

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Novembre 2010

Essonne
LE CONSEIL GÉNÉRAL

La période que nous vivons est cruciale pour l'avenir de la métropole francilienne.

La tenue des deux débats publics « métro du Grand Paris » et « Arc Express », souvent organisés en une seule séance, permet d'envisager une évolution de la carte des transports en commun qui dépasse le seul cadre de ces deux projets.

Pour les départements de la grande couronne, et tout particulièrement pour l'Essonne, pénalisée par un réseau de transports en commun saturé et vieillissant, ce qui compte, c'est avant tout un véritable « Plan de rattrapage et de modernisation des RER B, C et D ».

C'est aussi la mise en place d'un réseau structurant qui repose sur l'articulation entre un seul et unique projet de métro automatique en rocade autour de la capitale et un réseau complémentaire de rabattement et de desserte fine des territoires que dessine le « Plan de mobilisation pour les transports » de la Région.

Michel Berson
Président du Conseil général
de l'Essonne

**CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ESSONNE**

Hôtel du département
Boulevard de France
91012 Evry cedex

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ESSONNE

ARC EXPRESS, METRO AUTOMATIQUE DU GRAND PARIS

Une réponse incomplète aux besoins de déplacements des Essonniens

Dans son Schéma départemental des déplacements adopté le 27 septembre 2010, le Département de l'Essonne s'appuie sur un diagnostic précis des déplacements des Essonniens pour définir ses ambitions en matière de déplacements.

Le Département de l'Essonne **est aujourd'hui pénalisé par un réseau de transports en commun vieillissant et saturé**. Ce réseau n'est adapté ni aux besoins de déplacements actuels des usagers, en particulier dans les RER, ni aux besoins de déplacements suscités par le développement des trois grands pôles économiques du département : le plateau de Saclay, Evry/Corbeil-Essonnes et le pôle d'Orly.

Face à ce constat, les projets de Métro automatique en rocade du Grand Paris et Arc express sont à priori plus utiles aux usagers de la première couronne qu'à ceux de la seconde. La réalisation d'un métro autour de la capitale apparaît ainsi comme **une réponse incomplète aux besoins de déplacement des Essonniens**.

En cohérence avec les orientations d'Essonne 2020, document de planification stra-

tégique adopté en septembre 2006, le Conseil général de l'Essonne souhaite réaffirmer la nécessaire prise en compte de deux objectifs indissociables, cohésion sociale et territoriale et performance économique. Il considère qu'il est aujourd'hui impératif de :

- **moderniser les infrastructures existantes, notamment le réseau RER**, en complétant le « Plan de mobilisation pour les transports » de la Région Ile-de-France qui ne prévoit qu'1 milliard d'euros pour les RER B, C et D, par la mise en œuvre d'un véritable « Plan de rattrapage et de modernisation » de ces lignes de RER ;
- **connecter l'ensemble de l'agglomération, et surtout la grande couronne**, au projet de métro automatique en rocade de première couronne grâce à des liaisons de rabattement ;
- **faire émerger une logique de financement équilibré**, partagée par les partenaires, qui permette la réalisation des différents projets et en premier lieu du « plan de rattrapage et de modernisation des RER ».

ARC EXPRESS, METRO DU GRAND PARIS : Quels enjeux pour l'Essonne ?

Pendant quatre mois, les débats vont se focaliser sur ces deux projets alors que dans le même temps, les RER B, C, et D, qui transportent plusieurs centaines de milliers de voyageurs par jour, atteignent des niveaux d'irrégularité très élevés en raison d'investissements insuffisants.

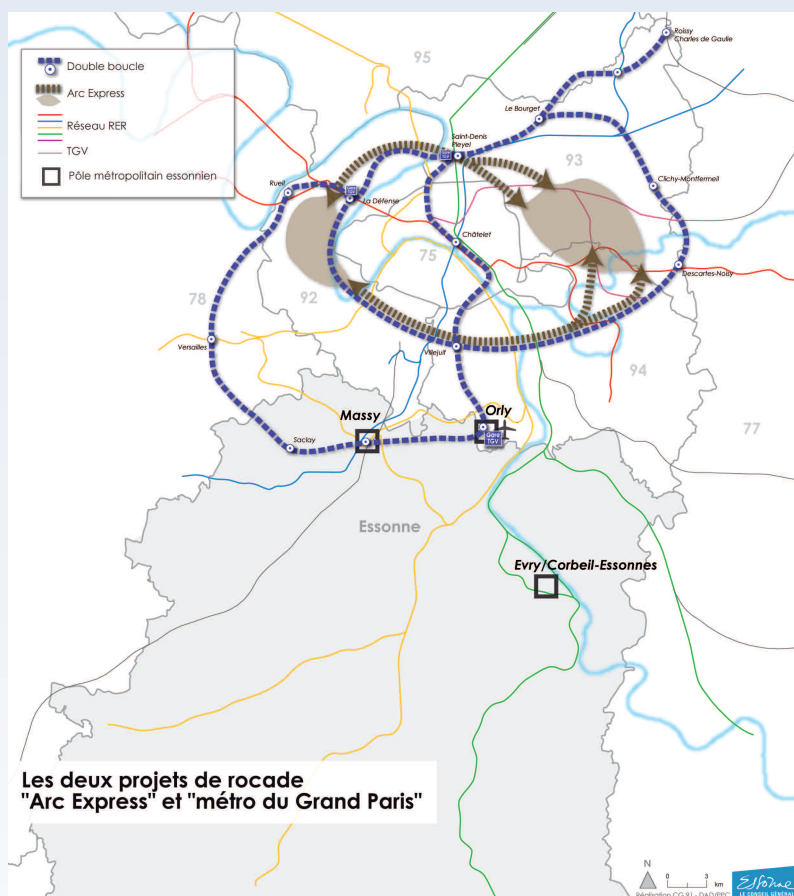
Deux projets trop centrés sur le cœur d'agglomération

Arc Express et le métro automatique en rocade du Grand Paris prévoient de desservir les grands pôles économiques et d'habitat de première couronne avec des arrêts prévus, pour les plus proches de l'Essonne, à Créteil, Alfortville, Vitry-sur-Seine, Villejuif, Bagneux. L'Essonne n'est concernée que par le prolongement de la ligne de métro n°14 jusqu'à Orly et par la liaison Orly/Versailles desservant le Plateau de Saclay.

Deux projets aux financements démesurés

Les budgets consacrés aux deux infrastructures soumises au débat public qui ne concernent que secondairement l'Essonne, sont d'une ampleur démesurée (plus de 31 milliards d'euros) par rapport aux capacités réelles de financement des partenaires.

A cet égard, il est à craindre que la réalisation concomitante des deux projets de rocade se traduise par une captation excessive des financements au détriment des projets de grande couronne programmés, notamment, dans le contrat de projets Etat-Région et son prolongement le contrat Région-Département (CPER/CPRD), ou exigés par l'indispensable « Plan de rattrapage et de modernisation des lignes de RER B, C et D » que propose le Conseil général de l'Essonne.



Deux projets qui doivent être appréhendés en tenant compte des besoins de la grande couronne

- Le coût de cette infrastructure doit être maîtrisé afin de ne pas assécher durablement les capacités d'investissement dans les transports collectifs en Ile-de-France.
- Il est nécessaire de tendre vers un rapprochement des deux projets en évitant toute concurrence et qu'une cohérence globale soit trouvée afin de ne constituer, in fine, qu'un seul et unique projet de rocade pour l'ensemble de l'Ile-de-France.
- Il est essentiel que la localisation des futures gares du métro du Grand Paris ou de tout autre réseau métropolitain soit en cohérence avec les enjeux de développement urbain et économique identifiés sur le secteur Saclay/Massy/Orly (secteur du Moulon, projets autour de la gare RER de Massy et au sein du pôle d'Orly).

Les priorités pour l'Essonne :

Un Plan de rattrapage et de modernisation des RER B, C et D et un réseau de transports en commun de rabattement vers la nouvelle infrastructure

Un Plan de rattrapage et de modernisation des RER B, C, D

La réflexion sur les transports à l'échelle métropolitaine ne peut s'ouvrir sans que l'on s'attaque d'abord au caractère vétuste, inadapté et saturé des lignes de RER qui pénalise tous les usagers, habitants et salariés de la grande couronne notamment, et en particulier de l'Essonne. Les RER ont vu leur régularité se dégrader avec la croissance du trafic, le vieillissement du matériel et le manque d'investissements sur les infrastructures.

Ces lignes transportent plusieurs centaines de milliers de voyageurs par jour et atteignent des niveaux d'irrégularité élevés : 12 % pour le C, 15,6 % pour le D et 22 % pour le B (chiffres 2009). Ces taux se dégradent chaque année du fait des hausses de fréquentation (+ 5 % par an).

Le « Plan de mobilisation pour les transports » de la Région Ile-de-France ne prévoit qu'1 milliard d'euros pour les RER B, C et D, alors que pour répondre à la saturation du réseau et adapter les infrastructures au trafic de demain, des investissements lourds sont nécessaires.

Le Conseil général de l'Essonne demande la réalisation d'un véritable « Plan de rattrapage et de modernisation des lignes B, C et D du RER », estimé à 6 milliards d'euros.

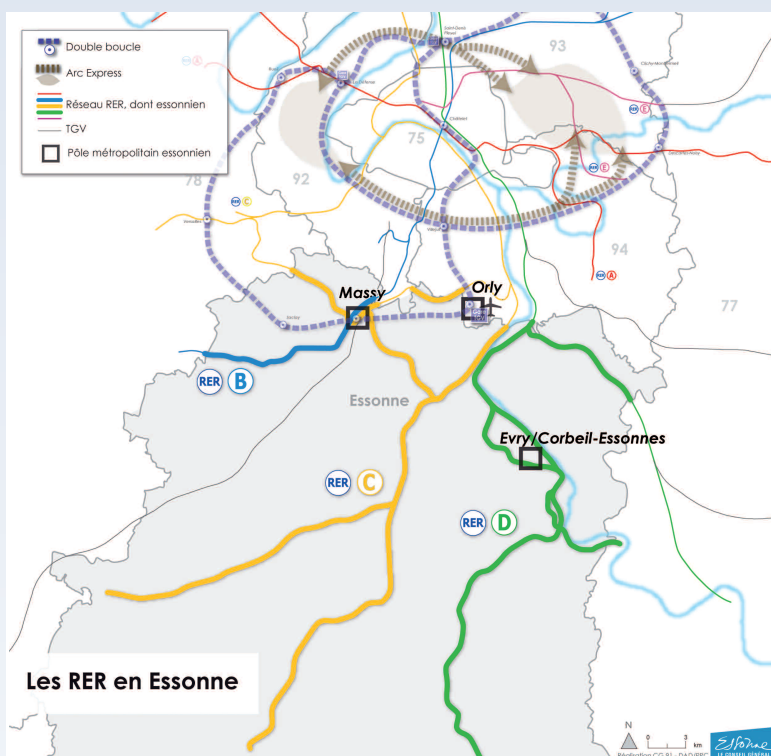
Il s'agit de restaurer la régularité des RER, de faire face à l'accroissement de la fréquentation en proposant une offre plus dense et d'obtenir des grilles de desserte qui répondent aux attentes des populations de grande couronne, en particulier de l'Essonne.

La Région Ile-de-France doit réviser son Plan de mobilisation et accentuer ses engagements sur les RER pour atteindre les investissements nécessaires décrits plus haut, c'est-à-dire 1 milliard d'euros pour le RER B, 1,320 milliard d'euros pour le RER C, 2,570 milliards d'euros pour le RER D et 1 milliard d'euros pour le sextuplement des voies entre Juvisy et Paris.

L'Etat doit contribuer au financement de ce plan RER parce qu'il ne peut se contenter de réaliser une infrastructure coûteuse en première couronne à l'horizon 2025 sans résoudre les problèmes quotidiens des usagers en 2010.

Un réseau de transport en commun de rabattement vers l'infrastructure de 1^{re} couronne

Ces projets de métro automatique en rocade en première couronne amélioreront leur exploitation en permettant aux Essonnais de profiter de cette nouvelle offre de transport. Ainsi, à cet effet, un réseau complémentaire essonnien, connecté à la nouvelle infrastructure, doit se structurer autour des trois pôles métropolitains essonnien : Orly,



Massy/Saclay et Evry/Corbeil-Essonnes. Les infrastructures prioritaires de rabattement sont :

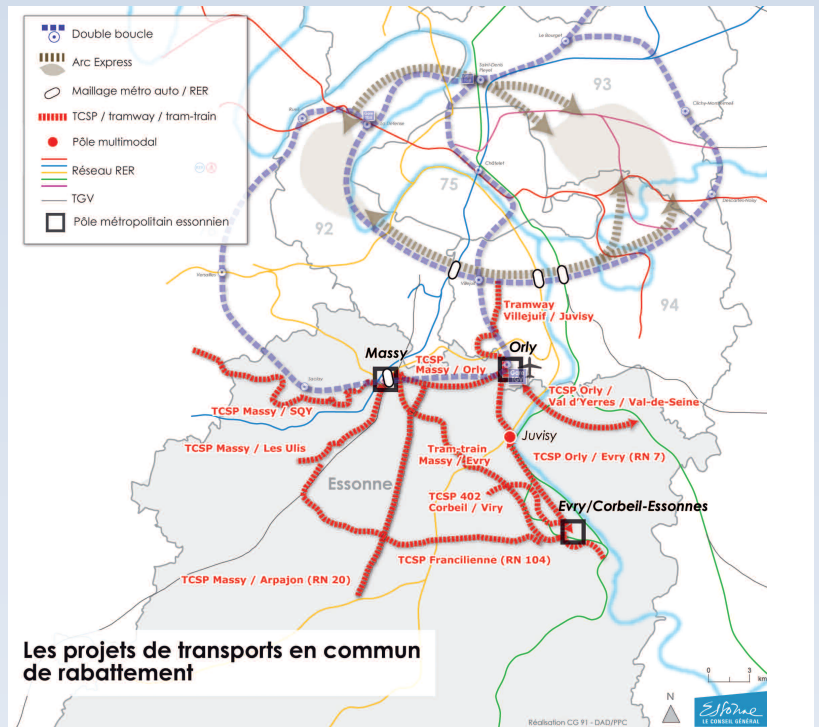
- le tram-train Massy/Evry,
- le tramway Villejuif/Juvisy,
- le pôle multimodal de Juvisy,
- le TCSP(*) Orly/Massy/Saclay/Saint-Quentin-en-Yvelines,
- le TCSP Massy/Les Ulis,
- le TCSP Massy/Arpajon (RN 20),
- le TCSP Orly/Evry (RN 7),
- le TCSP Orly/Val d'Yerres/Val-de-Seine,
- le TCSP ligne 402 Corbeil-Essonnes/Viry-Châtillon,
- le TCSP sur la Francilienne (RN 104).

(*) : Transport en commun en site propre

La réalisation de ces opérations permettra :

- d'améliorer significativement la desserte régionale du territoire essonnien et d'autre part d'offrir un accès au plus grand nombre d'usagers essonniers au futur métro en réalisant les rabattements nécessaires en transports en commun ;
- de contribuer activement au renforcement de la cohérence sociale et territoriale au sein de la métropole par la mise en réseau des principaux pôles d'emplois et d'habitat du département ;
- de limiter les effets pervers de la mise en service du métro automatique, comme par exemple la perte d'attractivité résidentielle et économique des territoires de grande couronne.

Pour permettre la réalisation de ces infrastructures de rabattement, l'Etat et la Région doivent compléter leur financement à hauteur d'au moins 500 millions d'euros (chiffre estimatif).



La position du Conseil général de l'Essonne dans le cadre des débats publics « Réseau de transport du Grand Paris » et « Arc Express »

- Le coût de ces infrastructures doit être maîtrisé afin de ne pas assécher durablement les capacités d'investissement dans les transports collectifs en Ile-de-France ; il est nécessaire de tendre vers un rapprochement des deux projets ;
- Priorité aux RER B, C et D avec la mise en œuvre d'un « Plan de rattrapage et de modernisation » estimé à 6 milliards d'euros ;
- Réalisation d'un réseau complémentaire reliant les trois pôles métropolitains essonniers d'Orly, de Massy/Saclay et d'Evry/Corbeil-Essonnes à la nouvelle infrastructure de première couronne :
 - le tram-train Massy/Evry
 - le tramway Villejuif/Juvisy
 - le pôle multimodal de Juvisy
 - le TCSF Orly/Massy/Saclay/Saint-Quentin-en-Yvelines
 - le TCSF Massy/Les Ulis
 - le TCSF Massy/Arpajon (RN 20)
 - le TCSF Orly/Evry (RN 7)
 - le TCSF Orly/Val d'Yerres/Val-de-Seine
 - le TCSF ligne 402 Corbeil-Essonnes/Viry-Châtillon
 - le TCSF sur la Francilienne (RN 104).
- Prolongement de la ligne de métro n° 14 jusqu'à Orly.