

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

L'Agence
pour l'Économie
en Essonne



Créée en 1992, l'Agence pour l'Économie en Essonne (AEE), avec le soutien du Conseil général, a pour objectif de favoriser l'accès de tous les Essonnais à l'emploi et de développer l'économie en valorisant le département et ses potentialités, aux niveaux local, national et international. L'AEE, en partenariat avec les autres acteurs départementaux et régionaux tels que la CCI Essonne, l'Agence Régionale de Développement ou le Pôle Emploi :

- facilite les projets d'implantation des entreprises et leurs stratégies de développement ;
- soutient le développement économique de l'Essonne par l'accompagnement à la création d'entreprises ;
- apporte son aide aux collectivités dans leurs stratégies de développement local ;
- appuie toutes les initiatives visant à développer la compétitivité du tissu économique essonnien et l'attractivité du département.

AGENCE POUR L'ÉCONOMIE EN ESSONNE

6, cours Monseigneur Roméro

91025 Evry Cedex

Tél. : 01 69 91 05 29

www.essonne-developpement.com

AGENCE POUR L'ÉCONOMIE EN ESSONNE

Arrimer l'Essonne au Grand Paris !

Avec une population de 1 202 000 habitants (en constante augmentation), plus de 65 000 établissements, des pôles économiques majeurs comme ceux d'Evry/Corbeil, de Saclay et d'Orly, des acteurs de l'enseignement supérieur et de l'innovation renommés (Polytechnique, Telecom Management Sud Paris, HEC...), l'Essonne participe grandement au développement économique et scientifique de l'Île-de-France et à son rayonnement !

Au regard de la contribution du territoire essonnien dans la création de richesses et de valeurs ajoutées de la région, mais aussi des difficultés rencontrées par les centaines de milliers d'usagers qui quotidiennement utilisent les lignes

des RER B, C, D pour se déplacer entre l'Essonne et le reste de l'Île-de-France (notamment dans le cadre de trajets domicile-travail), l'Agence pour l'Économie en Essonne tient naturellement à participer aux débats publics des deux projets que sont ceux du Réseau de transport public du Grand Paris et de l'Arc Express.

Pour que l'Essonne continue à se développer et « à tirer vers l'excellence » la région Île-de-France, en cohérence avec les nombreux objectifs fixés par le SDRIF, il est indispensable que le département et ses acteurs ne soient pas oubliés dans l'amélioration du réseau de transport existant et dans l'élaboration de nouveaux projets d'infrastructures !

Parce que les transports publics sont :

Un outil de développement économique :

- seule une desserte de bonne qualité des principaux pôles économiques du département comme Orly ou Evry contribuera à conforter leur développement et par conséquent celui de l'Île-de-France. **C'est une condition importante au développement multipolaire de la région ;**
- une amélioration du réseau existant ou une création d'infrastructures nouvelles de transports publics permet d'accroître l'accès à de nouveaux emplois et inversement élargit le bassin de main-d'œuvre des entreprises essonniennes ;
- les infrastructures modernes de transports en commun **augmentent l'attractivité économique d'un territoire et améliorent son image.**

Un outil de solidarité sociale et écologique :

- + de 100 000 actifs franciliens viennent travailler quotidiennement en Essonne et ce chiffre ne cesse d'augmenter grâce au dynamisme des entreprises du département qui créent de plus en plus d'emplois ;
- + de 235 000 Essonniens travaillent tous les jours dans

le reste de la région, dont 40 % sur Paris ;

- le nombre de ménages en Essonne qui possèdent un seul véhicule a diminué alors que ceux qui en possèdent deux s'est accru, ce qui signifie bien que les transports en commun sont un outil social et primordial pour des ménages plutôt modestes ;
- 1/3 des actifs essonniens qui résident dans des villes populaires comme Grigny, Vigneux-sur-Seine, Evry, utilisent le RER pour aller travailler. Les transports en commun, notamment le RER D, sont des outils de solidarité sociale ;
- dans les communes desservies directement par une gare de RER, le nombre d'actifs utilisant les transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail double presque (surtout dans le nord du département). La voiture est donc moins utilisée ;
- une grande partie du stress des travailleurs franciliens provient de la qualité de leurs conditions de transports qu'ils soient automobilistes ou usagers des transports en commun. **Toute amélioration des conditions des déplacements des salariés entraîne une amélioration de leurs cadres de vie !**

L'Arc Express : un risque de déclassement de l'Essonne

Des avantages à la marge pour les actifs essonniens et les entreprises locales :

- Arc Express raccourcira le temps de déplacement des Essonniens (même s'ils sont très peu dans ce cas) qui se déplacent dans le cadre privé ou dans le cadre du travail dans des villes qui seront desservies par le projet (Châtillon, Villejuif, Maisons-Alfort...) ;
- Arc Express accroît le bassin d'emploi des Essonniens et élargit le bassin de main-d'œuvre des entreprises essonniennes ;
- le projet désengorgera sensiblement le réseau routier à l'approche de Paris.

Des conséquences plutôt négatives pour le département :

- **l'impact sera nul pour tous les usagers du RER C et D** (à l'exception de la branche Paris-Melun et Paris-Dourdan), faute d'une absence en heure de pointe d'un arrêt dans les gares pressenties pour l'interconnexion avec l'Arc Express. Par exemple, à l'heure actuelle, en heure de pointe, il n'y a pas d'arrêt au Vert de Maison ou à Maisons-Alfort sur les liaisons RER D entre Paris-Evry/Courcouronnes-Corbeil ;



Pôle multimodal et la gare RER D d'Evry-Courcouronnes.

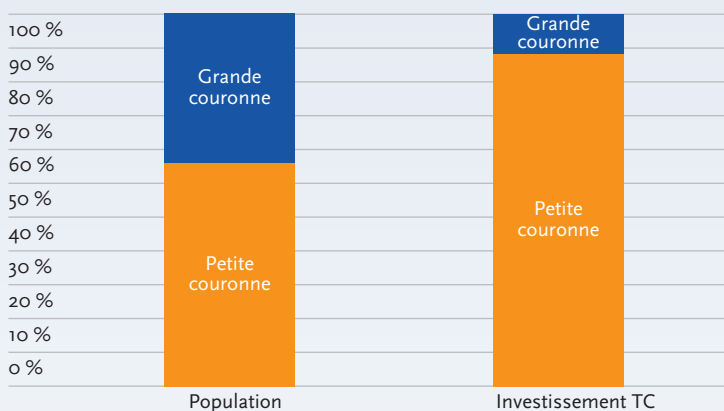
- un projet qui allongera le temps de trajet entre Paris et l'Essonne de quelques minutes, dans le cas où un arrêt est rajouté pour faire l'interconnexion avec l'Arc Express (impact sur le quotidien de plusieurs dizaines de milliers d'usagers essonniens qui travaillent sur Paris notamment). **Paris s'éloignerait pour les Essonniens !**

- la structuration d'un réseau performant de transports en commun en 1^{ère} couronne accroîtra de façon considérable l'attractivité et le développement des villes de très proche banlieue et disqualifiera l'Essonne sur le plan de l'investissement dans l'immobilier d'entreprises, en particulier le bureau. On note déjà plus de 8 millions m² de bureaux en 1^{ère} couronne dans les années à venir, dont près de 3 millions d'ici un an !
- L'Essonne risque d'être marginalisée** économiquement face au gain de compétitivité de la 1^{ère} couronne, avec un risque de fuite d'entreprises notamment celles du tertiaire à forte valeur ajoutée ou des activités de services ;
- la perte d'attractivité économique de la 2^e couronne, notamment de l'Essonne, risque d'entraîner une paupérisation du département et une diminution des ressources fiscales des collectivités locales.

Marché de l'immobilier de bureaux (en m²) en Île-de-France

2009 (sur les 3 premiers trimestres)			
	Offre immédiate	Transactions	Offre un an + chantiers en cours
Paris	807 000	387 000	1 618 000
1 ^{ère} couronne	1 482 000	615 000	3 886 000
2 ^{de} couronne	1 131 000	258 000	1 399 000
Total	3 420 000	1 261 000	5 560 000
2010 (sur les 3 premiers trimestres)			
	Offre immédiate	Transactions	Offre un an + chantiers en cours
Paris	855 000	722 000	1 342 000
1 ^{ère} couronne	1 498 000	635 000	2 638 000
2 ^{de} couronne	1 246 000	252 000	1 404 000
Total	3 599 000	1 614 000	5 384 000

Une répartition des investissements dans les transports en commun opposée à celle de la population



Une interdépendance entre le projet de Double Boucle et le réseau de transports essonnien existant et à venir !

Une infrastructure majeure pour le développement de l'Essonne :

- le projet de grande rocade relie directement 3 pôles majeurs de l'Essonne, à savoir le plateau de Saclay, Massy et Orly aux autres pôles économiques de la région comme Roissy-Charles de Gaulle et La Défense.
- il améliore considérablement la desserte d'Orly et de

Saclay qui sont des pôles jusque-là insuffisamment desservis par rapport à leurs potentiels (Opération Cœur d'Orly, Cluster Saclay).

- une interconnexion avec des infrastructures reliant le sud-francilien au reste de la France (Gare TGV de Massy et celle d'Orly à l'avenir) et à l'international (aéroport d'Orly) serait bénéfique pour la région.

Une réussite conditionnelle !

- Il est impératif que le projet de Réseau de transports du Grand Paris soit en cohérence avec le réseau de RER existant et les différents projets de TCSP ou de tramways afin que se constituent autour de Saclay, de Massy et d'Orly, des pôles multimodaux.
- Il est nécessaire que le phasage de la desserte du Plateau de Saclay se fasse en même temps que le reste du tracé et

donc que le phasage ne soit pas reporté pour Saclay à 2030 alors même que les nombreux projets du territoire se concrétiseront dans les années qui arrivent (accueil de nouveaux étudiants, de nouvelles entreprises...).

- Il existe également un risque de marginalisation d'une partie du Sud et du Centre de l'Essonne si les investissements ne sont pas réalisés pour les projets en cours de maillage de l'Essonne (liaison Massy-Evry).

Conclusion

À travers sa participation aux débats, l'AAE souhaite rappeler que, même si le territoire bénéficie de la dynamique métropolitaine, le tissu économique départemental :

- participe clairement à la croissance économique régionale notamment avec les pôles de développement que sont Massy, Orly, Saclay, Evry-Corbeil !
- est à bien des égards le moteur de certaines filières d'excellence (Biotechnologies, TIC) de l'Île-de-France ;
- est largement impliqué dans les rouages de l'appareil productif et logistique régional ;
- constitue également l'un des plus importants viviers de la recherche et de l'enseignement supérieur francilien.

À ce titre, l'Agence pour l'Économie en Essonne demande que :

- les investissements attendus dans le cadre des Plans de Modernisation des RER B, C, D soient effectués rapidement et en priorité. Par ailleurs, la réussite de la Double Boucle est étroitement dépendante de l'efficacité des RER et de l'emplacement des gares d'interconnexion ;
- les financements colossaux d'Arc Express et du Réseau de transports publics du Grand Paris ne se fassent pas au détriment de ceux déjà programmés et attendus pour des projets d'infrastructures en Essonne comme la liaison en site propre Massy-Arpajon ou le tramway Villejuif-Juvisy ;
- la structuration de la future Grande Boucle prenne en compte le maillage des transports publics existants et à venir en Essonne tels que le Tramway entre Villejuif et Juvisy et le Tram Train Massy-Evry ;
- le projet d'Arc Express ne s'accompagne pas d'une hausse de la politique tarifaire pour les zones 4, 5, 6 alors que ce projet n'aura pas ou peu d'impact positif pour les Essonnais.



Gare RER C, D de Juvisy-sur-Orge