

Décembre 2010



europ'essonne
Communauté d'Agglomération

EUROP'ESSONNE EN CHIFFRES

Naissance: 1^{er} janvier 2007
Conseil communautaire de 50 élus
6 commissions thématiques
130 648 habitants sur 10 communes :
Ballainvilliers: 3 608 hab.
Champlan: 2 458 hab.
Chilly-Mazarin: 18 766 hab.
Epinay-sur-Orge: 10 234 hab.
La Ville-du-Bois: 6 886 hab.
Longjumeau: 21 177 hab.
Massy: 40 612 hab.
Morangis: 11 565 hab.
Saulx-les-Chartreux: 4 938 hab.
Villebon-sur-Yvette: 9 756 hab.
55,4 km² dont 50,9 % d'espace urbain
2 322 habitants/km² (611 en Essonne)
7 514 entreprises
64 500 emplois

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION EUROP'ESSONNE

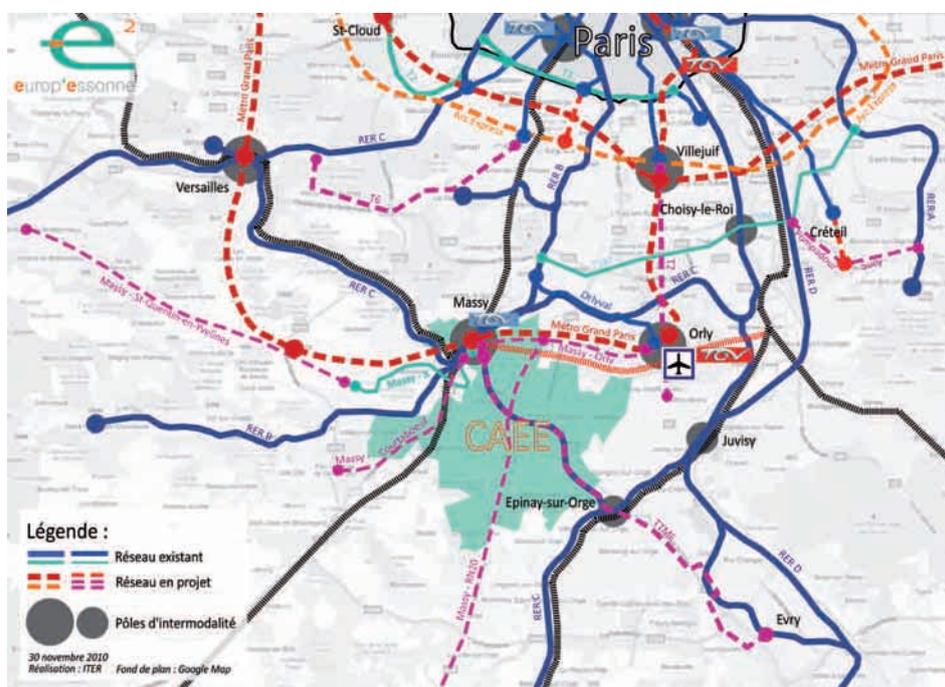
30, avenue Carnot
91300 MASSY
Tél.: 01 803 802 30
Mail: contact@europessonne.fr
Site internet: www.europessonne.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION EUROP'ESSONNE

Un territoire, interface de 2 grands pôles de développement définis par l'État: le Plateau de Saclay et Seine Amont.

- Plusieurs gares RER B et C
- Une gare TGV
- Un réseau de bus structurant
- La proximité de l'aéroport d'Orly
- Un réseau routier national

Ces ingrédients font de ce territoire un point d'entrée et de sortie de la région capitale.





L'ensemble du territoire d'Europ'Essonne est situé dans l'aire d'influence du futur métro automatique. Avec cette infrastructure, les 10 villes membres de la communauté d'agglomération verront se renforcer leur potentiel de développement, sur le plan urbain comme sur le plan économique.

À ce titre et par ce cahier d'acteur, la CA Europ'Essonne fait part de son engagement pour ce projet. C'est pour elle :

- une vision à long terme en matière de transport,
- l'assurance d'un développement économique attendu,
- la perspective d'une valorisation de son territoire,
- l'amélioration globale de son offre de « transport ».

Ce volontarisme s'accompagne d'attentes fortes auxquelles il est indispensable de répondre :

- satisfaire les besoins urgents d'amélioration des infrastructures de transports existantes, notamment l'accroissement significatif de la qualité de service des RER B (sud) et C,
- organiser une irrigation judicieuse du territoire,
- prendre en compte les nuisances existantes et potentielles générées,
- innover dans les modalités de financement du projet.

I- Oui à la boucle sud !...

Une vision à long terme

La Communauté d'Agglomération Europ'Essonne est favorable à la réalisation de ce nouveau réseau de métro automatique en région parisienne. Elle soutient cette volonté publique de renouer avec les grands investissements en matière de transport public et porteuse d'une vision à long terme.

L'assurance du développement des pôles d'emploi en devenir

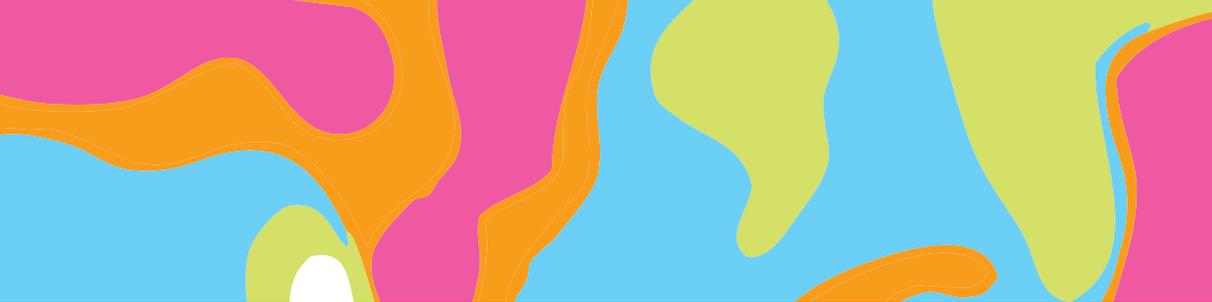
Le Réseau de Transport du Grand Paris, en répondant, notamment, à l'augmentation croissante des déplacements banlieue à banlieue et en reliant les grands pôles d'emplois d'Île-de-France, est vecteur de développement de la seconde couronne parisienne et, par là-même, du territoire d'Europ'Essonne. Ce réseau favorisera l'emploi et la croissance économique, facilitera les échanges et permettra un meilleur accès aux zones d'activités ou de résidence.

L'attractivité du territoire assurée

La nouvelle station Massy TGV constituera, à la fois, une vitrine pour le territoire d'Europ'Essonne et une porte d'accès exceptionnelle sur le Grand Paris, pour les habitants (emplois, études, loisirs, etc.) comme pour les entreprises. Avec son interconnexion TGV, RER et gares routières, la station constituera une interface multimodale de premier plan pour les territoires stratégiques des OIN Paris-Saclay à l'Ouest et Orly-Seine-Amont à l'Est.

Des déplacements directs et rapides

Depuis la gare de Massy TGV, le réseau de transport du Grand Paris offrira la possibilité de rejoindre l'aéroport d'Orly en 6 minutes, La Défense en 30 minutes sans changement, et d'accéder à la gare de Lyon en 20 minutes avec un seul changement. De nombreuses autres possibilités de liaisons sont aussi offertes sans passer par le centre de Paris. C'est donc la possibilité de déplacements plus directs et plus rapides.



La boucle sud du projet est un enjeu majeur pour la CAEE. Elle est le point de départ de l'irrigation de la grande couronne ; elle concourt à l'amélioration générale de sa qualité de vie.

II- ... Sous réserve !

La boucle sud ne comportera que deux gares en Essonne : Massy et Saclay. La programmation de cette dernière gare est indispensable eu égard à l'importance stratégique de la desserte du Plateau de Saclay et du Pôle d'Orly, mais aussi pour garantir une liaison rapide de pôles à pôles. Cependant, une desserte fine du territoire Nord essonnien doit rester une des priorités, tant au niveau des infrastructures, sans lesquelles le projet de métro automatique ne serait pas opérant, qu'au niveau de la mobilisation des crédits.

De l'indispensable plan de rattrapage et de modernisation des lignes de RER

Le projet du Grand Paris ne peut voir le jour sans la garantie de l'amélioration des infrastructures « transports » préexistantes et plus précisément la qualité d'offres et de services des RER B (sud) et C qui assurent le lien avec Paris. Garantir l'amélioration de la régularité et de la capacité des RER, sans oublier d'augmenter leurs fréquences, est un préalable sur lequel des assurances doivent être apportées.

De la création ou de l'accélération de tangentes ferrées, de lignes de tramway et de bus en site propre

La programmation du réseau de transports du Grand Paris ne doit pas remettre en cause les investissements sur l'interconnexion des Lignes à Grande Vitesse (LGV) qui doivent être poursuivis, notamment la réalisation du barreau Massy-Valenton.

Pour faire en sorte que le plus grand nombre profite de ce projet, il est primordial de réaliser et de financer, sans attendre, les projets étudiés et engagés depuis plusieurs années au niveau du territoire. Tram-train Massy-Evry, TCSP Massy vers Saint-Quentin via le Cluster de Saclay, vers Orly, vers Courtaboeuf via l'A10, TCSP RN20.

On peut ici souligner l'importance de faire aboutir ce dernier projet de TCSP. L'arrêt « Hôpital de Longjumeau » contribuera à l'amélioration de la desserte de cet équipement structurant. Un maillage de ce nouveau réseau avec les lignes existantes devra être recherché et des parkings de rabattement devront être créés.

En effet, le développement des réseaux de transport en commun doit prendre en compte le fait que Longjumeau, comme les autres villes de l'intercommunalité, n'a pas une simple vocation résidentielle en périphérie immédiate des zones d'emplois. La ville est un espace de vie attractif, eu égard notamment à son pôle médical, de recherche pharmaceutique, à sa concentration de services publics et d'équipements, ainsi qu'à ses zones d'activités économiques.

D'une manière générale, il faudra donc développer l'interconnexion et le maillage entre les lignes de transports en commun desservant les différentes communes de l'agglomération et celles irriguant Paris et le Plateau de Saclay.

...





- Le réseau du Grand Paris doit desservir efficacement aéroports et gares TGV. La CAEE souhaite voir mettre à l'étude le prolongement de la ligne 14 au-delà de l'aéroport d'Orly, jusqu'à la gare de Massy. Cette variante permettra de rejoindre Massy depuis la ligne 14 étendue, sans rupture de charge et de devenir une alternative au parcours du RER B (sud) vers Paris qui risque d'être saturé d'ici 15/20 ans.

De la prise en compte des nuisances existantes et potentielles

L'insertion aérienne envisagée sur le territoire de Massy pose question. Les risques de nuisances sonores et visuelles, les continuités fonctionnelles urbaines et écologiques à développer entre les deux rives de la RD 188 (quartier Massy-Opéra / parc urbain Georges Brassens) exigent la recherche et le financement de solutions de traitement.

Réduire significativement l'usage de la voiture est un enjeu pour le territoire, trop souvent appréhendé comme un simple espace de transit. C'est dans ce sens que doit être développé et facilité l'usage des modes doux pour accéder au nouveau projet de métro.

De l'opportunité d'une infrastructure de métro automatique en rocade

À côté du projet de Métro automatique, « Arc Express » constitue une réponse aux besoins de performance de l'offre de transport francilienne en première couronne. Les deux projets peuvent être convergents techniquement, même parfois complémentaires. Cependant, ils restent concurrents pour une partie des faisceaux envisagés. La bonne gestion publique et l'intérêt des populations légitiment l'étude du rapprochement des deux projets en vue d'une cohérence globale, tant au niveau technique que financier, afin de proposer, in fine, un seul et unique réseau, réaliste et structurant pour l'ensemble du territoire.

D'un financement autonome adapté

Le financement du réseau Grand Paris ne doit pas priver les autres projets de transports publics de leurs ressources. En premier lieu, il est donc essentiel que le coût de cette infrastructure soit maîtrisé. Il faut, en outre, imaginer un mode de financement autonome.

Une proposition est avancée sous la forme d'un financement spécifique de cette infrastructure par la création d'une taxe de 10 % sur chaque plus-value immobilière réalisée dans un périmètre de 3 km du tracé et ce, sur une durée permettant le remboursement de l'emprunt.

Cette proposition est transposable à tout projet de nouvelle infrastructure de transports.