

---

CONSEIL GENERAL  
ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE

SEANCE DU 18 OCTOBRE 2010

---

MOTION ADOPTEE

---

POSITION DE L'ESSONNE QUANT À L'AVENIR DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ESSONNE  
ET EN ILE-DE-FRANCE

---

**LE CONSEIL GENERAL,**

CONSIDÉRANT l'organisation de deux débats publics consacrés aux projets de métro automatique en rocade - Arc Express porté par la Région Ile-de-France et la Double Boucle du Grand Paris portée par l'Etat - se déroulant simultanément du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011,

CONSIDÉRANT que nous entrons ainsi dans une phase décisive du débat sur l'aménagement de la métropole francilienne, débat qui a commencé lors de l'élaboration du SDRIF et s'est prolongé avec les annonces du Président de la République sur le Grand Paris,

CONSIDÉRANT que le Département de l'Essonne, à la fois le Conseil général et l'ensemble des collectivités, doit affirmer une position forte et argumentée afin de peser efficacement sur les décisions qui vont être prises par l'Etat et la Région Ile-de-France, décisions qui engageront les 15 à 20 prochaines années, impactant considérablement la vie quotidienne des Essonniens et déterminant la place de l'Essonne dans la métropole francilienne,

CONSIDÉRANT que le Schéma départemental des déplacements adopté par l'Assemblée départementale le 27 septembre dernier repose sur une analyse complète des enjeux, des forces et faiblesses de la situation actuelle des transports en Essonne et permet d'apporter une réponse adaptée aux différents besoins de déplacement des Essonniens, tant les besoins actuels que les besoins futurs au regard des objectifs de développement économique et social de l'Essonne,

**APRES EN AVOIR DELIBERE,**

**QUANT A SA VISION GLOBALE DES TRANSPORTS EN ESSONNE ET EN ILE-DE-FRANCE,**

REAFFIRME que l'amélioration des transports collectifs constitue une urgence pour les Franciliens et, qu'ainsi, c'est dans ce contexte que les deux débats publics sur Arc Express et la Double Boucle doivent être appréhendés.

SOULIGNE que pour répondre aux besoins immédiats des Franciliens tout en préparant l'Ile-de-France aux enjeux d'avenir, une vision globale, cohérente et équilibrée de l'amélioration des transports collectifs en Ile-de-France, tant en grande couronne qu'en petite couronne doit être développée à la fois à court, moyen et long terme.

RAPPELLE que cette vision repose sur trois piliers indissociables :

- Un Plan de rattrapage et de modernisation des lignes de RER, qui complètera le plan de mobilisation, au profit des lignes B, C et D actuellement saturées et souffrant d'un grand retard en matière d'investissements structurants ;
- La création ou l'accélération de tangentiels ferrés des lignes de tramway et de bus en site propre et de tangentiels ferrés afin de mieux desservir les territoires et de les connecter aux infrastructures lourdes dans une logique de complémentarité dans le cadre du Plan de mobilisation adopté par la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et les Départements ;
- La réalisation d'une infrastructure de métro automatique en rocade afin de pouvoir se déplacer d'une banlieue à une autre sans passer par Paris sous réserve que les financements nécessaires n'empêchent pas l'indispensable modernisation des RER.

#### QUANT AU PLAN DE RATTRAPAGE ET DE MODERNISATION DES LIGNES RER B, C ET D,

SOULIGNE que le réseau RER en Île de France mobilise 6 000 rames pour 2,8 millions de voyages par jour, que le trafic RER représente 40 % des trains français sur 10 % du réseau national, que la ligne B transporte 242 000 voyageurs par jours (hors Gare du Nord), la ligne C 490 000 voyageurs et la ligne D 550 000.

RAPPELLE que les lignes de RER atteignent des niveaux d'irrégularité très élevés : 12 % pour le C, 15 % pour le D, 22 % pour le B et que ces taux se dégradent chaque année du fait des hausses de fréquentation (+ 4 à 5 % par an).

CONSTATE que la situation actuelle résulte de 30 ans de sous investissement de l'Etat qui était seul maître à bord jusqu'en 2006 et que si depuis lors, le Conseil régional s'est mobilisé, il doit faire face à des demandes considérables, et donc concurrentes, dans toute la Région Ile-de-France.

EXIGE donc que la remise à niveau des infrastructures et l'amélioration de l'offre de service des lignes RER B, C et D soit une priorité absolue pour l'Etat, la Région Ile-de-France et les grands opérateurs que sont la SNCF, RFF et la RATP.

DEMANDE que le « Plan de mobilisation pour les transports » soit complété sans attendre par un « Plan de rattrapage et de modernisation des lignes RER B, C et D » afin de répondre véritablement à l'urgence de la situation dégradée de milliers de voyageurs essonniers.

ESTIME que le coût financier de ce « Plan de rattrapage et de modernisation des lignes RER B, C et D » serait de 5,9 milliards d'euros y compris la résorption des deux points noirs du réseau par le dédoublement du tunnel entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord et le sextuplement des voies entre Juvisy et Paris.

#### QUANT A L'OPPORTUNITE D'UNE INFRASTRUCTURE DE METRO AUTOMATIQUE EN ROCADE,

PREND ACTE du fait que les deux projets Arc Express et Double Boucle constituent une réponse nouvelle dans l'offre de transport francilienne, qui permettrait d'éviter le passage systématique par Paris et pourrait donc bénéficier indirectement aux Essonniers.

CONSTATE qu'il s'agit de projets convergents techniquement (mode métro automatique) mais que les deux tracés s'ils sont parfois complémentaires sont également parfois concurrents pour une partie des faisceaux envisagés, notamment dans la partie Sud qui concerne l'Essonne.

SOULIGNE qu'il est indispensable de tendre vers un rapprochement des deux projets en évitant toute concurrence et qu'une cohérence globale soit trouvée afin de ne constituer, in fine, qu'un seul et unique réseau structurant pour l'ensemble de l'Ile-de-France.

RÉCLAME que la convergence entre ces deux projets permette de répondre aux besoins et aux enjeux de l'Essonne en particulier au regard des trois pôles métropolitains essonniers – Orly/Nord Essonne, Massy/Saclay et Évry/Corbeil – qui participent pleinement de la dynamique francilienne.

EXIGE que le coût de cette infrastructure soit maîtrisé afin de ne pas assécher durablement les capacités d'investissement dans les transports collectifs en Ile-de-France.

SERA VIGILANT afin que les financements qui seraient décidés pour cette infrastructure de long terme ne conduisent pas à mettre de côté la modernisation indispensable des infrastructures actuelles, telles que les RER, ou prévues à court et moyen terme, telles que les transports en commun en site propre.

#### QUANT AUX OPERATIONS DU RESEAU COMPLEMENTAIRE DE RABATEMENT RELEVANT DU PLAN DE MOBILISATION,

RÉAFFIRME son engagement en faveur de l'accélération des opérations notamment dans le cadre du Plan de mobilisation.

SOULIGNE que ces opérations – bus en site propre, tramways, tram-train – constituent un réseau complémentaire indispensable afin de raccrocher les territoires et les populations aux infrastructures lourdes, que ce soit les lignes de RER ou la future ligne de métro en rocade.

RAPPELLE dans ce cadre que les opérations de rabattement prioritaires pour le Département de l'Essonne sont structurées autour des axes suivants :

- A partir du pôle d'affaires et d'échange d'Orly, l'objectif consiste à assurer la connexion jusqu'au Centre Essonne par les moyens de transport suivants : le tramway T7 Villejuif/Orly/Athis/Juvisy ; le pôle multimodal de Juvisy ; un prolongement en site propre vers Evry/Corbeil depuis Juvisy ; la modernisation en TZEN du transport en commun en site propre (TCSP) 402 de Corbeil à Grigny et une liaison entre le Val d'Yerres et Orly et entre Orly et Massy ;
- A partir de Massy, pôle d'échange majeur du sud francilien, les liaisons suivantes sont indispensables : le TCSP Massy/Arpajon (RN 20), le tram-train Massy/Evry, le prolongement du TCSP Massy/Polytechnique en direction de Saclay/Saint Quentin et le rabattement vers Massy par transports en commun en sites propres depuis le pôle des Ulis/Courtaboeuf via l'A10.

#### QUANT AU FINANCEMENT,

SOULIGNE que le Plan de mobilisation nécessite des investissements importants - 18 milliards d'euros - sur la période 2010-2020 et le Plan de rattrapage et de modernisation des RER B, C et D qui complète le Plan de mobilisation nécessiterait des investissements de 5,9 milliards d'euros.

INSISTE en conséquence sur la nécessité que le coût de l'infrastructure de métro automatique en rocade soit maîtrisé et raisonnable afin de pouvoir dégager les financements supplémentaires pour les lignes RER B, C et D et de ne pas ralentir les opérations complémentaires de transports en commun en site propre.

RAPPELLE que la Région, la Ville de Paris et les Départements se sont engagés à hauteur de 12 milliards d'euros pour le Plan de Mobilisation.

EXIGE que l'Etat, ainsi que les opérateurs que sont la SNCF, RFF et la RATP, s'engagent à la fois sur la contribution de 6 milliards d'euros pour le plan de mobilisation, et sur les financements complémentaires indispensables pour le Plan de rattrapage et de modernisation des RER.

EXIGE que l'Etat décide, au profit de la Région et du STIF, la création de ressources nouvelles indispensables pour financer les nouveaux investissements de ce plan global de modernisation, notamment à partir du FARIF (Fonds d'aménagement de la Région Ile-de-France) et de la revalorisation de la redevance « bureaux » et les dépenses nécessaires au fonctionnement du réseau par un relèvement du versement transport.

**Le président du Conseil général,**

**Michel Berson**