

2009

Tram-train Massy << >> Évry

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 25 mai au 3 juillet 2009

SYNTHÈSE DU BILAN DU STIF

BILAN DU STIF

ANNEXES DU STIF

2009

Tram-train Massy << >> Évry

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 25 mai au 3 juillet 2009

SYNTHÈSE DU BILAN DU STIF



La concertation sur le projet de liaison de tram-train entre Massy et Evry s'est déroulée du 25 mai au 3 juillet 2009, dans les treize communes de l'Essonne traversées par le projet, sous l'égide de Catherine VOURC'H, garante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le bilan de la concertation a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable**, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement.

Cette synthèse présente **les principaux éléments retranscrits dans le bilan de la concertation**, présenté dans les pages suivantes selon l'ordre suivant :

- Un rappel du contexte
- Le déroulement de la concertation
- La perception des modalités retenues pour la concertation
- L'opportunité du projet
- L'articulation au réseau de transport
- La correspondance à Epinay-sur-Orge
- Les conditions de la réussite du projet
- L'insertion du tram-train dans son environnement

Rappel du contexte

Le projet de tram-train Massy-Evry est la résultante d'une réflexion menée depuis le projet de Tangentielle ouest/sud, projet de rocade devant relier Achères-Ville à Melun via Versailles-Chantiers, Massy-Palaiseau et Corbeil-Essonnes, projet sur lequel une concertation a été organisée en 2001.

Suite à cette concertation, des études ont été réalisées jusqu'en 2003 et il s'est avéré que le projet, qui consistait à exploiter cette ligne en un seul tenant, n'était pas pertinent.

De nouvelles études ont alors été menées entre 2003 et 2005 sur la partie sud. Ce projet de Tangentielle sud devait relier Versailles à Evry, avec un prolongement possible jusqu'à Melun, mais son coût s'est révélé trop important.

Entre 2005 et 2007, des études ont de nouveau été poursuivies et recentrées sur un nouvel objectif : relier les deux pôles majeurs de l'Essonne que sont Massy et Evry avec un matériel léger.

La maîtrise d'ouvrage se compose du STIF, qui est aussi en charge de la coordination de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) pour la rénovation et la modernisation des gares ainsi que pour la construction l'entretien et le garage du matériel roulant, et

de Réseau Ferré de France (RFF) pour l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré existant.

Suite à ces études, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été approuvé par le conseil du STIF le 14 février 2008 (cf. Annexe n°1). Le coût du projet étant supérieur à 300 M€, le STIF a eu l'obligation de saisir la Commission nationale du débat public. La CNDP, dans sa décision du 3 septembre 2008, a recommandé au STIF « *d'ouvrir une nouvelle phase de concertation (la dernière remontant à 2001), sous l'égide d'une personnalité indépendante* » (cf. Annexe n°2). Elle a ensuite donné acte de la nomination de Catherine VOURC'H, garante de cette concertation, le 5 novembre 2008 (cf. Annexe n°3).

Le déroulement de la concertation

Afin d'associer le plus largement possible la population au débat, un dispositif participatif important a été mis en œuvre sur une durée de 6 semaines.

Afin d'informer la population sur le projet, **140 000 dépliants** (cf. Annexe n°7) ont été distribués, **3000 dossiers de concertation** (cf. Annexe n°7), et **10 000 synthèses** (cf. Annexe n°7) du dossier ont été distribués dans les boîtes aux lettres des habitants (dans une bande de 400 m autour du tracé du tram-train) et remis aux élus, acteurs socio-économiques, et partenaires du projet.

Cinq réunions publiques ont eu lieu et des **expositions** (cf. Annexe n°7) ont été organisées dans chacune des villes. Des **registres** (cf. Annexe n°10) et des **urnes** (cf. Annexe n°9) ont été installés dans les mairies et certaines gares RER. Enfin, un **site Internet** dédié au projet a été mis à la disposition de ceux qui souhaitent s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution.

Les chiffres de la concertation

- Entre 50 et 300 participants à chacune des réunions publiques, soit environ 650 présents au total.
- 142 fiches questions écrites remises au total lors des réunions publiques.
- 195 avis déposés sur les registres, dont quelques textes cosignés et deux pétitions.
- 132 avis sur le site Internet.
- Près de 11 000 visites sur le site Internet.

La perception des modalités retenues pour la concertation

Les élus, les acteurs socio-économiques et le public se sont exprimés sur l'enjeu de cette phase de concertation, la qualité des outils et modalités mises en place, les garanties que cette concertation apportera pour la suite du projet.

Habitants et élus ont – dans l'ensemble – relevé la qualité de la concertation, estimant qu'elle a « *parfaitement répondu à [leurs] attentes* ». Les visites de terrain organisées par le STIF et la SNCF

du tram-train T4 et par le STIF et la RATP des ateliers garages du T2 et T3, en direction des élus et des associations ont été particulièrement appréciées.

Des réserves ont cependant été émises concernant la communication sur le projet, les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage et certains aspects du dispositif de concertation. Ainsi, les habitants, élus et associations de Savigny-sur-Orge auraient souhaité que des réunions publiques soient organisées dans leur commune. C'est pourquoi, cette ville a organisé des ateliers techniques, auxquels le STIF et les autres maîtres d'ouvrage ont été invités et ont participé. La commune de Morsang-sur-Orge a également souhaité organiser un atelier technique, dans le but de préparer la concertation et de faire remonter les avis de façon organisée.

Enfin, de nombreux participants et élus ont émis le souhait, ou se sont félicités dans le cas de Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge et de la Communauté d'agglomération Les Lacs de l'Essonne, que la réflexion sur le projet se poursuive au-delà du temps officiel de la concertation sous la forme d'ateliers sur les enjeux spécifiques mis en lumière (positionnement de la correspondance tram-train/RER C, insertion, rabattements,...) lors de la concertation.

L'opportunité du projet

Le public s'est exprimé sur les fondements mêmes du projet. Ainsi, les débats ont porté sur l'opportunité de la liaison Massy Evry, sur l'articulation et le maillage entre les différents réseaux de transport en commun, existants ou en projet, sur le coût du projet.

Les participants se sont notamment **félicités de cette nouvelle liaison de banlieue à banlieue entre deux pôles majeurs du département**, qui permettrait de **favoriser les déplacements quotidiens** des usagers, offrant de plus, une connexion avec trois RER (B, C et D), de **contribuer au développement économique** des communes desservies, de **desservir des quartiers enclavés** ainsi que d'offrir une **« alternative au tout voiture »**, améliorant ainsi la qualité de l'environnement.

D'autres remettent en cause l'opportunité de la liaison Massy-Evry par tram-train, regrettant pour certains la *« grande idée initiale »* de la Tangentielle et estimant que le projet proposé a été *« segmenté et rétréci »*. Les partisans du projet demandent d'ores et déjà le prolongement du tram-train jusqu'à Versailles d'un côté, et jusqu'à Corbeil et au-delà de l'autre. Ceux qui s'y opposent dénoncent le coût du projet et notamment du *« crochet »* à Epinay-sur-Orge. Enfin, face à cette nouvelle liaison de rocade, de nombreux participants demandent que **« la [liaison] directe banlieue-Paris ne soit pas dégradée au profit de la [liaison] banlieue-banlieue »**.

L'articulation au réseau de transport

Certains participants **appréhendent fortement le fait que le tram-train se substitue à la mission Z6 (C8) du RER C**, entre Massy et Epinay, et supprime pour certains une liaison directe avec Paris dans un sens et avec Versailles dans un autre, entraînant selon eux un allongement des temps de parcours. Plusieurs proposent que la mission Z6 du RER C, prévue en prolongement vers Brétigny-sur-Orge, soit maintenue et qu'une liaison de type tram ou bus soit créée entre Epinay-sur-Orge et Evry.

Par ailleurs certains participants estiment que la **rénovation du réseau de RER est prioritaire** par rapport à la création d'une nouvelle liaison.

Plusieurs participants s'interrogent également sur le **maillage d'ensemble du réseau** et du lien entre le projet de tram-train et les autres projets de transport en commun du territoire ainsi qu'avec les Transports en commun en site propre (TCSP) existants (T7, ligne de bus 402, TCSP Massy-Orly, TCSP Sénart-Corbeil,...). Ils demandent que les connexions avec le tram-train soient étudiées plus précisément. Quelques participants s'inquiètent de la compatibilité du projet de tram-train avec le projet de transport du secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale.

La correspondance à Epinay-sur-Orge

Plusieurs participants estiment que **le gain apporté par la fréquence de passage du tram-train à la mise en service**, de dix minutes aux heures de pointe et quinze minutes aux heures creuses (contre respectivement quinze minutes et trente minutes actuellement sur la partie Epinay-sur-Orge – Massy sans améliorations possibles), et du RER C sur la partie sud (d'Epinay-sur-Orge à Brétigny-sur-Orge), est **diminué voire anéanti par la correspondance à effectuer à Epinay-sur-Orge** entre le tram-train et le RER C. Les futurs usagers de la correspondance s'inquiètent de la distance à parcourir (50 mètres), de la dénivelée entre la station Epinay du tram-train et la gare Epinay-sur-Orge du RER C (7 à 8 mètres), et de l'importance du nombre de voyageurs empruntant la correspondance (1400 correspondants / h en heure de pointe) .

Ainsi, ils sont nombreux à exiger que la maîtrise d'ouvrage soigne **« la qualité de correspondance à Epinay-sur-Orge »**.

Les demandes de desserte supplémentaire

Les participants ont émis des demandes concernant les **lieux clés à desservir** (lycées, hôpitaux), d'autres précisant les stations supplémentaires qu'il serait intéressant de créer. Ainsi, le plateau de Saclay, l'hôpital Sud-francilien à Evry, les lycées de Savigny-sur-Orge apparaissent comme des équipements majeurs du département qu'il faudrait desservir. La **station « optionnelle » ZAC de la Bonde à Massy** est fortement souhaitée par les élus et acteurs socio-économiques du secteur, qui mettent en avant le fait que ce secteur fait l'objet de programmes de développement économique et urbain importants. Par ailleurs, le fait que **Champlan**, commune située entre Longjumeau et Chilly-Mazarin, accueille plus de 3000 emplois, 300 entreprises et que nombre de ses habitants travaillent à l'extérieur de la commune, a fortement mobilisé les participants, et l'opportunité d'étudier la création d'une station supplémentaire à cet endroit est apparue pertinente (enjeux socio-économiques, distance entre les stations). Enfin, **Savigny-sur-Orge** demande également une station qui soit implantée sur sa commune de 37 000 habitants.

Les **associations saviniennes et spinoliennes** ont présenté leur contribution concernant la desserte de Savigny-sur-Orge. Certaines proposent l'implantation d'une **station à Grand Vaux**, quartier d'habitat social de la commune, en remplacement de la station Epinay. Cette station au niveau des

quais du RER C permettrait, selon celles-ci, une correspondance optimisée entre le tram-train et le RER C et au plus près des habitants.

L'insertion du tram-train

De nombreuses demandes ont été exprimées concernant **l'insertion du tram-train et la minimisation des impacts et nuisances pour les riverains**. Ainsi, les **nuisances sonores et visuelles potentielles, le stationnement, la circulation automobile, le risque de dévaluation des biens immobiliers** sont autant de sources de préoccupations pour les habitants. En particulier, l'atelier-garage du tram-train à Massy, la rue des Rossays à Savigny-sur-Orge, le parc du Château et les habitations à Morsang-sur-Orge, l'échangeur de l'A6 au niveau de la station Viry-Châtillon, l'échangeur de la RD 445 à Courcouronnes, et enfin, le terminus du tram-train à Evry ont fait l'objet de nombreuses remarques.

Les suites de la concertation : les conclusions et les engagements du STIF

Le STIF a principalement conclu de la concertation :

- la reconnaissance de l'enjeu du projet de la part des acteurs socio-économiques,
- l'intérêt revendiqué du prolongement vers Versailles,
- des inquiétudes sur le financement du projet,
- la desserte d'un quartier d'habitat social tel que celui de Grand Vaux,
- des questionnements sur la correspondance à Epinay-sur-Orge et la dégradation des liaisons radiales et vers Versailles et plus généralement sur la réorganisation du RER C,
- l'opportunité de structurer le territoire avec une nouvelle offre de transport complètement accessible aux personnes à mobilité réduites,
- les préoccupations et les propositions sur l'articulation et le maillage du projet avec le reste du réseau de transport,
- les demandes de desserte nouvelle à Massy, Champlan et Savigny-sur-Orge,
- la recherche d'une insertion urbaine de qualité,
- une opposition au tracé actuel qui passe par Epinay-sur-Orge exprimée par certaines associations,
- mais également le soutien d'autres associations à ce même tracé,
- des craintes et des questionnements concernant les impacts du projet (circulation routière, stationnements...)
- des demandes sur les compensations pour les riverains en cas de gêne.

Le STIF prend acte de tous les questionnements et de toutes les interrogations soulevés par le public, les associations, les acteurs socio économiques et les élus. Les sujets abordés lors de la concertation

par le public tels que l'insertion précise du tram-train ainsi que la maîtrise des impacts (sonores, visuels,...) et auxquels la maîtrise d'ouvrage a apporté des éléments de réponse, seront approfondis lors des études de schéma de principe. Celles-ci seront présentées aux participants lors de l'enquête publique qui devrait avoir lieu fin 2010/début 2011. D'ici là, le STIF s'engage à contribuer aux travaux menés par les collectivités, associations et habitants dans le cadre d'ateliers, de visites, ou toute autre forme de dialogue.

2009

Tram-train Massy << >> Évry

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 25 mai au 3 juillet 2009

BILAN DU STIF



SOMMAIRE

SYNTHESE	3
Rappel du contexte	3
Le déroulement de la concertation	4
<i>Les chiffres de la concertation</i>	4
La perception des modalités retenues pour la concertation	4
L'opportunité du projet	5
L'articulation au réseau de transport	5
La correspondance à Epinay-sur-Orge	6
Les demandes de desserte supplémentaire	6
L'insertion du tram-train	7
Les suites de la concertation : les conclusions et les engagements du STIF	7
Introduction	9
Le projet	9
Les précédentes étapes de concertation	9
Le contexte réglementaire et institutionnel pour cette nouvelle phase de concertation	10
Les objectifs de la concertation	10
PARTIE I - DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION	11
Périmètre	11
Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges	12
Préparer la concertation	12
Annoncer la concertation	13
S'informer	13
Echanger, contribuer	14
PARTIE II - SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS ET DEBATS	17
PREAMBULE	17
LA CONCERTATION	18
SUR LA QUALITE DE LA CONCERTATION	18
LES MODALITES DE CONCERTATION ADAPTEES AUX DEMANDES DU PUBLIC	19
SUR LA SUITE	20
OPPORTUNITE DU PROJET, TRACE, COUT	22
LES ENJEUX DE LA LIAISON MASSY-EVRY	23
L'ARTICULATION AVEC LE RESEAU DE TRANSPORT EXISTANT ET EN PROJET	27
LE COUT, LE FINANCEMENT ET LE CALENDRIER DU PROJET	31
LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET	32
LA DESSERTE	33
LES RABATTEMENTS	40
LES CARACTERISTIQUES DU TRAM-TRAIN : AVANTAGES ET INCONVENIENTS	42
LE FRET	43
L'IMPACT DES TRAVAUX POUR LES USAGERS	44
L'INSERTION DU TRAM-TRAIN	45
L'ATELIER GARAGE A MASSY	46
LA STATION CHILLY-MAZARIN	46
LA STATION EPINAY	47
LA RUE DES ROSSAYS A SAVIGNY-SUR-ORGE	48
LE PARC DE MORSANG-SUR-ORGE	49
ENVIRONS DE LA STATION MORSANG-SUR-ORGE	50
ENVIRONS DE LA STATION VIRY COTEAUX DE L'ORGE	51
LA STATION VIRY-CHATILLON	52
L'ECHANGEUR RD 446 A COURCOURONNES	52
LE TERMINUS A EVRY	52
Les enseignements de la concertation pour le STIF	54
Annexes	56
Décision sur les modalités de la concertation	56
Outils de la concertation	56
Contributions du public	56
Comptes-rendus de la concertation	56

SYNTHESE

La concertation sur le projet de liaison de tram-train entre Massy et Evry s'est déroulée du 25 mai au 3 juillet 2009, dans les treize communes de l'Essonne traversées par le projet, sous l'égide de Catherine VOURC'H, garante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le bilan de la concertation a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable**, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement.

Cette synthèse présente **les principaux éléments retranscrits dans le bilan de la concertation**, présenté dans les pages suivantes selon l'ordre suivant :

- Un rappel du contexte
- Le déroulement de la concertation
- La perception des modalités retenues pour la concertation
- L'opportunité du projet
- L'articulation au réseau de transport
- La correspondance à Epinay-sur-Orge
- Les conditions de la réussite du projet
- L'insertion du tram-train dans son environnement

Rappel du contexte

Le projet de tram-train Massy-Evry est la résultante d'une réflexion menée depuis le projet de Tangentielle ouest/sud, projet de rocade devant relier Achères-Ville à Melun via Versailles-Chantiers, Massy-Palaiseau et Corbeil-Essonnes, projet sur lequel une concertation a été organisée en 2001.

Suite à cette concertation, des études ont été réalisées jusqu'en 2003 et il s'est avéré que le projet, qui consistait à exploiter cette ligne en un seul tenant, n'était pas pertinent.

De nouvelles études ont alors été menées entre 2003 et 2005 sur la partie sud. Ce projet de Tangentielle sud devait relier Versailles à Evry, avec un prolongement possible jusqu'à Melun, mais son coût s'est révélé trop important.

Entre 2005 et 2007, des études ont de nouveau été poursuivies et recentrées sur un nouvel objectif : relier les deux pôles majeurs de l'Essonne que sont Massy et Evry avec un matériel léger.

La maîtrise d'ouvrage se compose du STIF, qui est aussi en charge de la coordination de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) pour la rénovation et la modernisation des gares ainsi que pour la construction l'entretien et le garage du matériel roulant, et

de Réseau Ferré de France (RFF) pour l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré existant.

Suite à ces études, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été approuvé par le conseil du STIF le 14 février 2008 (cf. Annexe n°1). Le coût du projet étant supérieur à 300 M€, le STIF a eu l'obligation de saisir la Commission nationale du débat public. La CNDP, dans sa décision du 3 septembre 2008, a recommandé au STIF « *d'ouvrir une nouvelle phase de concertation (la dernière remontant à 2001), sous l'égide d'une personnalité indépendante* » (cf. Annexe n°2). Elle a ensuite donné acte de la nomination de Catherine VOURC'H, garante de cette concertation, le 5 novembre 2008 (cf. Annexe n°3).

Le déroulement de la concertation

Afin d'associer le plus largement possible la population au débat, un dispositif participatif important a été mis en œuvre sur une durée de 6 semaines.

Afin d'informer la population sur le projet, **140 000 dépliants** (cf. Annexe n°7) ont été distribués, **3000 dossiers de concertation** (cf. Annexe n°7), et **10 000 synthèses** (cf. Annexe n°7) du dossier ont été distribués dans les boîtes aux lettres des habitants (dans une bande de 400 m autour du tracé du tram-train) et remis aux élus, acteurs socio-économiques, et partenaires du projet.

Cinq réunions publiques ont eu lieu et des **expositions** (cf. Annexe n°7) ont été organisées dans chacune des villes. Des **registres** (cf. Annexe n°10) et des **urnes** (cf. Annexe n°9) ont été installés dans les mairies et certaines gares RER. Enfin, un **site Internet** dédié au projet a été mis à la disposition de ceux qui souhaitent s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution.

Les chiffres de la concertation

- Entre 50 et 300 participants à chacune des réunions publiques, soit environ 650 présents au total.
- 142 fiches questions écrites remises au total lors des réunions publiques.
- 195 avis déposés sur les registres, dont quelques textes cosignés et deux pétitions.
- 132 avis sur le site Internet.
- Près de 11 000 visites sur le site Internet.

La perception des modalités retenues pour la concertation

Les élus, les acteurs socio-économiques et le public se sont exprimés sur l'enjeu de cette phase de concertation, la qualité des outils et modalités mises en place, les garanties que cette concertation apportera pour la suite du projet.

Habitants et élus ont – dans l'ensemble – relevé la qualité de la concertation, estimant qu'elle a « *parfaitement répondu à [leurs] attentes* ». Les visites de terrain organisées par le STIF et la SNCF

du tram-train T4 et par le STIF et la RATP des ateliers garages du T2 et T3, en direction des élus et des associations ont été particulièrement appréciées.

Des réserves ont cependant été émises concernant la communication sur le projet, les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage et certains aspects du dispositif de concertation. Ainsi, les habitants, élus et associations de Savigny-sur-Orge auraient souhaité que des réunions publiques soient organisées dans leur commune. C'est pourquoi, cette ville a organisé des ateliers techniques, auxquels le STIF et les autres maîtres d'ouvrage ont été invités et ont participé. La commune de Morsang-sur-Orge a également souhaité organiser un atelier technique, dans le but de préparer la concertation et de faire remonter les avis de façon organisée.

Enfin, de nombreux participants et élus ont émis le souhait, ou se sont félicités dans le cas de Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge et de la Communauté d'agglomération Les Lacs de l'Essonne, que la réflexion sur le projet se poursuive au-delà du temps officiel de la concertation sous la forme d'ateliers sur les enjeux spécifiques mis en lumière (positionnement de la correspondance tram-train/RER C, insertion, rabattements,...) lors de la concertation.

L'opportunité du projet

Le public s'est exprimé sur les fondements mêmes du projet. Ainsi, les débats ont porté sur l'opportunité de la liaison Massy Evry, sur l'articulation et le maillage entre les différents réseaux de transport en commun, existants ou en projet, sur le coût du projet.

Les participants se sont notamment **félicités de cette nouvelle liaison de banlieue à banlieue entre deux pôles majeurs du département**, qui permettrait de **favoriser les déplacements quotidiens** des usagers, offrant de plus, une connexion avec trois RER (B, C et D), de **contribuer au développement économique** des communes desservies, de **desservir des quartiers enclavés** ainsi que d'offrir une **« alternative au tout voiture »**, améliorant ainsi la qualité de l'environnement.

D'autres remettent en cause l'opportunité de la liaison Massy-Evry par tram-train, regrettant pour certains la *« grande idée initiale »* de la Tangentielle et estimant que le projet proposé a été *« segmenté et rétréci »*. Les partisans du projet demandent d'ores et déjà le prolongement du tram-train jusqu'à Versailles d'un côté, et jusqu'à Corbeil et au-delà de l'autre. Ceux qui s'y opposent dénoncent le coût du projet et notamment du *« crochet »* à Epinay-sur-Orge. Enfin, face à cette nouvelle liaison de rocade, de nombreux participants demandent que **« la [liaison] directe banlieue-Paris ne soit pas dégradée au profit de la [liaison] banlieue-banlieue »**.

L'articulation au réseau de transport

Certains participants **appréhendent fortement le fait que le tram-train se substitue à la mission Z6 (C8) du RER C**, entre Massy et Epinay, et supprime pour certains une liaison directe avec Paris dans un sens et avec Versailles dans un autre, entraînant selon eux un allongement des temps de parcours. Plusieurs proposent que la mission Z6 du RER C, prévue en prolongement vers Brétigny-sur-Orge, soit maintenue et qu'une liaison de type tram ou bus soit créée entre Epinay-sur-Orge et Evry.

Par ailleurs certains participants estiment que la **rénovation du réseau de RER est prioritaire** par rapport à la création d'une nouvelle liaison.

Plusieurs participants s'interrogent également sur le **maillage d'ensemble du réseau** et du lien entre le projet de tram-train et les autres projets de transport en commun du territoire ainsi qu'avec les Transports en commun en site propre (TCSP) existants (T7, ligne de bus 402, TCSP Massy-Orly, TCSP Sénart-Corbeil,...). Ils demandent que les connexions avec le tram-train soient étudiées plus précisément. Quelques participants s'inquiètent de la compatibilité du projet de tram-train avec le projet de transport du secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale.

La correspondance à Epinay-sur-Orge

Plusieurs participants estiment que **le gain apporté par la fréquence de passage du tram-train à la mise en service**, de dix minutes aux heures de pointe et quinze minutes aux heures creuses (contre respectivement quinze minutes et trente minutes actuellement sur la partie Epinay-sur-Orge – Massy sans améliorations possibles), et du RER C sur la partie sud (d'Epinay-sur-Orge à Brétigny-sur-Orge), est **diminué voire anéanti par la correspondance à effectuer à Epinay-sur-Orge** entre le tram-train et le RER C. Les futurs usagers de la correspondance s'inquiètent de la distance à parcourir (50 mètres), de la dénivelée entre la station Epinay du tram-train et la gare Epinay-sur-Orge du RER C (7 à 8 mètres), et de l'importance du nombre de voyageurs empruntant la correspondance (1400 correspondants / h en heure de pointe) .

Ainsi, ils sont nombreux à exiger que la maîtrise d'ouvrage soigne **« la qualité de correspondance à Epinay-sur-Orge »**.

Les demandes de desserte supplémentaire

Les participants ont émis des demandes concernant les **lieux clés à desservir** (lycées, hôpitaux), d'autres précisant les stations supplémentaires qu'il serait intéressant de créer. Ainsi, le plateau de Saclay, l'hôpital Sud-francilien à Evry, les lycées de Savigny-sur-Orge apparaissent comme des équipements majeurs du département qu'il faudrait desservir. La **station « optionnelle » ZAC de la Bonde à Massy** est fortement souhaitée par les élus et acteurs socio-économiques du secteur, qui mettent en avant le fait que ce secteur fait l'objet de programmes de développement économique et urbain importants. Par ailleurs, le fait que **Champlan**, commune située entre Longjumeau et Chilly-Mazarin, accueille plus de 3000 emplois, 300 entreprises et que nombre de ses habitants travaillent à l'extérieur de la commune, a fortement mobilisé les participants, et l'opportunité d'étudier la création d'une station supplémentaire à cet endroit est apparue pertinente (enjeux socio-économiques, distance entre les stations). Enfin, **Savigny-sur-Orge** demande également une station qui soit implantée sur sa commune de 37 000 habitants.

Les **associations saviniennes et spinoliennes** ont présenté leur contribution concernant la desserte de Savigny-sur-Orge. Certaines proposent l'implantation d'une **station à Grand Vaux**, quartier d'habitat social de la commune, en remplacement de la station Epinay. Cette station au niveau des

quais du RER C permettrait, selon celles-ci, une correspondance optimisée entre le tram-train et le RER C et au plus près des habitants.

L'insertion du tram-train

De nombreuses demandes ont été exprimées concernant **l'insertion du tram-train et la minimisation des impacts et nuisances pour les riverains**. Ainsi, les **nuisances sonores et visuelles potentielles, le stationnement, la circulation automobile, le risque de dévaluation des biens immobiliers** sont autant de sources de préoccupations pour les habitants. En particulier, l'atelier-garage du tram-train à Massy, la rue des Rossays à Savigny-sur-Orge, le parc du Château et les habitations à Morsang-sur-Orge, l'échangeur de l'A6 au niveau de la station Viry-Châtillon, l'échangeur de la RD 445 à Courcouronnes, et enfin, le terminus du tram-train à Evry ont fait l'objet de nombreuses remarques.

Les suites de la concertation : les conclusions et les engagements du STIF

Le STIF a principalement conclu de la concertation :

- la reconnaissance de l'enjeu du projet de la part des acteurs socio-économiques,
- l'intérêt revendiqué du prolongement vers Versailles,
- des inquiétudes sur le financement du projet,
- la desserte d'un quartier d'habitat social tel que celui de Grand Vaux,
- des questionnements sur la correspondance à Epinay-sur-Orge et la dégradation des liaisons radiales et vers Versailles et plus généralement sur la réorganisation du RER C,
- l'opportunité de structurer le territoire avec une nouvelle offre de transport complètement accessible aux personnes à mobilité réduites,
- les préoccupations et les propositions sur l'articulation et le maillage du projet avec le reste du réseau de transport,
- les demandes de desserte nouvelle à Massy, Champlan et Savigny-sur-Orge,
- la recherche d'une insertion urbaine de qualité,
- une opposition au tracé actuel qui passe par Epinay-sur-Orge exprimée par certaines associations,
- mais également le soutien d'autres associations à ce même tracé,
- des craintes et des questionnements concernant les impacts du projet (circulation routière, stationnements...)
- des demandes sur les compensations pour les riverains en cas de gêne.

Le STIF prend acte de tous les questionnements et de toutes les interrogations soulevés par le public, les associations, les acteurs socio économiques et les élus. Les sujets abordés lors de la concertation

par le public tels que l'insertion précise du tram-train ainsi que la maîtrise des impacts (sonores, visuels,...) et auxquels la maîtrise d'ouvrage a apporté des éléments de réponse, seront approfondis lors des études de schéma de principe. Celles-ci seront présentées aux participants lors de l'enquête publique qui devrait avoir lieu fin 2010/début 2011. D'ici là, le STIF s'engage à contribuer aux travaux menés par les collectivités, associations et habitants dans le cadre d'ateliers, de visites, ou toute autre forme de dialogue.

Introduction

Le présent bilan a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable**, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, concertation menée sur le projet de liaison tram-train Massy Evry, du 25 mai au 3 juillet 2009.

Le projet

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

- il relie les deux pôles majeurs de l'Essonne : Massy et Evry
- le trajet est estimé à ce stade des études à trente-deux minutes ;
- le tram-train parcourt vingt kilomètres, dont environ dix kilomètres sur le tracé actuel du RER C et dix kilomètres de voies nouvelles en insertion urbaine ;
- treize communes sont traversées par le projet qui prévoit quatorze stations;
- le trafic journalier attendu s'élève à 30 000 personnes et la mise en service est attendue pour 2017.

Le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), RFF (Réseau Ferré de France) et Transilien SNCF forment la maîtrise d'ouvrage.

La réalisation du tram-train poursuit trois objectifs :

- pallier la déficience de transports collectifs relatifs aux déplacements domicile/lieu de travail dans le département de l'Essonne,
- améliorer le maillage du réseau de transport (tram-train, RER B, C, D)
- accompagner le développement durable du territoire, en proposant une alternative crédible à la voiture.

Un tram-train est un moyen de transport qui peut circuler en ville comme un tram et sur les voies du réseau ferré national comme un train régional. Le T4, entre Aulnay et Bondy, qui a fait l'objet d'une visite par certains membres du public, représente le premier tram-train mis en œuvre en Ile-de-France.

Le matériel roulant est composé de vingt-et-une rames d'une quarantaine de mètres de long, accessibles aux personnes à mobilité réduite et climatisées, pouvant chacune accueillir 250 voyageurs.

Le coût total du projet est estimé à 307 M € pour les infrastructures (stations, atelier-garage, voies ferrées, etc.) et à 84 M € pour le matériel roulant. Le projet est financé par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département de l'Essonne.

Les précédentes étapes de concertation

Le projet de tram-train Massy Evry est la résultante d'une réflexion menée depuis le projet de Tangentielle ouest/sud, projet de rocade devant relier Achères Ville à Melun via Versailles-Chantiers, Massy-Palaiseau et Corbeil-Essonnes sur lequel une concertation a été organisée en 2001.

Suite à cette concertation, des études ont été réalisées jusqu'en 2003 et il s'est avéré que le projet, qui consistait à exploiter cette ligne en un seul tenant n'était pas pertinent.

De nouvelles études ont alors été menées entre 2003 et 2005 sur la partie sud. Ce projet de Tangentielle sud devait relier Versailles à Evry, avec un prolongement possible jusqu'à Melun, mais son coût – engendré notamment par la création d'un tunnel –, de l'ordre de 500 millions d'euros, s'est révélé trop important.

Entre 2005 et 2007, des études ont été recentrées sur un nouvel objectif majeur : relier Massy à Evry. Cette liaison a pour but de répondre aux besoins de déplacements internes au département, de réduire les temps de parcours, de favoriser une logique de maillage du réseau de transport et d'accompagner le développement durable du territoire.

Le projet de tram-train Massy Evry a ainsi été inscrit au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013.

Le contexte réglementaire et institutionnel pour cette nouvelle phase de concertation

Suite à ces études, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) a été approuvé le 14 février 2008 (cf. Annexe n° 1). Sur la base de celui-ci, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) du fait du coût du projet, supérieur à 300 M €.

Celle-ci a recommandé au STIF le 3 septembre 2008 d'ouvrir une nouvelle phase de concertation, sous l'égide d'une personnalité indépendante. Elle a donné acte de la nomination de Catherine VOURC'H, garante de cette concertation, le 5 novembre 2008 (cf. Annexe n°3).

Les objectifs de la concertation

La concertation sur le projet de liaison tram-train Massy Evry s'est tenue sur le territoire des treize communes traversées par le tracé : Palaiseau, Massy, Longjumeau, Champlan, Chilly-Mazarin, Savigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes, Evry, avec une population totale de 336 041 habitants¹.

La concertation avait pour objectifs principaux de :

- informer sur le projet, les habitants, élus, acteurs associatifs et économiques des communes traversées ;
- échanger avec ces derniers afin d'écouter leurs avis et d'enrichir le projet.

Le STIF, par courrier du 3 mars 2009 a proposé aux communes les modalités de concertation conformément à la présentation qui leur avait été faite en commission de suivi du 26 janvier 2009.

Ainsi, le STIF a défini, en accord avec la garante et les partenaires (RFF, Transilien SNCF, les 13 communes concernées, l'Etat, la Région Ile-de-France, le Conseils général de l'Essonne), un dispositif de dialogue avec le public qui soit adapté et cohérent avec ces objectifs.

Le STIF a informé la CNDP de ce dispositif par courrier en date du 30 avril 2009 (cf. Annexe n°5).

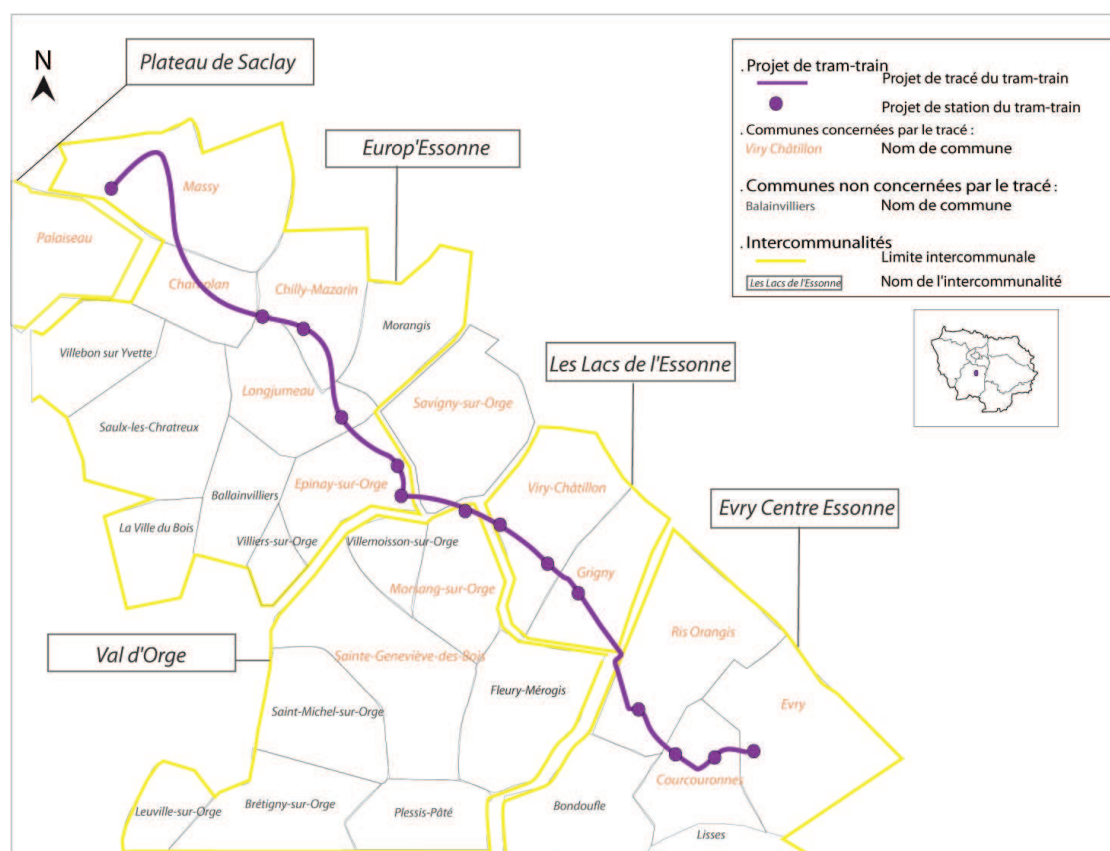
¹ INSEE, 2006

PARTIE I - DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

Périmètre

La concertation s'est déroulée dans les **13 communes de l'Essonne** concernées par le tracé : Palaiseau, Massy, Longjumeau, Champlan, Chilly-Mazarin, Savigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes, Evry, avec une population totale de 336 041 habitants².

Périmètre d'étude du projet de Tram-train Massy-Evry



Afin d'informer un maximum de personnes de la tenue de la concertation sur ce projet, différents moyens de diffusion des documents de la concertation ont été employés :

- mise à disposition des partenaires du projet³, des communes, des gares et transporteurs de bus, de l'Université d'Evry et de restaurants interentreprises,
- diffusion directe auprès de la population (habitants et salariés) par boîtage⁴ et tractage⁵,
- mise à disposition lors des réunions publiques.

² INSEE, 2006

³ L'Etat (DREIF), la Région Ile-de-France, le Conseil général de l'Essonne, Transilien SNCF et Réseau Ferré de France.

⁴ Déposés dans les boîtes aux lettres des riverains dans un rayon de 400 m autour du tracé.

⁵ Déposés sur les voitures, distribués en mains propres dans les lieux publics

Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges

Préparer la concertation

Afin de préparer la concertation et d'adapter au mieux ses modalités au territoire du projet, le STIF a organisé une série de rencontres avec les élus et les acteurs socioéconomiques, en présence de la garante, Catherine VOURC'H.

Commission de suivi

La Commission de Suivi, étape indispensable à la préparation de la concertation associant les élus, a eu lieu le 26 janvier 2009 au STIF sous la présidence de sa directrice générale, Sophie MOUGARD et a réuni 50 participants.

Elle a consisté à présenter :

- des études complémentaires sur l'atelier-garage et sur un aménagement de carrefour à Courcouronnes.
- l'étude de contexte à laquelle les élus ont contribué,
- la garante CNDP et sa vision de la concertation,
- les modalités de concertation retenues.

Réunion avec les acteurs socio économiques

Afin de préparer la phase de concertation, le STIF a choisi d'initier une démarche préalable auprès des acteurs socioéconomiques du territoire, à l'image de la COSU qui implique les élus.

Cette rencontre, inédite par rapport aux concertations précédentes du STIF, visait à conforter l'implication des acteurs dans la phase publique de concertation en leur restituant l'étude de contexte pour laquelle la plupart ont été sollicités et en leur présentant les modalités de concertation retenues. La réunion s'est déroulée le 23 mars 2009 au Conseil général de l'Essonne à Evry, et a réuni 40 participants. Elle a permis à la maîtrise d'ouvrage, d'affiner les principes d'organisation des réunions publiques suite aux remarques des uns et des autres, en particulier la composition des « tables territoire ».

Visites du tram-train T4

Lors de la Commission de Suivi et de la réunion avec les acteurs socio économiques, une visite de la ligne de tram-train T4, circulant entre Aulnay-sous-Bois et Bondy en Seine-Saint-Denis, a été proposée aux participants. Ainsi, trois visites ont eu lieu, les 24 mars, 31 mars et 5 mai 2009 et ont permis de découvrir le fonctionnement d'un tram-train. Organisée par le STIF, SNCF Transilien et RFF, elles ont rassemblé chacune une quinzaine de participants, pour une durée de 4 heures.

Visites des ateliers garage des rames de tramway des tramways T2 et T3

Enfin, une visite commentée de l'atelier du T3 à Paris et des ateliers du T2 à Issy-les-Moulineaux a été organisée pour les élus et riverains massicois afin qu'ils découvrent d'une part le fonctionnement d'ateliers modernes et, d'autre part, des exemples d'insertion urbaine, architecturale et paysagère d'ateliers-garage.

Annoncer la concertation

La concertation a été annoncée dans la presse (cf. Annexe n° 6) par un **communiqué de presse** diffusé à deux reprises (les 25 mai et 10 juin) et par deux **publications légales** dans la presse locale et régionale (*Le Républicain Essonne* et *Le Parisien*) le 28 mai. L'information a également été relayée dans les **magazines municipaux** (7 communes) et le Magazine du Conseil général du mois de mai ainsi que sur les **sites Internet** des collectivités.

Une **campagne d'affichage** a été menée dans les transports en commun, les gares et les villes concernées (selon quatre formats d'affiches), soit 3 000 affiches (cf. Annexe n°7) au total.

Un **site Internet** (www.tramtrain-massyevry.fr) dédié a été ouvert le 18 mai 2009 et a reçu 10 881 visites (du 18 mai au 13 septembre 2009). Il a reçu 5972 visites entre le 25 mai et le 3 juillet, dates de la concertation.

S'informer

Tout au long de la concertation, les habitants ont pu s'informer à travers des **dépliants** d'information (cf. Annexe n° 7) Au total, **140 000** dépliants ont été mis à disposition dans les mairies et auprès des agences de transporteurs de bus locaux (Albatrans, Transdev, RATP, Daniel Meyer, et TICE) ainsi que déposés dans les boîtes aux lettres des riverains dans un rayon de 400 m autour du projet et distribués dans les lieux publics fréquentés (gares, parkings, rues commerçantes, université...).

Un **dossier de concertation** (cf. Annexe n° 7) de 55 pages a été élaboré et diffusé dans le but d'informer la population sur le projet, son opportunité et ses caractéristiques. Au total, **3 000** exemplaires ont été mis à disposition, des communes et communautés d'agglomérations, des partenaires du projet et distribués lors des réunions publiques.

Une **synthèse de 8 pages** (cf. Annexe n° 7) du dossier de concertation a également été réalisée de façon à favoriser une ample diffusion de l'information. Ainsi, **10 000** exemplaires de la synthèse ont été mis à disposition, des communes et communautés d'agglomération et des entreprises, des partenaires du projet et distribués lors des réunions publiques.

29 expositions publiques (cf. Annexe n° 7) ont été organisées au total lors des cinq réunions publiques et dans les lieux suivants :

- Les mairies des 13 communes concernées par le tracé et 3 EPCI⁶
- 2 restaurants interentreprises (celui de la préfecture d'Evry et celui de la Poste)
- La Direction régionale de l'Équipement d'Ile de France
- L'Université d'Evry
- Les halls des gares : RER D d'Evry et RER C de Massy, Longjumeau, Savigny-sur-Orge

Enfin les citoyens ont pu obtenir des informations sur le **site Internet** (www.tramtrain-massyevry.fr), où ils ont eu accès à :

- l'ensemble des documents d'informations : dossier, synthèse, dépliant, affiches, panneaux d'expositions
- la vidéo qui présente le tracé du tram-train
- le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
- le diaporama présenté par le STIF en réunions publiques « Le projet en bref »
- les comptes rendus des réunions publiques

⁶ Europ'Essonne, Evry Centre Essonne, Les lacs de l'Essonne,

- les contributions des associations qui en avaient émis le souhait.

Un système de Foire aux Questions a également été mis en place avec 28 questions types (identifiées lors des différentes étapes de la concertation) et leurs réponses, élaborées par la maîtrise d'ouvrage.

Dans le cadre de la concertation, une visite des ateliers-garages du T2 et du T3 a été proposée au grand public le 2 juillet 2009.

Echanger, contribuer

Cinq **réunions publiques** ont été organisées, selon un découpage géographique en cinq secteurs, et réunissant les treize communes concernées par le tracé.

Les réunions ont été organisées selon un dispositif original caractérisé notamment par la présence, en tribune, d'acteurs socioéconomiques du territoire. Ces acteurs ont pu ainsi s'exprimer largement sur le projet, apportant leur point de vue -en lien avec leur expertise du territoire en matière de transports, d'économie, d'urbanisme. Les acteurs ayant participé à ces réunions publiques sont les suivants : Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne, Agence pour l'Economie en Essonne, Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge, Association Circule, Fédération des Circulations Douces en Essonne, Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre, Association des Usagers de Transport d'Ile-de-France, Génopole.

Une table « territoire » a été constituée pour chaque réunion publique, la composition de cette table devant faire écho aux enjeux du secteur.

Les réunions, animées par le cabinet C&S Conseils, se sont déroulées sous le contrôle de la garante, et ont permis aux riverains et aux associations d'échanger et de contribuer à la concertation.

Les caractéristiques des cinq réunions publiques sont décrites ci-après :

- La réunion publique à Chilly-Mazarin du 11 juin 2009 a duré 3 heures et 70 personnes ont participé
- La réunion à Epinay-sur-Orge du 15 juin 2009 a duré 3 heures et 300 personnes environ ont participé
- La réunion à Viry-Châtillon du 22 juin 2009 a duré 3 heures et 160 personnes environ ont participé
- La réunion à Massy du 25 juin 2009 a duré 2 heures et 65 personnes environ ont participé
- La réunion à Evry du 29 juin 2009 a duré 3 heures et 50 personnes environ ont participé

142 **fiches questions** (cf. Annexe n°12) ont été rédigées par les participants lors des réunions publiques et prises en compte pour la plupart par le modérateur, en séance :

- 13 fiches questions à Chilly-Mazarin
- 76 fiches questions à Epinay-sur-Orge
- 26 fiches questions à Viry-Châtillon
- 15 fiches questions à Massy
- 12 fiches questions à Evry

Des **registres** (cf. Annexe n°10) étaient également disponibles lors des réunions publiques, et accessibles en mairies (dans les 13 communes concernées). Au total, 195 avis ont été déposés sur ces registres. Leur répartition est la suivante :

Villes	Nombre d'avis déposés
Palaiseau	0
Massy	2
Longjumeau	2
Champlan	0

Chilly-Mazarin	0
Savigny-sur-Orge	167
Epinay-sur-Orge	11
Morsang-sur-Orge	6
Viry-Châtillon	4
Grigny	1
Ris-Orangis	0
Courcouronnes	1
Evry	1

Les habitants avaient également la possibilité de déposer des **avis sur le site Internet** (cf. Annexe n°11). Au total, 132 avis ont été déposés sur le site Internet entre le 25 mai et le 3 juillet 2009.

Par ailleurs, des **contributions collectives** (cf. Annexe n°13) ont été recueillies et déposées pour certaines parmi les avis registres et les avis Internet et/ou développées en réunions publiques.

- Note d'étude de l'association des Riverains de la Rue des Rossays (3R)
- Avis de l'association Urbanisme et qualité de vie à Villemoisson
- Avis de Circule
- Contribution de Elan Savigny Environnement
- Association des habitants du quartier de la gare d'Epinay
- Contribution des Verts et de Corbeil Essonne Ecologie
- Communication de l'association Tangentielle 8
- Association pour la Qualité de Vie au Mauregard (Epinay-sur-Orge)
- Association Centre Ville/Esplanade Epinay-sur-Orge (Epinay-sur-Orge)
- Contribution de l'atelier citoyen morsantois et des 1000 riverains du projet

En outre, d'autres membres d'associations ont pris la parole en réunion publique :

- L'association des paralysés de France
- L'association pour le développement des transports collectifs (ADTC)
- L'association Dare-Dare
- Le collectif de Viry-Châtillon
- Le syndicat de la copropriété des Erables (Viry-Châtillon)
- Le syndicat de la copropriété de la résidence du Parc Saint-Germain les Tourelles (Morsang-sur-Orge)
- Le collectif pour un environnement équilibré à Epinay-sur-Orge (CP3E)
- L'association de la rue de la Division Leclerc (Epinay-sur-Orge)
- L'association pour l'amélioration des transports à Massy
- L'association Massy-Graviers
- L'association pour la qualité de vie à Bondoufle
- Vivre à Igny

Les conseils municipaux et les conseils communautaires se sont également positionnés durant la concertation sur le projet de tram-train Massy Evry :

- Motions (cf. Annexe n°15) relatives au projet de liaison Tram-train Massy Evry (Massy, Champlan, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge, Communauté d'agglomération Europ'Essonne, Cheptainville)

Les citoyens se sont également exprimés en s'associant à des pétitions :

- Pétition de l'association Savigny Citoyenneté « Tram-train, il faut une gare à Grand Vaux ! » qui a reçu 797 signatures
- Pétition de l'association des Riverains de la Rue des Rossays (3R), qui a reçu 85 signatures

Enfin, des **urnes** ont été déposées aux gares RER C de Massy et Longjumeau et à la gare RER D d'Evry ainsi qu'à l'Université Evry Val d'Essonne et dans deux restaurants interentreprises (celui de la préfecture d'Evry et celui de la Poste, à Evry). Au total, 78 avis (*cf.* Annexe n°9) ont été recueillis (66 dans les gares, 3 à l'Université et 9 dans les RIE).

PARTIE II - SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS ET DÉBATS

PREAMBULE

En préliminaire, il paraît important de décrire la méthode et les sources qui ont guidé la rédaction de cette partie du bilan.

Celle-ci se fonde en effet sur l'analyse des différentes contributions au débat :

- prises de parole et fiches-questions écrites en réunions publiques ;
- prises de parole lors de l'atelier technique (réuni deux fois) à Savigny-sur-Orge ;
- registres en mairie ;
- contributions insérées dans les registres et présentées en réunions publiques ;
- avis déposés dans les urnes ;
- avis déposés sur le site Internet ;

Cette partie du bilan :

- retrace essentiellement les avis du public. Lorsque cela apparaît nécessaire les éléments de réponse fournis par la maîtrise d'ouvrage sont repris sous forme d'un encadré en fin de chapitre, sachant que la réponse précise figure dans les différents comptes rendus en annexe;
- reprend les éléments de réponse et les remarques de la table territoire, distingués dans le corps de texte par un fond grisé ;
- se fonde sur une analyse qualitative des débats ;
- enfin, la parole du public, hormis celle des élus, n'a pas été personnalisée.

Cette partie du bilan est organisée en quatre sous-parties :

- la concertation ;
- l'opportunité du projet ;
- les grandes caractéristiques du projet ;
- les points d'insertion spécifiques.

LA CONCERTATION

Le public s'est exprimé sur cette phase de concertation, la qualité des outils et des modalités mises en place, les garanties que cette concertation apportera pour la suite du projet.

SUR LA QUALITE DE LA CONCERTATION

Une concertation « où rien n'est figé »

Habitants et élus ont relevé la qualité de la concertation. Des réserves ont cependant été émises concernant la communication sur le projet, les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage et sur le dispositif de concertation mis en place.

La qualité de la concertation

Vincent DELAHAYE, maire de Massy et président de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne, souligne « *l'opportunité de la phase de concertation.* » Il explique qu' « *elle intervient en amont du projet alors que ce dernier est encore modifiable [et qu'elle permet] d'enrichir le projet.* » Ainsi, il précise qu' « *une fois celui-ci modifié, le public bénéficiera lors de l'enquête publique d'une seconde occasion pour s'exprimer* ».

Plusieurs participants soulignent que la concertation, a « *parfaitement répondu à [leurs] attentes* ». L'**association Circule** « *se félicite du déroulement de la concertation* ».

Les élus apprécient également cette concertation. **Jérôme GUEDJ, conseiller général du canton de Massy-Est et vice-président du Conseil général de l'Essonne** relève « *sa qualité* ». **Gérard FUNES, maire et conseiller général de Chilly-Mazarin**, félicite le STIF « *pour le soin apporté à l'organisation de la concertation sur le projet* ». **Eric MELHORN, conseiller général du canton de Savigny**, souligne la volonté du STIF d'engager une concertation où « *rien n'est figé* ».

Les modalités de concertation

Quelques participants soulignent qu'ils attendent davantage du dispositif de concertation. Certains estiment que « *la réunion de concertation de présentation du projet n'a pas apporté les éclaircissements souhaités sur tous les points* ». D'autres considèrent au contraire qu'ils ont été « *largement concertés, afin de recueillir leurs observations, leurs questions et leurs préoccupations majeures* ».

Par ailleurs, l'**association Elan Savigny Environnement** juge le nombre de réunions publiques « *insuffisant, une dédiée à Epinay et une supplémentaire pour Savigny, auraient été indispensables* ». L'**association Circule** se félicite pour sa part « *du déroulement de cette concertation (...) et de la démarche engagée avec le concours de la garante* ».

La communication

Plusieurs participants ont regretté l'aspect « *luxueux* » ou « *publicitaire* » du dossier de concertation. Selon l'**association Elan Savigny Environnement**, cela trahit le fait que « *le projet correspond moins à un service public qu'à une technologie* ».

Guy MALHERBE, député-maire d'Épinay-sur-Orge, se félicite néanmoins que le projet ait fait l'objet « d'une ample diffusion ».

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage

Un participant regrette que « les réponses apportées par l'équipe Projet soient bien en-deçà de la qualité et de la précision des dossiers montés par certaines associations et restent trop souvent évasives et floues même au stade d'une concertation préalable ».

L'association des Riverains de la Rue des Rossays propose d'améliorer la qualité des réponses en étudiant les questions « à partir de plans ». Elle regrette que « dans le cadre de la concertation, on soit limité à des images ». L'association explique ainsi qu'elle a « produit des plans grâce à des relevés de géomètre et de topographe, qui méritent d'être étudiés sérieusement, au même titre que les études de la maîtrise d'ouvrage ».

Michel BERSON, président du Conseil général de l'Essonne souligne néanmoins que, concernant notamment les demandes de précisions sur la rupture de charge à Épinay-sur-Orge, « la maîtrise d'ouvrage ne peut apporter de réponse pour l'instant, car elle est en phase de concertation afin de recueillir les interrogations, et d'étudier par la suite les solutions techniques possibles ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

Concernant les réunions publiques :

- Le dispositif retenu s'est fondé sur des regroupements géographiques et sur les fonctionnalités mêmes du projet (les deux terminus, la station de correspondance, la section ferrée, et la section tram).
- L'ensemble des élus concernés ont été conviés à échanger sur les modalités de la concertation, lors de la Commission de suivi du STIF, tenue en janvier 2009 et formalisé dans un courrier adressé aux communes pour avis en mars. Ultérieurement, Savigny-sur-Orge a formulé une demande de réunion spécifique à sa ville. Le STIF en a tenu compte et s'est mis à disposition de la ville pour participer à un atelier technique, forme de réunion la plus adaptée pour regarder point par point les sujets.

Concernant la qualité des réponses de la maîtrise d'ouvrage :

- Les études sont encore en phase très amont et au niveau d'une concertation préalable, ce sont les objectifs du projet et ses caractéristiques principales qui sont présentées au public. Certains éléments techniques ne peuvent donc trouver de réponse satisfaisante car ils correspondent à des niveaux de détail trop élevés et qui seront connus dans la suite des études.
- Des plans plus détaillés au 1/500^{ème} et des coupes seront ainsi disponibles lors des études réalisées dans le cadre du schéma de principe.
- Le STIF a participé à des ateliers techniques, fournissant chaque fois que possible un niveau de détail élevé sur le projet.
- Des études complémentaires sur des points particuliers ont été menées pour être présentées durant la concertation, notamment sur les questions de tracé et d'insertion urbaine.

LES MODALITES DE CONCERTATION ADAPTEES AUX DEMANDES DU PUBLIC

La formule « *constructive* » des ateliers et les visites terrains

Plusieurs participants ont apprécié la mise en place d'ateliers (à Savigny-sur-Orge et à Morsang-sur-Orge).

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge et **Laurence SPICHER-BERNIER**, maire de Savigny-sur-Orge, soulignent aussi la formule « *constructive* » des ateliers qu'elles ont mis en place.

Par ailleurs, un participant se félicite d'avoir pu répondre présent à l'invitation du STIF de visiter le T4 à Aulnay-sous-Bois, et a souhaité que « *la même chose à Epinay-sur-Orge* » soit organisée.

Vincent DELAHAYE, maire de Massy et président de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne, annonce avoir été « *rassuré par la visite d'un atelier garage en milieu urbain à Issy-les-Moulineaux* ».

SUR LA SUITE

Poursuivre la concertation dans une « *atmosphère positive* »

Les associations et les élus proposent des initiatives pour que la concertation se poursuive au-delà du temps officiel.

Plusieurs associations souhaitent ainsi que « *les ateliers prévus dès la fin de la phase de concertation soient le lieu d'un examen sans a priori et sans tabou des améliorations et variantes proposées* ».

L'**association des Paralysés de France** propose de faire des réunions de comités de pôle comme avec RFF et la SNCF pour faire connaître les préoccupations et les usages des handicapés.

Françoise BRIAND, députée de la 7^{ème} circonscription de l'Essonne souhaite que « *la concertation continue pour la prise en compte des inquiétudes et des propositions des participants* ». Elle se met pour cela à la disposition des municipalités concernées.

Poursuite de la réflexion en atelier à Epinay-sur-Orge

Guy MALHERBE, député-maire d'Epinay-sur-Orge, souhaite que la concertation « *se poursuive dans une atmosphère positive* ». Il entend poursuivre la réflexion en commun avec la **Fédération des circulations douces en Essonne** sur les liaisons piétonnes et cyclables, sur le stationnement, sur le réseau de bus en lien avec la Communauté d'agglomération Europ'Essonne et le STIF. Il retient également que la desserte du quartier de Grand Vaux doit être améliorée.

Poursuite de la réflexion en atelier à Viry-Châtillon

Gabriel AMARD, président de la Communauté d'agglomération Les Lacs de l'Essonne, propose d'emmener les habitants sur le terrain pour percevoir que les nuisances occasionnées par un tram-train sont faibles.

Poursuite de la réflexion en atelier à Savigny-sur-Orge

Laurence SPICHER BERNIER, maire de Savigny-sur-Orge, souhaite la tenue d'ateliers supplémentaires au mois de septembre 2009. Elle estime qu'il est « *possible d'y apporter un niveau de détail supplémentaire par rapport aux réunions publiques* ».

L'**association des Riverains de la Rue des Rossays** a « *pris acte des ateliers qui seront organisés début septembre 2009 à Savigny-sur-Orge avec les élus, les associations et le STIF pour débattre les questions en suspens* ». Elle espère ainsi discuter à nouveau du positionnement de la station d'interconnexion à Epinay-sur-Orge mais craint que ce ne soit déjà arrêté par le maître d'ouvrage, « *sans moyen de revenir dessus* ».

Poursuite de la réflexion en atelier à Morsang-sur-Orge

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge, propose que la concertation se poursuive sous la forme d'ateliers de travail à l'automne 2009, afin d'étudier les propositions alternatives, pour que la maîtrise d'ouvrage puisse « *entendre les questions précises* » et que les habitants aient « *le sentiment qu'ils ont été entendus* ».

- **La prise en compte des avis**

Beaucoup de participants s'inquiètent de la valeur accordée à leur avis au cours de cette concertation et de la façon dont il sera pris en compte. Ils émettent ainsi le souhait que « *cette phase de concertation contribue à améliorer le projet* » et qu'ils soient « *informés des suites du projet et des décisions de la maîtrise d'ouvrage* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

- Les propositions établies par les associations Elan Savigny Environnement, les Riverains de la Rue des Rossays, et les Riverains de la Tangentielle à Epinay-sur-Orge concernant la possibilité de réaliser un terminus de la mission Z6(C8) du RER C à Grand Vaux, l'insertion rue des Rossays et la possibilité de desservir Savigny-sur-Orge seront étudiées
- Suite à ces études, un atelier sera organisé à la fin du mois de septembre 2009 et une réunion de restitution pourrait se tenir à l'initiative de la mairie de Savigny-sur-Orge au mois d'octobre 2009.
- La maîtrise d'ouvrage et la garante ont rappelé lors des réunions publiques que les interventions, quelque soit leur nature, seront actées au bilan établi par le STIF.

OPPORTUNITE DU PROJET, TRACE, COUT

CARTE DU PROJET DE TRAM-TRAIN ENTRE MASSY ET EVRY



Le public s'est exprimé sur les fondements mêmes du projet. Ainsi, les débats ont porté sur l'opportunité de la liaison Massy Evry, l'articulation et le maillage entre les différents réseaux de transport en commun, existant ou en projet, le coût du projet.

LES ENJEUX DE LA LIAISON MASSY-EVRY

« Diviser par deux le temps de trajet et relier les deux principaux pôles situés au sud de Paris »

Le public s'est exprimé sur l'opportunité et les objectifs du projet, notamment sur le fait que le tram-train offre une nouvelle liaison de banlieue à banlieue, entre deux pôles majeurs du département, cette liaison répondant, selon certains, à un véritable besoin pour l'Essonne.

- **L'historique du projet : la tangentielle Ouest-Sud**

Plusieurs participants effectuent la comparaison entre le projet initial et le projet proposé à la concertation.

Ainsi, ont-ils rappelé la vocation initiale du projet, à savoir la liaison Achères-Melun ou Saint-Quentin-en-Yvelines-Melun et regrettent « *un manque d'ambition du projet* » actuel. Ils expliquent ainsi que le projet initial « *a subi des transformations qui diminuent considérablement l'intérêt de cet axe structurant* ». L'**association Elan Savigny Environnement** regrette également la « *grande idée initiale* » de la tangentielle ouest-sud et sud, et du « *remarquable projet* » consistant à relier Achères à Melun. Elle considère que le tracé actuel a été nettement « *rétréci et segmenté* », ajoutant que les prolongements vers Achères et Melun ne sont pas garantis.

Le fait que le projet ait évolué à plusieurs reprises, et qu'il date de plusieurs années, suscite de l'impatience chez les participants.

Ils rappellent ainsi qu'ils attendent le projet depuis 1999 et soulignent l'urgence de le mettre en œuvre pour maintenir les entreprises à Massy et Evry.

Michel BERSON, président du Conseil général de l'Essonne, souligne également que ce projet correspond à une « *attente forte* » des Essonnais. Il explique que les transports en commun en Ile-de-France ont privilégié le territoire de Paris et celui de la petite couronne, et que la grande couronne a aujourd'hui « *droit au rattrapage* ». Il souligne que dans un premier temps, le projet de rocade était ambitieux et correspondait à un transport ferré lourd et coûteux, en partie en raison d'un tunnel ferroviaire, mais qu'il n'était pas réalisable à moyen terme.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Essonne, déclare qu'elle soutenait déjà les projets de Tangentielles Sud et Ouest et qu'elle est ainsi particulièrement attachée au projet de tram-train.

- **Renforcer les liaisons de banlieue-banlieue**

De nombreux participants considèrent que le projet est « *un plus pour le développement de la banlieue* », car il « *rend enfin possible des déplacements de banlieue à banlieue* ».

De nombreux participants appréhendent cependant cette nouvelle liaison en rocade comme une menace pour les liaisons radiales.

Le syndicat de la copropriété des Erables à Viry-Châtillon, est quant à lui favorable au projet de tram-train, dans la mesure où il estime important de réaliser des liaisons tangentielles, mais regrette que cela se fasse au détriment de liaisons radiales. Il demande la complémentarité entre ces deux types de desserte.

Les élus soulignent en revanche que les déplacements de banlieue à banlieue sont croissants, et qu'il est ainsi nécessaire d'augmenter l'offre de transport dans ce sens et de la connecter aux liaisons radiales.

Stéphane BEAUDET, maire de Courcouronnes et vice-président de la Communauté d'agglomération Centre Essonne, estime, en effet, que ce projet va participer au « *développement des nouvelles liaisons de banlieue à banlieue* » et qu'il va permettre également de « *désaturer le RER* »

». Il indique que « 50% des actifs du territoire » travaillent en banlieue et non à Paris, comme il est couramment exprimé.

Michel BERSON, président du Conseil général de l'Essonne souligne également qu'un des objectifs du projet consiste à favoriser les liaisons de banlieue à banlieue et à relier les RER B, C et D.

La **Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF)** insiste également sur cette liaison avec les trois RER.

L'Association des Usagers des Transports (AUT) d'Ile-de-France rappelle qu'elle est attentive aux déplacements de banlieue à banlieue et estime que le STIF présente aujourd'hui « *un projet intéressant* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant les déplacements de banlieue à banlieue :

- Selon une étude menée par l'IAU-IDF, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, ils représentent les trois quart des flux de voyageurs en Ile-de-France ; en Essonne, deux-tiers des déplacements s'effectuent au sein du département.
- La gare de Massy draine 28 000 voyageurs par jour, celle d'Evry Courcouronnes 15 000. La ville d'Evry attire un quart des déplacements, pour autant, l'offre de transport en commun en Essonne s'avère peu performante par rapport au réseau routier. Ainsi, seul un quart de la population active utilise les transports en commun.

- **Relier de manière attractive des bassins de vie et des pôles d'emploi**

De nombreux participants reconnaissent l'intérêt d'une liaison rapide de transport en commun de banlieue à banlieue, entre les deux pôles urbains que sont Massy et Evry.

Ainsi, ils notent les avantages d'une liaison entre des bassins de vie et des pôles d'emploi, le principal étant le gain de temps.

Certains estiment que le projet pourra apporter « *un second souffle économique* » aux territoires traversés et reliés, remarquant notamment que le tram-train permet une liaison efficace avec la gare TGV de Massy.

De nombreux participants se félicitent du confort que leur apportera le tram-train dans leurs trajets quotidiens, mettant en avant le « *réel gain de temps* » et l'aspect pratique de « *se laisser transporter* ».

Certains participants estiment néanmoins que le tram-train « reliera des villes qui n'ont rien à voir entre elles » et, de plus sans offrir une liaison attractive.

L'association Elan Savigny Environnement considère ainsi que « *peu de gens feront le trajet direct entre les deux pôles majeurs du département [Massy et Evry]* » en tram-train. Elle estime que l'usage et l'intérêt principal du tram-train consiste à desservir les habitants des logements qui longent l'autoroute A6, et propose que ce soit « *un bus qui remplisse cet objectif* ».

La plupart des élus des communes reliées entre elles par le tram-train se félicitent de ce projet qui reliera bassins de vie et pôles d'emploi entre eux.

Simone MATHIEU, maire de Viry-Châtillon se félicite d'un « *projet qui propose de relier le lieu de travail et le logement des gens qui sont distincts* ».

Vincent DELAHAYE, maire de Massy et président de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne, se réjouit : « *Ce projet devrait permettre de diviser par deux le temps de trajet et reliera les deux principaux pôles situés au sud de Paris* ».

Stéphane BEAUDET, maire de Courcouronnes et vice-président de la Communauté d'agglomération Centre Essonne évoque un « *projet important pour le Centre Essonne* » qui permettra d'améliorer

l'attractivité du territoire, en reliant Massy à Evry, en offrant une connexion directe avec le TGV et un lien facilité avec l'aéroport d'Orly.

Michel BERSON, président du Conseil général de l'Essonne, souligne qu'un des enjeux du projet consiste à favoriser le développement économique en reliant Evry et Massy, deux pôles d'emploi majeurs du département de l'Essonne.

La Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF) rappelle que l'Etat est attaché aux « *navettes de bassin de vie* » et que le tram-train Massy-Evry en est un exemple caractéristique ; il permet en effet de desservir le pôle Préfecture et le pôle de transport multimodal de Massy.

L'Agence pour l'Économie de l'Essonne souligne que le projet de tram-train est important pour l'Agence car il permettra de relier Massy, principal pôle tertiaire du département et Evry, pôle tertiaire d'activité mixte et d'entrepôt logistique. De plus, les entreprises et les centres de Recherche et Développement se développent autour de la gare de Massy. L'agence souligne également que la capacité de transporter les personnes favorise l'émergence de nouveaux projets et que la « *capacité du tram-train à entrer dans l'urbain* », à venir chercher les salariés quasiment chez eux générant ainsi moins de transports individuels.

Le Génopôle à Evry estime que « *ce projet n'est pas un luxe et qu'il répond à une attente ancienne* ». Il propose que le tracé soit allongé de deux kilomètres au Sud afin de desservir les 84 laboratoires implantés sur le territoire du Génopole et le futur hôpital Sud-francilien.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Essonne soutient ce projet qui « *va desservir 21 000 emplois à Massy et 36 000 emplois à Evry, ainsi que de nombreuses zones d'aménagement concerté tout au long du parcours* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant la liaison entre deux pôles :

- Après un développement du réseau qui s'est fait historiquement en radiales vers Paris, le projet de tram-train correspond à la vision de pôle à pôle de la Région Ile-de-France en matière d'aménagement. Depuis 1994 en effet, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France favorise le développement des transports de banlieue à banlieue sans passer par Paris, L'objectif consiste à obtenir, à terme, un réseau maillé grâce à la mise en place de liaisons en rocade.
- Le choix de relier les deux pôles majeurs de l'Essonne que sont Massy et Evry sans correspondance répond à un parti pris d'aménagement qui vise à renforcer l'attractivité de ce territoire.

- **Desservir les quartiers d'habitat social et des quartiers en développement**

Les participants soutiennent de manière générale l'objectif du projet qui consiste à desservir les quartiers d'habitat social. Ils estiment que cette liaison en transport en commun sera bénéfique pour « *sortir certains habitants de leur isolement* ».

Quelques participants craignent néanmoins un projet qui va les « *relier à des villes à problèmes* ».

Enfin, pour de nombreux participants, le projet ne va - au contraire - pas assez loin car il « *ne dessert pas le quartier de Grand Vaux* » à Savigny-sur-Orge (cf. partie 3.1, pages xx et xx).

Claude VASQUEZ, maire et conseiller général de Grigny, insiste sur l'enjeu du projet pour sa commune où 15 000 logements seront reliés entre eux ; il insiste en particulier sur l'enjeu pour la ZAC centre-ville qui sera piétonnisée, qui accueillera 1000 logements et un pôle commercial conséquent. La ZAC centre-ville de Grigny sera appuyée par une « *desserte durable* » et répondra à l'enjeu de densification autour des liaisons de transports en commun.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Essonne, indique qu'elle est particulièrement attachée au projet de tram-train car elle souligne la multitude des zones d'activité desservies entre ces pôles.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant l'absence de desserte directe du quartier de Grand Vaux :

- La desserte du quartier n'est pas oubliée. Une optimisation des liaisons douces sera recherchée.
- Le positionnement de la station de correspondance dans le projet est celui qui optimise la liaison avec le RER C en permettant le plus grand nombre de voyageurs en correspondance. Ce fut l'élément déterminant qui a conduit, à l'issue des études et des prévisions de trafic, à proposer le tracé aux élus en Commission de suivi puis à le faire approuver par le conseil du STIF de février 2008

- **L'intérêt du prolongement vers Versailles**

Plusieurs participants s'interrogent sur le devenir du projet initial de tangentielle sud, qui prolongeait la liaison Massy-Evry vers Versailles. Certains estiment qu'il « *est urgent de créer une liaison directe vers Versailles* ».

L'**association des usagers pour la défense de la ligne tangentielle du RER C8** suggère de prolonger la ligne C8 vers Versailles, « *seconde gare d'Ile-de-France* » à l'instar de la ligne C2 du RER, prolongée jusqu'à Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines. L'association souhaite que « *le STIF et la SNCF fassent toute la lumière sur cette question* ». Elle demande « *la mise en place d'un atelier technique sur le site RER C actuel* ».

L'Association des Usagers des Transports (AUT) d'Ile-de-France estime impératif de privilégier en priorité la liaison vers Versailles par tram-train plutôt que par le RER C.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant le prolongement du tram-train vers Versailles

- La priorité a été donnée à la liaison Massy-Evry mais l'idée du prolongement vers Versailles est pertinente, d'autant que le tram-train bénéficierait ainsi des installations existantes du RER C moyennant néanmoins quelques adaptations d'infrastructures.

- **Un projet en faveur du développement durable**

Plusieurs participants se félicitent d'un projet qui contribuera à améliorer l'environnement :

Ils estiment que l'arrivée du tram-train permettra de « *diminuer la circulation automobile* » et de « *réduire la pollution* » et que, de cette façon, il s'inscrit dans « *la continuité des efforts entrepris pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre* ».

D'autres estiment que cette liaison ne suffit pas à encourager suffisamment le report modal⁷ :

Selon les Verts de Corbeil-Essonnes Ecologie, « *seule une infrastructure lourde telle que la tangentielle sud-ouest initiale et sa prolongation dans l'esprit du projet Lutèce vers Sénart offrirait une*

⁷ Report modal ou transfert modal : report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement. Par exemple : de la voiture vers les transports en commun.

alternative significative à l'automobile pour les trajets domicile travail de l'Est du département Evry-Corbeil et même de la Seine et Marne (Sénart) vers l'Ouest : Massy – Courtaboeuf et le futur OIN⁸».

D'autres encore jugent que le bilan environnemental du projet n'est pas suffisamment développé dans les documents du maître d'ouvrage.

Un participant s'étonne du fait que les documents de la concertation ne présentent pas les économies environnementales réalisées.

Les élus soulignent le fait que la liaison de tram-train contribuera à améliorer l'environnement.

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge, estime que le projet est une « *bonne chose* » pour « *diminuer l'usage de la voiture dans ce secteur* ». Toutefois, elle précise que l'environnement et le cadre de vie des habitants doivent être également pris en compte.

Marianne DURANTON, conseillère générale du canton de Longjumeau, et maire adjointe à Villemoisson-sur-Orge, souligne que les transports en commun sont un progrès pour le développement durable.

Gabriel AMARD, président de la Communauté d'Agglomération des Lacs de l'Essonne, souligne l'importance de ce projet et exprime son impatience à le voir se concrétiser, dans la mesure où il sert l'intérêt général et constitue « *une issue face à la crise écologique* ». En outre, il salue ce projet qui concourt à réduire l'usage de la voiture particulière entre des pôles de développement économique et d'habitat.

Le **Syndicat mixte des Transports Essonne Centre (SMITEC)** se félicite de ce projet qui constitue une « *alternative au tout voiture* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant le bilan environnemental du projet :

- Le bilan socio-économique du projet intègre le coût énergétique : il tient compte de la diminution attendue du trafic routier, de la réduction des émissions de CO₂, du gain de temps passé dans les embouteillages.
- Les études complétées sur le sujet seront réalisées pour le dossier d'enquête publique.

L'ARTICULATION AVEC LE RESEAU DE TRANSPORT EXISTANT ET EN PROJET

Faire que « la desserte directe banlieue-Paris ne soit pas dégradée au profit de la desserte banlieue-banlieue »

Certains participants ont largement évoqué l'impact de cette nouvelle liaison sur le réseau de RER, ainsi que son articulation avec les projets de transport en commun non ferroviaire, type TCSP (Transport en commun en site propre).

• La réorganisation du RER C

La substitution du tram-train à la mission Z6 du RER C et ses impacts pour les usagers

Les participants appréhendent fortement la réorganisation du RER C, et notamment, le fait que le tram-train se substitue à la mission Z6 de ce dernier, et supprime pour certains une liaison directe avec Paris dans un sens et avec Versailles dans l'autre.

Certains s'étonnent que la suppression de la mission Z6 du RER C « *soit une condition de réalisation du projet* ». D'autres proposent de transformer le RER C en tram-train afin d'éviter les correspondances vers Paris à Epinay-sur-Orge.

⁸ OIN : Opération d'Intérêt National. L'opération en question est l'OIN de Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines

De manière générale, les usagers du RER C qui circulent de la banlieue vers Paris ou Versailles souhaitent connaître l'avantage du projet pour ce qui les concerne.

Le collectif pour un environnement équilibré à Epinay-sur-Orge (CP3E) est plus nuancé car il explique que le RER C selon lui, s'apparente à « *une pieuvre* », ce qui complique son exploitation et nécessite de restructurer le réseau. Il insiste sur l'importance de « *rechercher une correspondance optimale* ». Il considère par ailleurs que « *le projet présenté offre une correspondance de qualité (...) et remplit ainsi son rôle de maillage efficace* ».

Suppression de la liaison directe vers Paris

De nombreux participants regrettent la suppression de la liaison directe vers Paris par le RER C pour les usagers situés au sud d'Epinay-sur-Orge, étant donné que le tram-train Massy-Evry se substituera à la mission Z6 du RER (Juvisy-sur-Orge/Massy). Une habitante de Longjumeau déplore le fait que l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue conduise, selon elle, à une dégradation de la liaison avec Paris. Une autre habitante de Longjumeau se demande pour quelle raison il n'a pas été prévu de compléter la liaison RER actuelle par la mise en place d'un tram-train plutôt que de la supprimer. Elles souhaitent toutes les deux que « *la desserte directe banlieue-Paris ne soit pas dégradée au profit de la desserte banlieue-banlieue* ».

Selon un participant, le fait de mêler transports express et transports de type bus ou tram ne présente aucun avantage, au contraire, cette configuration impose la suppression de la relation directe avec Paris.

L'association des riverains de la Tangentielle rappelle qu'actuellement, l'ensemble des voyageurs de Massy et Petit Vaux se rendent dans le Val de Seine ou à Paris et arrivent directement à Savigny-sur-Orge, sans effectuer de correspondances.

Jacques LEPELTIER, adjoint au maire de Longjumeau chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et des transports, considère le projet de tram-train comme particulièrement important mais ne trouve pas de contrepartie intéressante à l'abandon de la liaison directe vers Paris.

Suppression de la liaison directe vers Versailles

Plusieurs habitants de Savigny-sur-Orge regrettent la « *suppression des trains VICK et CIME à destination de Versailles* », une ligne, qui, pour eux, « *rend d'immenses services quotidiens* ». Ils rappellent à ce titre qu'il ne faut pas « *déshabiller Paul pour habiller Jacques* ». Ils estiment que de nombreux voyageurs et lycéens seront défavorisés par la suppression de « *la tangentielle Juvisy-Massy-Versailles* », et que celle-ci avait également un rôle « *régulateur* » pour la liaison vers Paris, par rapport « *aux trains directs surchargés* ».

D'autres rappellent également que « *de nombreux étudiants vont à Massy, Jouy-en-Josas, Orsay, leur situation doit être prise en compte par le STIF* ». Un participant ajoute que la liaison banlieue-banlieue assurée par le RER C est fréquentée par de nombreux lycéens des lycées Monge et Corot de Savigny-sur-Orge et par des étudiants de l'université de Versailles et de HEC. Il demande ce qui est prévu pour ces usagers. Il regrette que le projet élude la disparition d'une liaison existante de banlieue à banlieue, à savoir celle assurée par les trains VICQ et CIME du RER C.

Impacts sur le temps de trajet

Guy BONNEAU, conseiller régional, membre de la commission transports et habitant de Massy, soulève la question de la rupture de charge entre les RER B et C.

Plusieurs participants ainsi que **l'association des Riverains de la Tangentielle** dénoncent l'allongement des temps de parcours sur le RER C, notamment entre Savigny-sur-Orge et Versailles, en raison de l'attente que le voyageur aura à supporter en effectuant la correspondance à Epinay-sur-Orge. Un participant regrette ainsi l'allongement du temps de trajet qu'il estime passer de 36 à 46 min entre Versailles et Juvisy-sur-Orge, pour illustrer le manque de pertinence du projet à ses yeux. Il considère que le tracé « *opère un véritable tortillard* » entre Epinay-sur-Orge et Evry.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment précisé :

Concernant l'impact pour les usagers lycéens :

- Selon les données du Rectorat et du Conseil général de l'Essonne, la correspondance à Epinay-sur-Orge concerne un nombre limité de lycéens. Ainsi, il apparaît que moins de 100 élèves empruntent quotidiennement le tronçon Massy-Petit Vaux pour se rendre dans les deux lycées de Savigny-sur-Orge, et à l'inverse, qu'environ 1300 élèves habitant dans les communes du projet situées entre Morsang-sur-Orge et Evry disposeront grâce au tram-train d'un mode de transport en commun supplémentaire.

Concernant l'impact sur les temps de trajet :

- La fréquence de la ligne C8 (Juvisy/Savigny/Massy/Versailles) du RER C, est de 15 min en heures de pointe et de 30 min en heures creuses sans amélioration possible. Le projet de tram-train permettra d'obtenir une fréquence plus élevée à la gare d'Epinay-sur-Orge, soit un train toutes les 10 min en heures de pointe et toutes les 15 min en heures creuses (12 trains par heure) à la mise en service.

La rénovation du réseau existant

Le public s'est exprimé également sur les exigences à avoir concernant le réseau existant de RER du territoire essonnien concerné par le projet de tram-train.

Plusieurs participants jugent la desserte actuelle satisfaisante, et estiment **prioritaire l'amélioration** du réseau de RER (B, C et D). Ainsi, un participant s'impatiente de ne pas voir la mise en œuvre de l'amélioration du RER C, notamment sur la ligne Massy-Palaiseau-Bièvres-Versailles-Chantiers. D'autres s'inquiètent des impacts du tram-train sur le RER B, « déjà très encombré en heures de pointe »

Le **Syndicat mixte des Transports Essonne Centre (SMITEC)** désire que la vigilance soit maintenue sur l'offre de service des RER.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant la situation actuelle du réseau RER :

- Le réseau actuel de transport de voyageurs en Ile-de-France est exploité à son maximum.
- Actuellement, les deux systèmes, radial et tangentiel, étant totalement imbriqués, la gestion du trafic ferroviaire est de plus en plus fragile et une véritable question se pose sur la modernisation des infrastructures.
- La dégradation de la partie sud du RER est indéniable.
- Les RER C et D sont en cours de restructuration ; un schéma directeur et un schéma de principe ont été votés en juillet 2009 avec pour objectif de renforcer la desserte en petite couronne tout en améliorant la régularité de ces lignes.

Concernant la réorganisation du réseau et le maillage :

- La desserte des gares parisiennes par le RER C demeurera inchangée et elle sera même augmentée sur l'axe radial reliant Epinay-sur-Orge à Paris puisqu'en heures de pointe, la desserte passera de 8 à 12 trains par heure avec l'arrivée du tram-train.
- L'enjeu du projet de tram-train consiste à obtenir une exploitation indépendante de celle du RER C et inversement, afin d'éviter que les dysfonctionnements ne se répercutent l'un sur l'autre ; chacune des branches devra pouvoir fonctionner indépendamment l'une de l'autre, l'expérience montrant que les lignes de RER les plus performantes sont agencées selon un système de branches simplifiées, à l'instar du RER A.

-
-
- **Le lien avec les autres transports en commun (bus, tram) en projet ou existants**

Plusieurs participants s'interrogent quant au maillage d'ensemble du réseau et du lien entre le projet de tram-train et les autres projets de transport en commun du territoire comme avec les Transports en commun en site propre existants (TCSP).

Les participants souhaitent connaître l'articulation du projet de tram-train avec les projets de TCSP :

- sur la RN20
- entre Massy et Orly
- entre Corbeil et Sénart.

Plusieurs participants proposent en outre de prolonger le tram-train jusqu'à Corbeil-Essonnes ; certains y voient l'occasion de le relier à terme à un autre projet de tramway entre Corbeil et Orly.

Les participants souhaitent également disposer d'informations concernant l'articulation du projet de tram-train avec les TCSP existants ou en cours de réalisation :

- le tramway T7 entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge
- la ligne de bus 402 – pour laquelle un habitant de Morsang-sur-Orge propose qu'elle soit « raccourcie » pour s'arrêter à la Grande Borne.

Stéphane BEAUDET, maire de Courcouronnes et Vice-président de la Communauté d'Agglomération Centre Essonne indique que, concernant le maillage du réseau de transport entre Evry et Corbeil, de nombreux autres projets vont voir le jour d'ici la mise en service du tram-train prévue en 2017. En outre, la requalification de la ligne 402 en tramway va offrir une armature de transport Nord/Sud et permettre une desserte fine du territoire. Il estime que ce projet constitue un enjeu majeur pour le territoire centre essonnien. Il se félicite de l'évolution du visage du transport public avec la réalisation du T7, la ligne 402 qui dessert les quartiers en politique de la ville, le TCSP Sénart-Corbeil, le pôle multimodal de Massy.

Guy BONNEAU, conseiller régional, souligne l'importance du maillage, qui induit la prise en compte des autres projets de transports.

Jérôme GUEDJ, conseiller général du canton de Massy Est et vice-président du Conseil général de l'Essonne, souhaite que la continuité entre les différents projets de TCSP soit assurée. Selon lui, la réalisation du TCSP Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines dans sa totalité, demeure la priorité du département. Il estime qu'il pourrait être relié au tram-train Massy-Evry à hauteur de la gare de La Bonde à Massy.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Le STIF veille à assurer les correspondances entre les différents modes de transports collectifs. - Le projet de tram-train intègre ainsi l'ensemble des projets de transports en commun envisagés sur le territoire essonnien, dont le T7 Juvisy-Athis-Mons, le réaménagement de la ligne 402, les TCSP « Orly – Massy - Saint-Quentin », « Massy – Arpajon », « Massy - Les Ulis » « Sénart – Corbeil-Essonnes » et « axe Francilienne Evry - Val d'Orge – Courtaboeuf ». |
|--|

L'articulation avec le Grand Paris

Plusieurs participants s'interrogent sur l'articulation du projet avec celui du secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale. Certains participants s'inquiètent en effet de « l'inscription du tram-train dans le projet du Grand Paris ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant le projet de rocade « Blanc »
--

- Les propositions du Secrétaire d'Etat au développement de la région capitale, Christian BLANC, contiennent un projet de transport collectif dit « Grand Huit », reliant Versailles, le plateau de Saclay, Massy et Orly.

La **Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)** explique que le projet du gouvernement reprend les nouvelles propositions de l'Etat, le Grand Huit (métro automatique reliant les pôles remarquables), mais aussi les projets de la Région Ile-de-France inscrits au CPER 2007-2013 dont le tram-train, et les Contrats Particuliers Région-Département. Les projets de l'Etat et de la Région sont d'autant plus compatibles que le TTME – « navette de bassin de vie » - relie les deux pôles remarquables de l'Essonne et que Massy est conçue comme une station du « Grand Huit ».

LE COUT, LE FINANCEMENT ET LE CALENDRIER DU PROJET

« Un projet que l'on attend depuis longtemps »

La question du coût et du financement du projet est apparue comme un enjeu secondaire de la concertation en général mais néanmoins central concernant la question de l'opportunité du projet.

Le coût du projet

Plusieurs participants craignent des « dépenses inutiles ». Ils sont très attentifs à la nature des études réalisées et aux suites de la concertation.

Quelques participants dénoncent les coûts engendrés par le projet à certains endroits du tracé.

Plusieurs personnes jugent que les « *trois traversées successives de l'A6* » au niveau de Grigny, nécessitent « *un ouvrage d'art au coût exorbitant* ».

Quelques uns s'inquiètent du coût « *du crochet à Epinay, nécessitant la construction de ponts et souterrains* ». En outre, **l'association des Riverains de la Rue des Rossays**, dénonce le coût important du projet, qu'elle estime plus élevé sur le secteur Epinay/Savigny/Morsang qu'à Evry, alors même que, selon elle, le tracé présente à cet endroit de nombreux inconvénients.

Certains estiment que le coût du projet pourrait être attribué à la rénovation des lignes C et D du RER.

Certains évoquent également l'exemple d'autres villes de France qui ont réalisé un tramway et dont le coût a augmenté au moment de la réalisation (impact sur les impôts locaux).

Enfin, plusieurs participants s'interrogent sur la rentabilité socio économique du projet et posent des questions sur la méthode de calcul utilisée ; quelques uns souhaitent disposer de l'outil de simulation des gains de temps et proposent de le mettre en ligne sur le site Internet.

Certains proposent « *de réaliser un calcul d'impact environnemental* » qui prendrait en compte « *les nuisances et les soustractions de services publics* » entraînées, selon eux, par le projet de tram-train. Ils souhaitent qu'« *une juste répartition entre les communes traversées des retombées économiques et sociales* » soit réalisée.

Le financement

L'association des Riverains de la rue de Rossays estime que l'inscription au Plan Espoir Banlieue « *n'est pas prioritaire* », même si le projet dessert des quartiers sensibles. Des participants s'interrogent sur le financement des « *19% restant* ». D'autres se demandent si le budget, estimé il y a plusieurs années, est toujours fiable aujourd'hui.

Jérôme GUEDJ, conseiller général du canton de Massy Est et vice-président du Conseil général de l'Essonne, fait part de sa « *préoccupation quant aux délais et au financement* » vis-à-vis des demandes de stations supplémentaires sur le tracé projeté. Il s'attend à ce que les coûts prévisionnels soient dépassés, car « *chaque intervention supplémentaire se traduira par une surenchère* ». Il indique ainsi ne pas vouloir « *perdre de temps* » sur un projet qui lui procure « *une grande satisfaction* », afin d'obtenir par ailleurs, des TCSP qui « *correspondent aux besoins des habitants* ».

La **Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)** indique que, concernant la répartition du financement entre les différents partenaires, 150 millions d'euros proviennent du Plan Espoir Banlieues, démontrant ainsi que ce projet est perçu comme un moyen utile au désenclavement des quartiers sensibles en Ile de France.

Paul DA SILVA, conseiller général du canton de Viry, estime que ce projet est « *une chance pour le territoire* » et pour les populations desservies, et que le Conseil général le soutient donc à hauteur de 10% du financement global.

Le calendrier

De nombreux participants soulignent le fait qu'il s'agit d'un « *projet que l'on attend depuis longtemps* ».

Certains estiment ainsi que le délai de réalisation effective du tram-train est « *trop long* », regrettant la *lenteur du processus* » et le déplorent : « *dommage qu'il faille attendre 2017* ».

Certains proposent de mettre en service la portion train, « *qui ne nécessite pas de travaux* », avant la portion tram.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant le coût et le financement :

- A ce stade du projet, il est rare que 80% du budget soit déjà acquis.
- L'impact d'une augmentation du budget ne se répercuterait pas directement sur les impôts locaux.
- Les coûts d'exploitation sont intégrés, au moment de la mise en service, dans les avenants au contrat STIF/exploitant, définissant les relations financières et l'offre de service.

Concernant le taux de rentabilité socio économique et l'impact environnemental du projet :

- Le STIF utilise une méthode standard pour l'ensemble de ses projets qui est basée sur la valorisation des temps de trajets. La méthode de calcul repose sur le report modal, la congestion routière, et d'autres paramètres et permet de mesurer le gain global pour la collectivité.
- Le STIF admet que la desserte des quartiers en difficulté n'est pas calculée spécifiquement dans ce modèle. Le modèle intègre le nombre d'habitants dans un périmètre de 500 m autour du périmètre d'étude. De ce fait les quartiers sensibles - dont les densités de population sont plus importantes - sont intégrés. Cependant la qualification du quartier comme « sensible » ne donne pas lieu à un critère spécifique accentuant sa valorisation.

LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Les participants ont largement débattu de l'offre de transport et de ses différents aspects. Les remarques ont porté sur la fréquence, le matériel roulant, des exigences ont été formulées concernant la desserte, les rabattements, ou encore la période des travaux pour les usagers du RER.

LA DESSERTE

« *Les augmentations de fréquence du projet sont un avantage* »

« *Rechercher une correspondance optimale à Epinay* »

Plusieurs associations et habitants ont étudié des propositions alternatives pour la station de correspondance du tram-train avec le RER C, actuellement envisagée à Epinay-sur-Orge, nommée « station Epinay ». Habitants et usagers potentiels du tram-train ont formulé des demandes de desserte supplémentaire, notamment, à Massy, Champlan et Savigny-sur-Orge.

La fréquence

Certains estiment que « *les augmentations de fréquence du projet sont un avantage, surtout aux heures creuses* », mais que « *les voyageurs effectuant une correspondance à Epinay-sur-Orge perdront le bénéfice de cette augmentation de fréquence* »

L'association des Riverains de la Tangentielle propose de « *passer la mission Z6 actuelle à une fréquence de 15 min* ».

Plusieurs participants s'inquiètent de l'impact des deux sections à voie unique sur la fréquence de passage des tram-trains : « *dans de telles conditions, avec une rame toutes les 10 minutes, le moindre retard de l'une d'elles entraînera automatiquement d'importantes perturbations sur toute la ligne* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant l'amélioration de l'offre de transport avec le projet de tram-train :

- Le tram-train se substituera à la mission Z6 (C8) entre Epinay-sur-Orge et Massy ; cela permettra de disposer d'un tram-train toutes les 10 minutes en période de pointe et d'un tram-train toutes les 15 mn en période creuse, contre aujourd'hui un RER C tous les quart d'heure en heure de pointe et un RER C toutes les demi heures en heure creuse.
- La fréquence des trains sur la ligne Brétigny-sur-Orge sera augmentée, passant en période de pointe de 8 à 12 trains par heure, et cette offre sera complétée par une desserte en rocade via le tram-train Massy-Evry, avec 6 trains par heure. Cette mixité RER C/tram-train permet d'améliorer la desserte globale.

Le STIF apporte quelques exemples d'amélioration de l'offre de transport :

- Aujourd'hui, relier Morsang-sur-Orge à Massy par les transports en commun n'est pas chose aisée : 45 minutes sont nécessaires par bus et RER alors que le trajet en tram-train ne durera que 20 minutes.
- Le parcours en heures creuses entre Longjumeau et Paris offrira même un gain de 7 minutes grâce à l'effet fréquence.
- Le temps de trajet d'un étudiant en stage à Massy et résidant à la Grande Borne s'élève aujourd'hui à 1h. Il chutera à 30 minutes grâce au tram-train.

Concernant la proposition qui consiste à augmenter la fréquence du RER C :

- Il est impossible d'augmenter la fréquence du RER C aux heures de pointe (un train par quart d'heure) compte tenu des difficultés d'exploitation de ce réseau à branches multiples et de la cohabitation entre les trains de fret, les trains grandes lignes, les RER. L'ajout d'une ligne supplémentaire viendrait fragiliser le système d'ensemble. Pour évaluer l'amélioration de l'offre de

transport, l'effet fréquence doit être pris en compte, et pas seulement la question des correspondances.

Les alternatives au projet proposé par la maîtrise d'ouvrage

- *Proposition commune de l'association des Riverains de la Tangentielle et des Riverains de la Rue des Rossays (3R) : implantation d'une station à Grand Vaux (cf. Annexe n° xx p. xx)*

Le groupement d'associations propose⁹ d'implanter une station à Grand Vaux, quartier d'habitat social situé sur la commune de Savigny-sur-Orge. Les voies du tram-train rejoignent Grand Vaux en passant dans un tunnel, sous les voies principales du RER C. La station se situerait à proximité du viaduc des Trois Arches et serait implantée auprès des voies du RER C, permettant ainsi une correspondance de quai à quai.

Cette alternative permettrait selon les associations de :

- désenclaver le quartier de Grand Vaux ;
- réduire le coût pour le projet (du fait d'infrastructures moins « lourdes »);
- éviter de franchir la RD 257 et d'entraîner des problèmes de circulation routière;
- éviter « l'entrée » du tram-train dans le « *domaine clos de RFF* » au niveau de la RD 257 et de Grand Vaux, et échapper aux problèmes de sécurité que cela induit ;
- limiter l'impact sur la rue des Rossays ;
- supprimer les tronçons à voie unique de la liaison tram-train ;
- desservir Savigny-sur-Orge et maintenir la liaison vers Paris, en minimisant les temps de transfert à la station de tram-train.

- *Proposition d'Elan Savigny Environnement : implantation d'une station à Grand Vaux (cf. Annexe n° xx p. xx)*

L'association Elan Savigny Environnement propose la création d'une station à Grand Vaux, avec deux options possibles

Soit : une station de tram-train à Grand Vaux au lieu d'une station Epinay

Le terminus de la ligne C8 du RER C serait ramené à Grand Vaux (puisque le tram-train occupe les rails de la Grande ceinture jusque Massy). Le voyageur effectue le trajet Massy-Evry sans correspondance.

Soit : le maintien de la liaison C8 d'Epinay-sur-Orge à Massy et la création d'un tram Savigny-Grand Vaux-Evry.

Le voyageur effectuerait le trajet Massy/Evry avec une correspondance à la station Savigny-Grand Vaux.

Dans le cadre de cette option, Elan Savigny Environnement préconise non seulement de maintenir la Z6, mais aussi de la renforcer, par l'attribution de nouvelles dessertes, comme Ivry-sur-Seine.

L'association estime la solution qui consiste à créer une station à Grand Vaux plus réaliste et moins coûteuse.

Au cours d'un dialogue établi avec la maîtrise d'ouvrage, Elan Savigny Environnement conteste le fait que la création d'une station à Grand Vaux pénaliserait les voyageurs par une correspondance longue

⁹ Note de réflexion sur l'utilité d'une station à Grand Vaux à Savigny-sur-Orge, présente dans le registre de la concertation.

de 300 mètres, comme inscrit dans le dossier de concertation. Selon l'association, la correspondance tram-train ou tram avec le RER C, serait facilitée du fait du positionnement de la nouvelle station à hauteur des voies du RER C, la correspondance s'effectuant ainsi de « quai à quai ».

Le STIF et les maîtres d'ouvrage ont mis en avant les aspects suivants :

Concernant les propositions des associations...

- ...et leurs caractéristiques techniques : le passage sous les voies du RER C à Epinay-sur-Orge nécessite la création d'un ouvrage. Les premières observations du bureau d'étude INEXIA sur le projet d'Elan Savigny Environnement montrent en première approche que le secteur Ouest de Grand Vaux, de superficie restreinte et au relief marqué, ne pourrait accueillir l'ensemble des voies ferrées et tramway. Les caractéristiques techniques et la géométrie du site nécessiteraient « d'écarter » la voie de la Grande ceinture.
- ...et le fonctionnement du réseau : la contrainte du cadencement des trains au quart d'heure rend difficile le fonctionnement d'une correspondance entre le tram-train et le RER C à Grand Vaux. Compte tenu de la différence de fréquence du RER C (15 minutes) et du tram-train (10 minutes), seules deux correspondances par heure entre le RER C (Massy-Grand Vaux) et un tram (Grand Vaux-Evry) seraient optimales. A l'inverse, à Epinay-sur-Orge, le point de maillage permet une correspondance optimale.
- ...et le trafic voyageurs : à l'heure du matin la plus chargée, 1000 voyageurs par sens emprunteront le tram-train entre Epinay-sur-Orge et Morsang-sur-Orge. Créer une correspondance entre le tram-train et le RER C à Grand Vaux entraînerait de fait une diminution du nombre de voyageurs, et amènerait probablement le STIF à préconiser la création d'un bus en site propre entre Grand Vaux et Evry plutôt que d'un tram. Par ailleurs, le schéma directeur de 1994 préconise plus de maillage entre les liaisons radiales (vers Paris) – trop nombreuses - et les rocades (inter-banlieue). Les projets de tangentiels se sont avérés trop coûteux, et l'objectif majeur retenu a donc été de relier directement les deux pôles majeurs de l'Essonne Massy et Evry.

L'association Savigny Citoyenneté rejoint la proposition d'**Elan Savigny Environnement**. Elle s'interroge ainsi sur la possibilité de créer une navette omnibus entre Juvisy-sur-Orge et Grand Vaux, pour n'augmenter la fréquence des trains de la ligne C que sur la portion où cela est possible.

Pour cela, elle demande si le sillon fret peut être utilisé dans la mesure où il n'est pas emprunté tous les quarts d'heure. Elle s'interroge sur la possibilité de faire stationner le tram-train au terminus à Grand Vaux proposé par Elan Savigny Environnement, afin de laisser la priorité aux trains de fret, et ainsi augmenter la cadence en utilisant le sillon de fret lorsqu'il est inutilisé.

Le STIF et les maîtres d'ouvrage ont précisé que :

- 3 RER par quart d'heure viennent de Brétigny-sur-Orge et un sillon est réservé pour laisser circuler des trains de fret.
- or, on ne peut pas se permettre d'utiliser le sillon fret, car les trains de fret peuvent « dévier » d'un quart d'heure sur l'autre.
- même si les trains effectuaient un retournement à Grand Vaux, la contrainte du quart d'heure demeurerait malgré tout.

o **Les autres propositions**

Plusieurs participants, ainsi que **l'association des habitants du quartier de la gare d'Epinay-sur-Orge** proposent de maintenir la liaison RER Grande Ceinture et de l'améliorer, de créer une offre nouvelle de type tramway ou tram-train entre le secteur Epinay-Savigny et Evry.

Un habitant de Morsang-sur-Orge propose de relier Massy à Evry en utilisant les infrastructures existantes. Il précise que le trajet ne serait plus en ligne droite mais ne nécessiterait pas de construire

des rails supplémentaires. Il s'interroge également sur la possibilité d'ajouter des voies de RER de part et d'autres du projet de barreau TGV qui longera la Francilienne.

L'association Circule propose que, parallèlement à la réalisation du tram-train Massy-Evry, soit mise en place « *une ligne de bus en site propre, le long de la Francilienne, reliant Evry à Brétigny-sur-Orge et au-delà* ».

Enfin, certains proposent de « *renforcer la desserte par bus en site propre* » ou d'améliorer « *la jonction existante entre les RER C et D à Juvisy-sur-Orge* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont mis en avant les aspects suivants:

Concernant les autres propositions alternatives :

- La variante d'une navette bus entre Epinay-sur-Orge et Evry viendrait se superposer au projet actuel de requalification de la ligne 402, nécessiterait une correspondance supplémentaire, et aboutirait donc à une offre globale moins satisfaisante. Enfin, dès le SDRIF de 1994 la volonté de relier les pôles de Massy et d'Evry est affirmée. L'intérêt du projet consiste à relier ces deux pôles essonniers avec le même matériel roulant.
- L'utilisation des infrastructures existantes, faisant passer le tram-train par Rungis, Juvisy-sur-Orge et Corbeil Essonne, complexifierait le système global. Il convient de choisir des modes de transport adaptés à une desserte fine du territoire, et avec des fréquences de passage élevées.
- La variante d'un tracé par la Francilienne a été analysée lors des premières études, mais elle allongeait le temps de parcours et n'était donc pas aussi attractive pour relier Massy et Evry.
- Concernant le projet de barreau TGV qui permettra de réaliser une interconnexion au sud de Paris, la CNDP devrait être saisie en 2010. L'enjeu du projet consiste à séparer les modes de transport afin que les TGV ne circulent plus sur des voies de RER et inversement, et ainsi limiter les répercussions des dysfonctionnements d'un mode sur l'autre.

La qualité de la correspondance à Epinay-sur-Orge

En lien avec la question de la liaison avec Paris et Versailles, beaucoup de participants soulignent la contrainte d'une correspondance.

La contrainte de la rupture de charge et son impact sur le temps de trajet

L'association Elan Savigny Environnement dénonce ce qu'elle appelle « *la verrue spinolienne* », à savoir, la correspondance à Epinay-sur-Orge. Elle estime que cette interconnexion entre les différentes lignes du RER C et le tram-train a notamment un impact sur le temps de trajet pour les voyageurs empruntant cette correspondance, du fait de la longueur du parcours (de 170 mètres) et de la dénivelée.

Selon **l'association des Riverains de la Tangentielle à Epinay-sur-Orge**, la qualité de la correspondance n'est pas garantie. Elle explique ainsi que l'ensemble des voyageurs parcourent 170 mètres environ, et arrivent en bout de quai, en un même point. Or, les 200 à 250 voyageurs qui empruntent cette correspondance, devront se répartir dans les différents wagons du train. En somme, elle estime la rupture de charge à un quart d'heure environ.

L'association Elan Savigny Environnement s'interroge par ailleurs sur le nombre de personnes destinées à emprunter l'interconnexion à Epinay-sur-Orge, évoquant un risque de surcharge du réseau. Elle fait référence aux personnes qui iront du sud vers Evry et ne bénéficieront pas d'une correspondance satisfaisante, ou sans doute moins commode que la correspondance de Juvisy-sur-Orge avec le RER D, dans un temps de trajet équivalent.

L'association des Riverains de la Rue des Rossays s'interroge également sur le nombre de voyageurs qui emprunteront la correspondance à Epinay-sur-Orge et leur répartition. Les réponses qui ont été fournies par la maîtrise d'ouvrage sur les prévisions de trafic de voyageurs lui paraissent

incompréhensibles. Elle propose ainsi de faire appel à un bureau d'études indépendant pour évaluer cela et souhaite que les associations soient intégrées à cette démarche.

Le **collectif pour un environnement équilibré à Epinay-sur-Orge (CP3E)** insiste également sur l'importance de « *rechercher une correspondance optimale* ». Mais lui considère que « *le projet présenté offre une correspondance de qualité (...) et remplit ainsi son rôle de maillage efficace* ».

Les garanties à apporter

Ils estiment ainsi que « *des correspondances de qualité* » sont indispensables. En outre, **l'association Savigny citoyenneté** attend du projet qu'il soigne « *la qualité de correspondance à Epinay-sur-Orge afin d'en réduire le temps* ».

L'association Circule souhaite que la correspondance à Epinay-sur-Orge soit meilleure qu'à Châtelet, qui se caractérise par des couloirs interminables. Afin d'améliorer cette interconnexion, l'association propose d'aménager des gares routières ainsi que des garages à vélos. Elle propose que si la correspondance entraîne une diminution des places de parkings sur le parc de stationnement régional d'Epinay-sur-Orge, cela pourrait être compensé par l'amélioration du réseau bus. Il faudrait pour cela que l'amplitude horaire des bus soit convenable et qu'elle s'adapte surtout aux horaires des trains.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont assuré que :

- La correspondance à Epinay-sur-Orge se fera dans les meilleures conditions. La correspondance vise les mêmes objectifs que remplit déjà le métro parisien, où la fréquence des métros est élevée et les correspondances bien étudiées.
- La correspondance à Epinay-sur-Orge sera « resserrée » : la longueur des quais du RER C atteint 200 mètres, celle du tram-train fera 80 mètres. La future station du tram-train se trouve à 50-100 mètres des quais de la gare du RER C. Par ailleurs, le passage de la gare à la station représentera une dénivelée de 7-8 mètres maximum avec ascenseur. Cette dénivelée est équivalente à celle établie entre correspondances dans de nombreuses stations de métro.

Les demandes de desserte supplémentaires

Les participants ont émis des demandes concernant la desserte, certains énonçant les lieux clés à desservir (lycées, hôpitaux), d'autres précisant les stations supplémentaires qu'il serait intéressant de créer.

o Le plateau de Saclay

Un habitant de Viry-Châtillon s'interroge sur l'absence de desserte par le tram-train du plateau de Saclay.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

- Le plateau de Saclay est un enjeu en soi qui ne peut être réduit au projet de tram-train Massy Evry.

o Les lycées

Plusieurs participants s'interrogent sur la desserte des deux principaux lycées de Savigny-sur-Orge (Corot et Monge) depuis le secteur Longjumeau-Chilly-Mazarin-Champlan.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

- Moins de 80 lycéens résident entre Massy et Petit Vaux sur les 3775 élèves et perdraient en effet le bénéfice de la liaison directe. En allant vers Morsang-sur-Orge, on pourrait, en relation avec les proviseurs des lycées concernés, aménager éventuellement un accès moyennant un

allongement du trajet initial de quelques minutes seulement. A l'inverse, les 1300 lycéens résidant entre Viry-Châtillon et Grigny bénéficieront d'un gain de temps réel.

○ **Les hôpitaux**

Le représentant d'un syndicat hospitalier d'Ile-de-France précise que les transports collectifs sont également utilisés par les patients, pas seulement les actifs. Ce tracé de tram-train exclurait de fait certains patients des structures hospitalières.

Plusieurs participants émettent le souhait que le tram-train desserve le futur hôpital Sud Francilien à Evry.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

- Il n'existe pas d'étude spécifique de desserte des hôpitaux. Aucune donnée n'étant disponible, le STIF pourrait porter un éclairage particulier sur ce sujet, comme il l'a fait pour étudier les déplacements des lycéens de Savigny-sur-Orge.
- La desserte du centre hospitalier sud francilien par les transports en commun est prévue.

○ **Autres stations**

Un participant demande « *plus de stations à Grigny et Ris-Orangis* ».

Certains participants s'interrogent sur la possibilité de construire une station Massy Centre ville à proximité du rond point du 18 juin 1940 bien qu'il soit accessible en bus, et de relier la zone de Courtaboeuf au tram-train.

Quelques participants estiment que Ris-Orangis serait mieux desservie si la station Croizat se trouvait de l'autre côté de l'A6, au niveau du quartier du Bois de l'Epine. Certains dénoncent une station « *au milieu de nulle part* ».

○ **Station ZAC de la Bonde à Massy**

Les élus massicois ont soulevé la question de la station optionnelle de la ZAC de la Bonde.

Vincent DELAHAYE, maire de Massy et président de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne se déclare « *favorable à l'implantation d'une station au sein de la ZAC de La Bonde et d'une autre à Champlan, deux lieux concernés par d'importants programmes de développement* ». Il remarque que les arrêts s'avèrent « *plus rapprochés sur la partie sud du tracé* » et estime que « *l'ajout de deux gares ne devrait pas se trouver contrainte sur la partie nord* ».

Jérôme GUEDJ, conseiller général du canton de Massy Est et vice-président du Conseil général de l'Essonne, s'interroge sur les critères qui conduisent à déterminer le caractère optionnel de la station de La Bonde. Il souhaite notamment connaître les impacts d'un arrêt supplémentaire sur le temps de parcours global et se demande si son insertion est plus « *souple* » pour la partie tram. Il s'interroge également sur le surcoût d'une station supplémentaire. Il se demande si la vitesse de circulation du tram-train diffère selon le mode ferré ou tramway. Il souhaite également connaître l'impact de la prise en compte d'une station supplémentaire sur les délais de réalisation et à partir de quel moment le nombre de stations est fixé. Enfin, il s'interroge sur les prévisions à sept ou huit ans quant au trafic de la station de La Bonde.

Néanmoins, si la station de La Bonde devait être réalisée, il estime qu'elle pourrait être le point de connexion entre le TCSP Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines et le tram-train.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Essonne indique qu'elle est surprise par l'expression « optionnelle » pour la station ZAC de la Bonde. Elle précise qu'actuellement, la ZAC de La Bonde compte 2 000 emplois, élément non négligeable. L'implantation d'une station à La Bonde permettrait également selon elle de garantir une meilleure desserte pour le secteur concerné par le projet Massy-Atlantis.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

C&S Conseils / STIF TTME / Bilan de la concertation

- La création de deux nouvelles stations supplémentaires (ZAC de la Bonde et Champlan) ne doivent pas compromettre les objectifs du projet ; la question doit donc être affinée.
- L'impact d'une station supplémentaire sur le délai de réalisation du projet est limité si la décision est prise au stade du schéma de principe.
- L'attractivité de l'offre de transport doit tenir compte du temps de trajet, or, une station supplémentaire a un impact d'une minute environ sur le trajet total.
- L'opportunité de créer une station s'évalue en recensant les projets d'aménagement et leur impact en termes de population et d'emplois ; les deux projets (aménagement et transport en commun) doivent coïncider dans le temps.
- Le coût d'investissement pour la création d'une nouvelle station, évalué à quelques millions d'euros, est mis en regard des gains apportés par une nouvelle station pour la collectivité.
- En somme, la création de nouvelles stations relève d'un processus « gagnant-gagnant » où la desserte en transport en commun attire de l'activité mais encore faut-il que l'activité justifie la nécessité d'une desserte en transport en commun.

o Champlan

De nombreuses contributions écrites et orales demandent l'implantation d'une station de tram-train à Champlan en vue de répondre à plusieurs objectifs socio-économiques.

Plusieurs participants demandent les raisons de l'absence de station à Champlan. Selon un participant, l'implantation d'une station dans cette commune permettrait « *de rejoindre Savigny-sur-Orge et de desservir de nouveaux lieux* ». Un autre participant envisage cette station comme un moyen d'attirer des entreprises sur le territoire de la commune. Certains estiment aussi qu'une station à Champlan permettrait aux habitants de la commune d'accéder à des loisirs dont ils ne disposent pas chez eux (cinéma, théâtre, etc.).

Enfin, en matière d'accessibilité, un participant suggère l'utilisation de la déviation financée par le Conseil général de l'Essonne afin d'accéder à une véritable station avec la possibilité d'un parking aménagé.

Christian LECLERC, maire de Champlan, rappelle que, parmi les 2500 habitants de sa commune, 1 200 personnes travaillent dans une des villes traversées par le tram-train. A l'inverse, 3 000 personnes viennent travailler à Champlan chaque jour. 350 entreprises se trouvent sur le territoire de la commune et à proximité immédiate de Massy, une quarantaine d'hectares, restent encore à valoriser. Champlan se trouvant à mi-distance de Massy et de Longjumeau (à 1200 m), l'implantation d'une station lui semble judicieuse au cœur d'un secteur qui serait appelé à se densifier économiquement. Champlan dispose de « *pastilles* » de densification économique d'une surface de 40 hectares, « *il serait dommage de rater le train* » explique Christian LECLERC.

Par ailleurs, les études de déplacement montrent que 75% des habitants de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne travaillent dans des communes extérieures : les flux migratoires se révèlent particulièrement importants. Enfin, Christian LECLERC estime qu'accorder davantage de place aux transports collectifs serait tout à fait compatible avec les principes du Grenelle de l'environnement ; il souhaiterait disposer d'arguments techniques et financiers de la part du maître d'ouvrage.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Essonne rejoint le maire de la commune de Champlan concernant l'intérêt d'implanter une station de tram-train à cet endroit, en évoquant des éléments identiques concernant les caractéristiques socio-économiques de la commune. Elle indique que si 2 500 personnes vivent à Champlan, 3 000 personnes travaillent sur le territoire de la commune-

En plus des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage sur l'opportunité de créer une station ZAC de la Bonde à Massy (cf. page ci-dessus), le STIF a ajouté que :

- La commune de Champlan a de nombreux projets qu'elle a récemment présentés au STIF.
- Sur cette partie du tracé, la distance entre les stations serait appropriée (stations ni trop rapprochées, ni trop éloignées).

o Savigny-sur-Orge

De nombreux habitants de Savigny-sur-Orge, soutenus par leurs élus, insistent tout au long de la concertation pour qu'une station supplémentaire soit créée afin de desservir leur commune.

Selon un participant, « *le tram-train doit passer par Savigny-sur-Orge* ». Pour un autre, « *un arrêt à Savigny serait un plus* ». La plupart des participants qui souhaitent une station à Savigny-sur-Orge proposent de l'implanter à Grand Vaux, quartier jugé « *négligé par le projet* ».

L'association Savigny Citoyenneté rappelle que le quartier de Grand Vaux à Savigny-sur-Orge n'est pas desservi alors que la desserte des quartiers d'habitat social est l'un des objectifs du projet de la liaison tram-train entre Massy et Evry. Il rappelle que le quartier abrite une population de 6000 habitants, composée de jeunes et d'actifs, qui sont sous-motorisés. Il ajoute que l'on ne peut parler d'intérêt socio-économique du projet sans desservir Grand Vaux. L'installation d'une station est en effet un vecteur d'attractivité pour les investisseurs et, donc, de développement économique, urbain et social. Le quartier souffre, de plus, de l'absence de financement de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU).

D'autres proposent « *une gare commune Savigny-Epinay, facilement accessible aux habitants de Grand Vaux* », « *une gare commune tram-train et RER C à Savigny* ». Certains Saviniens s'estiment lésés par rapport à des communes voisines comme Epinay-sur-Orge, qui accueille « *plusieurs stations sur son territoire* », ils craignent « *l'enclavement de Savigny* ».

A l'inverse, **l'association spinolienne du Centre-ville Esplanade** estime que le quartier de Grand Vaux est bien desservi puisqu'il se trouve près des gares du RER C d'Epinay-sur-Orge et de Petit Vaux, ainsi que des lignes de bus de Savigny-sur-Orge.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que :

- L'inquiétude des Saviniens concerne la rupture de charge à Epinay-sur-Orge du fait de la substitution de la mission Z6 du RER C par le tram-train Massy-Evry.
- Mais la correspondance à Epinay-sur-Orge sera optimisée : fréquence de passage des trains, accessibilité, cheminements, rabattements par bus et par les circulations douces.
- De plus, il faut tenir compte du fait que les liaisons de rocade sont nouvelles et qu'elles modifieront nécessairement les habitudes par rapport aux liaisons radiales.

LES RABATTEMENTS

« *Étendre et densifier le réseau de bus* »

La question des rabattements vers le tram-train apparaît comme une condition essentielle à la réussite du projet.

Restructuration du réseau de bus

Les participants s'interrogent sur les modifications prévues sur les lignes de bus, à savoir « *les suppressions [de lignes], l'aménagement des horaires, la modification des itinéraires* ».

Certains proposent d'« *étendre et densifier le réseau de bus* ».

L'**association Circule** estime que le projet favorisera « *l'amélioration du réseau bus* », ce qui pourra « *compenser la diminution des places de parkings* » aux abords des nouvelles stations.

Liaisons douces : vélos et deux-roues

De nombreux participants attirent l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur la nécessité de soigner les liaisons piétonnes, cyclables, et de bus vers les stations du tram-train. Pour cela, certains préconisent d'assurer « *une complémentarité entre le projet et le schéma départemental sur les circulations douces* ».

Plusieurs participants demandent une accessibilité au tram-train via des pistes cyclables. Certains envisagent la réalisation d'un itinéraire cyclable le long du tracé du tram-train et estiment qu'il faut faire de vraies routes cyclables, sans détours, sans interruptions (chicanes, caniveaux, trottoirs, feux mal réglés, changements de côté...).

L'**association Circule** propose qu'un « *garage sécurisé et gratuit soit mis en place pour accueillir les deux-roues et notamment les vélos* ».

La **Fédération des circulations douces en Essonne (FCDE)** souhaite qu'un « *travail soit réalisé sur les voiries environnantes afin de les rendre plus accueillantes et favoriser le rabattement piéton et vélo* ». Elle propose de créer des stations services à vélos, à proximité des stations ; en effet, la Fédération compte sur le vélo pour éviter la prolifération de voitures.

Stationnement routier

Quelques participants s'inquiètent du devenir du parking du Conseil général à la station Petit-Vaux. Plusieurs participants alertent également la maîtrise d'ouvrage sur la nécessité de gérer le stationnement des voitures aux abords des stations afin de limiter « *l'invasion des rues adjacentes* » par les voitures des personnes qui viennent emprunter le tram-train. Un habitant demande s'il est possible d'envisager la construction de parkings auprès des stations et estime qu'une telle initiative participerait à la promotion du développement durable.

Le **Syndicat mixte des Transports Essonne Centre (SMITEC)** souhaite que la question des rabattements routiers soit approfondie.

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que:

- En vue de la mise en service d'une nouvelle infrastructure ferroviaire de type tram-train, le STIF étudie les modalités de rabattement en essayant de favoriser les modes alternatifs à la voiture, notamment par les circulations douces en incitant les maîtres d'ouvrage à la création de parc à vélo.
- Cette étude est d'autant plus nécessaire que le département de l'Essonne dispose d'un schéma directeur des circulations douces.
- En outre le réseau de bus sera restructuré à l'arrivée du tram-train et sera optimisé en termes de dessertes, d'amplitude horaire et de fréquence.
- Le cas échéant, si le stationnement des voitures reste indispensable, des systèmes de parcs relais pourraient être envisagés.

LES CARACTERISTIQUES DU TRAM-TRAIN : AVANTAGES ET INCONVENIENTS

L' « *accessibilité* », un atout du tram-train

Une solution plus « *adaptée* » : « *le tramway* » ou « *bus électrique* »

Atouts du tram-train

Rapide, confortable, écologique

Certains participants prennent l'exemple du tram-train T4 et de la visite organisée par le STIF et la SNCF dans le cadre du projet et à laquelle ils étaient présents pour saluer la performance de ce mode de transport.

Un participant estime que « *le tram-train allie rapidité, efficacité et écologie* », un autre souligne que c'est un mode de transport « *moderne, rapide, confortable et soucieux de l'environnement. Bref, une vraie alternative à la voiture particulière qui encombre et pollue notre banlieue !* »

L'**association des Riverains de la Rue des Rossays**, bien qu'il émette de nombreuses réserves sur le projet, reconnaît le **confort** du mode tram-train.

L'**association pour la qualité de vie au Mauregard d'Épinay-sur-Orge** indique qu'elle a participé à la visite du tram-train T4 et se montre très satisfaite de ce matériel, qu'elle trouve « *très silencieux* » et confortable.

Accessibilité

La question de l'accessibilité a été abordée de nombreuses fois.

L'**association Dare-Dare** se félicite de « *l'accessibilité de ce mode de transport* ».

L'**association des Paralysés de France** s'interroge, elle, sur le nombre de places assises dans les rames et celles qui seront réservées aux handicapés, ainsi que sur les stations et leur « *adaptabilité* » aux personnes handicapées. Elle demande également quelle sera la situation en cas d'avarie sur le réseau, évoquant le risque d' « *allongement du temps de parcours* » et la possibilité de « *disposer de rails de rabattements* ».

La **Fédération des circulations douces en Essonne** est très « *motivée* » par ce projet qui sera accessible aux handicapés.

Sécurité des personnes

Quelques participants s'inquiètent de la sécurité aux abords des futures stations, de « *la population marginale qui s'y installe* ». D'autres attendent du tram-train un regain de sécurité par rapport au RER : « *au lieu de courir pour pouvoir rentrer en RER la nuit toute seule, un arrêt de tram-train sera merveilleux* », faisant état d'un « *ensemble cohérent et sécurisé* ».

Requalification urbaine

Une participante estime par ailleurs que le tram-train « *participe à la beauté de la ville* ».

Marianne LOUIS, conseillère régionale et maire-adjointe d'Évry, estime pour sa part que le tram-train, sur sa partie tramway, circule en cœur de ville et qu'il contribue à améliorer la qualité de vie des habitants.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant les atouts du tram-train :

- Empruntant les voies du RER C, il permet de limiter les coûts généraux du projet, de disposer d'un réseau moins « *lourd* » sur la partie tram, permettant ainsi d'assurer une desserte fine (locale) du territoire, constitue un moyen de transport écologique.
- Les stations seront constituées d'un mobilier urbain plus léger que celui des gares RER,

- L'insertion urbaine sera facilitée et les architectes pourront proposer des projets harmonieux.
- Concernant l'accessibilité
- La loi impose de rendre les stations et le mode de transport accessibles aux personnes à mobilité réduite.
 - Le STIF se dit ouvert à participer à la réflexion avec les associations concernant le traitement du handicap.
 - Dans le cadre du projet et du retraitement des quais, toutes les étapes de l'accessibilité seront intégrées.
- Concernant la sécurité des personnes :
- En ce qui concerne les accès aux stations, les cheminements piétons seront sécurisés au niveau de la voirie, en requalifiant certains carrefours et/ou en canalisant les circulations piétonnes par des systèmes de « barriérage » (croisillons) ;
 - Pour la sécurité des voyageurs, les rames du tram-train disposeront toutes de vidéo-protection.

Questionnements sur le tram-train

Une solution non « adaptée »

Un participant s'interroge sur la particularité de cette « *solution tram-train* » et se demande si elle est « *réellement adaptée* ». Un habitant de Morsang-sur-Orge estime par ailleurs que le tramway est une régression par rapport au train. Enfin, certains participants s'inquiètent de la capacité du tram-train à « *absorber le trafic de voyageurs* », craignant sa faible capacité par rapport au RER.

Un participant propose de faire une « *ligne tramway en bus électriques et voies protégées* », projet qu'il estime « *beaucoup moins cher et plus simple* ». Un autre suggère de remplacer une rame du RER C actuel à deux niveaux, par une rame simple de 250 voyageurs.

Les nuisances

La question des nuisances sonores est évoquée ; ainsi, certains s'inquiètent de la nature de la plateforme de roulement et évoquent la possibilité de poser des dalles anti vibratiles.

L'impact visuel est également redouté ; ainsi, l'association des **Riverains de la Rue des Rossays**, estime que le tram-train entraîne une « *pollution visuelle* », et une gêne pour le stationnement des riverains.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé que:

- Les prévisions de trafic indiquent que la charge du tram-train en heure de pointe par heure et par sens s'élèvera à 1700 voyageurs. Les rames disposeront d'une capacité d'accueil supérieure de 3000 voyageurs.
- Le tram-train est un mode silencieux, ce qui est confirmé par des calculs préliminaires de simulation de bruit en fonction de la fréquence des tram-trains. Cette pré-analyse montre que le niveau sonore attendu est équivalent, voire moindre
- Mais, si, par un jeu de réverbération, le niveau de bruit était malencontreusement augmenté, la loi impose de restituer le niveau initial. Ces éléments seront précisés lors des études d'impact nécessaires pour la constitution du dossier d'enquête publique.

LE FRET

Quelle « *cohabitation [entre] la ligne de tram-train et [le] fret SNCF* » ?

Quelques questions ont porté sur l'articulation entre le trafic de marchandises et la liaison tram-train.

A hauteur du passage à niveau à proximité de la station Petit Vaux, certains s'inquiètent de la « *cohabitation de la ligne du tram-train et du fret SNCF* ». D'autres se demandent pourquoi le maître d'ouvrage ne supprime pas le passage à niveau qui, selon eux, pose un problème de sécurité, faisant passer le tram-train « *en tranchée* ».

L'association des riverains de la Tangentielle à Epinay-sur-Orge estime que le tram-train effectue un « *cisaillement* » toutes les 10 min dans un sens, et 10 min dans l'autre sens, et que cela empêche la circulation des trains de fret toutes les cinq minutes. Elle fait part de son incompréhension concernant les projets de la SNCF dont elle pensait qu'elle avait accepté de ne pas faire passer de trains de fret aux heures de pointe.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant la cohabitation des trains de fret avec le tram-train :

- Le trafic fret, qui représente en moyenne une dizaine de trains par jour dans chaque sens, ne compromet pas la possibilité d'augmenter la fréquence du tram-train.
- La voie entre Epinay-sur-Orge et Massy est une ligne secondaire pour le fret, le trafic marchandise restera donc équivalent au trafic actuel.

L'IMPACT DES TRAVAUX POUR LES USAGERS

Quelles « *nuisances lors du chantier du tram-train* » ?

Enfin, des questions ont porté sur les perturbations du réseau de transport en commun pendant les travaux du tram-train et sur « *les nuisances lors du chantier du tram-train* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant le fonctionnement du réseau de transport en commun durant les travaux du tram-train :

- Le service public impose de garantir la permanence de la desserte, même si cela contraint la réalisation des travaux et a un impact sur les coûts. Ainsi, les dessertes quotidiennes seront clairement conservées pendant la durée des travaux. Lorsque des opérations plus lourdes seront menées de manière ponctuelle et nécessiteront de suspendre le service, en soirée ou le week-end, des moyens de substitution par bus seront déployés.

L'INSERTION DU TRAM-TRAIN

Assurer la « maîtrise des nuisances pour les riverains »

L'insertion du tram-train a fait l'objet de nombreuses questions de la part des riverains et élus des communes traversées.

Celles-ci ont de manière générale porté sur :

- la période des travaux ;
- l'impact de la valeur des biens immobiliers situés à proximité du tram-train;
- l'impact des nouvelles stations sur la circulation, les cheminements piétons, le bruit ;
- la prise en compte du stationnement aux abords des stations ;
- la gestion du stationnement pour les riverains du tram-train.

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge estime qu'il est nécessaire de tenir compte « de l'environnement du projet et de la maîtrise des nuisances pour les riverains ».

Pour leur part, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant la période des travaux :

- et son impact sur les commerces : cette situation est encadrée par la loi relative aux dommages liés aux travaux publics. Un commerçant qui verrait son chiffre d'affaire diminuer serait, dans le cadre d'une Commission de règlement à l'amiable, indemnisé. La situation est différente dans le cas d'une habitation.
- La gestion des travaux est une question centrale mais à ce stade de la concertation préalable, elle est trop en amont. Elle sera abordée suffisamment concrètement lors de l'enquête publique. Néanmoins, un dispositif de communication sera mis en place, pour informer les habitants et les usagers concernés du calendrier des travaux dans leur voisinage, des modifications d'offre de stationnement et des itinéraires de déviation mis en place.

Concernant la valeur des biens immobiliers

- Le tram-train amène un service, et en ce sens, il a plutôt un impact de valorisation des biens immobiliers. En effet, la proximité de la desserte des transports en commun est un critère de premier choix. De plus, le tram-train apporte une requalification de l'espace urbain qui contribue également à valoriser les biens immobiliers.

Concernant les nuisances sonores

- La réglementation impose, notamment dans le cadre du schéma de principe et de l'enquête publique, la réalisation d'une étude d'impact acoustique : tout bruit généré par l'activité en question au-dessus des seuils doit alors être limité par quelque moyen que ce soit.

Concernant la sécurité des cheminements :

- La sécurité autour du tram-train est une question majeure : une loi adoptée en 2003 fixe la réglementation à ce sujet. Le dossier sécurité STIF est instruit par les services de l'Etat qui donnent un avis au regard du contrôle mené de manière indépendante sur la maîtrise d'œuvre du projet. Des tramways sont mis en service depuis plus de vingt ans en France avec une prise en compte particulière de la place du piéton ; à ce titre, on bénéficie d'un retour d'expérience important.

Concernant le stationnement des riverains :

- L'accès aux places de stationnement des riverains est garanti.

Concernant l'aménagement des stations :

- Les gares actuelles du RER C deviendront des stations de type tram, les souterrains seront embellis et lumineux. Le traitement des quais sera repris à l'occasion des travaux (traitements minéraux), des banquettes, des bornes automatiques, des bornes indiquant les perturbations en temps réel et des composteurs seront installés.

L'ATELIER GARAGE A MASSY

Dans le cadre de la concertation, le STIF a organisé une visite commentée de l'atelier du T3 à Paris et des ateliers du T2 à Issy-les-Moulineaux pour les élus et riverains massicois afin qu'ils découvrent d'une part le fonctionnement d'ateliers modernes et, d'autre part, des exemples d'insertion urbaine, architecturale et paysagère d'ateliers-garage. Elus et riverains ont apprécié ces visites.

Impacts et nuisances

Les riverains de l'atelier garage et le **Comité de Défense des Riverains du Quartier des Graviers Palaiseau Massy** demandent « *une bonne insertion paysagère des bâtiments* », un « *entretien de la végétation* » et la mise en place d'un comité de surveillance.

Beaucoup s'inquiètent des éventuelles nuisances sonores et visuelles, et s'interrogent sur la possibilité d'installer un mur antibruit. Ils souhaitent, de plus, avoir des précisions sur les horaires de fonctionnement de l'atelier garage et sur son niveau sonore.

Certains s'inquiètent également du risque de dévaluation de leurs biens immobiliers une fois l'atelier garage bâti et s'étonnent du choix du site qui se trouve plus proche des habitations que le deuxième proposé.

Claire ROBILLARD, adjointe au maire de Palaiseau, souhaite obtenir « *des précisions quant à l'aménagement de l'atelier garage afin d'évaluer l'insertion urbaine ainsi que la qualité du bâtiment envisagé* ». Etant donné les nuisances à prévoir, elle annonce que « *la mairie de Palaiseau s'opposera à la juxtaposition d'un atelier garage tram-train et d'un atelier garage TGV* ». Elle demande si les murs antibruit ne devraient pas « *concerner le garage plutôt que l'atelier* ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant la localisation de l'atelier-garage :

- Des raisons techniques ont présidé au choix du secteur de Massy-Palaiseau plutôt que Champlan. Sur le site du secteur Massy-Palaiseau, les rames peuvent être acheminées le long de la petite ceinture, indépendamment de l'exploitation. Le trajet ne représente qu'un kilomètre, ce qui s'avère également significatif en termes de coûts pour la collectivité. Le garage assure une fonction de remisage des rames : il a tout intérêt à se trouver à l'extrémité de la ligne.

Concernant les nuisances sonores :

- L'atelier-garage fonctionnera vraisemblablement de 7h à 22h ; les murs antibruit ne seront probablement pas nécessaires étant donné que l'atelier se situera à plusieurs dizaines de mètres des habitations et que les ateliers-garages des tram-trains n'ont pas un fonctionnement trop bruyant contrairement aux garages TGV. Dans tous les cas, des études acoustiques seront réalisées au stade de l'enquête publique et toute gêne sonore supplémentaire conduirait la maîtrise d'ouvrage à prendre les mesures nécessaires comme l'exige la réglementation.
- Le trafic marchandises restera équivalent au trafic actuel. Le trafic voyageur, lui, augmentera, mais son impact sonore sera maintenu au niveau actuel voire moindre, compte tenu des performances en termes de bruit des tram-trains, par rapport aux RER.

LA STATION CHILLY-MAZARIN

Henri FIORI, adjoint au maire de Chilly-Mazarin, avance la possibilité de construire une nouvelle station pour la commune afin de remplacer la gare actuelle construite en 1965.

Une habitante de Chilly-Mazarin annonce, elle, « *sa préférence pour l'embellissement en matière d'aménagement* ».

Enfin, un participant note que les gares deviendront des stations de tramway.

LA STATION EPINAY

Espace vert

Les riverains de l'allée des Rossays contestent « *l'implantation de la gare devant les habitations* » car ils estiment que cela « *sacrifie au projet le seul et unique espace vert du quartier qui est aussi le seul espace de jeux pour tous les enfants du quartier HLM* ».

Cheminements

Certains préconisent l'aménagement d'un « *lien piéton entre Grand Vaux et la gare d'Épinay* », « *que le projet se fasse ou pas* ».

Bernard MERIGOT, adjoint au maire de Savigny-sur-Orge estime que la station d'Épinay-sur-Orge, telle qu'elle est positionnée, « *va attirer des habitants de Grand-Vaux qui vont chercher à la rejoindre à pied* ». Il insiste ainsi sur la nécessité de prendre en compte les cheminements piétonniers des habitants de Grand-Vaux en direction des gares tant SNCF que des stations tram-train.

L'association Elan Savigny Environnement s'interroge sur le danger que peut représenter la fréquentation des 700 personnes estimées en correspondance si l'on se trouve en mode banalisé.

Circulation routière

Un participant souligne que « *les voies étroites des abords ne peuvent servir qu'à la desserte locale des habitations, comme actuellement, et ne pourraient pas servir d'accès au pôle d'échange de la gare* ».

La traversée de la RD 257 est perçue par quelques participants comme un risque de « *provoquer de très nombreux embouteillages sur une route déjà très encombrée* ». Un participant estime que l'ensemble de la zone industrielle de la Croix Blanche est aussi concernée par un problème de congestion routière et que le passage d'un tram-train toutes les 10 minutes dans chaque sens va certainement aggraver la situation. Un autre enjoint la maîtrise d'ouvrage de « *ne pas aggraver les difficultés existantes d'écoulement du trafic routier de cet axe* ».

Coût

Un participant estime que la station Epinay constitue « *une solution moins coûteuse, moins bruyante, plus écologique et plus pratique que le projet de tangentielle ferrée* ». Un autre déplore au contraire le coût engendré par « *la déviation* » à Epinay-sur-Orge.

Insertion paysagère

Une association demande « *une intégration parfaite dans le paysage verdoyant des vallées de l'Orge et de l'Yvette* ». **L'association urbanisme et qualité de vie à Villemoisson** regrette l'urbanisation à venir des abords de la nouvelle station d'Épinay.

Risque

L'association des habitants du quartier de la gare d'Épinay signale que le talus sur lequel a été construit la ligne Paris-Orléans s'est affaissé en 1978 et que cette zone est également sujette à des risques d'inondation.

Stationnement

Devant le risque de « *suppression de stationnements à Epinay* », plusieurs participants demandent « *la création d'un parking* ». « *L'impact de la gare d'interconnexion sur les problèmes de stationnement* »

L'association des riverains de la Tangentielle estime que la station d'Épinay telle que prévue dans le projet nécessitera l'acquisition de 60 places de stationnement environ sur le parking régional de la gare, alors qu'il est déjà saturé. De plus, il souligne que la nouvelle correspondance en station

d'Epinais va provoquer une augmentation des besoins de stationnement. L'association propose donc l'extension du parking sur une structure à étages, avant la mise en service du tram-train.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant les cheminements :

- A propos de la desserte de Grand Vaux, un atelier a été mis en place à l'initiative de la ville de Savigny-sur-Orge et que les propositions alternatives des associations seront étudiées par la maîtrise d'ouvrage.

Concernant les circulations routières :

- Des études de circulation routière ont été réalisées afin d'étudier la remontée de file de voitures sur l'A6. Le tram-train franchit la RD 257 au niveau de la chaussée, dans un carrefour à feux et non par un passage à niveau classique. Les bouchons sur la RD257 proviennent en réalité de la capacité de l'autoroute A6 indépendamment de l'arrivée du tram-train.

Concernant l'insertion paysagère :

- Dans le cadre de l'atelier de Savigny-sur-Orge, a été abordée la question relative au traitement de l'Orge et de l'Yvette, notamment par la présentation d'un exemple d'insertion paysagère réalisé au fond de la vallée de l'Orge, montrant un aspect boisé et taluté.
- Les dispositions relatives à la loi sur l'eau, notamment l'étude des impacts sur la faune et la flore, seront prises en compte.

Concernant le stationnement :

- Le projet de tram-train enlève un certain nombre de places sur le parking devant la gare d'Epinais-sur-Orge. En tant qu'autorité organisatrice des transports, le STIF étudie l'ensemble des rabattements, en particulier des circulations douces mais également des circulations routières. A ce stade de la réflexion, il paraît envisageable de créer un parc relais, parking payant gardienné qui propose un tarif préférentiel pour les personnes détentrices d'un titre de transport.

LA RUE DES ROSSAYS A SAVIGNY-SUR-ORGE

Cadre de vie et impact sur la valeur des biens immobiliers

Les habitants de la rue des Rossays craignent que le tram-train ne « *détruise leur cadre de vie* », s'inquiètent des « *expropriations* » éventuelles et de la période des travaux.

L'association des Riverains de la Rue des Rossays remet en cause l'impact positif du tram-train sur les biens immobiliers, étant donné que dans la rue des Rossays il passe à proximité des habitations, sans les desservir.

Circulation routière

Les habitants de la rue des Rossays estiment que leur rue est « *étroite* », et que la circulation à double sens n'y est déjà pas aisée.

L'association des Riverains de la Rue des Rossays estime que l'empiètement du tram-train sur la rue (de 3 à 4 mètres de large et de 112 mètres de long), posera un problème de circulation. Elle souligne qu'à l'heure actuelle, la situation se révèle déjà critique du fait du stationnement des voitures des riverains ainsi que des habitants de Grand Vaux sur le bas côté, empêchant une circulation à double sens, et d'une fréquentation importante, de type route nationale.

Cheminements

Un participant s'inquiète pour la sécurité des piétons, compte tenu de la faible visibilité pour les conducteurs du tram-train lorsqu'ils effectuent le virage rue des Rossays.

Les habitants de la rue des Rossays s'inquiètent pour la « *sécurité des enfants qui se rendent à l'école* »,

Insertion paysagère

La Ville de Savigny-sur-Orge suggère une portion souterraine pour le passage dans la rue des Rossays.

Laurence SPICHER-BERNIER, maire de Savigny-sur-Orge s'interroge sur la raison qui a conduit à réaliser l'insertion du tram-train rue des Rossays alors qu'un espace entre la voie du tram-train et celle du RER C pourrait être utilisé.

L'association des Riverains de la Rue des Rossays propose quant à elle que :

- soit, le tram-train franchisse la rue des Rossays en empruntant les voies de la ligne C au-delà du pont de l'autoroute A6 ;
- soit, les voies futures du tram-train soit rapprochées de 4 mètres vers celles existantes du RER C.

Stationnement

Un participant estime qu'« *un nouvel aménagement du parking régional à Epinay devra être étudié* ».

Par ailleurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant la circulation routière et le stationnement :

- Au stade de la concertation préalable, ce sont les caractéristiques principales du projet qui sont présentées. Néanmoins, le STIF a tenu compte des demandes de l'association des Riverains de la Rue des Rossays et approfondi ses études et fourni des planches au 500^{ème} sur lesquelles on peut constater que le stationnement rue des Rossays ne sera pas pénalisé et que la circulation en double sens sera maintenue.
- En outre, les projets de transports en commun sont conçus de manière à garantir aux riverains l'accès à leurs places de stationnement aussi bien à terme que durant la période de travaux.

LE PARC DE MORSANG-SUR-ORGE

Espace vert

Quelques habitants estiment que le tram-train « *perturbera l'accès au parc intercommunal* ». D'autres que le tram-train fera subir de « *grands dommages* » au parc.

Bernard MERIGOT adjoint au maire de Savigny-sur-Orge, doute que la largeur du talus de l'autoroute soit suffisante pour implanter le tram-train et pose la question de l'expropriation d'espaces verts et de l'abattage d'une ligne d'arbres qui longe l'autoroute (sens Paris-Evry).

Les rivières de l'Orge et de l'Yvette et le bassin de traitement des eaux de l'autoroute A6

Selon un participant, il existe un conflit d'usage avec une canalisation de récupération et d'assainissement des eaux de pluie de l'A6 placée du même côté que le tram-train. Il estime que la seule solution existante pour passer du côté de Morsang-sur-Orge consiste à déplacer ladite canalisation de l'autre côté de l'A6.

Certains participants s'interrogent sur la prise en compte par le présent projet du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de l'Orge et de l'Yvette. Ils estiment que les risques d'inondations ont été négligés.

Bernard MERIGOT, adjoint au maire de Savigny-sur-Orge et président du syndicat intercommunal de la vallée de l'Orge aval (SIVOA) rappelle que le projet traverse l'Orge et l'Yvette. Il précise que dans la configuration actuelle, l'Yvette est parallèle à la RD 257 et que dans le projet, la liaison tram-train franchit la RD 257 à proximité de la traversée de l'Yvette sous les lignes existantes de la Grande Ceinture et s'inquiète de l'impact de ce franchissement.

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge, ainsi que Bernard MERIGOT demandent par ailleurs si les ouvrages de récupération des eaux de pluie sur le talus de l'A6 sont compatibles avec la réalisation des voies du tram-train.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant l'impact paysager

- Le tram-train circule au plus près du talus de l'A6 afin de ne pas déborder sur le parc de Morsang et de minimiser l'impact sur le paysage. Le talus sera aménagé avec des plantations d'ornement, après consultation des gestionnaires des sites classés.

Concernant le bassin de rétention des eaux de l'autoroute A6

- Les ouvrages de récupération des pluies et le tram-train sont compatibles et ne nécessiteront pas un doublement des acquisitions foncières.

ENVIRONS DE LA STATION MORSANG-SUR-ORGE

Cadre de vie et insertion paysagère

L'atelier citoyen morsainois désire obtenir plus amples informations concernant l'intégration paysagère du projet sur le tracé à Morsang-sur-Orge. Il demande au STIF et à la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France (DIRIF) de se déplacer sur le terrain et souligne que le projet ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des riverains.

Cheminements

L'atelier citoyen morsainois s'interroge sur les garanties apportées pour la sécurité des piétons, notamment en phase de travaux.

Bernard MERIGOT, adjoint au maire de Savigny-sur-Orge dénonce les conditions de desserte du Lycée Jean-Baptiste Corot de Savigny-sur-Orge par la future station de Morsang-sur-Orge. Les élèves qui descendront à cette station auront, selon lui, un long cheminement à accomplir : trottoir étroit, traversée du rond-point de l'avenue des Bords de l'Orge, cheminement le long de la rive droite de l'Orge jusqu'au pont qui donne accès au lycée, actuellement fermé en raison d'un manque de personnel pour assurer la surveillance. Il souligne ainsi la nécessité d'aménager le cheminement rue de Savigny.

Emplacement de la station

L'atelier citoyen morsainois, remet en cause le tracé entre Morsang-sur-Orge et Viry-Coteaux de l'Orge qui passe en bordure d'une zone pavillonnaire. Il propose un tracé alternatif traversant l'autoroute à partir de la Résidence du Parc Saint-Germain avec l'implantation de la station à Morsang-sur-Orge, de l'autre côté du pont de l'A6. Selon l'atelier citoyen, cela permettrait de limiter l'emprise sur les rues et éviterait la mise en sens unique de la rue de Viry.

Murs antibruit

L'atelier citoyen morsainois demande au STIF et à la DIRIF de mener leurs travaux conjointement à propos de la réfection des murs antibruit de l'A6 qui interviendra prochainement, et le dépôt des murs lors des travaux du tram-train.

Nuisances

Les riverains de la station estiment qu'ils subissent suffisamment de nuisances, « *autoroute, avions, grande fréquentation de la rue de Savigny* », pour ne pas avoir à y ajouter les nuisances « *sonores et visuelles* » du tram-train. Quelques uns craignent l'insécurité autour de la station.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant les murs antibruit :

Le STIF a l'obligation légale de remettre en l'état les murs antibruit qui seront déplacés pour permettre l'insertion du tram-train sur le talus, le long de l'autoroute A6. Concernant les murs antibruit non impactés par le tram-train, cela ne relève pas de la compétence du STIF.

Concernant les expropriations :

Sur le tracé proposé à l'heure actuelle, les expropriations sont limitées (2 maisons à Savigny-sur-Orge et un bâtiment d'une entreprise d'électricité à Morsang-sur-Orge) du fait que le tram-train emprunte les voies existantes du RER C et longe au plus près en mode tramway le talus le long de l'autoroute A6. Dans le cas d'une expropriation, la procédure d'évaluation du bien est encadrée.

ENVIRONS DE LA STATION VIRY COTEAUX DE L'ORGE

Cadre de vie et insertion paysagère

L'**atelier citoyen morsainois** désire obtenir de plus amples informations concernant l'intégration paysagère du projet sur le tracé à Morsang-sur-Orge. Il demande au STIF et à la Direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France (DIRIF) de se déplacer sur le terrain. Il souligne enfin que le projet ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des riverains.

Les habitants de la résidence du Parc Saint Germain et de la zone pavillonnaire de la villa « Mon jardin » s'inquiètent de l'insertion du tram-train à proximité de leurs logements. Ils estiment que le tram-train « *passera très près des habitations* » alors que les résidents ont choisi ce quartier pour « *son calme et son cadre verdoyant* ».

Cheminements

Un participant fait part de son inquiétude concernant le passage du tram-train au niveau du Pont de Viry, emprunté quotidiennement par des enfants.

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge, estime que le tracé du tram-train envisagé entre les stations Viry-Coteaux de l'Orge et Viry-Châtillon est « *inacceptable* ». Il circulerait sur une pente de desserte d'un collège et devrait empiéter sur les propriétés qui longent la pente.

Circulation routière

Plusieurs participants s'inquiètent des coupures provoquées par le tram-train et que subiront certains axes routiers, notamment ceux qui structurent la ville de Viry-Châtillon.

Le sens unique envisagé dans la rue de Viry à Morsang-sur-Orge inquiète plusieurs participants. Un participant propose de passer de l'autre côté de l'autoroute où il n'existe pas de pavillons plutôt que par les rues de Viry et Diderot.

Un participant s'inquiète de l'éventuelle mise à sens unique de la rue du Docteur Roux, qui aurait selon lui pour effet de « *supprimer un passage d'autobus, et donc de sacrifier une radiale au profit d'une tangentielle* ».

Stationnement

Plusieurs riverains de la station s'inquiètent sur le devenir des parcs de stationnement privés à hauteur de la station Viry-Côteaux de l'Orge. Le président du syndicat de la copropriété des Erables à Viry-Châtillon rappelle qu'il existe 172 places dont 150 appartiennent aux copropriétaires de la résidence des Erables et demande une compensation dans le cas où la station empièterait dessus : il propose l'installation d'un parking surélevé.

Impact sur le bâti

Certains riverains s'inquiètent des éventuelles expropriations dans les étroites rues Diderot et de Viry.

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge dénonce le fait que le tracé entre les stations Viry Coteaux de l'Orge et Viry Châtillon empièterait sur les propriétés qui longent la pente.

Nuisances

Certains riverains craignent de subir des nuisances sonores du fait du passage du tram-train « à 70 mètres de leurs fenêtres », et du déplacement du mur antibruit, nuisances qui s'ajouteront à celles de l'autoroute.

Marjolaine RAUZE, maire de Morsang-sur-Orge, souhaite également la mise en place de murs antibruit le long de l'A6, qui sont aujourd'hui inexistantes sur un linéaire limité le long de la rue Diderot.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant l'impact sur la circulation :

- La mise à sens unique de la rue de Viry à Morsang-sur-Orge est envisagée pour éviter des acquisitions de bâtis. Des études techniques seront réalisées pour établir la nécessité de maintenir ce sens unique ou non.
- Un atelier a été mis en place à l'initiative de la Ville de Morsang-sur-Orge et à cette occasion, le bureau d'études missionné par le STIF a donné des premiers éléments de réponse concernant l'impact de la mise en sens unique de la rue de Viry. De plus, ce point sera approfondi lors des études de schéma de principe.

LA STATION VIRY-CHATILLON

Certains craignent que l'implantation de la station Viry-Châtillon « en plein milieu de l'échangeur A6-RN445 complique, voire bloque, la circulation à cet endroit ».

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant l'aménagement de la station et de ses abords :

- Le déplacement de la bretelle de sortie de l'A6 a été vérifié en termes de prévisions de trafic routier. Un carrefour à feux pour le tram-train permettrait de minimiser son impact sur les circulations routières. Concernant la sécurité des piétons au niveau de cette station, la situation sera améliorée pour les habitants des copropriétés des Erables et du Gai Soleil.

L'ECHANGEUR RD 446 A COURCOURONNES

L'association Qualité de vie à Bondoufle, s'interroge sur la compatibilité du projet de tram-train et l'aménagement de l'échangeur de la RD 446 à Courcouronnes qu'elle estime bien fonctionner à l'heure actuelle. Elle demande que des études de trafic soient effectuées.

Stéphane BEAUDET, maire de Courcouronnes et vice-président de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, explique que ce projet qui consiste à « remettre à plat » l'échangeur de la RD 446 a été validé par le projet d'agglomération et est inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Courcouronnes. Il précise également que des études de trafic ont été réalisées au préalable. Il indique par ailleurs que la desserte de l'hôpital Sud-francilien fait l'objet de discussions avec le STIF.

LE TERMINUS A EVRY

Atelier garage

Un participant demande pourquoi aucun atelier-garage n'a été prévu au terminus d'Evry.

Interconnexion tram-train / RER D

L'association Dare-Dare s'interroge sur la liaison entre la gare RER D et le terminus du tram pour les usagers des transports en commun.

Localisation de la station

Marianne LOUIS, conseillère régionale et maire-adjointe d'Evry, précise qu'entre les deux options proposées par le STIF pour l'emplacement du terminus, c'est la station située au niveau du boulevard Mitterrand qui est privilégiée par la Ville d'Evry.

Stationnement

Quelques participants s'interrogent sur l'augmentation de la demande en **stationnement** autour de la gare d'Evry Courcouronnes.

Pour leurs parts, le STIF et les maîtres d'ouvrage ont notamment rappelé :

Concernant l'emplacement de la station :

- L'emplacement de la station terminus à Evry n'est pas encore formellement arrêté, mais le STIF estime que l'emplacement au niveau du boulevard Mitterrand, devant la CPAM et l'Université est plus intéressant, notamment parce qu'il est plus direct.

Les enseignements de la concertation pour le STIF

- EXPRIMES PAR LE STIF LORS DE LA REUNION PUBLIQUE DU 29 JUIN 2009 A EVRY-

Il a noté la **reconnaissance de l'enjeu du projet** de la part des grandes collectivités et des acteurs économiques, le Conseil Général de l'Essonne, la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne, l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (AUDESO), l'Agence pour l'Economie dans l'Essonne ainsi que de la part des associations d'usagers (Association des usagers des transports, Circule, la Fédération pour les circulations douces en Essonne).

Le projet est perçu comme un moyen de répondre à un certain nombre d'objectifs :

- relier de manière attractive des bassins de vie et des pôles d'emploi,
- desservir des zones d'habitat qui souffrent de l'absence de desserte performante de transports en commun,
- desservir des zones d'activité - existantes ou en projet - en transports en commun.

Le STIF a également entendu des appréciations différentes de la part de certains élus et acteurs associatifs sur l'utilité du projet pour son territoire concernant **l'intérêt revendiqué du prolongement vers Versailles**, des **inquiétudes sur le financement du projet**, notamment par rapport aux annonces faites sur le Grand Paris, une demande de meilleure prise en compte de la **desserte d'un quartier d'habitat social tel que celui de Grand Vaux**, la question de la **correspondance à Epinay-sur-Orge** et de la **dégradation des liaisons radiales et vers Versailles**.

C'est aussi un projet qui est perçu par certaines associations comme une **opportunité de structurer le territoire avec une nouvelle offre de transport complètement accessible** aux personnes à mobilité réduite. L'arrivée du tram-train est également l'opportunité de (re)penser les rabattements par bus et par modes doux (vélo, marche à pied...) vers les stations de tram-train.

Le STIF a pris en compte des questionnements concernant la **réorganisation du RER C** au sein du département et vers Paris. Ainsi, des inquiétudes se sont exprimées sur la substitution du tram-train à la mission Z6 du RER C, et une demande d'actualiser et de **détailler les impacts en termes d'usages**. Néanmoins, des participants ont souligné les **avantages du tram-train par rapport au RER C** (augmentation de fréquence, maillage plus efficace au réseau radial des RER B, C et D...).

Le STIF a retenu les préoccupations et les propositions sur l'articulation **et le maillage du projet avec le reste du réseau de transport**. Des questionnements sont apparus concernant l'aménagement des rabattements routiers, piétons, vélos vers le tram-train, la qualité de la correspondance avec le RER C, le « zigzag » à Grigny, le lien avec les autres projets de TCSP en Essonne.

Enfin, des demandes et des inquiétudes se sont exprimées concernant les **stations**, leur traitement et l'insertion du tracé dans son environnement.

Les participants ont formulé des **demandes de desserte nouvelle** :

- la confirmation de la nécessité de créer la station optionnelle « ZAC de la Bonde » à Massy,
- la demande de desserte de Champlan, suite à un projet de développement urbain récent proposé par la nouvelle équipe municipale,
- la demande de desserte de Savigny-sur-Orge liée à l'abandon de la liaison directe vers Massy.

Ils ont également demandé à la maîtrise d'ouvrage de rechercher une **insertion urbaine de qualité** à plusieurs endroits spécifiques du tracé : rue des Rossays à Savigny-sur-Orge, en bordure du Parc de Morsang-sur-Orge, au niveau de certaines résidences (Les Tourelles et Saint-Germain à Morsang-sur-Orge, Gai Soleil et Les Erables à Viry-Châtillon), au niveau des murs antibruit de l'A6 (compatibilité des travaux « A6 qualité » avec ceux du tram-train).

Le STIF a également noté une **opposition au tracé actuel qui passe par Epinay** exprimée par plusieurs associations de Savigny-sur-Orge et d'Epinay-sur-Orge qui ont étudié une proposition alternative. L'analyse de cette proposition a débuté dans le cadre de l'atelier de Savigny-sur-Orge, dont les deux premières réunions ont eu lieu les 2 et 16 juin 2009. La réflexion se poursuivra à l'automne prochain.

Le STIF a néanmoins remarqué le **soutien de plusieurs associations d'Epinay-sur-Orge** (Qualité de Vie au Mauregard, CP3E, Riverains de la Division Leclerc, Riverains Centre Ville - Esplanade...) sur le tracé à Epinay proposé à la concertation.

Enfin, le STIF a entendu des **craintes et questionnements concernant les impacts du projet**, en termes de circulation routière et de stationnement, de bâti, de nuisances, au niveau de l'atelier-garage à Massy, de la RD257 à Epinay-sur-Orge, du parking régional à Epinay-sur-Orge de la rue de Viry à Morsang-sur-Orge de l'échangeur de la RD 445 avec l'A6 à Viry-Châtillon. Des demandes ont été formulées concernant les dispositifs de **compensations pour les commerçants en cas de gêne**. Le STIF précise que des réponses ont déjà été apportées lors des réunions publiques.

Le STIF prend acte de tous les questionnements et de toutes les interrogations exprimés par le public, les élus, les acteurs socio-économiques et associatifs. Les questions abordées dans le cadre de l'atelier de Savigny-sur-Orge font également partie des enseignements de la concertation, notamment les demandes portant sur l'étude d'un terminus du RER C (Z6) à Grand Vaux, le déplacement de la Grande Ceinture devant la rue des Rossays et l'implantation d'une station supplémentaire sur Savigny. Les sujets qui relèvent des études de schéma de principe seront pris en compte en vue d'y apporter des précisions et/ou des réponses lors de l'enquête publique.

ANNEXES

Décision sur les modalités de la concertation

Annexe n°1 : Délibération du Conseil du STIF et approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques principales le 14 février 2008 dans le but de saisir la Commission nationale du débat public.

Annexe n°2 : Décision de la Commission nationale du débat public du 3 septembre 2008.

Annexe n°3 : Décision de la nomination de la garante par la Commission nationale du débat public le 5 novembre 2008.

Annexe n°4 : Réponses des communes sur les modalités de la concertation.

Annexe n°5 : Lettre du STIF à la Commission nationale du débat public, le 30 avril 2009, pour présenter les modalités de concertation.

Annexe n°6 : Annonce des modalités de la concertation dans la presse.

Outils de la concertation

Annexe n°7 : Dossier de concertation, synthèse du dossier de concertation, dépliants, affiches, panneaux d'exposition.

Annexe n°8 : Arborescence du site Internet

Contributions du public

Annexe n°9 : bulletins déposés dans les urnes.

Annexe n°10 : avis déposés sur les registres.

Annexe n°11 : avis déposés et publiés sur le site Internet

Annexe n°12 : fiches questions déposées en réunions publiques.

Annexe n°13 : contributions collectives (Note d'étude de l'association des Riverains de la Rue des Rossays (3R), Avis de l'association Urbanisme et qualité de vie à Villemoisson, Avis de Circule, Contribution de Elan Savigny Environnement, Observations des habitants du quartier de la gare d'Epinay, Contribution des Verts et de Corbeil Essonne Ecologie, Communication de l'association Tangentielle 8, Association pour la Qualité de Vie au Mauregard , Association Centre Ville/Esplanade Epinay-sur-Orge, Contribution de l'atelier citoyen morsantois et des 1000 riverains du projet, Les Riverains de la Tangentielle, Association des Paralysés de France, Déclaration de la Fédération des Circulations Douces en Essonne et la Fédération des Usagers des Transports) .

Comptes-rendus de la concertation

Annexe n°14 : Comptes-rendus des réunions publiques et des ateliers à Savigny-sur-Orge.

Annexe n°15 : Motions votées par les conseils municipaux et communautaires (Massy, Champlan, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge, Communauté d'agglomération Europ'Essonne, Cheptainville)

2009

Tram-train Massy << >> Évry

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 25 mai au 3 juillet 2009

ANNEXES DU STIF
(cliquez 2 fois sur cette page pour ouvrir les liens)

