en matière d'amélioration des dessertes en transports collectifs structurantes (Ligne 18, TGO, Lignes U, N et RERC,...), qui relie l'agglomération aux autres territoires.
- et au sein de l'agglomération, il convient de résoudre les points noirs de la circulation routière, et de réaliser des itinéraires structurants de TCSP.

3.2 Infrastructures ferroviaires

3.2.1 Ligne 18

La ligne 18 constituera un véritable lien entre les deux grandes entités du projet de Paris Saclay. Elle créera la proximité qui n'existe pas encore entre les établissements de l'Est et de l'Ouest du Plateau, et bien sûr, une liaison rapide avec les pôles de Massy (RERB et TGV) et Orly.

Le CODESQY demande que la ligne 18 arrive à SQY-Villaroy, dans les délais prévus pour le tronçon Massy-Saclay.

Ceci permettra « d'impulser » véritablement la dynamique du projet Paris – Saclay et de lui donner une réalité. Elle encouragera les communes et l'agglomération à engager sans tarder un projet urbain ambitieux autour de la nouvelle gare et sur l'ensemble de la frange Est de l'agglomération.

Les dessertes TCSP prévues à partir de cette future gare vers le centre et l'ouest de l'agglomération de SQY (voir 3.3 ci-dessous), ainsi que vers Satory, permettront à un grand nombre d'usagers de bénéficier des services de cette ligne.

Le CODESQY est également très favorable à la création d'une deuxième gare sur le site de SQY Université.

Cette gare desservant un secteur regroupant près de 40 000 emplois, et qui offre des possibilités de développement urbain autour du rond point des Sangliers. Cette perspective, permettra de donner une nouvelle dimension au centre de l'agglomération, en créant un « cœur de ville élargi » dans l'espace reliant les gares de SQY-Montigny et SQY Université, avec également des navettes à hautes fréquences desservant ce quartier entre les deux gares.

Le CODESQY souhaite aussi que la liaison avec Satory et Versailles soit réalisée dans des délais plus courts que ceux annoncés, **le projet de ligne 18 étant le véritable lien structurant de ce vaste ensemble du projet Paris-Saclay.**

3.2.2 Prolongement de la TGO jusqu'à SQY

La Tangentielle Ouest, (TGO) doit relier St Germain à St Cyr en 2018, et être prolongée ultérieurement vers Poissy et Achères.

Le projet ainsi conçu ne permet pas à la TGO de jouer le rôle de liaison nord-sud qu'elle devrait avoir, en mettant en relation le bassin d'emploi de SQY avec le nord des Yvelines.

Le CODESQY demande que l'étude du prolongement de la TGO jusqu'à SQY soit réalisée sans délai.

Ce prolongement s'envisage tout naturellement en suivant le couloir ferroviaire, vers les gares de SQY-Montigny, Trappes et La Verrière.

Mais une autre hypothèse de travail à étudier serait, compte tenu de l'orientation nord-sud de la TGO, de la faire pénétrer en souterrain sous la gare de St Cyr, et de la faire déboucher au niveau du rond-point des Sangliers sur le site de la future gare de SQY-Université. Cette solution permettrait d'assurer une correspondance directe de la TGO avec la ligne 18, offrant ainsi aux usagers une liaison rapide entre le nord des Yvelines, SQY et l'ensemble du Plateau de Saclay.

Dans sa contribution dans le cadre de l'enquête publique sur la TGO (remise en annexe), le CODESQY a estimé que ce prolongement vers SQY pourrait doubler le potentiel de trafic de la TGO.

3.2.3 Renforcement de la desserte ferroviaire de SQY

Le CODESQY souligne la nécessité de renforcer la desserte ferroviaire sur les gares de SQY-Montigny, Trappes et La Verrière, comme il l'a déjà exprimé dans ses avis antérieurs

Ce renforcement comprend notamment les améliorations suivantes :

- Résolution du nœud de Porchefontaine pour permettre des améliorations d'ensemble sur le couloir ferroviaire
- Prolongement du RER C jusqu'à Coignières
- Amélioration de l'offre de services sur les lignes U, N et RER C, en fréquences, en rapidité, et par une meilleure offre en dehors des heures de pointe, en soirée et en week-end.
- Arrêt des TER Centre à SQY-Montigny

Le CODESQY note que le CDT évoque ces projets, mais sans proposer de programmation concrète.

Le CODESQY demande que les études soient engagées sans délai, et que des programmations effectives soient précisées.

3.2.4 Perspectives à prendre en compte dans des révisions du CDT

Bien que cela ne soit pas encore pris en compte dans le CDT, l'entrée prochaine des communes de Coignières et Maurepas dans l'agglomération conduira à s'intéresser au pôle gare de Coignières, complémentaire du pôle gare de La Verrière, avec le prolongement de la ligne C du RER, et la possibilité de prolonger également la ligne U au-delà de La Verrière.

Les perspectives de développements urbains de part et d'autre du corridor ferroviaire et de la gare de Trappes, conduiront également à développer ce pôle gare de Trappes, qui occupe une position centrale dans l'agglomération, centralité appelée à se développer comme l'esquisse la fiche projet N° 2.2 du CDT.

3.3 Infrastructures routières et TCSP sur voirie

En se référant au document « **CDT Versailles Grand Parc / Saint-Quentin / Vélizy – Priorisation des projets d'infrastructures** » du 20 janvier 2015, le CODESQY note que les investissements prévus sont classés en deux listes : Liste 1 (infrastructures prioritaires pour le financement) et liste 2 (investissements qui seront financés ultérieurement).

Pour les investissements routiers et de TCSP sur voirie, les projets intéressant l'agglomération de SQY sont répartis ainsi dans le document :

3.3.1 Projets routiers et de TCSP concernant l'agglomération de SQY dans la liste 1:

- Plateau urbain de Trappes / Requalification de la traversée de Trappes (RN10), avec la réalisation d'une succession de trois couvertures sur la RN10 et le réaménagement des carrefours d'extrémités.
- La Verrière Gare – Secteur des Bécannes – Carrefour de la Malmedonne
- Saint-Quentin Est – Guyancourt : Echangeur des Garennes

- Grand Territoire Paris-Saclay : Doublement du Pont Leclerc et section finale du TCSP Massy – SQY
- Carrefour RD91 / RN12 et bretelle d'accès à Satory

Le CODESQY approuve bien sûr les priorités ainsi affirmées, mais note que devraient également être mentionnées :

- Pour le pôle gare de La Verrière, la réalisation du passage sous terrain sous la voie ferrée, en gabarit autobus, afin de désenclaver le futur quartier des Bécannes.
- Dans le prolongement du Pont Leclerc, la réalisation du TCSP le long de la RD912 jusqu'à La Clé de Saint Pierre, afin d'assurer une liaison performante Est-Ouest dans l'agglomération, comme mentionné page 13/17 du document de priorisation des projets d'infrastructure.
- En ce qui concerne la « section finale » du TCSP Massy – SQY, il convient non seulement d'inclure l'accès à la gare routière de SQY-Montigny à partir du Pont Leclerc, mais aussi le segment compris entre Châteaufort et Saclay.
- Dans le prolongement des aménagements des Echangeurs des Garennes à Guyancourt, et du carrefour RD91 / RN12, l'amélioration de la circulation sur l'axe CD36 / RD91 sur Voisins pour les flux en provenance de Magny et de la Haute vallée de Chevreuse, et dans la perspective des développements urbains sur Guyancourt (1.8), Magny centre bourg (1.5), Magny – Mérantais (2.4), et Voisins (2.8).

3.3.2 Projets routiers et de TCSP concernant l'agglomération de SQY dans la liste N°2 :

- L'armature de transport collectif du territoire de SQY : TCSP Trappes - La Verrière.
- La réduction des fractures du corridor ferroviaire de SQY : réaménagement du pont de La Villedieu à Elancourt.

Même si le TCSP Trappes – La Verrière peut être réalisé par étapes, il convient que les tronçons les plus stratégiques soient réalisés dès la première phase de programmation des investissements prévus au CDT, afin de desservir plus efficacement les pôles gare de La Verrière et de Trappes, d'inciter à un report modal significatif, et accompagner les développements urbains des quartiers des IV Arbres et Des Réaux à Elancourt ainsi que les rénovations urbaines au sein de la commune de Trappes.

Le pont de La Villedieu, est un lieu de passage stratégique pour assurer les communications entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération. Il est le point d'accès principal à la vaste zone d'activité de Trappes Elancourt et de l'Observatoire à Montigny. Cette zone à vocation à porter un projet urbain ambitieux dans l'avenir. Après l'abandon du projet de prolongement de l'A12 dans le SDRIF, il convient de mettre à niveau cet accès par le pont de La Villedieu pour engager des projets de requalification de tout ce secteur sud du corridor ferroviaire.

Contact : Service Coordination CODESQY

Anne ROUSSEAU
Responsable du Service
anne.rousseau@agglo-sqy.fr

Patricia MALIVET
Assistante Administrative
01 30 96 96 93 - codesqy@agglo-sqy.fr