



**HAL**  
open science

## L'Essonne, un exemple de politique départementale innovante des transports en Île-de-France

Pierre Zembri

► **To cite this version:**

Pierre Zembri. L'Essonne, un exemple de politique départementale innovante des transports en Île-de-France. Transports urbains : mobilité, réseaux, territoires, 1996, 90, pp.29-31. hal-01977150

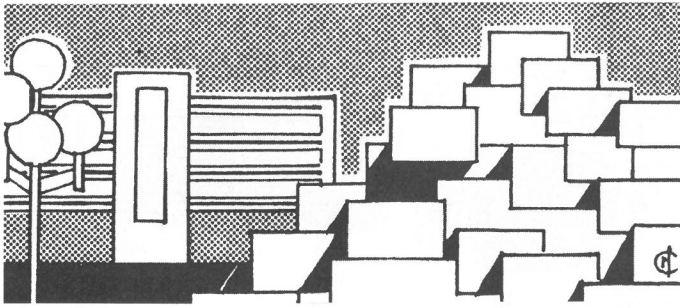
**HAL Id: hal-01977150**

**<https://enpc.hal.science/hal-01977150>**

Submitted on 10 Jan 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



# L'Essonne, un exemple de politique départementale innovante des transports en Île-de-France

par Pierre ZEMBRI, Maître de Conférences  
à l'Université de Cergy-Pontoise (1)

**Venant en illustration d'un autre article du même auteur sur l'émergence des départements comme acteurs de l'organisation des transports collectifs en Île-de-France, ce texte rend compte d'une politique départementale dont la principale originalité est l'instauration d'une forme de partenariat inédite entre l'autorité organisatrice (de second rang) et les transporteurs regroupés au sein d'une structure visant à gommer les antagonismes internes à la profession. Ces derniers, avivés par le maintien des dispositions du décret de 1949 en Île-de-France, étaient susceptibles de bloquer durablement tout processus de modernisation de l'offre de transport collectif routier.**

## 1. Les fondements de l'implication du département

Les premières réflexions sur un schéma départemental des transports collectifs (SDTC) remontent à 1979-80. Le département, tenant compte du fait que le STP est seul compétent pour autoriser des services, voulait surtout mener une politique incitative à destination des communes (aides au montage de dossiers et à l'investissement).

Des études ont été menées entre 1981 et 1985 par secteur pour l'élaboration d'un schéma départemental d'amélioration des transports. Deux études ont été financées par le département : l'une, confiée à *Transétudes*, sur le centre et le sud de l'Essonne, la seconde sur le nord-ouest du département, réalisée par la *Sofrétu*. Par ailleurs, des études sectorielles complémentaires ont été menées par *Trégie* et par l'APTR (2). Ces travaux ont débouché sur la détermination d'un réseau de dix-sept liaisons d'intérêt départemental en février 1985.

Un système d'aides à l'investissement, venant en complément de celui de la Région, a été mis en place : 50 % des investissements pour de nouvelles lignes (3), 25 % pour des renouvellements simples de matériel, plus éventuellement une aide à

l'information et à la promotion. Les critères d'attribution étaient la conformité au Schéma et l'implication financière (même symbolique) des collectivités locales concernées. À la fin de l'année 1989, cinq projets sur les dix-sept liaisons inscrites au SDTC avaient été menés à terme.

Suite à des effets pervers (la multiplication des projets dans lesquels les participations communales étaient purement symboliques risquant de mettre en péril les finances départementales), une réforme des aides de la Région (en 1987) et du département (en 1988) a été décidée pour introduire les conventions aux risques et périls, et pour rendre facultative l'intervention financière des communes et groupements de communes.

L'année 1988 est marquée par l'arrivée d'une nouvelle équipe départementale souhaitant s'impliquer plus avant dans les transports collectifs. Animée par le président du Conseil général Xavier Dugoin, c'est une équipe relativement jeune et dynamique. C'est cette année-là qu'intervient la création d'une sous-direction des transports autonome au sein des services départementaux et qu'est mise sur pied la politique actuelle.

## 2. Trois axes d'action

Dans les conditions actuelles, le département ne peut être qu'un bailleur de fonds menant des actions incitatives. Il doit tenir à la fois compte de la politique du STP et de l'existence, sur le terrain, de transporteurs solidement installés et considérant avoir des droits patrimoniaux sur les lignes qu'ils exploitent.

Cette politique se fondait initialement sur un partenariat fort avec l'APTR 91, laquelle fédérait en 1988 l'ensemble des transporteurs opérant sur le territoire essonnien, à l'exception du réseau urbain d'Évry (*Via-Transport*, *TRA*, *Galienne*). Ces transporteurs étaient tous peu ou prou des PME ; pris séparément, ils

n'avaient donc qu'un poids limité. Le rachat entre temps de certaines entreprises par plusieurs grands groupes n'a pas fondamentalement changé les conditions de ce partenariat, mais il a fallu trouver une autre structure que l'APTR pour poursuivre le dialogue. Trois axes d'action ont été définis :

- les dessertes de la zone rurale du sud du département,
- la constitution d'un "réseau d'armature" départemental,
- la fédération de l'image des transports.

• **Dessertes de la zone rurale du sud de l'Essonne** (hors Région des transports parisiens jusqu'en 1990) : des contrats de promotion ont été signés dès 1987 pour développer plusieurs types de transports légers réguliers, mais sur les trois cantons prototypés, les résultats n'ont été satisfaisants que dans un seul (Étréchy). Le département a donc orienté son action vers une politique de conventionnement, sans aide à l'investissement, les fréquences de desserte étant jugées trop faibles. Des contacts ont été pris avec des départements limitrophes connaissant les mêmes problèmes (Seine-et-Marne, Loiret, Yvelines) pour définir une démarche commune sur la ruralité (confrontation d'expériences).

(1) L'auteur tient à remercier vivement pour sa gentillesse et le temps qu'il lui a consacré M. Jean-Louis Gitton, Sous-directeur des Transports au sein de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des transports du département de l'Essonne.

(2) Association professionnelle des transporteurs routiers.

(3) Les deux aides cumulées de la Région et du département atteignent dans ce cas 100 % de la valeur de l'investissement.

• **Constitution d'un "réseau d'armature" départemental et modernisation de l'offre sur l'ensemble des services :** pour ce faire, le département a adopté un nouveau Schéma directeur des transports prenant en compte tous les besoins et articulé sur trois niveaux : un réseau armature (lié à une démarche prospective), un maillage cohérent avec des pôles d'échanges, une amélioration enfin des réseaux de proximité. Un réseau départemental de lignes inter-pôles (onze liaisons au total) prévoyant trois phases de mise en service a été défini. Ce faisant, on changeait d'échelle de desserte par rapport aux petits réseaux locaux préexistants, et il a fallu imaginer une structure capable d'assurer l'exploitation de ce réseau sans que les transporteurs ne se sentent lésés dans leurs droits patrimoniaux hérités du décret de 1949.

Avec ce réseau d'armature, le département devient maître d'ouvrage ; il s'implique dans la gestion du réseau, l'implantation des points d'arrêt et l'aménagement des points d'échange. Il finance enfin les aménagements de voirie nécessaires pour faciliter la circulation des autocars sur ces lignes.

• **Fédération de l'image des transports :** un gros effort financier est actuellement consenti pour doter l'ensemble des réseaux du département d'une image commune et pour assurer une information efficace des usagers. Ainsi, la mise en peinture du matériel est prise en charge à 50 % et la découpe *TransEssonne* est financée à 100 %. Le département prend en charge l'intégralité de la confection des plans et fiches-horaires, ainsi que l'implantation des poteaux d'arrêt (normalisés) et des abribus (contrat départemental avec *JC Decaux*). Il est prévu qu'il s'implique également dans la conception des principaux pôles d'échanges de son réseau d'armature.

Une charte qualité contraignante accompagne la mise aux normes *TransEssonne*. Ainsi, l'âge moyen du parc affecté aux services labellisés doit être de cinq ans et l'âge maximal a été fixé à dix ans. Ces mesures présentent l'avantage d'inciter les transporteurs à reverser le parc qui atteint les dix années d'existence (mais loin d'être amorti) aux circuits scolaires (approximativement au nombre de 500) et d'éliminer ainsi le parc réellement atteint par la limite d'âge – mais circulant toujours – qui assure



Fig. 1. Autobus de la société Albatrans, assurant la liaison Val-d'Yerres – Évry, vu à son arrivée à la gare SNCF d'Évry-Courcouronnes. Afin de doter l'ensemble des réseaux départementaux d'une image commune, cet autobus porte la livrée normalisée *TransEssonne* (photo A. Sutter).

une partie de ces circuits et qui ne donne pas particulièrement envie aux enfants d'utiliser les transports collectifs par la suite.

La mise en place de l'image *TransEssonne* a suscité des réactions d'élus régionaux, inquiets de voir la petite fleur symbolisant l'Île-de-France réduite à quelques centimètres carrés, et il a fallu tenir compte de la susceptibilité de groupements de communes fortement impliqués dans l'organisation de leurs transports collectifs et qui avaient créé leur propre image (*Citébus* pour le SITU Athis-Paray-Juvisy, *Bus Paladins* pour Antony-Wissous par exemple), en les dispensant de découpe. Le réseau *TICE* (*Transports Intercommunaux du Centre-Essonne*, autrement dit les transports urbains d'Évry) a été également dispensé de la mise aux normes départementales.

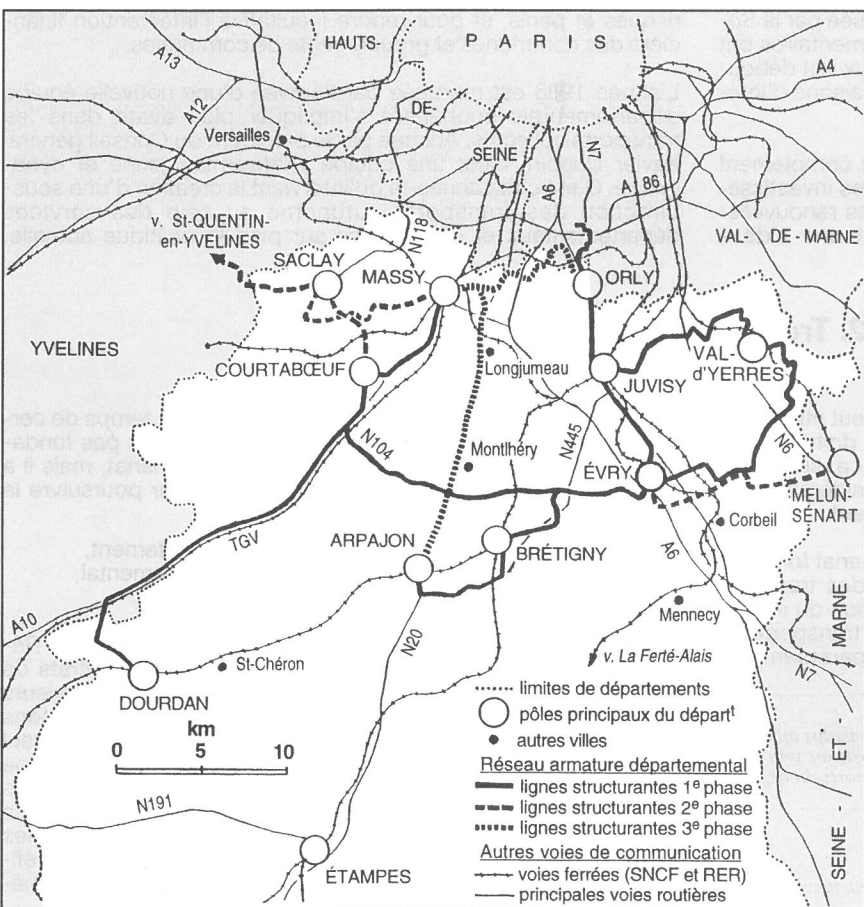


Fig. 2 (ci-contre). Schéma du "réseau d'armature" départemental (source : Codra-IdF Conseil-Transcet).

Fig. 3 (ci-dessous). Le réseau urbain d'Évry (TICE), qui assure une desserte dense de la ville nouvelle et de ses environs immédiats, a gardé son image propre et a été dispensé de la découpe *TransEssonne* (photo A. Sutter).



### 3. Un partenariat étroit avec les transporteurs

Le principe d'une société d'économie mixte départementale de gestion du réseau d'armature ayant été rejeté par le STP, lequel craignait d'avoir à arbitrer par ce biais des conflits entre collectivités, on s'est orienté vers la constitution d'une société anonyme, *Albatrans*, dont tous les transporteurs opérant sur le territoire départemental sauf la RATP et l'exploitant du réseau urbain d'Évry (TICE) (4) sont actionnaires à part entière. *Albatrans* assure les services nouvellement créés et constitue en même temps une structure de réflexion sur la coordination des réseaux locaux et d'armature. À ce jour, elle exploite cinq lignes : Val-d'Yerres – Évry, Arpajon – Évry, Dourdan – Courtabœuf, Dourdan – Massy et Évry – Massy. Ces lignes sont indicées 91-01 à 91-05.

La structure du capital de la SA *Albatrans* est la suivante : huit transporteurs fortement impliqués (5) forment le Collège A (8 x 11 % = 88 % du capital), et un plus grand nombre de transporteurs désirant être associés à la nouvelle structure forment le Collège B (12 % des parts).

*Albatrans* associe à la fois des PME et des filiales de grands groupes. Le département espère ainsi gommer les conflits entre ces deux catégories d'acteurs, ainsi que les conflits internes à chaque catégorie. De fait, cette structure permet aux entreprises de mieux se connaître mutuellement et à collaborer pour un meilleur service et pour défendre la cause du transport collectif.

L'aide à l'investissement perdure, mais elle est sévèrement encadrée pour ne pas constituer une charge financière trop lourde. La limitation à cinq véhicules financés par ligne restructurée avait notamment pour but d'éviter par ce biais de renouveler complètement les flottes en très peu de temps. Cette restriction



Fig. 4. La gare SNCF d'Évry-Courcouronnes est le plus gros point nodal du département de l'Essonne. La voie ferrée est en souterrain, la gare routière des lignes départementales est, à gauche, au niveau du sol, couverte par le viaduc et la gare du tronc commun des lignes TICE, dont on aperçoit les abris de protection (photo A. Sutter).

visait surtout TICE, qui a commencé son exploitation sans matériel roulant en comptant sur une aide départementale. Cela dit, 40 véhicules de TICE sur 67 ont été financés par ce biais depuis 1987.

### Conclusion

Le département de l'Essonne mène une politique très volontariste en faveur des transports collectifs, qui se manifeste par une aide massive à l'investissement et par la mise en place progressive d'un réseau structurant interpoles de lignes rapides empruntant le plus souvent les nombreuses voies rapides qui

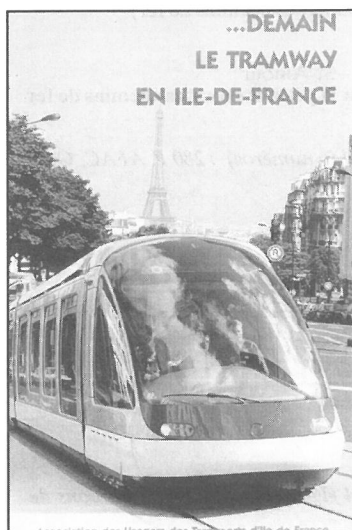
(4) Ce dernier affrétant lui-même des transporteurs actionnaires d'*Albatrans*, la situation aurait été trop complexe à gérer !

(5) CGEA (Cars Delrutte, Cars Verts), Transdev, Cariane (Athis-Cars, STA), STRAV, Cars Bridet, Cars Daniel Meyer, Cars d'Orsay et Garrel & Navarre.

quadrillent le territoire départemental.

Son action la plus notable a été d'inciter les nombreux transporteurs locaux (31 entreprises exploitant 184 lignes) à se fédérer pour exploiter les nouvelles lignes, en constituant une société, interlocuteur unique de ses services.

Ces réalisations exemplaires tiennent à l'action d'une équipe restreinte dans les services techniques départementaux, appuyée par des élus ayant compris qu'ils avaient intérêt à jouer la carte du maillage d'un réseau de transports par trop radialisé.



## ...DEMAIN LE TRAMWAY EN ÎLE-DE-FRANCE

brochure illustrée éditée par  
l'Association des usagers des transports d'Île-de-France  
72 pages, un cahier couleur, 80 photos de tramways du monde entier

### BON DE COMMANDE

Je vous commande .....exemplaires de la brochure :  
“...DEMAIN LE TRAMWAY EN ÎLE-DE-FRANCE”

Je verse : ..... x 100 F = .....F  
par chèque bancaire ou postal à l'ordre de l'A.U.T. Île-de-France

Nom : .....

Adresse : .....

Commande à adresser à l'A.U.T., 32, rue Raymond-Losserand, 75014 Paris