

Tram-train Massy << >> Évry

Du 25 mai au 3 juillet 2009

BILAN DE LA GARANTE

Le projet de tram-train entre Massy et Evry

Bilan de Catherine Vourc'h, garante de la concertation

En réunion publique, en atelier, dans les contacts avec les associations, la maîtrise d'ouvrage a dit à plusieurs reprises que la fin de la concertation recommandée par la CNDP n'était pas la fin de la concertation, que « *la concertation se tient jusqu'aux travaux du projet* » (réunion du 23 mars avec les acteurs socio-économiques). Le STIF a conclu la dernière réunion publique le 29 juin à Evry en affirmant qu'il entendait poursuivre le dialogue dans l'esprit de la concertation, notamment en participant aux ateliers organisés par les villes pour examiner jusqu'à l'enquête publique les conditions d'insertion urbaine du tram-train, de desserte ainsi que des alternatives proposées par des associations concernant la correspondance entre le RER C et le tram-train.

C'est dans cette perspective qu'il est utile de porter une appréciation sur les modalités d'une concertation qui a établi des liens avec les acteurs locaux dès la phase de préparation et instauré progressivement une dynamique de dialogue appelée à se poursuivre.

- A- La préparation de la concertation
- B- Sa phase publique : les réunions publiques, les ateliers, les visites
- C- Sa poursuite : sous quelle forme ? Sur quelles questions ?

A/ LA PREPARATION DE LA CONCERTATION - De la nomination de la garante par la CNDP à la veille des réunions publiques

Depuis ma nomination comme « tiers garant » par la CNDP le 5 novembre 2008, j'ai participé à la préparation de la concertation en relation avec la maîtrise d'ouvrage et en relation avec des élus, des acteurs socio-économiques, des associations d'usagers et d'habitants, et des riverains.

A partir du mois de novembre 2008, j'ai établi des contacts directs avec les acteurs du territoire que je sollicitais ou qui en faisaient la demande. Ces contacts avaient trois objectifs : identifier leurs préoccupations sur le projet, les informer sur les grandes étapes de la concertation pour qu'ils puissent se préparer à y participer, recueillir leur avis sur des modalités encore optionnelles des réunions publiques.

Chaque fois que nécessaire et dès que j'en ai fait la demande, le STIF, organisateur de la concertation, a mis à ma disposition les informations et les contacts utiles et j'ai effectué très tôt avec lui une visite du tracé entre Evry et Epinay-sur-Orge (partie tram du projet, à créer). Il m'a également associée à la conception des modalités de la concertation.

1- Une rencontre de la garante avec les acteurs locaux

Depuis novembre 2008, ma préoccupation première avait été d'établir des contacts avec les interlocuteurs locaux (élus, associations, riverains, acteurs socio-économiques). Le garant, nommé par la CNDP, a toute latitude à cet égard.

J'ai reçu l'aide des élus et des acteurs socio-économiques du territoire pour identifier les personnes à rencontrer utilement, notamment les associations locales et les riverains inquiets ou en colère.

J'observe la diversité des réactions d'élus à ma proposition de les rencontrer (la forme du courriel y est peut-être pour quelque chose ...). Quelques uns m'ont contactée à la veille des réunions publiques, d'autres pas du tout. Mais certains ont répondu très vite et organisé une rencontre avec des associations locales pour que je puisse leur présenter la concertation. J'ai été également invitée, en témoin en quelque sorte, à une réunion publique municipale sur le projet, à l'issue de laquelle j'ai noué des contacts avec des riverains. Tous ces contacts donnent une qualité aux relations durant la réunion publique, ils facilitent le dialogue.

De proche en proche je repérais ainsi des interlocuteurs utiles ou ils m'étaient signalés. J'ai eu de véritables réunions de travail ou des visites de terrain avec des associations, riverains, maires, services techniques de collectivités territoriales, organismes d'intérêt public...

Ces contacts ont-ils été utiles ? J'espère avoir contribué à

- **l'engagement de mes interlocuteurs dans la concertation.** J'avais chaque fois en tête que ce qui m'était dit devait pouvoir être dit par eux en réunion publique. J'ai eu parfois le sentiment de « réveiller » un projet depuis si longtemps dans les cartons que mes interlocuteurs n'étaient plus trop sûrs de où on en était. J'avais toujours avec moi des cartes du DOCP et je savais que toutes les collectivités territoriales concernées en avaient été destinataires. Quelques unes pourtant ont semblé les découvrir. Je servais au moins à une chose : leur faire transmettre à nouveau un dossier. Plusieurs associations avaient reçu le dossier par leur mairie, ou parce qu'elles avaient

participé à l'étude de contexte conduite par le STIF, et connaissaient bien les documents. Quelques unes, à l'occasion de ma visite, ont pu demander communication des documents sous forme numérique pour informer les adhérents et préparer leur contribution ;

- **faciliter la mise en relation entre mes interlocuteurs du STIF et des acteurs du terrain** (associatifs, riverains, municipalités parfois), assez tôt pour lever certains malentendus ou identifier des points de désaccord justifiant une attention particulière. J'ai le regret de n'être pas parvenue à réunir les conditions d'une réunion publique où le maire de Savigny-sur-Orge aurait accepté de participer ;
- **enrichir le document de concertation** par des documents graphiques qui m'ont été communiqués sur le terrain et qui rendaient peut-être plus sensibles les enjeux de développement du territoire ;
- **consulter sur les modalités des réunions publiques**, après accord de principe de la maîtrise d'ouvrage : 1- priorité au public, entrer dans le projet à partir des questions de la salle, 2- une tribune à deux pôles en introduisant une expertise d'acteurs socio-économiques du territoire distincte de celle de la maîtrise d'ouvrage, et 3- situer la parole des élus en clôture pour qu'ils disent ce qu'ils retenaient des échanges et donnent leur position.

2- Une maîtrise d'ouvrage disponible et attentive

La concertation a été réfléchiée dans un dialogue entre le STIF et la garante, ce qui ne met pas à l'abri des difficultés. Organisateur de la concertation le STIF avait le souci de tenir les délais et d'en stabiliser le cadre une fois celui-ci adopté. Je pouvais dans un premier temps du moins m'en affranchir au nom des préoccupations dont me faisaient part mes interlocuteurs locaux. Nous trouvions ensuite à concilier nos exigences. Je pense à l'ouverture de la réunion des acteurs sociaux économiques, le 23 mars, à de nouveaux acteurs que j'avais rencontrés, en fixant une règle qui évitait de la transformer en réunion publique avant l'heure. Je pense aussi à la décision du STIF de ne pas ajouter tardivement une réunion publique à Savigny-sur-Orge mais de contribuer aux travaux d'un atelier organisé par la ville.

Sur les modalités de la concertation, le STIF a été de bout en bout attentif aux demandes, interrogations et propositions des interlocuteurs locaux. Le lien ne s'est jamais rompu. Lorsqu'il ne pouvait y répondre favorablement sa réponse était argumentée et d'autres solutions recherchées.

Le Comité technique de la maîtrise d'ouvrage, présidé par le STIF

La maîtrise d'ouvrage du projet de tram-train Massy Evry se compose du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France), organisateur de la concertation, de la SNCF Transilien et de RFF (Réseau Ferré de France). Cette co-maîtrise d'ouvrage se réunissait au sein d'un comité technique auquel participaient les financeurs (la Région, l'Etat (DREIF), du Conseil régional et du Conseil général. Y participaient également les bureaux d'études assistant la maîtrise d'ouvrage : C&S Conseil et Parimage. Le comité technique préparait les modalités concrètes de la concertation, en particulier la forme et le contenu des documents de la concertation et les modalités des réunions publiques.

J'ai été associée à cinq réunions de ce comité entre le 18 novembre 2008 et le 27 mars 2009, date à laquelle il restait à finaliser la rédaction et la présentation des documents et l'organisation matérielle des réunions publiques. La priorité était alors pour la garante d'établir les contacts avec les acteurs locaux qui participeraient à la concertation ; pour la maîtrise d'ouvrage de terminer dans les temps

Bilan de Catherine Vourc'h, garante, sur le déroulement de la concertation sur le projet de tram-train entre Massy et Evry

l'organisation matérielle, en particulier la fabrication des documents de la concertation et leur livraison aux communes.

Les réunions techniques entre la maîtrise d'ouvrage et la garante

Entre le 12 décembre 2008, jour où j'ai visité le tracé de la partie tram avec le STIF, et le 25 mai 2009, date de l'ouverture de la concertation, j'ai eu des contacts quasi quotidiens par téléphone ou courrier électronique avec mes interlocuteurs du STIF en charge du projet et de la concertation. J'ai participé à sept réunions techniques avec eux et l'assistance à la maîtrise d'ouvrage afin d'ajuster et de préciser le cadre de la concertation à l'aune notamment des contacts que j'établissais avec les acteurs locaux (élus, associations, riverains, acteurs socio-économiques).

Dans cette phase préparatoire, la garante ainsi je crois que les acteurs locaux ont trouvé auprès du STIF (et chaque fois que nécessaire de la SNCF et de RFF) des professionnels disponibles et attentifs.

3- La validation par les élus de cinq réunions publiques « intercommunales »

Un premier cadrage des modalités de concertation est présenté par le STIF le 26 janvier 2009 devant la Commission de suivi du projet. Puis un courrier en date du 3 mars demandera à chacun des maires des communes du tracé de faire part de ses observations sur ces modalités avant leur adoption définitive. Ce cadre prévoit notamment cinq réunions publiques « intercommunales » et les villes d'accueil de ces réunions.

La Commission de suivi du 26 janvier 2009 : présentation d'un premier cadrage aux collectivités territoriales

- ✓ La Commission de suivi (dite COSU) réunit pour chaque projet d'infrastructure de transport en commun les financeurs et la maîtrise d'ouvrage, et les maires des communes concernées. Elle est présidée par le STIF et propose les grandes orientations lors des étapes du projet.

Les grands principes de desserte et d'insertion du tram-train avaient été présentés à la Commission de suivi dès le 21 novembre 2007, avant que le Conseil du STIF ne les approuve dans le cadre de l'approbation du DOCP le 14 février 2008.

Le 26 janvier 2009, la Commission de suivi est à nouveau réunie. LE STIF lui restitue l'étude de contexte (perception des élus et acteurs socio-économiques sur le projet de tram-train) menée en 2008. Il lui présente également un premier cadrage des modalités de la concertation placée sous l'égide du garant. Ces modalités prévoient : cinq réunions publiques intercommunales, des expositions et des registres en mairie, des urnes sur les lieux de vie, un site internet pour s'informer et déposer des contributions, une information par tractage sur la tenue des réunions publiques.

Les collectivités territoriales font part de leurs remarques :

- La décision de la CNDP de recommander une concertation sous l'égide d'un garant et non un débat public est commentée diversement, entre soulagement d'avoir échappé à une procédure lourde et regret de ne pas en bénéficier.

- La ville de Morsang-sur-Orge, et la ville de Savigny-sur-Orge expriment à nouveau leur souhait de disposer d'études d'insertion du tracé plus détaillées, indispensables à leurs yeux pour nourrir la concertation. Leur demande s'appuyait notamment sur le fait que la maîtrise d'ouvrage n'avait apporté aucun élément nouveau depuis l'adoption du DOCP par le Conseil du STIF le 14 février 2008 et que la population, les riverains notamment, attendaient des compléments d'information.
- La proposition de cinq réunions publiques intercommunales est questionnée.

A la demande des élus de Morsang-sur-Orge et de Savigny-sur-Orge de disposer d'études détaillées, le STIF répond que ces études seront menées au moment d'élaborer le schéma de principe et en tenant compte de la concertation. Cette position sera maintenue jusqu'à la création des ateliers en juin, où, sur des points précis faisant l'objet d'un examen conjoint et jugés particulièrement sensibles par la maîtrise d'ouvrage, le STIF acceptera d'établir des études au 1/500^{ème}.

Le STIF sollicite à nouveau l'avis des maires sur le cadre général de la concertation par courrier en date du 3 mars

A l'issue de la réunion de la Commission de suivi du 26 janvier 2009 où tous les maires étaient conviés, les contacts se poursuivent entre les élus qui le souhaitent, le STIF ou la garante. Avant de stabiliser le cadre général présenté le 26 janvier en Commission de suivi, le STIF sollicite une nouvelle fois l'avis des maires par un courrier en date du 3 mars 2009, précisant qu'au delà de la mi mars il sera difficile de prendre en compte les demandes de modification de ce cadre. A ce courrier, huit maires répondront par écrit et le STIF veillera à répondre aux ajustements demandés concernant en particulier la mise à disposition ou la diffusion du matériel d'information sur la concertation.

- Le maire de Chilly-Mazarin donne un avis favorable sur les modalités de la concertation.
- Le maire de Courcouronnes donne un avis favorable sans préjuger toutefois de l'avis de son conseil municipal qui se réunira ultérieurement.
- Le maire d'Epinay-sur-Orge confirme son accord sur les modalités de la concertation, et évoque la rencontre du 16 mars 2009 entre la garante et toutes les associations de sa commune, rencontre durant laquelle la garante présentera son rôle et les étapes de la concertation.
- Le maire d'Evry donne son accord sur les modalités de concertation proposées par le STIF.
- Le maire de Longjumeau estime que le délais de réponse accordé par le STIF aux villes « laissent à croire que ces modalités ont déjà été fixées », alors que le « principe même de la concertation nécessite une réflexion de l'ensemble des collectivités concernées ».
- Le maire de Massy donne son accord de principe sur les modalités qu'il soumettra pour avis au conseil municipal du 2 avril.
- Le maire de Morsang-sur-Orge exprime son souhait de voir sa ville rejoindre la réunion publique à Epinay-sur-Orge (ce qui sera fait) ; redisant ses réserves sur un projet dont le tracé comporte des « incertitudes » et des « approximations », elle annonce qu'elle organisera le 2 avril une rencontre publique dans sa commune afin que toutes les questions puissent être posées en vue de la concertation. J'ai alors proposé au maire d'assister à cette rencontre publique (qui réunira près de 300 personnes) où, Présentée par le maire, je serai contactée par des riverains qui demanderont à me rencontrer dans la perspective de la concertation.
- Le maire de Savigny-sur-Orge, réitère l'avis défavorable de son prédécesseur sur le projet mais donne son accord pour prêter son concours à la concertation.

Une fois effectués les quelques ajustements demandés par les maires dans leur courrier, le cadre de la concertation sera considéré par le STIF comme stabilisé, en particulier le nombre de réunions publiques et les cinq villes d'accueil.

4- Présentation des modalités de la concertation aux acteurs socio-économiques. L'idée d'ateliers se précise avec les acteurs

Le STIF avait prévu, comme il l'avait fait pour les élus en Commission de suivi le 26 janvier, de restituer l'étude de contexte aux acteurs socio-économiques qui y avaient contribué, et de leur présenter les modalités de la concertation. La réunion a lieu le 23 mars dans les locaux du Conseil général à Evry.

Sur ma proposition, la réunion est ouverte aux acteurs que j'avais rencontrés depuis janvier 2009. A la demande du STIF qui veut éviter une réunion publique avant l'heure, les associations sont représentées par une seule personne et s'organisent entre elles pour ne pas dépasser quatre associations par ville. Le maire de Savigny-sur-Orge se joint à ces acteurs.

Une quarantaine de personnes participent à cette réunion. Elles prendront par la suite une part active dans la concertation, soit depuis la salle, soit en tribune aux tables « territoire », soit en atelier.

Cette réunion marque une étape importante. La contribution des acteurs que j'avais rencontrés y est déterminante. Déjà mobilisés, ils acceptent de ne pas entrer dans l'examen du projet. Leur vigilance permet de lever une équivoque concernant l'enjeu de la concertation : il s'agit d'examiner le projet de tram-train, ses caractéristiques et son opportunité sur la base d'un tracé proposé et non pas déjà validé comme le craignaient certaines associations à la lecture d'une formulation antérieure maladroite. Leur expérience permet également de préciser et d'enrichir les modalités de la concertation en introduisant l'idée d'ateliers.

Le cadre de la concertation se précise donc de la manière suivante :

- **Une concertation qui ne s'arrête pas le 3 juillet 2009.** La phase publique sous l'égide de la garante prend fin le 3 juillet mais le STIF précise que la concertation est prévue pour se prolonger après les réunions publiques jusqu'à la phase des travaux, incluant donc la phase des études détaillées.
- **Cinq réunions publiques intercommunales.** Le choix de réunions intercommunales est à nouveau questionné par des acteurs de Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge ainsi que Grigny. Ils auraient préféré une réunion dans leur commune voire dans chaque commune traversée par le projet de tracé. Le choix désormais arrêté de cinq réunions publique est expliqué par le STIF : une dynamique d'échange et de coopération intercommunale, un regroupement correspondant aux fonctionnalités du projet (une réunion à chaque terminus, une réunion sur la partie train et une réunion sur la partie tram, une réunion à hauteur de la correspondance avec le RER C, au milieu du tracé).
- **Des ateliers pour compléter et prolonger les réunions publiques.** Suggérés au cours de la réunion par une association (FCDE), il est convenu que des ateliers techniques d'un format plus restreint que la réunion publique pourront prendre place en complément, ou à la suite des réunions publique en parallèle des études conduisant au schéma de principe. Ils se

réuniraient notamment à l'initiative des maires et avec la participation de la maîtrise d'ouvrage. Ces ateliers offraient une opportunité nouvelle d'approfondir des problématiques particulières à telle ou telle commune.

- **L'information sur la concertation.** Les associations insistent à nouveau pour disposer au plus tôt des documents utiles à la concertation de manière à s'appropriier le projet (FCDE) et à consulter leur adhérents (CIRCULE). La ville de Morsang-sur-Orge ayant demandé que l'information soit diffusée à tous les habitants (et pas seulement sur 400 m de part et d'autre du tracé), le STIF propose de mettre l'annonce de la concertation à disposition des communes pour une insertion dans les bulletins municipaux et de confier aux mairies et relais locaux les documents supplémentaires dont ils auraient besoin afin qu'ils puissent les diffuser dans les lieux pertinents.

En clôture de réunion, je rappelle que je reste à la disposition des acteurs pour faciliter si besoin leur participation aux réunions publiques.

A l'issue de cette réunion, comme nous en avions convenu avec son président que j'avais rencontré, l'association spinolienne Les Riverains de la tangentielle, communiquera à tous les participants une note très documentée contestant le choix d'Epinay urbain pour accueillir la station de correspondance entre le tram-train et le RER C. Cette note sera utilisée dans l'atelier de Savigny-sur-Orge pour étudier une desserte utile de Savigny-sur-Orge.

Nous sommes à deux mois de l'ouverture de la concertation.

5- La ville de Savigny-sur-Orge demande une réunion publique chez elle. Création d'un atelier

Savigny-sur-Orge demande une réunion publique

Dans sa réponse le 16 mars au courrier officiel du STIF précisant les modalités de la concertation, le maire de Savigny réitérait l'avis défavorable de son prédécesseur sur le projet et donnait son accord pour prêter son concours à la concertation. Une réunion publique à Savigny-sur-Orge n'y était pas demandée (et n'avait pas été évoquée lors de la COSU).

Lorsque par la suite le maire indiquera son refus de participer à la réunion publique à Epinay-sur-Orge en l'absence d'une réunion publique dans sa ville, le STIF lui proposera la création d'un atelier spécifique. Le STIF, ayant été attentif aux remarques des élus sur le dispositif de concertation et ayant pris en compte les ajustements souhaités à l'issue de la commission de suivi (COSU), n'a pas souhaité modifier à ce stade le cadre alors validé des cinq réunions publiques. Une telle modification risquait de se heurter aux délais de validation interne et de rendre difficile – au dernier moment – la mobilisation de partenaires nécessaires à une réunion publique. Quoique sensible aux arguments de Savigny-sur-Orge et confiante dans la dynamique de la concertation, je convenais qu'engager, à ce stade, des ajustements n'était pas sans risque en effet sur les délais de la concertation.

La décision ne fut pas facile à prendre car le maire estimait que sa ville ne se voyait pas suffisamment reconnue et écoutée autour de ce projet, que la quatrième ville du département avec plus de 37 000 habitants (dont un quartier de 6000 habitants, Grand Vaux, concerné par l'enjeu de désenclavement des quartiers populaires) méritait une réunion publique chez elle. D'autant, précisait

le maire, que le projet de tram-train traverse la commune sans s'y arrêter et crée une rupture de charge dans une liaison aujourd'hui directe entre Savigny-sur-Orge et Versailles.

Création d'un atelier à Savigny-sur-Orge, avec la contribution de la maîtrise d'ouvrage

Comment tenir compte des arguments légitimes de Savigny-sur-Orge tout en tenant compte des difficultés pour la maîtrise d'ouvrage ? La création d'un atelier spécifique à Savigny-sur-Orge pour étudier les problématiques savigniennes est convenue. Les travaux de l'atelier, comme d'ailleurs des autres ateliers, seront versés au bilan de la concertation de la maîtrise d'ouvrage. L'atelier de Savigny-sur-Orge s'est donc constitué à l'initiative de la municipalité, avec la participation très active des associations locales, la contribution de la maîtrise d'ouvrage et celle de la garante. L'atelier, dont les travaux sont importants, se poursuivra à la rentrée 2009 (cf infra, les ateliers).

La ville organise une rencontre publique municipale, sans la maîtrise d'ouvrage, en présence de la garante

La ville a maintenu son refus de participer à la réunion publique du 15 juin à Epinay-sur-Orge. Le travail de l'atelier y a été présenté par les associations Elan Savigny Environnement, 3R et Savigny Citoyenneté

Le lendemain de la réunion publique à Epinay-sur-Orge, et à la suite de la troisième réunion de l'atelier, le maire de Savigny-sur-Orge organisera une rencontre publique municipale à laquelle 180 personnes environ ont participé. Convié par le maire, le STIF a choisi de ne pas y participer afin d'éviter que ne s'installe une ambiguïté sur le leadership de cette réunion à l'initiative de la commune. Je m'y suis rendue en observatrice depuis la salle, le maire me remerciant de ma présence dans son introduction. Cette rencontre municipale a été l'occasion pour la ville et les associations membres de l'atelier de présenter aux Savigniens les raisons de leur refus du projet sous sa forme actuelle et de présenter les travaux de l'atelier, en particulier une proposition alternative permettant de desservir Savigny-sur-Orge et qui continuera d'être étudiée avec la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'atelier à la rentrée 2009.

Une vigilance nécessaire au moment de valider le cadre d'une concertation

La demande formelle de Savigny-sur-Orge d'une réunion publique est arrivée tardivement, créant une tension qui aurait pu être évitée. Cet incident invite à la prudence et à de la clarté au moment de procéder à la validation du cadre d'une concertation. Plusieurs éléments auraient pu nous alerter en ce sens :

- le projet est dans le paysage depuis 2001 (bien que sous une forme nouvelle), l'accélération soudaine a pu surprendre certaines municipalités;
- la procédure de concertation est complexe et peu d'élus avaient pris contact direct avec moi au moment de la COSU du 26 janvier (malgré mon courriel dès novembre 2008) ;
- deux élus sur les 14 communes traversées par le tram-train avaient pris récemment leur fonction, en particulier à Savigny-sur-Orge après le décès soudain du maire précédent.

6- Poursuite des consultations pour préciser le déroulement des réunions publiques. Proposition d'une tribune à plusieurs voix

Parallèlement aux démarches de validation du cadre menées par le STIF, je poursuivais mes contacts avec les élus et les acteurs socio-économiques de manière à préciser et à préparer avec eux le déroulement des réunions publiques. Je voulais notamment tester auprès d'eux, avec l'accord de la maîtrise d'ouvrage, une conception légèrement renouvelée des réunions publiques.

Il s'agissait de

- placer en tribune deux tables distinctes, représentant deux pôles d'expertise indépendant l'un de l'autre : une table « projet » avec la maîtrise d'ouvrage, une table « territoire » avec des acteurs socio-économiques. Mes contacts avec les acteurs socio-économiques du département avaient rendu manifeste l'intérêt de mobiliser leur expertise durant la concertation. Ils avaient des expériences et des informations précieuses permettant d'éclairer les enjeux économiques, culturels, sociaux, d'aménagement, d'environnement, d'usage... d'une liaison entre Massy et Evry ;
- davantage privilégier les questions, avis et propositions venant de la salle, ce qui impliquait de supprimer les interventions « tunnel » initiales, de faire une première présentation succincte du projet et de la compléter en fonction et au fur et à mesure des interventions du public ;
- de distinguer un temps pour que les élus, en fin de réunion et depuis la table territoire, puissent dire ce qu'ils retiennent des échanges et comment ils se positionnent sur le projet.

Ces propositions ont semblé intéresser mes interlocuteurs, tout au moins ne s'y sont-ils pas opposés.

Au bout du compte tous les élus ont « joué le jeu » d'une parole forte en clôture et beaucoup diront leur satisfaction des conditions de la concertation.

Il a fallu également préciser aux acteurs intervenant depuis la table territoire qu'il leur était demandé d'apporter un éclairage singulier sans perdre leur autonomie et leur liberté de parole. J'avais identifié des acteurs, le STIF en avait identifié d'autres. Le STIF leur fera à tous la proposition de participation. Sachant que nous nous adapterions en fonction des problématiques et des ressources locales.

B/ LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION – La phase publique

1- Un temps contraint, entre la campagne des élections européennes et le début des vacances d'été

L'importance de ne pas retarder le moment de la concertation recommandée par la CNDP a été dite à plusieurs reprises par la maîtrise d'ouvrage et par des élus territoriaux, notamment lors de la Commission de suivi du 26 janvier 2009. Parce qu'une liaison entre Massy et Evry est attendue depuis les premiers projets de tangentielle. Et parce que, si le projet se poursuit, la disponibilité des 20 % restant à financer est conditionnée au lancement des travaux dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région 2007-2013, soit en 2012 comme l'a rappelé le président du Conseil général de l'Essonne en réunion publique (réunion publique à Evry).

La phase publique de la concertation s'est ouverte le 25 mai et close le 3 juillet. Quelques élus et associations ont fait part les uns en Commission de suivi le 26 janvier d'autres directement à la garante, d'avis contrastés sur la période retenue. Propice pour les uns, trop contrainte pour autres par les obligations de fin d'année scolaire.

L'obligation de réserve imposée aux représentants de l'Etat jusqu'au 7 juin au soir par les élections européennes a contraint à retarder encore la date de la première réunion publique sans pouvoir repousser la date de clôture qui marquait le début des vacances d'été.

Si bien que les cinq réunions publiques ont pris place sur 19 jours : 11 juin, 15 juin, 22 juin, 25 juin, 29 juin. Ces dates ont été annoncées peu de temps (trop peu de temps diront des associations) à l'avance.

Le rythme des réunions a rendu difficile au STIF la mise en ligne d'une réunion sur l'autre des comptes-rendus résumés qu'il élaborait au fur et à mesure, notamment du fait des nécessaires validations par les maîtres d'ouvrage et les financeurs. On peut légitimement se demander si cette difficulté a été préjudiciable ou non à la progression des échanges et au contrôle des comptes-rendus par le public.

2- Les écrits de la concertation

Pour s'informer un dossier de concertation de 55 pages, une synthèse de 8 pages, un dépliant 3 volets, une exposition en 10 panneaux, le site internet du tram-train. Pour s'exprimer (outre les réunions publiques) des urnes, des registres en mairies, le site internet.

La mise à disposition des documents de la concertation : un peu tardive pour des acteurs déjà mobilisés

Lors de la réunion avec les acteurs socio-économiques, le 23 mars 2009, le STIF, pressé par les associations qui voulaient pouvoir « s'approprier le projet » et consulter leurs adhérents, avait dit faire

tout son possible pour que les documents de concertation soient disponibles courant mai. Il y est parvenu mais plus tardivement que souhaité par lui-même, ses interlocuteurs et la garante. L'information a été disponible au public au mieux quelques jours seulement avant l'ouverture de la concertation le 25 mai :

- les documents d'information ont été livrés aux communes et partenaires les 18 et 19 mai 2009,
- le site internet a été mis en ligne le 20 mai,
- les expositions ont été installées la semaine du 1^{er} juin,
- le boitage assuré par le STIF dans les 400m de part et d'autres du tracé s'est déroulé le 20 et le 22 mai,
- le premier communiqué de presse a été diffusé le 25 mai, jour d'ouverture de la concertation (le second le 10 juin, la veille de la première réunion publique),
- des insertions presse ont été réalisées le 28 mai 2009 dans le Républicain et le Parisien

Le report au 11 juin de la première réunion publique en raison de l'obligation de réserve faite aux représentants de l'Etat en période électorale a donné quelques jours de plus aux interlocuteurs pour se préparer mais les délais restent trop courts, chacun en conviendra.

En attendant que les supports de communication soient disponibles, le STIF a renvoyé à ceux qui l'ont demandé, par mon intermédiaire ou pas, le DOCP en format papier et/ou informatique.

Les documents sur le projet et sur la concertation

Les documents ont été examinés et ajustés en comité technique au cours duquel j'ai pu donner mon avis sur le fond et sur la forme (à l'exclusion des panneaux d'exposition).

Le dossier de concertation comporte 55 pages qui présentent les raisons socio-économiques du projet, son tracé, ses caractéristiques techniques principales, son contexte institutionnel et son financement. Il utilise le conditionnel pour marquer que le projet n'est pas figé. Le tracé sur fond de carte aérienne est accompagné de quelques dessins figurant le tram-train en situation aux points délicats du parcours. Des indications très synthétiques sont données sur les raisons qui ont conduit à abandonner certains tracés alternatifs. Quelques exemples comparent des temps de trajet avec ou sans tram-train. L'ensemble traduit l'état du projet à la veille de la concertation : des caractéristiques générales que la concertation devra aider à préciser, peu d'information disponibles sur les pratiques actuelles et prévisionnelles des habitants et usagers, des explications pédagogiques sur les sigles et procédures qui encadrent le projet afin de faciliter le dialogue lors de la concertation. La maquette est soignée ; elle associe des informations techniques à des éléments plus promotionnels (visages heureux, quadrichromie soutenue...). Des critiques ont été adressées:

- « *le tracé est vu d'avion, comme si on n'existait pas* » (des riverains); « *il n'y a pas de relevés précis* »
- « *on ne parle que des avantages* » ; « *les gains de temps avec le tram-train sont surestimés* »
- « *les effets de la suppression de la ligne C8 sont sous estimés* »
- « *Il manque des informations sur les déplacements actuels et prévisionnels* »

Ces critiques portent sur les points majeurs de la concertation. Elles indiquent clairement où sont attendues les réponses de la maîtrise d'ouvrage.

L'exposition présente en cinq panneaux le projet de tram-train et en cinq autres panneaux les enjeux du projet pour les territoires. J'ai pris connaissance de ces panneaux le jour de la première réunion publique et n'ai pu que regretter qu'une coloration trop sombre rende la lecture malaisée.

Les moyens d'expression du public

Plusieurs moyens d'expression écrite ont été mis à la disposition de la population : des registres en mairie et sur des lieux de vie propices identifiés par les mairies (216 avis déposés), des urnes sur les lieux de vie (78 avis), des fiches questions lors des réunions publiques (142 fiches) et un site internet (132 avis). Le nombre de contributions écrites (567 en additionnant l'ensemble) est-il conforme à ce qui se pratique ailleurs ? Je n'ai pas la réponse, et peut-être la question n'a-t-elle pas beaucoup de sens car chaque projet est singulier.

Les associations ont transmis 10 contributions écrites. Certaines, assorties d'analyses, de documents photos et graphiques, présentent des alternatives qui sont examinées dans le cadre des ateliers de la concertation (en particulier Les Riverains de la tangentielle, Elan Savigny Environnement). Toutes sont mises en ligne sur le site internet.

Deux outils à améliorer : le site internet, les comptes-rendus de réunion

Deux outils essentiels d'expression et d'information: le site internet de la concertation, et les comptes-rendus de réunions publiques appellent des commentaires.

Le site de la concertation. Le site de la concertation avait trois fonctions : diffuser l'information de la maîtrise d'ouvrage sur le projet et sur les modalités de la concertation ; permettre aux acteurs (particuliers, associations, acteurs socio-économiques...) de faire connaître leur questions, avis, propositions ; rendre compte des réunions publiques et des ateliers. Le STIF avait dit dès les premiers temps de la préparation n'avoir pas les moyens humains d'un site interactif où des réponses aux questions posées auraient été apportées en temps quasi-réel. Mais la concertation aurait mérité, sur un temps aussi court, un site internet plus performant, c'est-à-dire

- Une mise en ligne plus rapide des comptes-rendus des réunions publiques et des ateliers, qui aurait permis une meilleure capitalisation d'une réunion sur l'autre.
- Des contributions associatives plus accessibles. Le site semble avoir rencontré des difficultés, que le STIF a résolu dès qu'il en a eu connaissance. Mais à ce jour, le lien n'est pas explicite ou pas facile à faire entre les contributions orales des associations telles que résumées dans les comptes-rendus des réunions publiques mis en ligne et leurs contributions écrites versées à l'actif de la concertation et qui illustraient ou complétaient les interventions orales. Des photos ou schémas, dissociés du texte et difficiles, devenaient difficiles à interpréter. Même s'il est clair que la maîtrise d'ouvrage a connaissance de l'intégralité de ces contributions et en tiendra compte, il aurait été indispensable que la lecture en soit d'emblée accessible à tous, par exemple par des liens hyper texte.

Les comptes-rendus de réunions. Il serait souhaitable, pour les concertations à venir pilotées par le STIF, de voir comment il est possible d'améliorer encore l'efficacité des comptes-rendus de réunion

- De manière à les rendre systématiquement disponibles d'une réunion sur l'autre. Chaque réunion publique est singulière mais disposer du compte rendu de la précédente facilite le cheminement de tous. Dans le cas présent, le rythme des réunions était trop serré pour y parvenir chaque fois.
- De manière à mettre en évidence les spécificités des questions abordées dans chaque réunion, les points communs, les avancées d'une réunion sur l'autre.

Bilan de Catherine Vourc'h, garante, sur le déroulement de la concertation sur le projet de tram-train entre Massy et Evry

- De manière à faciliter, sur le site, le lien entre l'intervention orale de telle association ou particulier et sa contribution écrite toujours plus complète.

Une coopération entre garant et maîtrise d'ouvrage me paraît devoir être affinée à cet égard.

3- Les cinq réunions publiques

Un temps dans la concertation locale

Les réunions publiques se sont inscrites, différemment selon les communes, dans une concertation locale qui les précèdent largement et leur succéderont. Pour Viry-Châtillon par exemple, la réunion publique marque le commencement d'une concertation appelée à se poursuivre sous l'impulsion du maire. Pour les habitants d'Epinay-sur-Orge ou Morsang-sur-Orge la réunion publique est venue ponctuée une concertation locale engagée par les maires sur le projet avant la recommandation de la CNDP. A Morsang-sur-Orge, une réunion publique municipale s'était tenue en janvier 2008, une autre a préparé la réunion publique qui s'est tenue à Epinay-sur-Orge. A Savigny-sur-Orge, une réunion publique municipale a présenté aux Savigniens les travaux de l'atelier qui avaient été présentés la veille en réunion publique à Epinay-sur-Orge. D'autres villes, comme Massy, ont réuni les riverains du projet en amont de la réunion publique. Il y eu sûrement d'autres initiatives dont je n'ai pas eu connaissance.

Il est arrivé, comme je l'ai dit que la garante participe à ces rencontres dans la dynamique de la concertation sinon dans son cadre formel.

Une participation inégale selon les secteurs concernés

Les réunions publiques ont duré au total 14h (environ 3 heures chacune) et réuni 660 personnes environ : 645 personnes dans la salle et quinze acteurs socio-économiques aux tables « territoire » en tribune.

11 juin à Chilly-Mazarin pour le secteur Champlan, Chilly-Mazarin, Longjumeau : 70 personnes

15 juin à Epinay-sur-Orge pour le secteur Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge : 300 personnes

22 juin à Viry-Châtillon pour le secteur Viry-Châtillon, Grigny : 160 personnes

25 juin à Massy pour le secteur Massy, Palaiseau : 65 personnes

29 juin à Evry pour le secteur Evry, Courcouronnes et Ris-Orangis : 50 personnes

A Massy et Evry il y eut peu de participants si l'on considère que ces réunions concernent les deux pôles dits majeurs du territoire que le tram-train a vocation à relier. A Massy sont venus à plusieurs riverains du projet d'atelier. A Evry, le peu de participants (surtout si l'on tient compte du fait que plusieurs personnes venaient d'autres secteurs en particulier de Savigny-sur-Orge et de Morsang-sur-Orge) est d'autant plus surprenant que le projet crée une infrastructure et qu'il y a des riverains au niveau de la station terminus.

A Chilly-Mazarin, pourtant située sur la partie du tracé déjà existante du RER C, il y eut plus de monde qu'à chacun des deux pôles. Il y avait l'enjeu d'une station de tram-train à Champlan non prévue dans le projet initial et qui a mobilisé les habitants de la ville.

A Epinay-sur-Orge et Viry-Châtillon, la participation a été beaucoup plus forte. Ces réunions regroupaient des communes concernées par la création d'infrastructure, autrement dit sur la partie tram du projet (Evry mis à part). C'est la partie qui apporterait le plus de transformations en termes d'usage et en termes d'infrastructure. C'est là où les usagers et les riverains sont les plus mobilisés en faveur ou en défaveur des caractéristiques principales du projet. Des représentants d'associations demandant une desserte de Juvisy-sur-Orge par le tram-train ou le maintien de la ligne C8 entre Juvisy-sur-Orge et Versailles ont participé à toutes les réunions publiques.

A Epinay-sur-Orge, point culminant de la participation, les partisans de la station de correspondance à Epinay rencontraient les opposants les plus déterminés. Et les inquiétudes des riverains du projet se sont conjuguées au refus des habitants de Savigny-sur-Orge de perdre la mission Z6(C8) du RER C. (cf ci-dessous)

A Viry-Châtillon était présent notamment un public qui attend impatiemment le tram-train pour accompagner le développement d'un secteur en cours d'aménagement, ainsi que des riverains sur Viry-Châtillon.

Priorité aux questions de la salle

Nous avons convenu de privilégier les questions, préoccupations, avis, propositions venant de la salle, et d'éviter les « tunnels » d'exposés initiaux. Chaque intervention en ouverture fut brève mais leur cumul a pu sembler long. Ce fut en tout cas le sentiment du public lors de la réunion à Epinay-sur-Seine où 300 personnes s'étaient déplacées.

Déroulement des réunions

Une ouverture (20-30 minutes)

- accueil par le maire
- présentation des étapes et des règles du jeu de la concertation, par le STIF responsable
- présentation du rôle du garant, par la garante
- objectif et déroulement de la réunion et présentation des intervenants en tribune, par l'animatrice (C&S Conseil)
- brève introduction sur le projet, par le STIF : un film (4 minutes) suivant le tram-train filant de Massy à Evry et un diaporama sur les caractéristiques principales du projet

Première séquence questions/réponses : les objectifs du projet (1h-1h15)

Deuxième séquence questions/réponses : les caractéristiques du projet (1h-1h15)

Clôture (15-20 minutes)

- Intervention des collectivités territoriales (maires, président de communauté de commune, député, selon les réunions)
- Conclusion de la garante

Nous avons convenu d'éviter le « ping pong » une question/une réponse qui laisse toujours beaucoup de mains se lever en vain. Hormis les frustrations qui se sont manifestées à Epinay-sur-Orge où il nous a été dit que des mains au fond de la salle se sont levées sans que malheureusement ni l'animatrice ni la garante ne les voient, il semble que ceux qui le souhaitent ont pu s'exprimer, et les contributions écrites ont toutes été lues en séance.

La présentation du projet à partir des questions du public m'a semblé fructueuse. Contrairement au confort (pour la maîtrise d'ouvrage) d'une présentation initiale qui se déroule et prétend à l'exhaustivité, le choix d'une présentation proche des préoccupations des gens exige une grande expertise car les questions sont pointues et parfois surprenantes, et une bonne réactivité pour trouver rapidement les visuels utiles.

La structuration des débats en deux temps (1-l'utilité du projet, 2- les caractéristiques du projet) semble avoir été acceptée sans difficulté et le report de certaines questions s'est fait sans trop de perte.

Plusieurs questions pouvaient être prises avant de donner la parole à la tribune. Les questions s'adressaient le plus souvent à la maîtrise d'ouvrage. Il revenait à l'animatrice de solliciter les acteurs socio-économique de la table territoire pour apporter leur éclairage propre sur une question ou pour donner leur avis sur le projet.

Il me revenait de clore la réunion publique par un mot de synthèse. L'exercice est un peu périlleux à chaud car il n'est pas à l'abri de partialité. Je me suis efforcée non pas d'être exhaustive (les comptes-rendus s'en charge) mais de noter les points de vigilance, les préoccupations demandant une attention particulière. Avec la conviction ne n'y être pas parvenue à chaque fois.

Le dispositif d'échange semble avoir laissé dans l'ensemble une place à chacun pour s'exprimer. Les réunions publiques les plus fructueuses en termes de qualité des échanges réunissaient moins de 200 personnes. Au-delà, comme à Epinay-sur-Orge, trois heures ont été insuffisantes pour instaurer le dialogue entre des interlocuteurs aux préoccupations divergentes parfois et issus de villes aux problématiques particulières.

La réunion publique qui s'est tenue à Epinay-sur-Orge a été difficile, mais importante

Plusieurs facteurs laissent prévoir trois heures très denses :

- Trois villes à densité urbaine déjà constituée, traversées par une ligne de tram-train à créer, s'y retrouvaient. Avec de ce fait des riverains inquiets et certains opposés au tracé (Epinay-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge)
- Deux villes avaient des intérêts perçus comme antagoniques (Epinay-sur-Orge et Savigny-sur-Orge).
- Elle se tenait dans la ville proposée pour accueillir la station de correspondance entre le tram-train et le RER C, correspondance stratégique et qui fait polémique entre les défenseurs de la mission Z6 (C8) du RER C et les défenseurs d'une liaison directe entre Massy et Evry connectée au plus près du RER C.
- Trois associations (3R, Savigny-Citoyenneté, Elan Savigny Environnement) y rendaient compte, comme convenu avec le STIF et la garante, du travail de l'atelier de Savigny-sur-Orge ; Elan Savigny Environnement présentait en particulier une proposition alternative de correspondance à hauteur de Savigny, sur la base de la contribution de l'association spinolienne Les Riverains de la tangentielle. Ceux qui ont eu moins d'espace sont sans doute, paradoxalement, les habitants d'Epinay-sur-Orge défenseurs de la connexion à la gare d'Epinay entre le RER C et le tram-train.

Cette réunion publique a eu trois mérites :

- Les associations de Savigny-sur-Orge ont pu présenter les raisons de leur refus du tracé proposé, leurs inquiétudes concernant l'insertion du projet dans la rue des Rossays et leur proposition d'un tracé alternatif qui desservirait plus directement Savigny-sur-Orge.
- Les riverains de Morsang-sur-Orge ont pu faire part de leurs préoccupations concernant l'insertion du tracé.
- Des habitants de communes voisines ont perçu l'importance des enjeux sur un projet qui leur est commun. Ce que les maires de Morsang-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Massy et Villemoisson-sur-Orge ont su exprimer à la clôture en appelant à la poursuite de la

concertation au-delà du 3 juillet, notamment en ateliers plus restreints sur des thématiques ciblées.

Aurait-on pu faire mieux ? Trois questions s'imposent aujourd'hui, après coup :

- Aurait-il été préférable d'organiser la réunion dans une ville « tiers » (au regard de l'enjeu de la station de correspondance RER C /tram-train, telle Morsang-sur-Orge ? Je le pense.
- Une réunion publique supplémentaire organisée à Savigny-sur-Orge ou Epinay-sur-Orge aurait-elle permis de donner plus de place à l'expression de chacun ? Oui, à condition qu'elle eût été elle aussi intercommunale et coopérative, comme le furent les autres réunions publiques.
- Aurait-il été préférable de séparer la réunion publique où s'exprime tout un chacun sur un projet dont il prend connaissance quasiment au moment de la réunion publique, et la présentation d'une proposition alternative élaborée en atelier ? Peut-être mais il faut tout de même rendre compte publiquement des travaux des ateliers pour faire progresser la concertation.

Le partage de la tribune en deux pôles d'expertise a-t-il été fructueux ?

Deux tables distinctes, indépendantes l'une de l'autre : à la table « projet » l'expertise technique de la maîtrise d'ouvrage, à la table « territoire » l'expertise territoriale des acteurs socio-économiques.

Les tables territoires ont réuni des acteurs associatifs ou professionnels intervenant à l'échelle du département. Et il était prévu qu'ils soient remplacés en clôture par les maires des villes concernées.

Ces acteurs ont été sollicités pour l'échelle départementale ou régionale de leur compétence, de manière à apporter un éclairage complémentaire de celui des acteurs locaux plus directement engagés à partir de la salle.

Acteurs ayant participé en tribune à la table « territoire »

- Association des usagers de transports d'Ile de France (RP Chilly-Mazarin, Massy, Evry)
- Association Circule pour les usagers du RER C (RP Epinay-sur-Orge)
- Fédération pour les circulations douces en Essonne (RP Epinay-sur-Orge, Viry-Châtillon, Evry)
- Agence pour l'économie de l'Essonne (RP RP Chilly-Mazarin, Massy)
- Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (RP Viry-Châtillon, Evry)
- CCI dont le vice président, président de la commission aménagement a accompagné de bout en bout la concertation (RP Chilly-Mazarin, Massy, Epinay-sur-Orge, Viry-Châtillon, Evry)
- Genopole (RP Evry)
- Syndicat mixte de transport Essonne centre (SMITEC, regroupant 4 communautés d'agglomération et une communauté de communes, soit 300 000 habitants) (RP Viry-Châtillon, Evry)

Ces acteurs ont soutenu le principe d'un tram-train pour des motifs qui leur sont propres : développement urbain ou économique, développement durable, accès à l'emploi, aux centres de soins, aux loisirs ou autres, mobilité des personnes handicapées, circulations douces ... Mais tous ont attiré l'attention sur des points de vigilance à l'adresse de la maîtrise d'ouvrage et des élus : l'importance d'un prolongement au-delà de Massy et d'Evry, d'un maillage avec les autres projets de transport du département et avec le réseau RER, d'une amélioration du réseau RER, de stationnements adaptés, de rabattements adéquats vers les stations en particulier par les circulations douces, de la nécessité de mener rapidement à son terme la réalisation de cette liaison attendue depuis longtemps.

Je n'ai pas entendu de commentaire négatif sur la table « territoire » ce qui n'exclut pas qu'il y en ait eu. Les commentaires (plutôt d'élus et de la maîtrise d'ouvrage) à l'issue des réunions publiques, suggèrent au contraire que la table territoire a permis :

- un débat à trois pôles dans l'ensemble plus ouvert et détendu que lors des face à face entre une maîtrise d'ouvrage défendant son projet et un public le questionnant, voire le pilonnant. Ici une même question pouvait recevoir plusieurs éclairages et « ça permet de respirer »;
- une visibilité des enjeux à l'échelle d'un territoire plus large et à un temps plus long ; les interventions du public portant principalement et légitimement les caractéristiques techniques du projet et son impact direct et à court terme sur la rue, la ville, les trajets ;
- un apport d'informations nouvelles (par exemple la consultation effectuée par Circule auprès de ses adhérents usagers du RER C dans le département, ou l'enquête du Genopole menée auprès des salariés du site sur leurs déplacements).

Je souscris à ces remarques, en précisant que l'échange à trois pôles a été moins fructueux lors de la réunion à Epinay-sur-Orge où le temps s'est fait trop court pour l'expression de tous.

Une parole clairement située des élus locaux

Comme convenu et selon la tradition républicaine, un mot d'accueil a été prononcé par le maire chez qui se tenait la réunion publique. L'élu invitait à l'échange. A Viry-Châtillon, il est revenu au président de la communauté d'agglomération compétente en matière de transport et chez qui se tenait la réunion d'accueillir les participants. A Evry, en l'absence du maire, l'accueil est revenu au maire de Courcouronnes.

Au terme de la réunion, comme convenu là aussi, les élus étaient invités, s'ils le souhaitaient, à dire ce qu'ils avaient entendu des attentes et préoccupations de leurs concitoyens et à donner leur point de vue. Tous ont choisi sur le moment de faire ce retour depuis la salle, devant la tribune, sans monter à la table « territoire ». Ce fut un moment important de la réunion publique où l'élu prend acte d'un échange et demande à la maîtrise d'ouvrage d'y être attentive pour la suite. Tous ont dit l'importance du projet pour leur commune.

Beaucoup d'élus ont exprimé leur satisfaction sur la manière dont la réunion s'était déroulée. Plusieurs se sont félicités d'un échange entre villes voisines, même lorsque les intérêts semblaient divergents et le dialogue difficile comme entre Savigny-sur-Orge et Epinay-sur-Orge. Le peu de monde à la réunion d'Evry n'a pas semblé surprendre les élus présents.

4- Les visites à l'invitation du STIF ou à la demande des riverains

Les visites sur site rendent concrets le projet, ainsi que les lieux et les difficultés évoqués durant la concertation. Elles créent des liens personnels facilitant les échanges lors des réunions publiques. Elles permettent de faire remonter au maître d'ouvrage des éléments de contexte dont il devra tenir compte par la suite.

Bilan de Catherine Vourc'h, garante, sur le déroulement de la concertation sur le projet de tram-train entre Massy et Evry

Les visites sur site, comme les contacts directs, sont aussi pour la garante l'occasion d'encourager les interlocuteurs à participer aux réunions publiques et à y faire connaître eux-mêmes leurs questions, préoccupations ou propositions.

La visite du T4 (autre tram-train) organisées par le STIF

Deux visites du tram-train T4 entre Aulnay et Bondy sur les trois visites proposées par le STIF ont été organisées pour les élus et les associations en amont des réunions publiques. Plusieurs visiteurs, élus ou associatifs, ont dit en réunion publique ou atelier l'intérêt des visites du T4 qui ont rendu plus concrète l'insertion d'un tram-train (échelle, équipement, impact sonore...). Plusieurs ont également constaté la qualité des installations et le faible impact sonore. Cependant, les riverains du futur tram-train ont marqué la différence entre un tram-train qui prend la place d'un vieux train bruyant (comme pour le T4) et une création de tram devant chez eux où ne passaient jusqu'alors que des voitures.

Une nouvelle visite du T4 est prévue en octobre 2009 avec l'atelier de Morsang-sur-Orge

La visite des ateliers garages à Issy-les-Moulineaux

L'atelier-garage du tram-train devrait se situer sur Massy et Palaiseau. Lors de la réunion publique à Massy le 25 juin, le maire de Massy s'étant dit rassuré par la visite de l'atelier garage d'Issy-les-Moulineaux, une nouvelle visite a été décidée pour le 2 juillet avec les élus et les associations de Massy, notamment les riverains des installations futures.

Les visites sur le tracé du tram-train

Une visite terrain avait été proposée par le STIF dans le cadre de l'atelier de Savigny-sur-Orge en juin. Elle est reportée à la rentrée 2009 selon le souhait de la ville de Savigny. Des visites avaient été faites sur place dans la phase de préparation, à l'invitation des habitants ou des élus (Morsang-sur-Orge, Champlan, Ris-Orangis...). D'autres visites devaient pouvoir s'organiser dans le cadre des ateliers. Elles sont toujours fructueuses.

5- Les ateliers techniques, un résultat de la concertation

L'idée d'ateliers techniques (et coopératifs) est la conjugaison de trois expériences au moins : celle des maires dans leur ville, celle du STIF sur le T1, celle d'associations comme la Fédération pour les circulations douces en Essonne ou Elan Savigny Environnement.

Des ateliers pour poursuivre le dialogue jusqu'à l'enquête publique

Les ateliers, je l'ai dit, ne sont pas inscrits dans le dispositif de concertation initial. Ils ont été envisagés comme une perspective intéressante par le STIF dès les premiers contacts entre les associations et la garante. La possibilité d'ateliers complémentaires aux réunions publiques a été actée pour la première fois lors de la réunion avec les acteurs socio-économiques le 23 mars 2009, alors que la FCDE et les villes de Morsang-sur-Orge et Savigny-sur-Orge en exprimaient le souhait. Le STIF ayant précisé que ces ateliers pouvaient se constituer à l'initiative des municipalités, avec la participation de la maîtrise d'ouvrage.

Deux ateliers se sont constitués avant la fin de la concertation à l'initiative des maires et se poursuivront à l'automne 2009. L'un à **Savigny-sur-Orge**, l'autre à **Morsang-sur-Orge**, et la maîtrise d'ouvrage et la garante y ont participé tantôt ensemble tantôt séparément. Deux autres seront mis en place à la rentrée : à **Epinay-sur-Orge** et à **Viry-Châtillon**. (Cf en A.2 : les ateliers)

L'atelier de Savigny-sur-Orge

J'ai participé aux trois premières réunions de l'atelier de Savigny-sur-Orge les 2, 8 et 16 juin. Le STIF a participé à celui des 2 et 16 juin. Présidé par le maire, l'atelier a réuni les services techniques de la ville et quatre associations locales : Elan Savigny Environnement, Savigny Citoyenneté, Les 3 R, Les Amis de Laurence. Il a reçu la collaboration de l'association spinolienne. Les Riverains de la tangentielle, auteur d'une proposition alternative de correspondance avec le RER C.

Au cours de la seconde réunion de l'atelier, il a été convenu en accord avec le STIF que les associations de l'atelier présenteraient trois contributions complémentaires lors de la réunion publique qui devait se tenir huit jours plus tard à Epinay-sur-Orge, avec la possibilité de projeter en séance les plans et photos préparés par l'atelier. La troisième réunion de l'atelier a pris place le lendemain de cette réunion publique à Epinay et a été suivie le soir même d'une « rencontre publique », sans la présence du STIF et de la SNCF, présidée par le maire (180 personnes) où le travail de l'atelier a été à nouveau présenté.

Le STIF avait proposé à la ville de Savigny une visite rue des Rossays avec l'atelier le 2 juin. Cette visite s'est transformée en réunion en mairie, mais elle reste d'actualité.

L'atelier de Savigny-sur-Orge travaille sur trois questions importantes :

- les conditions d'insertion du projet dans la rue des Rossays. Dans le cadre de l'atelier, le STIF a établi des croquis au 1/500^{ème} (échelle généralement réservée à la phase ultérieure et plus détaillée du schéma de principe) indiquant que le tram-train ne générerait pas la circulation dans la rue et n'impliquait à Savigny-sur-Orge aucune expropriation supplémentaires aux deux acquisitions de parcelles citées dans le document d'orientation et de caractéristiques principales. Contestant les indications données par le STIF – qu'ils estiment imprécises et insuffisantes – les riverains (Associations 3R) ont communiqué des photos et des plans établis par un géomètre et un topographe ;
- la desserte de Savigny-sur-Orge avec la demande d'une station à la hauteur de Grand Vaux, quartier d'habitat social de 6000 habitants. La ville et les associations refusent catégoriquement un projet de tracé qui traverse la commune sans s'y arrêter ;
- une proposition alternative de correspondance entre le RER C et le tram-train. Cette alternative vise à garder la mission Z6 (C8) du RER C entre Epinay-sur-Orge et Massy. Conformément à une proposition faite par le STIF à la réunion publique d'Epinay-sur-Orge, les contraintes (contestées lors de cette réunion publique) de régulation du RER C et leur incidence sur les caractéristiques du projet seront évoqués dans l'atelier à la rentrée 2009.

C/ - LA POURSUITE DE LA CONCERTATION

La concertation a levé beaucoup de questions, de préoccupations et de souhaits. Elle a permis d'engager un dialogue en réunion publique, de répondre sur certains points et de commencer à étudier plus précisément en atelier certaines préoccupations et propositions. Des réponses et la poursuite du dialogue sont attendues avant l'enquête publique. Car « Lors de l'enquête publique, c'est trop tard ! » ont lancé des participants.

La concertation sous l'égide d'un garant s'achève avec la remise de ce bilan. Mais ce n'est pas la fin de la concertation.

Sous quelle forme la poursuivre ? Jusqu'à quand ? La CNDP, dans sa recommandation d'une concertation sous l'égide d'un garant, précise que la concertation portera également sur les modalités de concertation après enquête publique et durant le chantier.

1- La poursuite des ateliers

La forme sera celle d'ateliers, dans l'esprit de ceux qui ont été initiés durant la concertation sous l'égide de la garante et qui se poursuivront. Le terme a été fixé par le STIF en réunion du 23 mars avec les acteurs socio-économiques : le temps des travaux. Un terme intermédiaire est souvent cité car il est considéré comme décisif : l'enquête publique.

Le STIF a exprimé le souhait de poursuivre le dialogue dans l'esprit de la concertation, avec les collectivités locales et les associations qui le souhaiteront. Il s'est engagé à contribuer aux travaux des ateliers initiés par les maires. (RP Evry notamment). Il s'est également engagé (Cf réunion du 23 mars) à rester disponible durant les phases ultérieures, « autant que possible », jusqu'aux travaux pour tenir le public informé de l'évolution du projet et répondre à ses questions, tout en laissant le temps nécessaires aux études.

La poursuite de ce dialogue fait consensus, avec une attente de réponses précises aux questions qui ont été posées. Les élus ont rappelé ces deux exigences en conclusion des réunions publiques :

- « *La concertation doit se poursuivre dans une atmosphère positive* ». Maire d'Epina-sur-Orge (RP Epina-sur-Orge)
- Poursuivre les ateliers « *Pour que la maîtrise d'ouvrage puisse entendre les questions précises et que les habitants aient le sentiment qu'ils ont été entendus* » (mairie de Morsang-sur-Orge (RP Viry-Châtillon)
- Il faut maintenant « *concilier ce projet d'intérêt général avec les inquiétudes et les intérêts légitimes des particuliers* » ? Maire de Grigny (RP Viry-Châtillon)
- La députée de la 7^{ème} circonscription se met à disposition des municipalités concernées pour que la concertation continue et prenne en compte les inquiétudes et les propositions des participants (RP Viry-Châtillon).
- « *La concertation permet d'enrichir le projet. Une fois celui-ci modifié, le public bénéficiera lors de l'enquête publique d'une seconde occasion pour s'exprimer* ». Maire de Massy (RP Massy)

Des ateliers techniques présidés par les maires et avec la contribution de la maîtrise d'ouvrage sont prévus d'ici le mois de décembre 2009 de manière à étudier avant l'enquête publique des points spécifiques identifiés durant la concertation.

- ✓ **L'Atelier de Savigny-sur-Orge** poursuit, avec le STIF et la SNCF, l'examen de l'insertion du tram-train rue des Rossays, avec une visite à prévoir sur le site du tracé ; l'examen d'une station utile sur la commune ; l'examen de correspondances alternatives tram-train/RER C.
- ✓ **L'Atelier de Morsang-sur-Orge** prévoit une visite du T4 en septembre 2009 en préparation d'autres réunions de l'atelier et des visites sur site avec le STIF et la SNCF.
- ✓ **L'Atelier de Epinay-sur-Orge** prévoit de travailler en liaison avec la Communauté d'agglomération Europ'Essonne et le STIF et avec la participation de la Fédération pour les circulations douces en Essonne sur les cheminements d'accès au tram-train, le stationnement, l'articulation au réseau de bus. (RP Epinay-sur-Orge).
- ✓ **L'atelier de Viry-Châtillon** travaillerait sur l'insertion précise du tram-train dans la commune. Le président de la communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne propose d'emmener les habitants sur le terrain pour percevoir que les nuisances occasionnées par un tram-train sont faibles. Il évoque également le partenariat futur avec le Conseil général pour traiter de la question des itinéraires verts et du franchissement des ronds points dangereux. (RP Viry-Châtillon)

Un suivi et un retour des ateliers vers le public restent à définir

« Je perçois cette concertation comme une campagne d'information, ce qui est déjà bien mais les différents avis donnés seront-ils exploités ? Quelle incidence ? Y aura-t-il un comité de suivi et un retour expliquant ce qui est pris en compte, ce qui ne l'est pas et pourquoi ? » Un internaute, sur le site du tram-train

Il est nécessaire de prévoir une étape d'ici l'enquête publique pour rendre compte au public du travail qui se poursuit en atelier et expliquer les raisons des décisions qui seront soumises à l'enquête publique.

Une restitution au public des travaux de l'atelier de Savigny-sur-Orge est prévue courant octobre 2009. Les modalités de cette restitution restent à définir. Elles resteraient d'ailleurs à définir pour l'ensemble des ateliers, ainsi que j'en ai fait l'invitation lors de la dernière réunion publique à Evry.

2- Les questions qui attendent des réponses et une poursuite du dialogue

Une concertation n'a pas valeur d'une consultation représentative sur un projet. Elle organise un cadre pour que s'expriment les avis, préoccupations et propositions sur un projet non figé, qu'ils soient examinés avec ou par la maîtrise d'ouvrage et qu'il y soit répondu en amont de l'enquête publique. Des avis se sont exprimés positivement et sans réserve. Le bilan du garant se concentre sur les avis

qui questionnent le projet, sans le contester ou en le contestant, et justifient une poursuite du dialogue.

De très nombreuses questions ont été posées (cf annexe 1) ; des souhaits, des inquiétudes se sont exprimées et un refus dont le bilan de la concertation établi par le STIF se fait l'écho ; des propositions alternatives ont été évoquées et l'une d'elle est en cours d'examen.

Des réponses et la poursuite du dialogue avec la maîtrise d'ouvrage sont attendues sur **l'utilité, l'envergure, le tracé, l'insertion urbaine** du projet.

Questions portant sur l'utilité du projet :

- *Est-on sûr de la balance avantages-désavantages du tram-train ?*
- *Quelle est l'économie globale du projet ?*
- *Comment sont calculés les gains /pertes de temps ?*
- *Les prévisions de fréquentation (ou de trafic) sont-elles fiables ?*
- *L'économie du projet intègre-t-elle les données environnementales et sociales ?*
- *Quelles contreparties à la perte de liaison directe vers Versailles ou vers Paris ?*
- *En période de raréfaction des ressources, est-ce raisonnable ?*

Questions portant sur l'envergure du projet :

- *Quelles articulations du tram-train avec les autres moyens de transport (actuels ou à venir) à l'échelle locale et régionale ?*
- *Un prolongement vers Versailles d'un côté, vers Corbeil de l'autre est-il possible ?*
- *Peut-on éviter de supprimer la mission Z6 (C8) du RER C ?*
- *Ne faut-il pas réduire le coût du projet ? Comment garantir son financement en période de raréfaction des ressources ?*

Questions portant sur le tracé du projet et les dessertes :

- *Peut-on éviter le « zig zag » (double franchissement) au-dessus de l'autoroute A6 ?*
- *Est-on être sûr que la correspondance à Epinay-sur-Orge est pertinente ?*
- *Comment mieux desservir Savigny-sur-Orge, Massy et Champlan dont les communes sont traversées par le projet ?*

Questions portant sur l'insertion urbaine du projet :

- *« Quelle emprise sur nos maisons, notre rue, notre quartier ? »*

Bilan de Catherine Vourc'h, garante, sur le déroulement de la concertation sur le projet de tram-train entre Massy et Evry

- *« Quels effets sur la vie de notre quartier, de notre ville ? »*
- *« Quelles compensations en cas de préjudices patrimonial ou d'usage? »*
- *« Quels aménagements pour accompagner l'arrivée du tram-train dans notre ville ? »*

NOTE DE SYNTHÈSE ET CONCLUSION

Une liaison en transport en commun entre Massy et Evry n'est pas critiquée dans son principe. Elle est reconnue utile, elle est même attendue par certains avec impatience, mais à **certaines conditions qui marquent une exigence de transparence des décisions, de responsabilité au regard des contraintes économiques et environnementales, de qualité du service au public.** Cette exigence n'est sans doute pas étrangère à la capacité qu'ont eue les acteurs à trouver le chemin du dialogue et d'une coopération au moment de tension et dans les désaccords.

Le STIF, responsable et organisateur de la concertation, s'est montré soucieux de poser un cadre de concertation stable une fois celui-ci validé par ses interlocuteurs au sein de la Commission de suivi. Mais il s'est montré également prêt à enrichir ce cadre en fonction de ses contacts et de ceux de la garante avec les acteurs locaux, et à innover dans la conception des réunions publiques.

1/ Une concertation par étapes

Pour les acteurs (habitants, usagers, collectivités territoriales, maîtrise d'ouvrage) la concertation sous l'égide d'un garant qui s'est ouverte le 25 mai et close le 3 juillet est un temps très court dans l'histoire d'un projet qui débute en 2001 par une première concertation sur le projet de tangentielle ouest-sud devant relier Achères à Melun. Beaucoup de mes interlocuteurs avaient en mémoire ces sept longues années et leurs aléas. Les uns en garderont un certain scepticisme quant aux procédures de décision, d'autres une impatience à voir aboutir le projet.

Il est écrit dans le dossier de la concertation que la concertation sur le projet de tram-train a débuté formellement le 14 février 2008, date de l'approbation par le Conseil du STIF du Document d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet. Le premier acte a été la saisine par le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP) et la recommandation par celle-ci d'une concertation sous l'égide d'un tiers qui en sera le garant ; le second acte, la nomination de ce garant le 5 novembre 2008.

Nous venons de vivre l'étape publique de la concertation sous l'égide de ce garant avec cinq réunions publiques entre le 25 mai et le 3 juillet 2009 et des ateliers. Le STIF s'est engagé à la poursuite du dialogue jusqu'à la phase des travaux, il s'est en outre montré disponible pour continuer les ateliers dès la rentrée 2009 et ce jusqu'à l'enquête publique.

2/ Entre consultation et concertation, où s'est placé le curseur ?

En France, un seul texte juridique parle de concertation, c'est l'article L 300-2 du code de l'urbanisme. Mais aucun texte ne fixe ses modalités. La concertation se fait en marchant, en s'appuyant sur des expériences précédentes et en s'adaptant à des contextes chaque fois différents.

La concertation peut se définir comme la production en commun d'un projet encore non figé et dont l'utilité n'est pas arrêtée. En commun c'est-à-dire « multiacteurs » et « en même temps ». Elle se distingue de la consultation qui, elle, soumet un projet arrêté pour avis avant décision finale (l'enquête publique par exemple). Dans les deux cas la décision reste à ceux qui ont le pouvoir de décider (ici le Conseil du STIF), mais, en amont de la décision, l'engagement des acteurs et les enjeux de leur participation ne seront pas les mêmes.

Un participant écrit sur le site internet du tram-train : « Je perçois cette concertation comme une campagne d'information, ce qui est déjà bien mais les différents avis donnés seront-ils exploités ? Quelle incidence ? Y aura-t-il un comité de suivi et un retour expliquant ce qui est pris en compte, ce

qui ne l'est pas et pourquoi ? ». Il pose la question de la place du curseur entre consultation et concertation.

En quelque sorte, parce que la concertation n'est pas figée (elle non plus) dans un texte normatif, le curseur se déplace, tantôt vers la consultation, tantôt vers la concertation, au fil du dialogue et de la confrontation des arguments.

- ✓ Un exemple : des riverains, pour aller plus loin dans l'examen du projet de tram-train qui les touche de près, demandent des études détaillées au STIF, et le STIF répond que pour aller plus loin il lui faut d'abord confirmation des options... C'est comme la poule et l'oeuf. Qui va commencer ? Le STIF qui produira pour l'atelier de Savigny-sur-Orge des études aux 1/500^{ème} généralement réservées à la phase du schéma de principe. Mais aussi les riverains qui vont faire appel à un géomètre et à un topographe.
- ✓ Autre exemple, l'examen d'une proposition alternative de correspondance entre le RERC et le tram-train. Dans ce cas il faut que la maîtrise d'ouvrage accepte d'examiner avec les associations, élus et techniciens concernés, cette proposition pour elle-même, ses avantages et ses inconvénients. Certaines formulations des interpellations adressées à la maîtrise d'ouvrage par des acteurs (sur le site et en réunion publique) est intéressantes : non pas seulement « votre projet est nul ou super », mais « peut-on éviter de supprimer la Z6... ? », ou « peut-on mieux desservir Savigny-sur-Orge ou Champlan ... ? »..., ou « comment préparer l'arrivée du tram-train dans nos villes ... ? », ou encore « comment êtes vous sûrs que... ? », « sur quelles données vous appuyez-vous pour... ? »

Où avons-nous placé le curseur durant cette concertation ? L'objet de la concertation a été clair tout du long : elle porte sur un projet non figé et dont l'opportunité n'est pas encore arrêtée (même si elle fait consensus chez les décideurs). Si dans les propos, la concertation n'a pas été pas toujours distinguée nettement d'une consultation, ce qui a été fait montre l'ouverture à une dynamique coopérative (y compris dans le désaccord).

Ce qui a été écrit dans le dossier de la concertation fixe l'objectif

Dans le dossier de concertation diffusé au public, la maîtrise d'ouvrage désigne la concertation comme un « *temps d'information et d'échange* », « ***un processus de réflexion mené en commun par les différents acteurs concernés par un projet*** ». Elle précise que la concertation permet

- à l'organisme responsable du projet « *d'optimiser les objectifs du projet et les réponses apportées* », de « *prendre les décisions nécessaires à l'avancement du projet en répondant au mieux aux besoins et aux attentes des citoyens ; de répondre aux interrogations des citoyens liées aux changements générés par le projet* » ;
- et aux acteurs d'un territoire « *de prendre connaissance du projet et de donner leurs avis et suggestions sur son opportunité et ses grandes caractéristiques techniques* ».

Ce qui a été dit de la concertation traduit parfois une difficulté à distinguer consultation et concertation. Exemples :

- « *La concertation permet d'entendre les questions et avis du public* », « *il en sera tenu compte pour améliorer le projet* », « *la maîtrise d'ouvrage apportera des réponses* », « *Vous*

*serez à nouveau consultés lors de l'enquête publique » ont dit des élus. « A nouveau » ? La concertation serait-elle une consultation elle aussi ? Ou encore : « **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** » (dernière réunion publique).*

- Le STIF définissant son rôle : « écouter les observations, les critiques, les difficultés de compréhension. Il s'avère important pour le STIF de prendre en compte les points positifs comme les inquiétudes afin de pouvoir apporter au fil du temps les meilleures réponses possibles » (23 mars)

- *« Nous souhaitons des ateliers, plus propices à la réflexion et l'échange que les réunions publiques » (une association, le 23 mars), souhait auquel le STIF répondait que « les réunions publiques sont l'occasion de favoriser l'investissement des associations, en leur permettant de présenter la manière dont elles conçoivent ces ateliers »*
- *« Nous demandons d'étudier de façon sérieuse les propositions alternatives » (Un participant au nom de l'ensemble des associations qui contestent la correspondance à Epinay-sur-Orge. Troisième réunion publique, entre deux réunions d'atelier avec la maîtrise d'ouvrage)*

Ce qui a été fait durant la concertation marque l'instauration d'une dynamique de coopération

Les acteurs engagés dans la concertation ont voulu le dialogue. Rares sont les « non ! » sans ouverture sur des demandes d'information et sur des suggestions.

Trois mesures ont peut-être facilité la construction progressive d'un dialogue entre l'expertise « d'usage » des habitants, l'expertise « territoriale » des acteurs socio-économiques et des collectivités locales, l'expertise « technique » de la maîtrise d'ouvrage :

- des réunions publiques « intercommunales » sur des critères géographiques (la proximité des communes) et de fonctionnalités du projet : une réunion à chaque ville terminus, une réunion dans la ville où se situerait la station de correspondance entre le RER C et le tram-train, une réunion sur la section ferrée du projet, une réunion sur la section tram à créer ;
- l'introduction en tribune des réunions publiques de deux pôles d'expertise distincts et indépendants l'un de l'autre : l'expertise de la maîtrise d'ouvrage (la table « projet ») et l'expertise d'acteurs socio-économique (la table « territoire ») ;
- la création d'ateliers en complément des réunions publiques. Ils ont été suggérés par des associations dès le 23 mars, puis initiés par les villes avec la contribution de la maîtrise d'ouvrage. Sans supprimer les désaccords, ils permettent d'exprimer les arguments et d'étudier des alternatives.

3/ Les réunions publiques « intercommunales » : un choix questionné

La proposition a été faite par la maîtrise d'ouvrage avec l'accord de la garante de réunions publiques par secteurs regroupant deux ou trois communes.

Cette option a été questionnée par les acteurs rencontrés avant la Commission de suivi, puis lors de la Commission de suivi du 26 janvier 2009 et de la réunion avec les acteurs socio-économiques le 23 mars et jusque dans les réunions publiques par des habitants (RP de Viry-Châtillon le 22 juin par exemple) : pourquoi pas une réunion par ville, tout au moins par ville qui aurait une problématique particulière et qui le souhaiterait ? Pourquoi le choix de telle commune et pas de telle autre pour accueillir une réunion publique ?

- La première ville à avoir questionné les critères de regroupement est Morsang-sur-Orge. Elle a demandé à rejoindre la réunion publique du 15 juin avec Epinay-sur-Orge et Savigny-sur-Orge dont la problématique d'habitat pavillonnaire ancien est plus proche de la sienne que ne le sont des quartiers en cours d'aménagement de Grigny et Viry-Châtillon avec lesquelles le STIF prévoyait de la regrouper. Ce qui fut fait.
- Le choix du lieu de la réunion publique ne convenait pas au maire de Savigny-sur-Orge qui a demandé une réunion dans sa ville et refusé de participer à la réunion d'Epinay-sur-Orge. Une alternative a été proposée : un atelier présidé par le maire, centré sur les problématiques de la ville, avec la participation de la maîtrise d'ouvrage et de la garante.
- Les regroupements retenus par le STIF n'ont pas empêché les habitants, associations et élus de participer à plusieurs réunions publiques. Il faut noter enfin qu'il est arrivé à deux reprises, le 25 juin à Massy et le 29 juin à Evry, que la salle soit composée pour moitié au moins de personnes venant d'autres communes que celle du secteur concerné.
- Plusieurs élus se sont félicités publiquement, comme les maires de Morsang-sur-Orge et d'Epinay-sur-Orge, de réunions où des habitants de communes voisines débattent ensemble d'un projet commun.

4/ Une concertation à trois pôles d'expertise : l'usage, le territoire, le projet

Trois qualités d'expertise ont été mobilisées durant la concertation : l'expertise d'usage, l'expertise territoriale, l'expertise technique. Elles ne sont pas étanches, il y a des passages de l'une à l'autre (le technique est dans chacune, de même l'usage et le territoire), mais il est pratique de les distinguer de la sorte.

- L'expertise « technique ». Elle désigne la maîtrise d'ouvrage du projet. Cette expertise peut d'ailleurs en cacher une autre, indépendante. Par exemple le STIF, invité par des associations à communiquer les modèles de gains et pertes en temps de trajet qu'ils utilisent dira que ces modèles sont effectués et expertisés par la Cour des comptes qui réalise l'expertise des projets (RP Evry).
- L'expertise « d'usage ». Elle désigne les expériences et compétences du quotidien et de la proximité (la maison, le cadre de vie, la profession, la ville...). «*Nous savons de quoi nous parlons, c'est nous qui vivons ici* ». Ou «*C'est nous qui prenons le RER C tous les jours* ». Plus le projet touche l'échelle du quotidien et la proximité plus l'expertise d'usage se mobilise.
- L'expertise « territoriale ». Elle désigne l'expérience et les compétences des acteurs socio-économiques qui interviennent à une échelle plus large (en espace et en temps) que celle de « l'usage ». et qui sont concernés par le projet. Ils apportent des informations sur l'emploi, l'économie, le foncier, les projets urbains, les besoins de desserte et de maillage, les besoins en circulations douces ...

Le STIF avait l'expérience de réunions publiques en face-à-face : la salle face aux responsables du projet. Nous avons proposé, au fil des contacts locaux préparatoires d'introduire un troisième pôle, correspondant à l'expertise territoriale et réunissant des acteurs socio-économiques à l'échelle du projet de tram-train. C'est ainsi qu'en tribune, il y avait deux tables distinctes : la table du projet réunissant la maîtrise d'ouvrage et les financeurs, et une table territoire réunissant des acteurs indépendants de la maîtrise d'ouvrage.

5/ Des ateliers où confronter, analyser, proposer. La question des études détaillées

L'ensemble des documents de la concertation précise que la concertation intervient très en amont du projet, dès les premières études, et que, si la décision est prise de poursuivre le projet, des études détaillées seront faites et un projet finalisé sera présenté à la population lors de l'enquête publique (p 3 du dossier de concertation). Ce point a fait tout de suite tension :

- « *Comment voulez-vous qu'on donne un avis sur un tracé et ses alternatives sans études d'insertion détaillées ?* » demandent avec insistance voire impatience les interlocuteurs les plus mobilisés (élus, associations, riverains) à la maîtrise d'ouvrage. Impatience d'autant plus vive que la première concertation sur le projet de tangentielle ouest-sud devant relier Achères à Melun remonte à 2001, et que la présentation des dernières études et du projet de tracé avec les grands principes de desserte et d'insertion remonte à la Commission de suivi du 21 novembre 2007.

- « *A ce stade où l'opportunité du projet et son tracé sont encore questionnés, on ne peut raisonnablement lancer des études d'insertion détaillées donc coûteuses* » répond la maîtrise d'ouvrage. « *Cela signifierait que le choix d'un tracé est fait* ».

- « *Mais alors comment pouvez-vous être sûr que ça passe dans ma rue sans toucher la voirie ou ma maison si nous n'avez fait aucune étude détaillée sérieuse d'insertion ?* » répliquent des riverains soupçonnant le STIF de garder des informations dont il dispose déjà.

L'atelier réunit des acteurs acceptant de travailler ensemble autour d'une question précise. Ils demandent un investissement de chacun en temps, ils ne sont pas ouverts à tout vent.

Au terme de cette phase publique de la concertation, quatre villes souhaitent poursuivre ou mettre en place des ateliers avec la contribution de la maîtrise d'ouvrage : Savigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, chacune sur une problématique particulière (Cf partie C du bilan).

CONCLUSION

L'ensemble de ces éléments autorise la garante à considérer que les modalités de la concertation sur le projet de tram-train entre Massy et Evry ont permis l'expression des préoccupations, des refus et des souhaits des habitants et acteurs socio-économiques du territoire concerné. Elles ont également permis d'engager en ateliers un examen concerté de questions importantes pour l'avenir du projet.

La garante prend acte de l'attention portée par le STIF aux questions soulevées lors des réunions publiques concernant l'utilité du projet, son envergure, son tracé et son insertion urbaine et pour lesquelles des réponses sont attendues. Elle prend acte également de l'engagement du STIF de poursuivre le dialogue jusqu'à l'enquête publique et, si le projet se poursuit, de rester à l'écoute des riverains au moment des travaux. Le dialogue sera poursuivi notamment au sein d'ateliers entre le STIF et ses interlocuteurs et ses résultats seront pris en compte dans le bilan de la concertation. Les ateliers examineront en particulier l'insertion du projet dans les communes de Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon et Massy, une desserte utile de Savigny-sur-Orge, Champlan et Massy, les cheminements, stationnements et rabattements vers les stations, ainsi qu'une proposition alternative de correspondance entre le RER C et le tram-train.

Les contributions associatives ou collectives ont été de grande qualité. Vingt huit associations ou collectifs (liste en annexe 2) se sont exprimés de vive voix ou par écrit, davantage encore ont participé à des réunions d'information et de mobilisation initiées par les maires. Dix contributions écrites argumentées et précises exigent des réponses elles aussi argumentées et précises. Leur participation a été soutenue, leur interpellation tenace. Très rares ont été les mises en cause personnelles adressées à la maîtrise d'ouvrage. Les attaques s'adressaient au projet, pas aux personnes. Ces contributions expriment les préoccupations et avis de riverains du projet de tracé ; d'usagers des transports en commun, en particulier de la mission Z6 (C8) du RER C ; d'habitants du territoire soucieux de son développement et de son environnement. Elles questionnent et enrichissent l'ensemble des problématiques : l'opportunité du projet, ses caractéristiques techniques (tracé, desserte, insertion), les mesures qui doivent accompagner voire précéder sa réalisation, les conditions de la concertation. C'est aux associations que l'on doit une proposition alternative de correspondance entre le tram-train et le RER C, proposition examinée dans l'atelier de Savigny-sur-Orge.

L'apport des acteurs socio-économiques aux tables territoires : une expertise singulière. Le dispositif était nouveau pour le STIF, trois associations départementale ou régionale ont accepté de l'expérimenter ainsi que cinq organismes d'intérêt public : Association des usagers de transports d'Ile de France, Association Circule pour les usagers du RER C, Fédération pour les circulations douces en Essonne, Agence pour l'économie de l'Essonne, Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (AUDESO), Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne, Genopole d'Evry, Syndicat mixte de transport Essonne centre (SMITEC). Ils ont apporté aux échanges une expertise singulière et qui, sans eux, aurait manqué. Ils ont tous dit l'intérêt du projet et posé des conditions exigeantes à sa réalisation.

Un engagement des collectivités locales. Sans revenir ici sur l'aide précieuse apportée par les maires et les communautés d'agglomération à la garante dans ses contacts avec les acteurs locaux et dans la présentation de leur commune, je veux souligner l'engagement de ceux qui ont participé aux réunions publiques et qui les ont préparées ou accompagnées par des rencontres et des ateliers ainsi

Bilan de Catherine Vourc'h, garante, sur le déroulement de la concertation sur le projet de tram-train entre Massy et Evry

que par des réunions publiques municipales. La concertation recommandée par la CNDP n'est qu'un moment dans la vie de communes déjà rompues au dialogue avec les habitants et dont les maires sont les premiers garants. La concertation est particulièrement fructueuse lorsqu'elle rencontre des acteurs (association, habitants) ayant l'expérience de cette démocratie locale au quotidien.

Pour terminer, la garante souhaite un travail fructueux aux ateliers d'Epinais-sur-Orge, de Morsang-sur-Orge, de Savigny-sur-Orge, de Viry-Châtillon où la concertation va se poursuivre. Et à toute initiative qui, selon le souhait du STIF et l'attente des habitants et des élus, « prolongera le dialogue dans l'esprit de la concertation ».

ANNEXES

Annexe 1- Liste des demandes de précisions adressées à la maîtrise d'ouvrage

Des précisions sont attendues. Les unes concernent des données dont la maîtrise d'ouvrage s'est servie pour établir le projet. D'autres sont des informations non disponibles au moment de la concertation et supposent des études complémentaires.

Demandes d'explications supplémentaires justifiant les options présentées à la concertation :

- Economie globale du projet
 - Rapport avantages-inconvénients du projet de tram-train
 - Mode de calcul du taux de rentabilité du tram-train
- Utilité sociale du tram-train
 - Prévision actualisée du trafic voyageurs en 2017 - Prévision de trafic en station de correspondance Epinay-sur-Orge et leur répartition - Données fiables sur les besoins des lycéens et enseignants des lycées Monge et Corot à Savigny-sur-Orge (plus de 3000 élèves) et des étudiants de l'université de Versailles et de HEC
 - Calcul des gains de temps grâce au tram-train et possibilité de mettre à disposition des particuliers un outil de simulation de ces gains en temps de trajet
 - Contribution au développement durable : informations chiffrées sur les économies environnementales, l'intégration social, la concentration à Massy et Evry des pôles économiques.
- Caractéristiques techniques du projet
 - Analyse des contraintes de régulation du RER C conduisant à la suppression de la mission Z6 (C8) du RER C.
 - Etudes d'impact sur la circulation routières ayant présidé au choix de couper les deux axes (RN 445 et rue du Dr Roux/avenue des Sablons) reliant les deux parties de Viry-Châtillon coupées par l'autoroute A6
 - Les raisons du double enjambement de l'autoroute A6
 - La compatibilité du tram-train et de l'échangeur de la RD 446 à Courcouronnes
 - Raisons du choix de Massy pour l'atelier-garage et de Palaiseau pour la lessiveuse
- Le maillage
 - La prise en compte des autres projets ferroviaires et routiers
- Coût et financement : Le budget et le financement du projet : dérive possible ? chèque en blanc ? transfert sur les impôts locaux ? concurrence avec le projet le Grand Paris ?
- Devenir du trafic marchandise sur la ligne C8 du RER C

Demande d'études détaillées sur l'insertion du tram-train

- L'impact précis du tram-train dans le Parc de Morsang-sur-Orge
- L'emprise précise du tram-train en milieu urbain en particulier à Massy, Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon
- Les passages à niveau : aménagements prévus
- Le fonctionnement de l'atelier garage

Demandes d'informations sur les conditions du chantier, dont les riverains souhaitent qu'elles soient définies en concertation avec eux

Demandes d'information sur l'impact du projet sur la valeur patrimoniale, et proposition de l'AUDES0 d'une observation de l'évolution du marché foncier et immobilier dans le couloir du tram-train

Annexe 2- Les acteurs s'étant exprimés durant la concertation

Des particuliers se sont exprimés en tant que

- habitants, issus de toutes les communes du tracé et au-delà
- riverains du tracé, en particulier sur Champlan, Epinay-sur-Orge, Massy, Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge
- usagers des transports en commun, en particulier des usagers des RER C et D
- professionnels intervenant au nom de leur expertise technique (chefs d'entreprise, médecin, inspecteur d'académie)

Vingt huit collectifs locaux ou départementaux se sont exprimés

Bondoufle : Association Qualité de vie à Bondoufle

Epinay-sur-Orge :

- Association les Riverains de la tangentielle, à l'origine d'une proposition alternative de tracé
- Association Les Habitants du quartier de la gare
- Association pour la Qualité de vie à Mauregard
- CP3E, collectif pour un environnement équilibré à Epinay-sur-Orge
- Association du Centre Ville Esplanade

Chilly Mazarin : Association L'Etrier chiroquois

Evry : Association Dare-Dare

Gravigny : Association du Mauregard

Igny : Vivre à Igny

Massy :

- Association Massy-Graviers, riverains du futur atelier garage
- Association pour l'amélioration des transports à Massy

Morsang-sur-Orge :

- Un collectif des riverains du tram train des quartiers du Parc Saint Germain-les Tourelles et rues Viry et Diderot

Savigny-sur-Orge

- Elan Savigny Environnement, dont une contribution écrite importante
- L'association 3R des Riverains de la rue des Rossays, dont une note d'étude et une pétition
- Savigny Citoyenneté, dont une pétition
- Les Amis de Laurence

Villemoisson : Association Urbanisme et qualité de vie à Villemoisson

Viry Chatillon : le syndicat de copropriété de la résidence des Tourelles

Autres collectifs

- Association des usagers des transports Ile de France
- Association Circule
- Fédération des circulations douces en Essonne
- Association des Amis de la Bièvre
- Association Tangentielle 8
- Association des paralysés de France
- Association pour le développement des transports collectifs, voies piétonnes et voies cyclables dans l'Est parisien
- Les Verts
- Corbeil Essonne Ecologie

Des acteurs socio- économiques ont participé en réunion publique aux tables territoriales

- Agence pour l'économie de l'Essonne (RP RP Chilly-Mazarin, Massy)
- Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (RP Viry-Châtillon, Evry)
- Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne (RP Chilly-Mazarin, Massy, Epinay-sur-Orge, Viry-Châtillon, Evry)
- Genopole (RP Evry)
- Syndicat mixte de transport Essonne centre (RP Viry-Châtillon, Evry)
- Association des usagers des transports d'Ile de France (RP Chilly Mazarin, Massy, Evry)
- Association Circule pour les usagers du RER C (RP Epinay-sur-Orge)

- Fédération pour les circulations douces en Essonne (RP Epinay-sur-Orge, Viry Châtillon, Evry)

Des élus se sont exprimés en réunion publique ou en atelier

Maires et maires-adjoints

Champlan : M. Christian Leclerc, maire

Chilly Mazarin : M. Gérard Funès, maire, vice président du Conseil général de l'Essonne ; M. Henri Fiori, adjoint au maire

Courcouronnes : M. Stéphane Beaudet, maire

Epinay-sur-Orge : M. Guy Malherbe, député maire

Evry : Mme Mariange Louis, adjointe au maire, conseillère régionale

Grigny : M. Claude Vasquez, maire

Longjumeau : M. Jacques Lepeltier, adjoint au maire

Massy : M. Vincent Delahaye, maire

Morsang-sur-Orge : Mme Marjolaine Rauze, maire, vice présidente du conseil général en charge de l'éducation et des collèges

Palaiseau : Mme Claire Robillard, adjointe au maire, deuxième vice-présidente du Conseil général chargée des solidarités et de l'innovation sociale

Savigny-sur-Orge : Mme Laurence Spicher-Bernier, maire ; M. Bernard Méricot, adjoint au maire

Villemoisson : Mme Marianne Duranton, adjointe au maire, conseillère générale du canton de Longjumeau

Viry-Châtillon : Mme Simone Mathieu, maire

Communautés d'agglomération

Europ'Essonne : M. Vincent Delahaye, président

Lacs de l'Essonne : M. Gabriel Amar, président

Evry-Centre Essonne : M. Stéphane Beaudet, premier vice président

Conseil général de l'Essonne

M. Michel Berson, président

M. Gérard Funès, vice-président chargé des transports, des stationnements, des travaux et de l'eau

M. Jérôme Guedj, vice-président chargé des solidarités et de la lutte contre les discriminations

Mme Marjolaine Rauze, vice-présidente

Mme Claire Robillard, deuxième vice-présidente chargée des solidarités et de l'innovation sociale

Mme Marianne Duranton, conseillère générale

Conseil régional Ile de France

M. Guy Bonneau, conseiller régional, membre de la commission transport

Mme Marianne Louis, conseillère régionale

Assemblée nationale :

Mme Françoise Briand, députée de la 7ème circonscription de l'Essonne

M. Guy Malherbe, député de la 4^{ème} circonscription de l'Essonne

Deux municipalités ont voté durant la concertation une motion relative au projet de tram-train

Epinay-sur-Orge

Savigny-sur-Orge