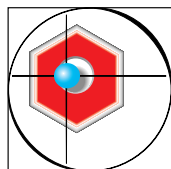


Décembre 2010

CCI ESSONNE



Chambre de
Commerce
et d'Industrie
de l'Essonne

L'Essonne, terre d'innovation et riche d'une forte composante rurale, occupe une position charnière entre le cœur de la métropole francilienne et la région Centre.

L'enjeu pour ce territoire est de hausser son niveau d'attractivité afin de participer tout entier à la dynamique économique du Grand Paris.

En conséquence, un impératif pour le département : que soient créées ou améliorées les infrastructures (transports collectifs, routes) de raccordement à la double boucle.

Gérard HUOT
Président de la CCI Essonne

CCI ESSONNE

2, Cours Monseigneur-Roméro
BP 135
91004 Evry cédex
Tél. : 01 60 79 91 91
territoires@essonne.cci.fr
www.essonne.cci.fr

Satisfaire les priorités du territoire pour arrimer l'ensemble de l'Essonne au Grand Paris

Des urgences à traiter sans attendre 2023

Il faut irriguer le plateau de Saclay, structurer la Vallée des Biotechs, relier entre eux les 3 pôles économiques majeurs de l'Essonne : Massy-Saclay-Courtabœuf, Orly, Evry-Corbeil, constitutifs du Cône Sud de l'Innovation, en développant un maillage de proximité en correspondance directe avec le futur métro automatique.

Pour que ces pôles soient efficacement raccordés à la double boucle et à l'ensemble de la région, il est primordial que les RER soient mis à niveau sans délai.

En complément, le réseau routier qui continuera de supporter une part significative des déplacements devra être amélioré.

La double boucle : une réponse aux attentes des acteurs économiques essonniers, si...

Le métro automatique rapprochera l'Essonne des grands centres de décision et connectera le département au monde par l'intermédiaire des gares TGV et des aéroports.

Mais ce ne sera une bonne réponse que si la ligne desservant le plateau de Saclay ne fait pas l'objet d'un phasage qui reporterait sa réalisation au-delà de 2023, et si le pôle Evry-Corbeil où commence la Vallée des Biotechs bénéficie d'une liaison stratégique avec Orly.

1. La CCI Essonne identifie des points de vigilance

La CCI Essonne rejette un phasage de la réalisation du métro...

Il est essentiel de mener les travaux de réalisation de l'infrastructure simultanément sur les 3 lignes proposées par la SGP. Il en va de la cohérence d'ensemble du projet, donc de son efficacité, et au final, de la réussite du Grand Paris. Un phasage annihilerait son caractère structurant et serait générateur de surcoûts.

Le report à une étape ultérieure de la réalisation de la ligne verte desservant Saclay via la Défense et Versailles à l'ouest, Orly et Massy à l'est, handicaperait la montée en puissance du cluster de Paris-Saclay.

Créer une seconde gare à l'ouest du plateau dans le secteur de la Minière, desservant le pôle économique et urbain de St Quentin-en-Yvelines, répondrait à un besoin immédiat et renforcerait la nécessité de cette ligne.

... demande l'intégration du pôle biotech d'Evry-Corbeil

Le réseau du Grand Paris, fortement centré sur le cœur d'agglomération, ne concerne que la frange nord du département. Il induit en conséquence un risque de relégation du pôle métropolitain sud francilien d'Evry-Corbeil, siège du Gépole.

Pour assurer le rayonnement international de la Vallée des Biotechs et faire vivre cette filière, une liaison structurante avec Orly s'impose.

... et s'oppose à une augmentation du Versement Transport en grande couronne

La question du financement de l'infrastructure est cruciale ; elle requiert des précisions de la part du maître d'ouvrage.

La CCI Essonne insiste par ailleurs pour que soient préservées les capacités d'investissement dans le plan de rattrapage et de modernisation des RER et dans les autres projets d'infrastructures de maillage.

Elle rejette l'idée d'une augmentation du Versement Transport et appelle à un rééquilibrage de la participation financière des différents contributeurs au fonctionnement des transports collectifs franciliens, actuellement 47 % pour les employeurs contre 30 % pour les voyageurs et 20 % pour les collectivités.

Zoom sur...

Vallée des Biotechs :

230 laboratoires,
10 000 emplois,
25 000 étudiants.

Bioparc Genopole® :

67 entreprises de biotechnologies,
le 1/4 du secteur en France ;
86 000 m² d'immobilier dédié ;
5 000 emplois directs à 2020.

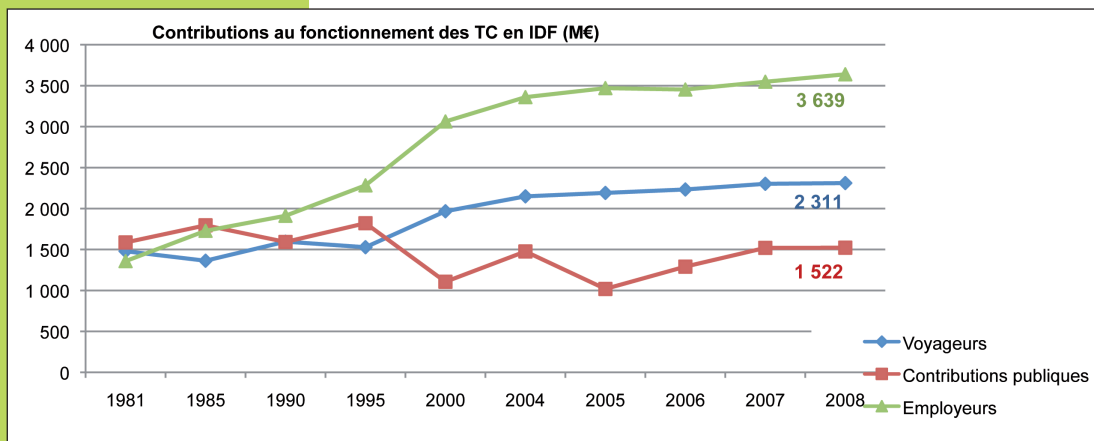
Centre Hospitalier Sud Francilien :

> 1 000 lits en 2011.

Institut de biologie génétique et bio-informatique (UEVE).

CA Evry Centre Essonne et Seine

Essonne : 85 000 emplois,
6 300 entreprises,
15 000 étudiants.



La contribution des employeurs – en hausse de 168 % entre 1981 et 2008 – excède largement la part de l'utilisation des transports publics dans les déplacements « domicile-entreprise » des salariés.

2. Les conditions de la réussite du projet pour l'Essonne

Pour arrimer l'Essonne au Grand Paris, pour renforcer ses pôles économiques et répondre aux besoins des usagers des transports, il est indispensable de développer les infrastructures de raccordement à la double boucle. Il en va de l'attractivité globale du département et de sa performance économique.

Une articulation étroite entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France s'impose.

Rattrapage

Avec des taux de retard atteignant 12 % pour le RER C, plus de 15 % pour le D et 22 % pour le B, la remise à niveau du réseau RER relève de l'urgence. Le réaménagement de la gare de Juvisy, l'un des 1ers pôles d'échanges franciliens hors Paris, garantira une intermodalité performante avec le tramway T7 vers Orly.

Maillage

Le développement d'un maillage complet, en correspondance avec le futur métro automatique, permettra une desserte fine des territoires.

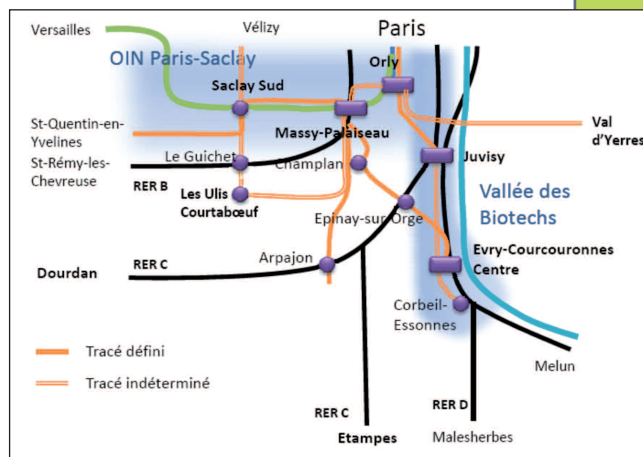
Il faut mettre en relation les 3 pôles métropolitains essonniers structurants du Cône Sud de l'Innovation (Massy-Saclay-Courtabœuf, Orly, Evry-Corbeil) et organiser un réseau complémentaire de rabattement sur la double boucle au moyen de la réalisation des infrastructures suivantes :

- Tram-train Massy-Evry, prolongé jusqu'à la tangentielle ouest,
- Tramway Villejuif-Juvisy,
- TCSP sur la RN7 (entre Evry-Corbeil et Orly) et sur la RN20 (Massy-Arpajon) dont le réaménagement profitera à Étampes et plus largement au Sud Essonne,
- TCSP entre Saint-Quentin-Saclay-Massy-Orly par un bus à haut niveau de service (un tramway plus tard ?), entre Massy et les Ulis/Courtabœuf, entre Orly et le Val d'Yerres.

Localisation et fonctionnalités des gares

Orly : La gare du métro automatique est à localiser sous la plate-forme, comme la gare TGV.

Des commerces ne s'y justifient pas, vu l'importance des surfaces commerciales proches (220 000 m²) et de celles projetées dans l'opération « Cœur d'Orly ».



Massy : L'enjeu est de créer au cœur des quartiers Vilmorin et Atlantis, autour des gares, une polarité multifonctionnelle accueillant commerces et services, équipements collectifs et ludiques. La nouvelle station complètera l'offre existante.

Saclay : Un positionnement de la gare en appui direct sur la N118 serait plus approprié qu'une localisation plus à l'ouest. Il conviendra aussi de :

- veiller à sa bonne connexion avec la future liaison TCSP Courtabœuf-Vélizy,
 - créer un lien avec la gare du Guichet sur le RER B.
- Un objectif : faire de la gare une véritable agence de la mobilité.

Son périmètre a vocation à accueillir un pôle de vie pour les résidents, les étudiants et les salariés (commerces et services de proximité, restauration, hébergement temporaire, équipements collectifs de service).

Parcs relais et route

Au vu de la localisation des gares du métro automatique en Essonne, l'aménagement de parcs relais, équipés pour recharger les véhicules électriques, est à privilégier plutôt aux abords des stations des infrastructures assurant un rabattement vers les lignes du Grand Paris.

Aujourd'hui, en Essonne, 89 % des déplacements se font en voiture. Étant donné le report modal attendu, le réseau routier continuera demain de supporter une part significative des déplacements de personnes et de marchandises. En conséquence, les projets de transports en commun doivent être complétés par des améliorations de la route, notamment celles permettant une meilleure accessibilité aux gares de la double boucle pour les bus et les voitures.

3. Les atouts du projet de transport public du Grand Paris

La CCI Essonne souscrit au principe d'une infrastructure de transport collectif à grande capacité en rocade, prenant en compte les déplacements de banlieue à banlieue.

Ce projet, porteur d'une vision ambitieuse de la région à 20 ans, renouvellera le positionnement stratégique de la métropole et confortera sa position vis-à-vis de ses concurrentes mondiales.

La double boucle répond à plusieurs des attentes des entreprises essonniennes.

Ambition

Il s'agit d'un réseau visionnaire, qui anticipe et accompagne l'aménagement des territoires de projet majeurs comme le plateau de Saclay.

Attractivité et polycentrisme

Ce projet articule entre eux les pôles économiques d'excellence de l'Essonne et les connecte avec le monde.

La double boucle rapprochera le département des grands centres de décision, tels que Paris ou la Défense.

Elle soutiendra le développement économique et urbain des 3 pôles d'intérêt régional, voire (inter) national, de Saclay, Massy et Orly, directement desservis.

Intermodalité

Le tracé et les 3 gares prévues à Massy, Saclay et Orly offrent une bonne liaison avec les autres modes de transports, existants comme en projet, qui sont structurants pour l'aménagement de ces pôles urbains (cf. schéma supra).

Accessibilité

La double boucle permettra des déplacements de banlieue à banlieue plus directs et rapides, sans passer par Paris. Les territoires, mis en réseau, seront plus accessibles et les temps de transport raccourcis.

Durabilité

Économie et emploi : ce nouveau transport élargira les bassins d'emploi et les salariés verront leurs lieux d'habitat et de travail rapprochés. Il créera les synergies dont les entreprises ont besoin.

Environnement : la double boucle, essentiellement en souterrain, s'insérera bien dans l'environnement. Le report modal de la voiture vers les transports en commun sera favorisé. La tendance à la progression du trafic routier sera minorée, les émissions de gaz à effet de serre réduites. L'utilisation des infrastructures pour le fret contribuerait à cet objectif. La faisabilité mériterait d'en être approfondie.

Zoom sur...

Pôle d'Orly

Chiffres clef : 173 000 emplois, + de 18 000 établissements ; 25,1 M de passagers aériens ; un potentiel foncier mobilisable de 1 000 ha, soit 5 M de m² de SHON ; le projet « Cœur d'Orly » : 1 M de m² à terme.

Effets attendus : meilleure desserte en transports en commun de la plate-forme depuis Paris mais également Massy et Saclay ; connexion à la future gare TGV (sous la plate-forme, au plus près des aérogares) favorisant l'intermodalité air-fer et le redéploiement de l'aéroport vers l'intercontinental.

Ville de Massy

Chiffres clef : 24 300 salariés, 2 100 établissements ; sur 100 ha, à proximité des gares, le quartier Massy-Atlantis disposera de 556 000 m² SHON pour les bureaux, 3 500 à 4 000 logements.

Effets attendus : intermodalité complète bus/TCS/TER/RER/Tram-train/TGV ; consolidation d'un pôle tertiaire attractif pour les PME et les grands comptes qui va se doter d'un centre de congrès et d'équipements hôteliers.

Paris-Saclay

Chiffres clef : + 130 000 emplois à l'horizon 2030 ; à 2020, près de 30 000 étudiants, 20 000 employés de recherche, 12 000 enseignants chercheurs et 15 à 20 % de la recherche nationale.

Effets attendus : le cluster scientifique et technologique sera à 30 mn du centre de Paris et 25 de la Défense ; une visibilité et une accessibilité à l'international : moins de 15 mn d'Orly et à 55 mn de Roissy CDG.

Conclusion

Le principe d'une infrastructure de transport collectif en rocade est intéressant.

La CCI Essonne souscrira pleinement au projet proposé par la Société du Grand Paris :

- lorsque le pôle métropolitain Evry-Corbeil sera reconnu,
- à la condition qu'il soit réalisé dans son intégralité, sans aucun phasage,
- et sous réserve que la question du financement soit clarifiée.