

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DU VAL D'ORGE



Sainte-Geneviève-des-Bois
Brétigny-sur-Orge
Saint-Michel-sur-Orge
Morsang-sur-Orge
Fleury-Mérogis
Villemoisson-sur-Orge
Le Plessis-Pâté
Leuville-sur-Orge
Villiers-sur-Orge

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU VAL D'ORGE

1, place Saint-Exupéry
91704 Sainte-Geneviève-
des-Bois cedex
Tél. : 01 69 72 18 00
Fax: 01 69 72 18 01
www.agglo-valdorge.fr

Créons la métropole solidaire et équilibrée de demain

Réseau vétuste et saturé, maillage du territoire insuffisant et inadapté, injustices tarifaires : la situation des transports en commun en Île-de-France est alarmante.

Face à cet état de fait, il est indispensable d'apporter des réponses rapides aux attentes légitimes de l'ensemble des usagers et de proposer des solutions structurantes capables de répondre aux grands défis à venir.

Par l'ampleur des financements qu'ils mobiliseront, les réseaux de transports en rocade soumis aujourd'hui au débat public ne sont pas en mesure de répondre à ce double objectif et risquent de conforter durablement l'existence d'un réseau de transport à deux vitesses. D'un côté un réseau « ultramoderne » reliant quelques rares secteurs et de l'autre le réseau existant indirectement délaissé.

Voilà pourquoi les neuf maires du Val d'Orge ainsi que le bureau et le conseil communautaire de notre Communauté d'agglomération, apportent leur soutien à la motion intitulée « Pour des transports en commun utiles aux Essonnais », votée à



l'unanimité des 42 conseillers généraux de l'Essonne, au-delà des appartenances politiques. Nous insistons fortement pour qu'une action de modernisation et de transformation générale des lignes existantes soit engagée prioritairement.

C'est seulement alors que l'ensemble de la réflexion sur les transports pourra être remise à plat afin de proposer des solutions moins coûteuses et plus équilibrées qui permettraient de créer un réseau rapide, dense, maillé et opérationnel dans la décennie.

Olivier Léonhardt,
*Président de la Communauté
d'agglomération du Val d'Orge.*

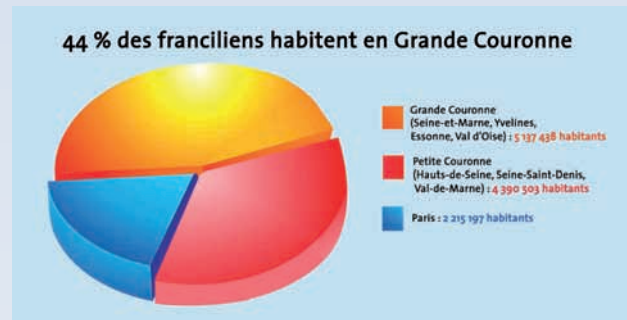
Refusons un réseau de transport à deux vitesses !

La création d'infrastructures de transport performantes en petite couronne est une nécessité dont personne ne remet en cause le principe. Bien que les réseaux Arc Express et Grand Paris ne concernent directement que le cœur de l'agglomération parisienne, ces lignes circulaires devraient permettre de désengorger partiellement la zone dense et donc d'irriguer en partie la grande couronne.

Toutefois, pour être en mesure d'apporter une réponse à l'urgence de la crise que subissent les usagers au quotidien, il convient de ne pas mettre à mal l'avenir du réseau de transport métropolitain par des aménagements pharaoniques au détriment de la transformation et de la modernisation du réseau existant et de l'indispensable renforcement du maillage du territoire qu'attendent plus de 5 millions d'habitants de la grande couronne (44 % de la population francilienne). Alors qu'une pression importante pèse aujourd'hui sur les territoires de grande couronne en matière de construction de logements, il serait irresponsable de continuer à accueillir

de nouveaux foyers sans anticiper leurs déplacements. Les départements les plus éloignés du cœur de l'agglomération aspirent à ne plus être uniquement des zones d'hébergement, privées des infrastructures indispensables à la création d'emploi à proximité.

Cette situation, que nous connaissons depuis plus de vingt ans a montré ses limites. Elle pénalise socialement la grande couronne et englué notre métropole dans le « tout bagnole ».



Des projets aux coûts colossaux...

Arc Express, 8 milliards d'euros, Réseau de transport public du Grand Paris, 23 milliards d'euros. Ces deux projets de transports structurants ont un coût démesuré en comparaison des quelques 740 millions d'euros prévus pour l'indispensable modernisation des lignes RER.

Ce déséquilibre considérable est incompréhensible et inquiétant alors que le réseau RER en Île-de-France est utilisé quotidiennement par 2,8 millions de voyageurs.

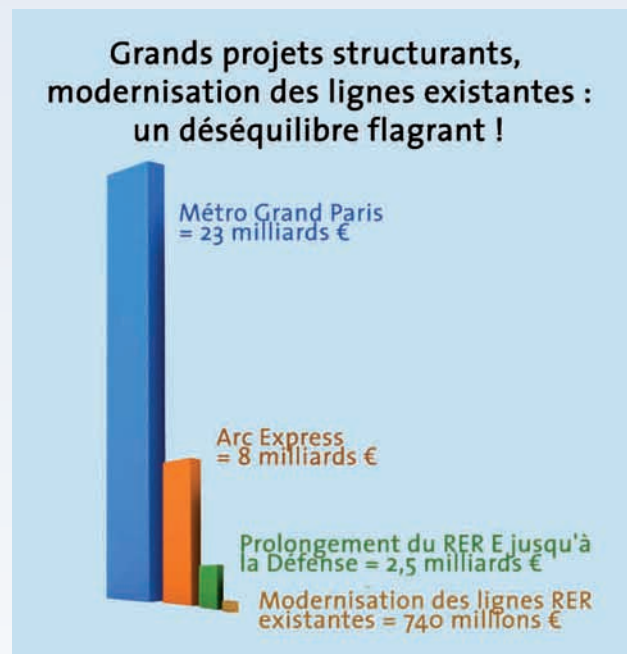
Rappelons ici que cinq milliards d'euros permettraient à eux seuls de mettre en place un véritable plan d'urgence pour ces lignes à bout de souffle. Dans ces conditions, le prolongement du RER E jusqu'à la Défense pour un montant de 2,5 milliards d'euros pose également la question des priorités budgétaires des pouvoirs publics. Comment accepter raisonnablement que des zones d'ores et déjà surdesservies bénéficient d'investissements déconnectés des besoins urgents du plus grand nombre.

À cela s'ajoute une autre question, celle des coûts de fonctionnement préoccupants de ces nouvelles infrastructures lourdes qui risquent de freiner considérablement le développement à venir de l'offre locale de transport dans les territoires qui en ont le plus besoin, mais également de faire peser une charge importante sur les générations futures.

Le rapport public thématique sur les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France, publié par la Cour des comptes le 17 novembre 2010, est extrêmement préoccupant à cet égard. Il indique dans son introduction : « La question du financement est au cœur du débat. Financement de l'exploitation, d'abord, dans la mesure où chaque trajet réalisé induit un besoin de financement non couvert par les tarifs de 1,90€ pour le réseau SNCF-Transilien et, en moyenne, de 60 centimes pour les réseaux RATP ».

On peut également lire plus loin : « Le présent rapport

s'attache à définir les conditions d'une gestion plus efficace et répondant mieux aux attentes des usagers des réseaux de transport ferroviaire en Île-de-France, dans un cadre financier qui puisse être durablement supportable pour la collectivité ».



... Qui renforcent les inégalités sur le territoire francilien.

Il n'est bien entendu pas possible de créer de nouvelles gares sur tous les territoires, mais les tracés proposés aujourd'hui pour la boucle (Arc express) ou la double ellipse (projet de transport public du Grand Paris) se concentrent sur la petite couronne et ne desserviront que de rares territoires en grande couronne. En l'état actuel, les tracés ne permettront ni

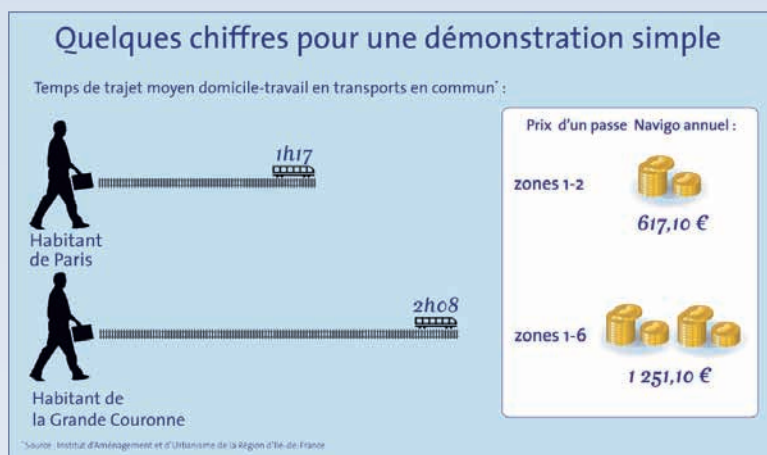
d'assurer un développement économique équilibré de notre région, ni d'améliorer les conditions de déplacement du plus grand nombre. Ils n'apportent presque aucune amélioration en termes de nouvelles interconnexions puisqu'ils ne reposent pas sur le réseau existant. Les conditions de déplacement de plus de cinq millions de Franciliens habitant en grande couronne resteront donc quasiment inchangées. Cette perspective n'est pas acceptable alors que ces derniers subissent déjà le triple handicap d'avoir les temps de trajet les plus longs, une moindre qualité de service et les coûts de déplacement les plus élevés.

... Dans des délais abracadabrantesques.

En effet, les délais de réalisation de ces infrastructures dont la mise en service est prévue à l'horizon 2025 ne sont pas en mesure de répondre à l'urgence de la crise des transports que vivent les Franciliens au quotidien. L'expérience des grands chantiers d'aménagement du territoire démontre par ailleurs que les délais prévisionnels

envisagés initialement sont très rarement respectés.

Si l'objectif de ces projets est bien de désengorger le réseau existant, il convient d'agir parallèlement pour améliorer l'état des radiales (RER) et de conserver les marges de manœuvre suffisantes pour renforcer les liaisons locales qui font aujourd'hui défaut sur de nombreux territoires en périphérie.



Penser des transports pour tous, c'est d'abord s'engager dans une démarche d'équité en consacrant :

1 € pour moderniser l'existant
pour
1 € investi dans les projets d'avenir

Moderniser les lignes RER et le matériel roulant

Pour améliorer les conditions de déplacement des usagers en Île-de-France dans des délais raisonnables alors que la fréquentation des lignes RER continue à augmenter fortement, il convient de multiplier les fréquences de passage, de renforcer les liaisons avec la grande couronne, de fiabiliser l'exploitation et d'améliorer la vitesse des RER.

La réalisation d'un plan de rattrapage et de modernisation des lignes B, C et D du RER est donc une urgence. Ce plan implique le renforcement du plan de mobilisation de la Région Île-de-France estimé à 1 milliard d'euros pour le RER B, 1,320 milliard d'euros pour le RER C et 2,570 milliards d'euros pour le RER D.

Nombre de voyageurs montants par jour dans trois gares RER de l'agglomération (données 2008)

	Lundi à Vendredi	Samedi	Dimanche
Brétigny-sur-Orge	9 770	3 506	2 261
St-Michel-sur-Orge	5 335	2 388	1 497
Ste-Geneviève-des-Bois	6 286	3 074	1 070

Le nombre de voyageurs montants augmente chaque année d'environ 2 %.

Lignes RER	RER A	RER B	RER C	RER D
Taux d'irrégularité*	12,3 %	22 %	12 %	15,6 %

* La part des trains pour lesquels un retard de plus de cinq minutes est constaté

Renforcer le maillage du territoire francilien et la continuité du service

Pour améliorer l'accessibilité des zones mal desservies de la métropole vers les grandes zones de développement et d'emploi, seule la mise en œuvre de plusieurs solutions, complémentaires et simultanées, semble efficace.

La création d'un réseau de rabattement comprenant de nouvelles lignes de bus, de tramway ou de TCSP (transport en commun en site propre) hors de Paris, doit se poursuivre.

De la même manière, la problématique des transports nocturnes et celle des fréquences de passage des bus le week-end devraient être abordées en amont de la création d'un réseau ultra performant.

Enfin, la création de lignes tangentielles interconnectées au réseau existant doit être envisagée au même titre que les lignes circulaires. Il pourrait en effet être plus efficace

de créer différentes lignes adaptées à chaque territoire et liant entre eux les axes RER plutôt que des rocades dont le tracé apparaît moins souple. Pourquoi construire une rocade entière à 15 km de Paris si l'on considère qu'un tronçon est indispensable à 20 km du périphérique dans le Val-de-Marne alors qu'un autre serait utile à 35 km du centre en Essonne.

Transformer le réseau existant

Au delà de l'indispensable modernisation des lignes RER, les experts reconnaissent que le problème structurel du réseau RER vient de l'assemblage de tronçons de lignes qui se sont agglomérés au fur et à mesure de l'histoire pour devenir les RER B, C et D que nous connaissons aujourd'hui. Il s'agit donc désormais de repenser ces réseaux en profondeur pour assurer durablement le fonctionnement optimal des lignes.

Remettre à plat les fondements du futur réseau de transport métropolitain

Prolongement du RER E, Grand Paris et Arc Express, ces trois projets bien différents ont tous pour fondement la création d'un réseau de tunnels souterrains dont le coût est exorbitant. Or, les urbanistes proposent d'autres solutions, aérienne ou en viaduc, qu'il conviendrait de mettre à l'étude plus sérieusement.

En effet, le coût disproportionné de ces infrastructures en tunnel presque totalement indépendantes du réseau existant pose question. En lieu et place de lignes circulaires qui présentent l'avantage indéniable de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, la solution pourrait passer par la création de tangentielles, en première couronne, adaptées au contexte territorial. Ces dernières pourraient créer un maillage régulier, tenant compte de l'organisation des lignes RER existantes et assurer une efficacité des liaisons à grande échelle.

Grand Paris et Arc Express : des projets qui ne répondent pas aux enjeux de la métropole francilienne de demain

- Ils n'amélioreront que légèrement les conditions de transports au quotidien de la majorité des usagers.
- Ils ne soutiendront le développement économique que de quelques rares territoires privilégiés au détriment du plus grand nombre.
- Ils ne permettront pas de désenclaver les territoires les plus marginalisés.
- la redéfinition des fondements du futur réseau de transport métropolitain à partir du premier semestre 2011 ;
- la réalisation d'un maillage local cohérent pour compléter la modernisation du RER et les grands projets.

Pour faire véritablement œuvre métropolitaine, il convient de s'appuyer sur la complémentarité de chacun des territoires qui composent notre région.

Or, la Grande couronne représente 44 % de la population francilienne.

La Communauté d'agglomération du Val d'Orge propose :

- l'application du principe : 1 € pour le financement des réseaux existants pour 1 € investi dans les futurs grands projets structurants ;
- un plan d'urgence pour la modernisation et la transformation des RER ;

À titre d'exemple, le Val d'Orge, comme de nombreux autres territoires, porte plusieurs grands projets d'envergure régionale (Val Vert Croix Blanche et la requalification de la Base Aérienne 217). Il convient donc d'exploiter les potentialités et les richesses de l'ensemble de notre métropole en permettant leur développement par l'aménagement d'un réseau de transport équilibré.

Propositions locales :

- création d'un TCSP le long de la Francilienne ;
- aboutissement du projet Tram Massy-Evry tout en respectant l'environnement existant ;
- sextuplement des voies entre Juvisy et Bibliothèque François Mitterrand.

