

Décembre 2010



AGGLOMÉRATION EVRY CENTRE ESSONNE

Pôle de développement régional au Sud de l'Île-de-France, l'agglomération Evry Centre Essonne est située à 25 km au sud de Paris. Composée de 6 communes (Bondoufle, Courcouronnes, Evry, Lisses, Ris-Orangis, Villabé) pour 116 320 habitants, elle propose de nombreux services publics et bénéficie d'équipements structurants (hôpital sud francilien, pôle universitaire et pôle de recherche, centre commercial régional, équipements culturels et sportifs).

Pour renforcer son attractivité et sa compétitivité, l'agglomération Evry Centre Essonne élabore un projet de territoire reposant sur ses principaux champs de compétences : développement économique, politique de la ville, emploi et insertion, transports et mobilité, action culturelle et sportive, aménagement du territoire, requalification urbaine, eau et assainissement, ramassage des déchets, protection de l'environnement.

Manuel Valls, le président de l'agglomération, a exprimé sa volonté d'élargir le périmètre intercommunal à de nouvelles communes et de nouer des partenariats avec des territoires voisins, notamment vers le sud-est. L'objectif est de former, à moyen terme, une aire métropolitaine d'une taille suffisante pour davantage peser dans les grands débats d'aménagement qui dessinent le futur visage de l'Île-de-France.

AGGLOMÉRATION EVRY CENTRE ESSONNE

Place de l'Agora – 92000 Evry
www.agglo-evry.fr

Olivier Galiana (directeur de cabinet) :
06 37 70 19 23

Laurent Riéra (directeur de la communication) :
06 08 82 20 81

La mise en place de la Société du Grand Paris et le lancement du débat public autour de la rocade de métro automatique et d'Arc Express ouvrent une séquence déterminante pour le développement des infrastructures de transports en Île-de-France et notamment dans le Centre Essonne.

Les élus de l'agglomération Evry Centre Essonne partagent les considérations de Paris Métropole, dans leur volonté d'éclairer les choix à réaliser en matière d'investissement, d'exploitation et de modernisation du réseau de transports collectifs métropolitains.

Au préalable, les élus de l'agglomération Evry Centre Essonne précisent que :

- sans attendre la réalisation des grands projets d'infrastructures définis par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, il est urgent de répondre aux limites actuelles des transports en Île-de-France en combinant dès à présent un accroissement significatif de l'offre de transports et le renouvellement massif des équipements (modernisation des lignes de RER, désaturation des réseaux par l'augmentation de la fréquence de certaines lignes, etc.), conformément au plan de mobilisation engagé en juin 2009 par la Région et les départements et dont la mise en œuvre doit être immédiate ;
- le financement des transports, sur le plan de l'investissement et du fonctionnement, doit aussi tenir compte de projets moins lourds mais à impact plus rapide sur le maillage, comme les réseaux et les dessertes de proximité, notamment en matière de bus et de tramways ;
- le rapport de la Cour des comptes recommande de donner priorité à la modernisation des réseaux existants dans une échéance de 18 mois à 5 ans, au regard des sommes en jeu et par rapport aux deux projets qui sont dans une temporalité plus lointaine.

Comme le suggère Gilles CARREZ dans son rapport « Grand Paris, financement du projet de transports », une articulation étroite doit être assurée entre le STIF, autorité organisatrice des transports depuis la loi de décentralisation de 2004, et la SGP, créée par la loi du 3 juin 2010

De ce fait, les pôles urbains denses de grande couronne, qui ont structuré l'aménagement de la région capitale depuis 40 ans, ne peuvent être tenus à l'écart ou marginalisés de ce programme massif d'investissement alors qu'ils seront encore les principaux vecteurs de la construction de logements et de lutte contre l'étalement urbain au cours des prochaines années. L'agglomération Evry Centre Essonne a engagé la réalisation d'un programme ambitieux de 8 000 logements au cours de la période 2010-2020 qu'il s'agisse du centre urbain d'Evry, du dock des Alcools à Ris-Orangis, du quartier de l'hôpital à Courcouronnes ou des Portes de Bondoufle. ●●●

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées
par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers
d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



●●● L'agglomération Evry Centre Essonne est aujourd'hui une ancienne ville nouvelle reliée seulement à Paris par la ligne D du RER. La qualité de service de cette ligne de RER s'est sensiblement dégradée durant ces dernières années.

Les projets de développement de Génomole autour des biotechnologies, l'ouverture prochaine de l'hôpital Sud Francilien, la présence d'un campus universitaire de 15 000 étudiants, le poids des 63 000 emplois et des 4 500 entreprises implantées dans l'agglomération, le respect de l'équilibre habitat emploi, qui fonde l'armature urbaine de ce territoire, exigent un renforcement significatif des infrastructures de transports et une amélioration sensible de la gouvernance locale dans le domaine des transports de proximité. La transformation du SMITEC (Syndicat mixte de transport Essonne Centre) en AOP (autorité organisatrice de proximité) est un des moyens d'y parvenir afin de faire

évoluer l'offre de transport au plus près de l'estimation des besoins.

La modernisation et la fiabilisation de la ligne D du RER représentent l'enjeu majeur de notre territoire.

Les liaisons en tramway, avec d'une part la gare TGV de Massy et d'autre part la plateforme aéroportuaire d'Orly, sont deux projets essentiels pour renforcer l'attractivité du Centre Essonne et favoriser un développement urbain équilibré le long de deux axes stratégiques du cône sud francilien de l'innovation et de la recherche.

La modernisation de la ligne 402, qui relie Corbeil à Grigny, par la réalisation d'un site propre à haut niveau de services doit compléter cette nouvelle offre de transports indispensable en Centre Essonne pour la qualité de vie des salariés et des habitants concernés : cette ligne évoluera vers un mode tramway à moyen terme.



Le Génomole, premier bioparc français, l'université Evry Val d'Essonne, le centre hospitalier sud francilien, l'attractivité économique (ici le siège d'Ariane Espace), sont au cœur du projet de l'agglomération Evry Centre Essonne. Leur développement passe d'abord et avant tout par une amélioration de l'offre actuelle de transports publics et un meilleur maillage avec le réseau existant.

Trois exigences préalables pour le Centre Essonne

Un véritable plan RER

Le réseau RER en Île-de-France mobilise 6 000 rames pour 2,8 millions de voyages quotidiens.

Le trafic RER représente 40 % des trains français sur 10 % du réseau. La ligne C transporte 490 000 voyageurs par jour, la ligne B 242 000 (hors gare du Nord) et la ligne D, près de 550 000.

Pour répondre à la saturation du réseau et adapter les infrastructures au trafic de demain, des investissements lourds sont nécessaires. Le plan RER serait estimé autour de 6 Md€, soit 19 % des 31 Md€ consacrés à Arc express et la double rocade de métro.

Nous demandons que le plan de mobilisation des transports soit complété par un plan de modernisation des lignes RER financé au moyen des économies réalisées à la suite de la combinaison des projets Arc express et « Double boucle » et de leur bonne articulation avec les infrastructures de transports existantes.

La ligne D du RER souffre notamment d'une grave sous capacité, d'une fragilité de ses infrastructures, d'une obsolescence de son matériel roulant et affiche au final des taux records d'irrégularité, très loin devant les autres RER et lignes de métro.

Elle transporte aujourd'hui 550 000 voyageurs par jour, un chiffre en hausse de 40 % sur 8 ans ! Il est d'autant plus urgent d'anticiper la forte augmentation, attendue dès 2014, du nombre de passagers, avec la construction de 9 500 logements tout au long de son tracé sud, sur les sept prochaines années.

Seul un plan cohérent et ambitieux peut permettre de fiabiliser cette ligne, en augmentant sa capacité de 50 % sur 10 ans.

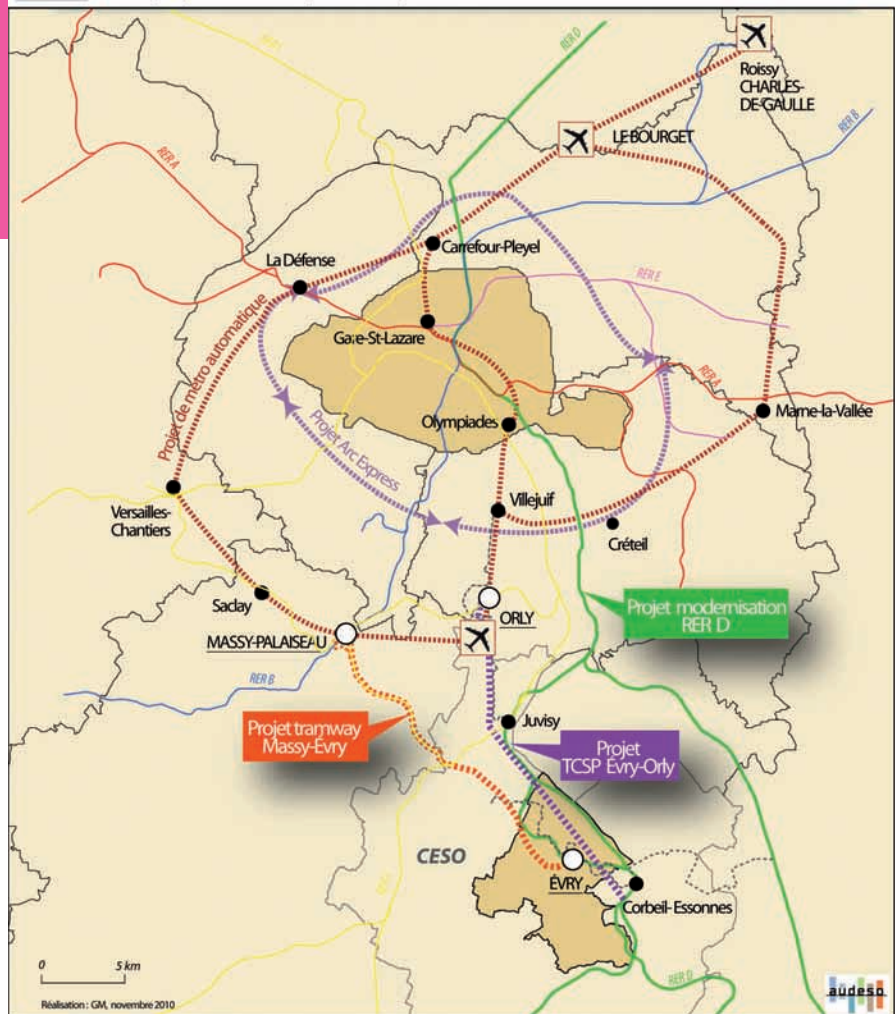
Nous demandons, à court terme, d'affecter des rames supplémentaires du RER D, pour éviter les suppressions de trains pour cause de maintenance ; de rallonger la période de pointe du matin et du soir ; d'augmenter radicalement l'offre du week-end, aujourd'hui, notablement insuffisante.



D'autres investissements sont indispensables à plus long terme et concernent d'abord les infrastructures : la création de garages et de terminus à Survilliers et Lieusaint, la mise en place du système d'exploitation « Next » entre Villiers-le-Bel et Villeneuve-Saint-Georges (500 M€, permettant de réduire la distance entre les rames), de redimensionner la gare Pompadour, etc.

Concernant le matériel, l'urgence est de lancer la commande de rames de nouvelle génération comptant davantage de portes portes (1,5 à 2 Md€ pour un nouveau type de matériel roulant).

À ceci s'ajoute la question du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, source d'innombrables dysfonctionnements sur les lignes B et D du RER. La solution passe certainement par la construction d'un nouveau tunnel pour que chaque RER dispose d'une voie dédiée (de l'ordre de 2 Md€ pour le tunnel du Châtelet).



Le Tram-train MASSY-EVRY

Après la concertation tenue fin 2009, et en attendant le schéma de principe du projet, tenant compte de certaines remarques du bilan de cette concertation, le financement du Tram-train Massy et Evry n'est toujours pas assuré.

À ce jour, il manque 41 M€ sans le matériel roulant.

La réalisation de cette opération dans les délais prévus (2017) est un impératif pour assurer un lien efficace entre le plateau de Saclay et la capitale administrative du département.

Un TCSP sur la Nationale 7

Le TCSP (transport en commun en site propre) sur la RN 7 est au cœur d'une étude lancée en 2010 par le Conseil général. Cette liaison structurante entre Evry-Corbeil et Orly, qui assure un maillage avec le futur métro automatique, est une condition essentielle pour se développer de manière équilibrée le cône sud de l'innovation, dont Génopole est l'un des piliers. Cette priorité est affirmée par le Conseil général et la Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne, ainsi que l'agglomération Evry Centre Essonne.





Résumé de la position de l'agglomération Evry Centre Essonne sur le réseau de transports publics du Grand Paris

Notre objectif est donc simplement de rattraper le retard d'investissements publics dans le Centre Essonne et de conforter la dynamique de développement de ce territoire au cœur du cône sud francilien de l'innovation et de la recherche

Les éléments de ce document visent à inscrire le département de l'Essonne et l'agglomération Evry Centre Essonne dans le débat sur les grandes infrastructures de la Région Île-de-France pour garantir la compétitivité et l'attractivité de ce territoire.

L'urgence d'un plan RER rapidement mise en œuvre, la nécessité d'investir dans des liaisons rapides reliées aux projets du Grand Paris, impliquent la région Île-de-France et l'État. La Région doit réviser son plan de mobilisation et accentuer ses engagements sur les RER pour atteindre les investissements nécessaires, c'est-à-dire 1 Md€ pour le RER B, 1,320 Md€ pour le RER C, 2,570 Md€ pour le RER D et 500 M€ pour le sextuplement des voies entre Juvisy et Paris.

L'État doit contribuer à ces financements parce qu'il ne peut se contenter de réaliser une infrastructure coûteuse en première couronne à l'horizon 2025 sans s'associer à la Région pour participer au plan de mobilisation et se préoccuper dès aujourd'hui du quotidien des usagers en grande couronne, notamment en Centre Essonne, dans le sud francilien.

Les Franciliens de la grande couronne, qui ne disposent pas de solution alternative, ne comprendraient pas que la priorité absolue ne soit pas donnée aux infrastructures existantes.

Conformément aux conclusions du rapport Carrez, il serait par ailleurs inacceptable que l'évolution du versement transport, qui serait aligné sur le taux de la petite couronne, engendrant une augmentation de 30 % du versement transport des entreprises essonniennes, soit mis en œuvre pour financer des infrastructures de transport desservant exclusivement la petite couronne.

Cette contribution au débat public a pour vocation de sensibiliser l'État et la Région sur l'importance des décisions à prendre à très court terme pour ne pas rater la chance qui se présente de rattraper le déficit d'investissements de ces dernières années en Centre Essonne.