

RAPPORT DU PRÉSIDENT AU CONSEIL GÉNÉRAL

3ème Commission de l'environnement, du développement durable et des transports

N° 2005-03-0011

SÉANCE DES 21 ET 22 MARS 2005	POLITIQUE : DEPLACEMENTS SECTEUR : Transport
<p>TITRE : RAPPORT D'ORIENTATION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN EN ESSONNE</p> <p>RÉSUMÉ : Le présent rapport a pour objet de soumettre à l'Assemblée départementale la nouvelle orientation de la politique des transports en commun en Essonne.</p> <p>INFORMATIONS BUDGÉTAIRES :</p> <p>Origine BP 2005 Chapitre 204, article 20418, fonction 63.</p> <p>Erratum intégré page 3 (en gras)</p>	

En Grande Couronne, 87 % des déplacements sont effectués en voitures particulières et c'est en grande couronne que le nombre de déplacements augmente le plus en Ile de France.

Depuis des décennies, les investissements publics ont délaissé les transports collectifs au profit de la route. Le dernier contrat de plan Etat – Région prévoyait d'inverser les priorités, mais son état d'inexécution pour les projets structurants de transport collectif en Essonne ne le permettra pas.

Le réseau ferroviaire existant présente une architecture radiale nécessaire pour relier les banlieues à la capitale, mais il est totalement inadapté pour relier les banlieues entre elles. Or, 82 % des déplacements de ses habitants sont internes à la grande couronne.

De plus, le besoin de transport a fortement évolué dans notre département et plus de 50 % des déplacements ne sont plus liés à l'emploi en Ile de France aujourd'hui. Une partie des habitants de grande couronne est de fait exclue du droit au déplacement qui conditionne l'accès aux autres droits.

D'autres facteurs ont aggravé cette situation, comme le surcoût du foncier en centre-ville qui a entraîné une urbanisation plus forte en périphérie. Le tissu urbain diffus étant peu adapté aux transports collectifs, il en résulte un besoin plus fort de déplacements automobiles mais aussi l'enclavement de certains quartiers, la ségrégation spatiale se doublant alors d'une ségrégation sociale et générationnelle, d'autant plus que la politique tarifaire existante est discriminante pour l'usager éloigné.

Le département de l'Essonne, bien qu'agissant en dehors de son champ de compétence, s'efforce de mettre en œuvre une politique ambitieuse qui vise à présenter une offre de transports collectifs qui soit, de façon indissociable, plus abondante et de meilleure qualité.

Compte tenu du retard constaté, des attentes des essonniens et de la nécessité de voir se concrétiser rapidement une amélioration sensible des conditions de transport dans notre département, nous ne pouvons plus continuer à limiter notre rôle. C'est pourquoi, il convient maintenant pour le Département de définir de nouvelles ambitions.

1 – Donner la priorité aux bus et aux transports collectifs en site propre

Le développement des transports en commun dépend avant tout de l'amélioration de leur attractivité. Aujourd'hui, leur principal argument est d'ordre économique. L'usage des transports collectifs a un coût inférieur à celui de la voiture particulière mais il convient pour étendre leur part de marché de renforcer leur attractivité dans d'autres domaines. Si leur confort ou la qualité de l'information aux voyageurs constituent des facteurs importants, le temps de parcours et la fiabilité du mode de transport sont prépondérants. Le Département a saisi l'opportunité du plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France pour lancer quatre comités d'axe qui permettront aux lignes concernées (Juvisy – Massy, Val d'Yerres – Evry, Evry – Arpajon et Yerres – Evry) de bénéficier d'un programme de travaux substantiel permettant d'améliorer les temps de parcours et par là même, leur attractivité. Nous maintiendrons notre exigence de voir l'Etat faire vivre les comités d'axes dont il a la charge (RN7, RN20).

Créer des sites propres et mieux partager la voirie

A cet égard, les voies réservées aux bus et les sites propres apparaissent comme les outils les plus efficaces. C'est pourquoi le Département souhaite accélérer la réalisation du site propre entre Massy et Les Ulis dont l'étude de faisabilité vient de démontrer qu'elle permettrait des gains de temps considérables pour les lignes empruntant l'autoroute A 10 et améliorerait l'efficacité de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges dans sa fonction de point de correspondance en direction de Massy RER.

De même, il apparaîtrait pertinent, de hâter le projet de site propre inscrit au schéma directeur de la région Ile-de-France, entre Massy RER et Orly. L'étude de faisabilité diligentée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France a d'ailleurs conclu à l'intérêt de ce projet dont la réalisation permettrait en outre la desserte de plusieurs zones d'activité et présenterait un maillage avec le RER C et le tramway Villejuif - Juvisy. **Il est également urgent de poser la question de la faisabilité d'une liaison entre Orly et le secteur Val d'Yerres – Val de Seine.**

Il conviendra de s'engager dans la réalisation d'un site propre sur l'axe emprunté notamment par la ligne TICE 402 prolongée vers le plateau et Grigny-tangentielle, dans celle de sites propres sur les axes routiers importants (RN 20, RN 7, RN445 ...) et dans la création de nouvelles lignes rendues possibles par la construction de nouveaux franchissements de Seine.

Dans le cadre de l'agenda 21, le Département a lancé deux études, l'une visant à l'établissement d'un schéma directeur des sites propres pour les transports collectifs, l'autre à l'identification des routes à deux fois deux voies susceptibles d'accueillir des voies réservées aux transports en commun.

Ces études constituent une première étape. Elles permettront ultérieurement au Département d'assumer la maîtrise d'ouvrage de certaines opérations, voire de contribuer financièrement à leur réalisation. Cela renforcerait non seulement une coordination des différentes opérations concernées, mais constituerait également une garantie de leur bonne réalisation.

Un partenariat nécessaire pour résorber les points noirs

Une étude est en cours sur les conditions de circulation sur les axes routiers empruntés par les transports collectifs et la recherche de solutions pour améliorer les performances et la régularité des lignes régulières routières de voyageurs les plus importantes du département. Les résultats de cette étude se traduiront par un plan d'amélioration de la vitesse commerciale des lignes de bus adopté dans un partenariat nécessaire avec les collectivités concernées pour permettre, entre autres, la mise en œuvre d'un système de priorité aux feux tricolores compatible avec les systèmes embarqués des différents transporteurs.

2 – Développer et moderniser les réseaux de bus

Dès 2005, la ligne Massy – Orly desservira depuis la gare de Massy différentes zones d'activité du secteur Orly-Rungis. Cette ligne a également une fonction d'anticipation du site propre Massy – Orly inscrit au schéma directeur de la région Ile-de-France.

L'année 2005 verra également le lancement d'une étude de faisabilité de deux liaisons au départ du secteur Val d'Yerres – Val de Seine, à fort caractère résidentiel, en direction des pôles d'emploi de Créteil et d'Orly – Rungis. En fonction du résultat de cette étude, l'une de ces deux lignes pourrait être mise en service en 2006.

Par ailleurs, en 2005, une révision du schéma directeur des lignes départementales sera lancée qui devra mettre en évidence les liaisons supplémentaires à créer mais intégrera d'ores et déjà l'examen de l'opportunité d'une liaison transversale entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Arpajon ou Brétigny-sur-Orge. Cette liaison qui a fait l'objet d'une demande d'étude de la communauté de communes du Pays de Limours aurait en outre l'intérêt de faciliter l'accès à la zone d'activité de Courtaboeuf et à l'université d'Orsay pour les habitants de l'Arpajonnais via la gare routière de Briis-sous-Forges.

La révision du schéma directeur des lignes départementales permettra d'étudier la possibilité de développer, à côté des lignes de pôle à pôle un réseau « interurbain secondaire » qui assurerait les liaisons entre des bassins de transport dont le centre n'a pas forcément le statut de pôle.

Parallèlement, le Département étudiera le conventionnement d'un certain nombre de lignes existantes à caractère interurbain, notamment les lignes inscrites au réseau principal du PDU, qui ont une vocation similaire à celles des lignes de pôle à pôle. Ce conventionnement permettra de contracter sur la qualité de service et un éventuel développement de l'offre.

L'action volontariste du Département pour le développement des lignes de pôle à pôle l'amènera à revendiquer le bénéfice de la possibilité, ouverte par la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, de se voir déléguer par le Syndicat des transports d'Ile-de-France la compétence sur ce type de services.

L'aide départementale au développement des réseaux locaux

S'agissant des réseaux locaux, l'aide à leur développement constitue une politique ancienne du Département qui doit être poursuivie, voire intensifiée.

Les différentes aides portent sur les études (création ou restructuration de lignes ou de réseaux, plans locaux de déplacements) et les acquisitions de véhicules (création de ligne ou extension du parc, renouvellements de véhicules lorsque qu'ils s'accompagnent d'une mise en accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite ou lorsque les bus fonctionnent au GNV ou au GPL).

Depuis 1998, le Département a ainsi subventionné 185 véhicules à plancher surbaissé pour 20 collectivités différentes et pour un montant global de plus de 13 000 000 €. 101 points d'arrêt ont été mis en accessibilité, 73 sont programmés en 2005 et 106 en 2006 ; 290 points d'arrêt auront été traités dans le cadre de ce dispositif.

Cependant, ces dispositions ont essentiellement profité aux zones urbaines, d'autant plus qu'un arrêté préfectoral en date du 15 septembre 1993 interdit, pour des raisons de sécurité, le transport debout des voyageurs dans une soixantaine de communes du sud du Département.

Récemment sont apparus sur le marché des véhicules interurbains surbaissés dont la capacité est moindre que celle d'un autocar traditionnel (une quarantaine de places contre 55) et le coût d'acquisition et de fonctionnement plus élevé. Le Département proposera prochainement les modalités de subventionnement des autocars sur les lignes concernées par l'arrêté préfectoral et, sur tout le territoire départemental, d'un subventionnement bonifié des véhicules interurbains à plancher surbaissé.

Le Département comme point d'appui

Malgré leur volonté d'investir le champ du transport public et des déplacements, la plupart des communautés d'agglomération ou de communes ainsi que les syndicats de transport souffrent souvent d'un réel déficit en termes de moyens humains et matériels. Les services départementaux s'organiseront pour devenir un point d'appui et de ressources pour ces structures en facilitant la mutualisation des expériences sur le territoire essonnien. Par exemple, le Département aidera au partage de la réflexion sur les véhicules propres, tel le retour d'expérience susceptible d'être apporté par le réseau des Ulis pour le choix du gaz naturel pour véhicules (GNV) ou encore par le réseau centre Essonne pour le choix de filtre à particules.

3 – Adapter les modes de déplacement

Si les trajets domicile – travail continuent à revêtir une importance particulière, notamment en structurant l'offre à l'heure de pointe, il n'en reste pas moins qu'en Ile-de-France, plus d'un déplacement sur deux n'est pas lié à l'emploi. C'est une réalité à prendre en compte pour faire évoluer les offres de transport vers une meilleure réponse à une demande multiforme.

C'est la raison pour laquelle depuis la rentrée 2004, certaines lignes du réseau armature départemental comportent désormais des services le samedi et ont connu un renforcement des services en heures creuses et en flanc de pointe. D'une manière générale, on peut estimer que ces nouveaux services ont atteint leur cible et ont ouvert des perspectives pour le développement de l'offre en dehors des trajets domicile – travail. La question de l'extension de cette mesure à d'autres lignes se pose donc à brève échéance.

Favoriser une meilleure desserte des zones urbaines sensibles

La mobilité représente un enjeu essentiel de la cohésion sociale urbaine en même temps qu'un facteur d'intégration sociale. Dans cette optique, les transports peuvent contribuer à la lutte contre la ségrégation sociale et spatiale, surtout lorsque les habitants de certains quartiers sont dépendants pour leurs déplacements de l'existence de services de transports en commun. Pour cela, il semble indispensable de lancer une étude qui viserait, dans un premier temps, à cerner les déficits d'offre, à la fois d'un point de vue spatial et temporel, puis de proposer des solutions adaptées, celles-ci pouvant aller jusqu'à une participation du Département au déficit de fonctionnement des lignes concernées.

Le transport à la demande : pour les zones peu denses mais aussi pour les horaires décalés

La mise en œuvre des solutions traditionnelles de transport public nécessite un certain niveau de la demande donc une certaine densité de population. Le transport à la demande constitue donc une réponse intéressante non seulement pour les zones peu denses mais aussi pour proposer soit une offre d'heure creuse à coût moindre ou assurer la desserte de zone d'emploi travaillant en horaire décalé. Afin de répondre à l'émergence de cette demande que formulent déjà plusieurs collectivités, le Département procédera à l'examen des modalités permettant de favoriser le développement de ces initiatives.

Le Département étudiera, à cet effet, la faisabilité d'une extension de la centrale de réservation prévue par l'engagement n° 47 de l'Agenda 21 départemental pour la mise en place d'un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite. Les collectivités intéressées pourraient alors être associées au Département au sein d'un syndicat mixte qui gèrerait la centrale de réservation et affrèterait les services auprès des exploitants.

4 – Améliorer la qualité de l'offre

La charte départementale de qualité

L'aide aux collectivités restera conditionnée par l'adhésion de la collectivité concernée et de l'exploitant avec lequel elle conventionne à la charte départementale de qualité. Celle-ci comporte des normes relatives à la sécurité, à la fiabilité et à la qualité des services. Par exemple, l'âge des véhicules doit être inférieur à dix ans. Elle se traduit par l'adoption d'un véritable label transport, « TransEssonne », et par la prise en charge par le Département de l'information voyageurs, les guides-bus, dépliants horaires, plans de réseaux et autres matériels d'information étant déclinés selon la charte graphique départementale, renouvelée en 2003.

Assurer la sécurité dans les transports

La notion de qualité de service perd tout son sens si la sécurité dans les transports n'est pas assurée. C'est la raison pour laquelle le Département a signé le 14 juin 1999 le contrat départemental de sécurité dans les transports. Signé par la préfecture de l'Essonne, le parquet d'Evry, l'inspection académique, la direction départementale de la sécurité publique et le groupement de gendarmerie, et le Syndicat des transports d'Île-de-France et les transporteurs, il a permis le recrutement, par le biais du dispositif des emplois jeunes, de 150 agents locaux de médiation et de sécurisation et la mise en place d'un observatoire de la sécurité dans les transports, dispositif unique en France et qui fonctionne depuis maintenant quatre ans, produit des statistiques dont les résultats sont exploités par les transporteurs et permettent la mise en place, en collaboration avec les forces de police, d'actions destinées à accroître la sécurité.

Unanimement reconnu par les partenaires publics et privés, le contrat départemental de sécurité dans les transports doit pouvoir bénéficier de la durée, notamment par l'accès aux financements que le STIF accorde aux transporteurs privés pour leurs emplois de médiation. C'est le sens de l'intervention que le Conseil général continuera de mener auprès du STIF.

De la même manière, le Département continuera de demander à l'Etat, d'assurer la présence du service régional de la police des transports, non seulement sur les principaux réseaux ferrés essonniers mais également sur les nombreuses autres lignes de transports du territoire.

Enfin, notre assemblée poursuivra le principe et les modalités d'aide aux collectivités pour la sécurisation des espaces publics essonniers dédiés aux transports et aux abords des sites commerciaux, décidé lors de sa séance du 20 octobre 2003. S'agissant plus particulièrement des transports, le Département aide les collectivités ou les établissements publics de coopération qui le demandent à équiper en vidéosurveillance les espaces publics de transports. Pour l'année 2004, la communauté d'agglomération d'Évry Centre Essonne a bénéficié d'une subvention pour l'étude de son projet. D'autres collectivités essonniennes ont également manifesté leur intérêt.

L'accès aux transports en commun pour tous

Des résultats non négligeables ont déjà été obtenus en matière de mise en accessibilité des réseaux de bus aux personnes à mobilité réduite grâce au subventionnement des véhicules à plancher surbaissé et à l'aménagement des points d'arrêt, mais il reste beaucoup de progrès à accomplir.

Le Département s'engagera en 2005 dans la création d'une centrale de réservation à destination des personnes à mobilité réduite dont on peut penser qu'elle répondra à une demande qui n'est que très partiellement quantifiable, relativement faible aujourd'hui mais qui risque de s'accroître très rapidement avec un système de réservation.

L'information en temps réel des usagers

Améliorer l'attractivité, c'est également mieux informer les usagers. Les systèmes d'information en temps réel sont susceptibles d'être subventionnés à 100 % par le STIF et la Région Ile-de-France. Cependant, ce subventionnement ne porte que sur les arrêts jugés « stratégiques ». Le Département réfléchira d'une part au subventionnement des points d'arrêt non pris en compte par le STIF et la Région Ile-de-France, d'autre part au subventionnement des travaux de VRD qui accompagnent l'installation de l'information en temps réel qui ne sont pas pris en compte dans le dispositif régional.

Sur le réseau départemental, la mise en œuvre d'un système d'information aux voyageurs en temps réel interviendra progressivement entre 2005 et 2006 et constituera un facteur de renforcement de la qualité de service.

Les véhicules propres

Si le principal concours des transports publics à la qualité de l'air ne réside pas dans leur type de motorisation mais dans leur contribution à la diminution de la circulation automobile, l'amélioration de leur performance environnementale est bien entendu un élément essentiel de leur crédibilité. En effet, l'impact des émissions des bus est d'autant plus sensible que les véhicules sont parfaitement identifiés dans le flot de la circulation et que de ce fait leur exemplarité devient un facteur incontournable de leur attractivité.

C'est pourquoi, le Département a agi en faveur des « transports propres ». Entre 1998 et 2004, 20 bus fonctionnant au GNV ont été subventionnés, 5 autres le seront au cours du 1^{er} semestre 2005.

Par ailleurs, dans le courant de l'année 2005, c'est près de 150 bus des réseaux locaux qui devraient être équipés de filtres à particules (66 ayant déjà fait l'objet d'une délibération en 2004, 80 à 100 devant faire l'objet d'une délibération dans le courant du 1^{er} semestre 2005).

Sur le réseau départemental, outre l'équipement progressif de la flotte en filtres à particules, le Département, en relation étroite avec la société Albatrans, cherchera à faire aboutir des solutions innovantes. Dès la rentrée de septembre 2005 des véhicules interurbains fonctionnant au GNV desserviront la nouvelle ligne Massy – Orly et la ligne Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines. A plus long terme, il faudra envisager la mise en œuvre sur sites propres de véhicules aux caractéristiques techniques et environnementales représentant un bond technologique (motorisation hybride GPL-électrique ou GNV-électrique avec évolution possible vers l'usage de piles à combustible, guidage électronique, conduite automatique, motricité à l'ensemble des roues et directivité intégrale pour la mise à quai).

Aider la possibilité de mise en œuvre de véhicules électriques

Pour des trajets en ville ou des rabattements courts entre périphérie et centre-ville, l'option des bus électriques sera également étudiée. Si ces véhicules ne disposent que d'un nombre de places et d'une autonomie limités, ils présentent en contrepartie l'avantage d'être intégralement non polluants et de ne provoquer qu'un niveau extrêmement modeste d'émissions sonores. En outre, leur faible capacité se transforme plutôt en avantage en heure creuse en évitant l'usage de véhicules surdimensionnés à l'offre. La mise en place de bus électriques peut donc se justifier tant par leurs qualités environnementales que par leur fonction de service complémentaire au réseau existant.

Une simplification tarifaire éminemment souhaitable

Les habitants de la grande couronne paient plus cher une offre de transport moins abondante mais également de moindre qualité si l'on pense notamment aux dysfonctionnements affectant la ligne D du RER.

Par ailleurs, les différentes tarifications existantes sont devenues trop complexes au fil du temps et ne sont pas exemptes d'iniquité du fait même de leur spécialisation.

Une tarification simplifiée comportant un critère social, un critère générationnel et un critère d'équilibre géographique (zonage de carte orange) assurerait une meilleure lisibilité pour l'utilisateur et permettrait un rééquilibrage au profit de la grande couronne.

Le Département défendra cette position au cours des débats à venir au sein du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

5 – Des transports pour les jeunes

Dans le cadre de la décentralisation des transports en Ile de France, le Département sera volontaire pour devenir compétent en matière de transport scolaire sur délégation du STIF. Cette opportunité nous amènera à mener une politique ambitieuse d'amélioration du service rendu : formation des conducteurs, rajeunissement du parc de véhicules, sécurisation des conditions de transport...

Par ailleurs, les modalités d'une modernisation du matériel, souvent vétuste, assurant les circuits spéciaux scolaires doivent faire l'objet d'une attention particulière. Aux termes de la loi du 13 août 2004, c'est le Syndicat des transports d'Ile-de-France, qui en aura la responsabilité mais il sera vraisemblablement amené à déléguer cette compétence aux départements. Le Département saisira dès lors l'opportunité, d'une part de subventionner les véhicules spécifiquement affectés au transport scolaire et d'autre part d'assumer cette délégation en étendant le principe de notre charte de qualité aux services de transports scolaires.

Par ailleurs, une réflexion sera également menée sur le subventionnement de la carte Imagine'R étudiant. En effet pour la campagne 2004 – 2005, les derniers chiffres connus font état de 30 000 étudiants exclus du dispositif actuel.

6 – En concertation avec les usagers et les autorités organisatrices de proximité

La régionalisation du Syndicat des transports d'Ile-de-France qui doit intervenir au plus tard le 1^{er} juillet 2005 créera une situation nouvelle. Les conditions précises de ce transfert de compétences n'étant pas encore connues, il apparaît difficile d'en tirer dès aujourd'hui toutes les conséquences.

Néanmoins, comme il est indiqué par ailleurs dans le rapport relatif à l'avis sur le projet de décret portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Département qui a fait des transports collectifs une de ses toutes premières priorités ne manquera pas, dans la mesure où les conditions s'y prêteront, de prendre toutes ses responsabilités en revendiquant le rôle d'autorité organisatrice de proximité pour le réseau départemental et son élargissement, aux transports scolaires, à la gestion des transports spécialisés pour handicapés et à la mise en œuvre de transports à la demande.

Il souhaite également accompagner l'émergence des autorités organisatrices intercommunales. A cette fin le rapport de refonte des délibérations de principe, qui intégrera, en en connaissant tous les paramètres, la situation issue de la régionalisation du Syndicat des transports d'Ile-de-France sera présenté lors de la première séance de rentrée, en septembre.

Le Département doit considérer l'émergence de nouveaux acteurs, dans le cadre de la loi du 13 août 2004, comme une opportunité pour développer des partenariats permettant tout à la fois de donner une efficacité accrue aux dispositifs existants et d'explorer de nouvelles voies.

A titre d'exemple, pour permettre l'accessibilité aux usagers en fauteuil roulant, notamment en matière de formation et de sensibilisation du personnel, une réflexion commune de l'ensemble des acteurs permettant de mieux partager la problématique mais aussi les éléments de solution qui peuvent être mis en œuvre semble seule de nature à permettre des progrès significatifs dans ce domaine.

Cette mutualisation des réflexions et des expériences ne manquerait pas de favoriser l'investissement dans les transports publics des structures intercommunales. Afin de lui donner un cadre, je propose que l'actuel comité départemental des transports se transforme en un conseil départemental et participatif des déplacements. Celui-ci continuera à associer l'ensemble des partenaires du transport public dont, en tout premier lieu, les représentants des usagers mais intégrera les autorités organisatrices de proximité et adoptera des modes de fonctionnement qui favoriseront cette mutualisation des réflexions et des expériences.

Cet échange permanent renforcera également le représentant de l'Essonne au Syndicat des transports d'Ile-de-France dans son rôle de porteur des exigences de l'ensemble du Département. Il pourra également permettre d'initier un processus de rassemblement de l'ensemble des acteurs essonniers du transport public autour de l'élaboration d'un diagnostic partagé sur la situation des transports en Essonne, ce diagnostic devant logiquement déboucher sur un programme d'actions à mettre en œuvre qui afficherait ainsi la volonté commune des forces vives du département.

Si ces propositions vous agréent, je vous serais obligé de bien vouloir :

ME DONNER acte du présent rapport,

APPROUVER les nouvelles orientations départementales en matière de transports collectifs,

PROPOSER en conséquence d'engager les actions ci-après :

Concernant le développement et la modernisation des réseaux de bus

DÉCIDER de procéder à la révision du schéma directeur des lignes départementales en y intégrant l'hypothèse de développement d'un réseau « interurbain secondaire » assurant la liaison entre des pôles de 2^e niveau,

DÉCIDER d'étudier la possibilité de conventionner des lignes existantes à caractère interurbain, en privilégiant les lignes inscrites au réseau principal du PDU tel que défini en 2000,

DÉCIDER la révision des délibérations encadrant l'aide aux collectivités en intégrant le subventionnement du renouvellement des autocars en milieu rural et du subventionnement bonifié des véhicules interurbains à plancher surbaissé,

Concernant l'adaptation des modes de déplacement et l'amélioration de la qualité de l'offre

DÉCIDER dans le cadre de la révision des délibérations encadrant l'aide aux collectivités de définir les modalités :

- d'aide à la mise en œuvre de solutions innovantes et plus particulièrement de transports à la demande,
- d'une aide départementale complémentaire de celles de la Région et du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour la mise en œuvre de systèmes d'information en temps réel sur les réseaux locaux
- d'une aide départementale à la mise en œuvre de véhicules électriques.

Concernant les transports pour les jeunes

DÉCIDER d'étudier les modalités d'une participation du Département au coût de la carte Imagine'R étudiant,

Concernant la concertation avec les usagers et les autorités organisatrices de proximité

APPROUVER la création du conseil départemental et participatif des déplacements,

FIXER comme suit la composition du conseil départemental et participatif des déplacements :

- 5 représentants du département de l'Essonne dont :
 - le Vice-président ou le Président délégué en charge des transports et des déplacements,
 - le Président de la Commission en charge des transports et des déplacements,
 - 3 conseillers généraux désignés par l'Assemblée départementale,
- 2 représentants de l'Union des maires de l'Essonne,
- 1 représentant de chaque collectivité ou groupement de collectivités organisant des transports collectifs,
- les représentants des organismes suivants :
 - le Conseil régional d'Ile-de-France,
 - le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
 - Optile,
 - la SNCF
 - la RATP
 - les associations d'usagers,
 - les syndicats des salariés des entreprises de transport,

DIRE que les services de l'Etat et les détenteurs d'expertise pourront être invités autant que de besoin si l'ordre du jour le justifie,

DIRE que le conseil départemental et participatif des déplacements se réunira au moins une fois par semestre, à l'initiative du Département

DIRE que la présente délibération se substitue à la délibération 99-7-01 du 25 février 1999.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le président du Conseil général

Michel Berson