

**CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU 16 OCTOBRE 2009**

**COMMUNICATION SUR LA MISE EN PLACE PAR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
EUROP'ESSONNE D'UN PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN AUTOUR DE LA GARE
DU RER C D'EPINAY-SUR-ORGE**

Le Parc de stationnement des Rossays, conçu il y a une trentaine d'année comme « un parc de dissuasion » ne répond plus aux besoins actuels. Saturé depuis 2006, ce parking entraîne régulièrement des conflits d'usage dans le quartier.

Toutes réflexions sur le site devront prendre en compte le projet Tram-Train porté par le STIF, son potentiel mais aussi ses contraintes environnementales : proximité d'un quartier d'habitat, présence de l'Yvette et de ses abords paysagers...

M. le Maire avait écrit au STIF en 2007 pour témoigner des difficultés rencontrées par les usagers de la ligne C du RER et demander un agrandissement et une modernisation du parking des Rossays qui absorbe le rabattement des véhicules venant de plusieurs villes environnantes. De plus, il avait demandé que la problématique du stationnement soit abordée dans une approche globale des déplacements autour du pôle de la gare, intégrant notamment les circulations douces et les lignes de transport en commun.

Lors d'une réunion le 1^{er} octobre dernier, les représentants du STIF ont confirmé l'opportunité d'engager une étude de pôle sur ce secteur reconnu prioritaire dans le Plan de Déplacement de la Région Ile de France de 2001 et indépendamment de sa révision en cours.

Ils ont également rappelé que le STIF n'avait pas souhaité donner suite à la demande d'extension d'une centaine de places, car une solution plus pérenne avec une capacité plus importante était recherchée et que tout financement prématuré empêchait d'obtenir pendant dix ans d'autres engagements du STIF.

Selon le STIF, l'objectif central d'une étude de pôle est de viser un « rééquilibrage modal ». En d'autres termes, il s'agit d'abord de doper la fréquentation des bus, notamment en maîtrisant la politique de stationnement. La mise en place de lignes de bus reliant les quartiers et en particulier les quartiers nouveaux comme la future ZAC de la Croix Ronde qui doit être intégrée dans l'étude de ce pôle.

Il conviendra aussi de prendre en compte les projets urbains des communes voisines.

Aujourd'hui, 80 études de pôles ont été signées sur les 140 identifiés en Ile de France et 8 pôles principaux ont fait l'objet de contrats de projet.

Les modalités de mise en œuvre de l'étude de pôle :

- création d'un comité de pôle avec les autres acteurs à impliquer dans la démarche : outre la Communauté d'Agglomération, maître d'ouvrage de l'étude, la SNCF, le Conseil Général 91, le SITC, les transporteurs privés, la CCI, l'(es) association(s) d'usagers.

- Une durée d'étude d'environ 18 mois organisée en trois temps :
 - Diagnostic des dysfonctionnements,
 - Dossier des projets retenus,
 - Définition du contrat de pôle : vers un scénario partagé (actions, financements, planning).

- les problématiques à prendre en compte :
 - Les études pour le Tram-Train, dont la séquence tramway impacte directement le site des Rossays,
 - Les arrêts de bus, les circulations douces et le stationnement des deux-roues,
 - Le stationnement automobile et la réglementation aux abords de la gare et du centre-ville.

Sur cette dernière question, le STIF a rappelé qu'il a élaboré un schéma directeur des parcs relais en 2006. Plusieurs villes proches, inscrites à ce schéma, ont aménagé ou réhabilité un parc de stationnement en surface ou en ouvrage : Savigny-sur-Orge, Saint-Michel-sur-Orge, Brétigny-sur-Orge.

Cette question demande un traitement fin qui passe par un état foncier précis, une analyse des besoins objectivés et un bilan des études antérieures menées dans le secteur (Tangentielle...).

L'expérience montre que 20 à 40 % des usagers des parcs stationnement de rabattement pourraient avantageusement venir en transport en commun plutôt qu'en voiture particulière.

La politique des Parcs Relais d'aujourd'hui obéit à des critères qualitatifs plus rigoureux que pour ceux conçus dans les années 1970 : la vidéosurveillance, l'entretien, l'ambiance, ainsi que la possibilité de services associés y sont notamment étudiés.

Cadrement financier et administratif

L'ordre de grandeur d'une étude de pôle est de 80 000 €. La subvention du STIF peut se monter à 45 000 €

L'engagement de l'étude passe par une délibération du Conseil communautaire approuvant la démarche, sollicitant la subvention du STIF et autorisant le Président à signer la convention de pôle.

Cette étape passée, un comité de pilotage et un comité technique sont mis en place. Le cahier des charges pour la mission de maîtrise d'œuvre de l'étude de définition peut être validé.

Une fois le bureau d'étude spécialisé retenu, après consultation par MAPA, l'étude se déroule suivant les 3 étapes suivantes : diagnostic, orientations, préparation du contrat de pôle.

Afin d'assurer l'efficacité du diagnostic qui est élargi à l'analyse de la situation dans les communes voisines, il y a lieu de préparer d'ores et déjà le recensement de toutes les études menées antérieurement sur le secteur.

La démarche finalisée aboutira à un contrat de pôle qui définira notamment le maître d'ouvrage principal de l'opération. Dans le cadre de sa politique pôle PDU, le STIF assure un cofinancement des travaux sans pouvoir dépasser 75 % du coût d'objectif. A cela peuvent s'ajouter des financements complémentaires de droit commun.

Enfin, il faudra tenir compte que la commune est incluse par le Projet de loi relatif au Grand Paris dans les périmètres d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay et dans celui du syndicat mixte de transports du pôle scientifique et technologique de Saclay qu'il est envisagé de créer.

Il est convenu que la communauté d'agglomération Europ'Essonne présente au prochain Conseil communautaire de décembre un projet de délibération d'engagement de l'étude de pôle.