

Décembre 2010

## AUDES0

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT  
ESSONNE-SEINE-ORGE



AGENCE D'URBANISME  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
ESSONNE SEINE ORGE

Association loi 1901 créée en 2003, adhérant à la Fédération nationale des agences d'urbanisme, l'Audeso regroupe l'État, la Région Île-de-France, le Département de l'Essonne et les collectivités du Centre Essonne-Seine-Orge. Les organismes et institutions acteurs de l'aménagement du CESO sont associés à ce lieu de débat. L'Agence est un outil d'ingénierie privilégié pour bâtir une vision commune de l'avenir du CESO et pour conforter sa place au sein de la métropole.

**AGENCE D'URBANISME  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
ESSONNE-SEINE-ORGE**

4 rue Jean-Raynal  
91390 Morsang-sur-Orge  
Courriel : [contact@audeso.org](mailto:contact@audeso.org)  
Téléphone : 01 69 04 30 61

### Le Centre Essonne-Seine-Orge, un territoire stratégique d'Île-de-France

**L**e CESO compte six intercommunalités (Val d'Orge, Évry Centre Essonne, Seine Essonne, Portes de l'Essonne, Lacs de l'Essonne, Val d'Essonne), 509 000 habitants et 180 000 emplois. Il s'élargira en 2011 à l'Arpajonnais.

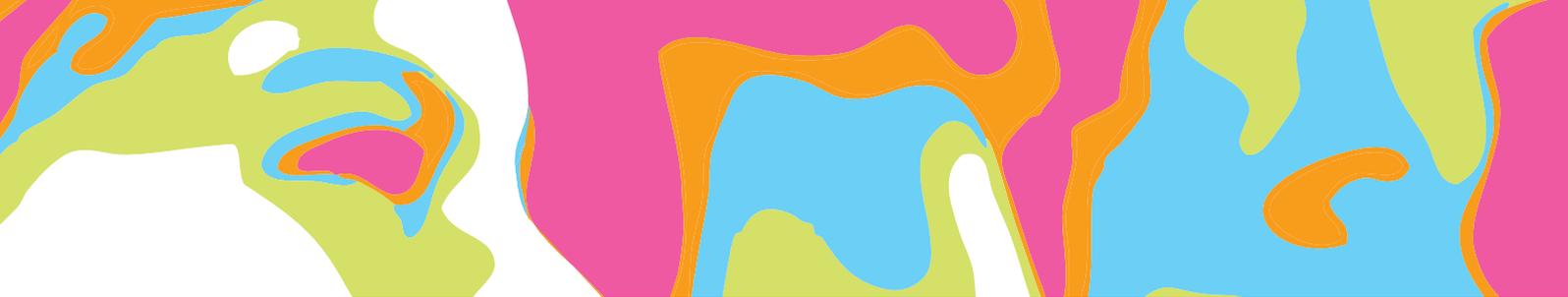
La moitié de ses 200 000 actifs travaille dans ce bassin du sud de l'Île-de-France. Un sur six travaille à Paris ; les secteurs de Paris-Saclay et d'Orly-Rungis-Seine-Amont attirent 40 000 actifs du CESO.

Il accueille des équipements de niveau régional (université, Genopole, centre hospitalier sud francilien...) et des potentiels et projets d'ambition métropolitaine (halte ferroviaire pour le transport de marchandises, ValVert Croix Blanche, site de la base aérienne 217, écosite de Vert-le-Grand...).

Fort de son projet d'aménagement élaboré en concertation avec la Région et l'État, le CESO constitue un pôle de développement du sud francilien et contribue au secteur « Sud de Paris », pôle économique du projet de Grand Paris.

Desservi par l'A 6 et la RN 104, il bénéficie d'un réseau de transports en commun radial (RER C et D ; 24 gares).

Très utilisé par une population souvent captive du fait de revenus modestes, le réseau de transport du CESO est insuffisamment maillé et relié aux pôles économiques voisins. Cette situation doit être rapidement corrigée pour répondre aux besoins des usagers, renforcer sa compétitivité et son attractivité et soutenir son projet fondé sur la reconstruction de la ville sur elle-même et la mise en œuvre coordonnée de nouveaux projets.



## Le CESO est engagé dans une dynamique de développement ambitieuse

En 2009, les intercommunalités du CESO ont élaboré leur projet d'aménagement dans le cadre du Grand Projet 3 du contrat de projets État/Région 2007/2013. Ses quatre objectifs se retrouvent dans ceux du projet de transport du Grand Paris :

- 1. améliorer et réaliser des transports en commun, supports de développement territorial :** améliorer le réseau principal (RER C et D), renforcer les échanges entre bassins d'emploi du sud francilien (CESO, Paris-Saclay, ORSA, Sénart), organiser le maillage interne du CESO ;
- 2. assurer la vitalité économique du CESO au sein de l'arc sud de l'innovation :** créer un emploi par logement supplémentaire, valoriser le moteur économique du CESO, rap-

procher lieux de travail ou d'étude et lieux d'habitat, attirer des fonctions de décision et des emplois stratégiques, s'appuyer sur le potentiel d'innovation du territoire et son potentiel foncier ;

- 3. mettre en valeur le site et son environnement, facteurs de qualité de vie et d'équilibre ville-nature :** valoriser la présence de l'eau, pérenniser la richesse écologique du territoire, faciliter son accès par le public ;
- 4. mettre en œuvre un processus d'intensification urbaine de qualité :** s'appuyer sur le maillage des transports en commun pour constituer une ville plus compacte dans les deux corridors de développement, A6-RN7-Seine (« intensification urbaine ») et RN104 (« innovation et développement économique »).

## Le CESO est un territoire moteur du « Sud de Paris », l'un des huit pôles de développement du Grand Paris

Le pôle économique « Sud de Paris » comprend la « vallée des biotechnologies » qui s'étend de Paris à Évry et Brétigny-sur-Orge. Le CESO contribue largement à ce cluster : Genopole, Association française contre les myopathies, Centre hospitalier sud francilien, Centre de recherche clinique et translationnelle et Institut de biologie génétique et bio-informatique de l'Université d'Évry Val d'Essonne (Évry/Corbeil), ferme expérimentale de l'Institut national de la recherche agronomique (Leudeville), Institut de recherche biomédicale des Armées (Brétigny-sur-Orge), notamment. Les écoles d'ingénieurs implantées à Évry (École nationale d'informatique pour l'industrie et l'entreprise et Télécom & Management Sud Paris) et des centres de recherche tels que le Centre des matériaux de l'École des Mines de Paris, complètent le panel de structures investies dans l'innovation.

Les composantes de ce cluster doivent être efficacement reliées entre elles et bénéficier d'un accès aisé aux autres pôles économiques et au pôle d'échanges d'Orly. Or, le projet de réseau de transport du Grand Paris, s'il prend en compte le nord du pôle « Sud de Paris », omet l'amélioration de la desserte du CESO.

De plus, le CESO dispose d'un tissu économique vivace (sièges sociaux, activités industrielles et commerciales, PME/PMI, artisanat) et de potentiels de développement importants au sud de la RN 104, qui en font un des pôles économiques majeurs du sud francilien. La fermeture programmée en 2012 de la base aérienne 217 (750 ha) libérera une emprise foncière exceptionnelle à l'échelle du Grand Paris, méritant un projet d'envergure.

À horizon 2030, le potentiel de développement du CESO a été estimé à 50 000 logements et 50 000 emplois supplémentaires. Mais, sur la base des données du dossier du Grand Paris, le CESO accueillerait 40 % des habitants et 25 % des emplois du pôle économique "Sud de Paris". Ceci pose la question de la répartition des emplois et des logements au sein de ce secteur, entre les territoires du nord d'Orly et le CESO.

La connexion du CESO, grâce à un maillage efficace, au réseau du Grand Paris et à Arc Express, améliorerait son attractivité et renforcerait sa contribution à la notoriété de la Région Île-de-France.

# Trois priorités pour concilier le projet de Réseau de transport public du Grand Paris et les objectifs du CESO

Le dossier du Grand Paris formule des diagnostics clairs quant aux déplacements qui s'opèrent dans la région mais il se concentre sur le cœur de l'agglomération au détriment de la grande couronne, et de la desserte du CESO en particulier.

Afin de mettre en œuvre les ambitions du Grand Paris sans accroître la marginalisation du CESO mais en soutenant son dynamisme et son potentiel de développement essentiel à l'avenir de la métropole, trois priorités sont à prendre en considération.

## 1. Moderniser les RER : une urgence pour le quotidien des usagers et pour le développement du CESO

Le réseau de transport public du Grand Paris, de même qu'Arc Express, seront étroitement interconnectés aux réseaux existants (RER). Cependant, la qualité des lignes C et D s'est sensiblement dégradée au cours des dernières années.

Avec 500 000 voyageurs par jour sur chaque ligne, ce réseau est structurant pour le CESO, tant pour la liaison avec les pôles économiques voisins et Paris qu'en termes de desserte locale.

La modernisation du réseau RER est donc urgente : fréquence, régularité, confort. Or, pour 490 M€ budgétés à ce jour, les besoins de financement sont estimés à 2,39 milliards d'euros.

## 2. Finaliser les projets en cours essentiels au maillage externe et interne du CESO

Le financement des projets de transport en cours doit être assuré pour répondre aux besoins de déplacements des usagers et permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement du CESO :

### • le tramway Massy-Évry

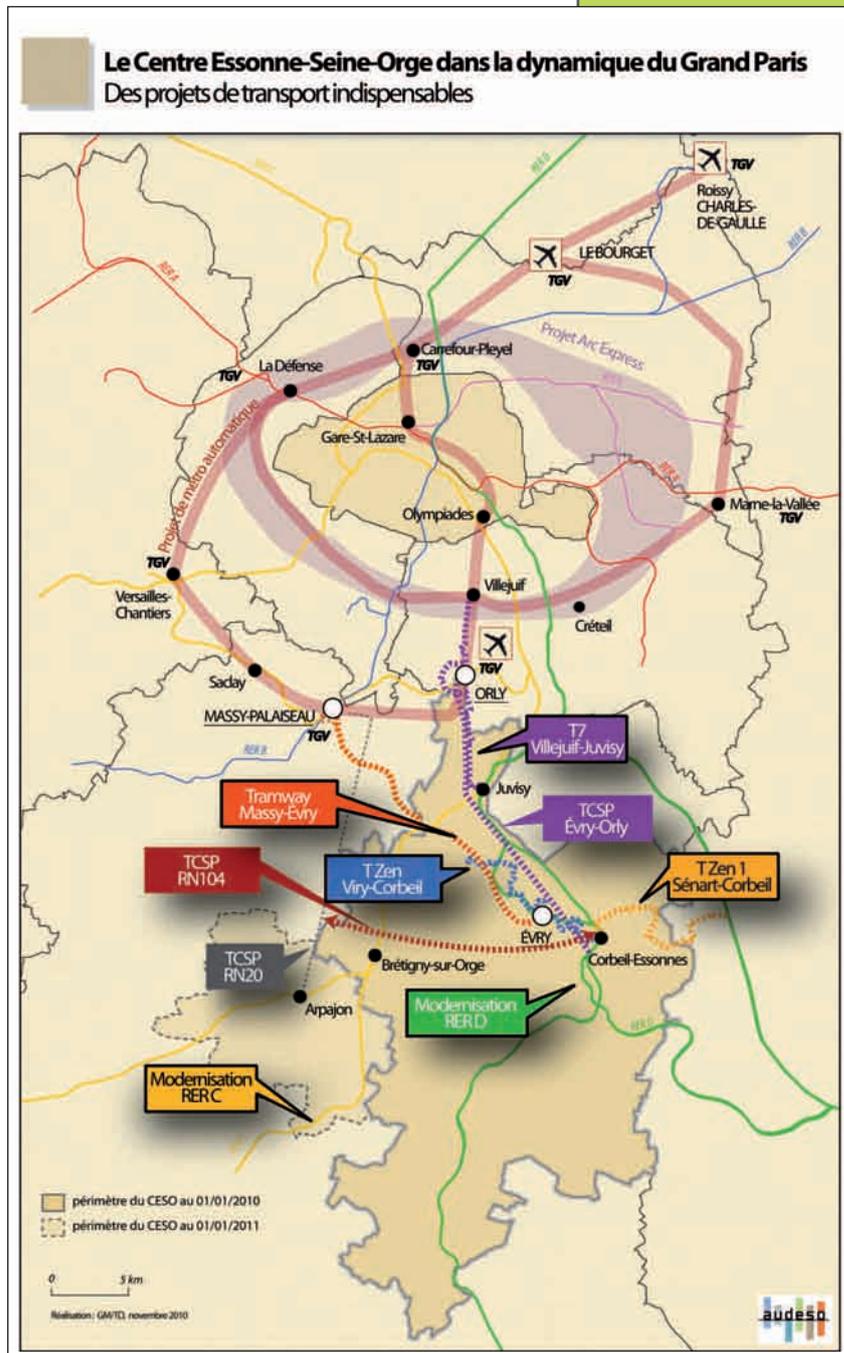
Sa réalisation (mise en service 2017) est impérative pour relier efficacement les pôles d'Évry et de Massy et plus largement le CESO et le secteur Paris-Saclay ;

### • le T7 Villejuif-Juvisy

La mise en service du T7 Villejuif-Athis est prévue pour 2013. Son prolongement vers Juvisy est envisagé à horizon 2016. Ce projet est essentiel notamment pour améliorer l'accès au pôle d'Orly (pôle d'emploi et commercial, pôle d'échanges aériens et TGV) ;

### • le pôle multimodal de Juvisy

Deuxième gare d'Île-de-France hors Paris (50 000 voyageurs/jour), la multimodalité du pôle d'échanges



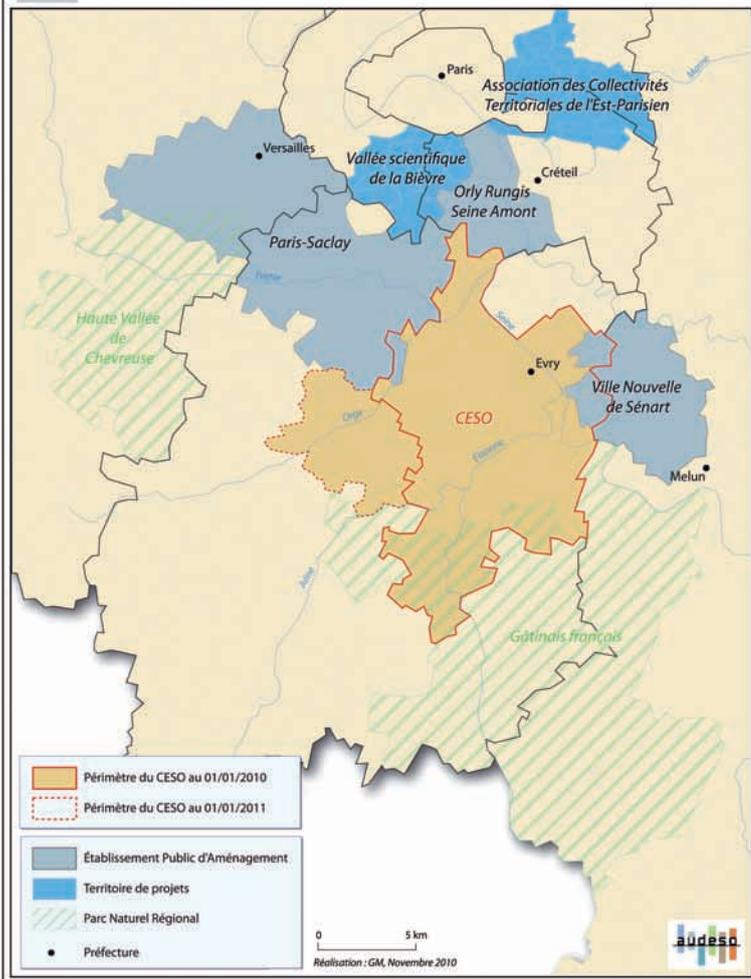
doit être améliorée et anticiper l'arrivée du T7 ;

### • l'évolution en TZen de la ligne de bus 402

Première ligne de grande couronne (27 000 voyageurs/jour), la ligne 402 doit évoluer en mode TZen à horizon 2015 entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes. Cette évolution est primordiale : desserte de six quartiers ANRU, interconnexion avec cinq gares du RER D ;

•••

## Le CESO parmi les territoires de projets du sud francilien



### • • • le TZen 1 Sénart-Corbeil

Le site propre actuellement en travaux pour sa première phase doit être mis en service mi-2011. Sa prolongation jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes doit être finalisée. Le projet permet aux habitants de Sénart de rejoindre le pôle économique Évry-Corbeil ;

### • le transport en commun en site propre « Francilienne » Évry/Saclay

L'étude de ce projet doit être lancée sur les crédits de 2 millions d'euros inscrits au contrat particulier Région/Département.

## 3. Compléter l'armature du CESO en lien avec le projet du Grand Paris

Le pôle de développement du « Sud de Paris » est le seul dont la desserte intégrale n'est pas assurée par le projet de métro automatique, puisqu'elle s'interrompt à Orly et ne tient pas compte des besoins et des potentiels au sein du CESO.

Alors que les habitants du CESO souffrent quotidiennement des dysfonctionnements sur le réseau existant et que le CESO affirme des projets de dimension régionale, son avenir doit être garanti par la réalisation à terme d'un maillage performant.

Une liaison rapide entre Évry-Corbeil et Orly permettrait une connexion efficace au projet de métro automatique. Pour soutenir les projets de développement du sud de la Francilienne, le maillage devrait être complété par la desserte en transports en commun du corridor de la RN 104 rejoignant le site propre en projet sur la RN 20.

## En conclusion

Les réseaux du Grand Paris et Arc Express sont des leviers de développement des territoires de la région-capitale ; leur mise en œuvre ne doit pas obérer la qualité des transports en commun pour les usagers de la grande couronne.

Le projet du Réseau de transport public du Grand Paris ne doit pas risquer de marginaliser des bassins de déplacements où d'une part, pour les ménages aux revenus modestes, les taux de motorisation sont faibles, et où, d'autre part, faute d'alternative, le recours à la voiture contribue à l'accroissement de l'effet de serre, à la pollution et aux nuisances dans l'ensemble de la métropole.

Moteur essentiel de la « vallée des biotechnologies » et du pôle

économique « Sud de Paris », le CESO n'est pas pris en compte par le projet de transport du Grand Paris. Or, il dispose de nombreux atouts pour la métropole et d'un projet de développement ambitieux. Il doit bénéficier d'un rattrapage important d'investissements en transports en commun.

Traiter en urgence le dysfonctionnement des réseaux existants, assurer le financement complet des infrastructures qui mailleront le CESO et le connecteront aux bassins voisins, envisager une liaison rapide entre Évry-Corbeil et Orly et un transport en commun en site propre dans le corridor de la Francilienne, sont les conditions de la réponse aux besoins des habitants et à la réussite de ce territoire du sud francilien.