

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

11 mai - 26 juin 2015
Concertation publique

- > Synthèse p.2
- > Bilan de la concertation p.34
- > Annexes p.78



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

11 mai - 26 juin 2015
Concertation publique

> Synthèse du bilan de la concertation





SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	4
2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	9
3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	12
3.1. La perception de la concertation	13
3.2. Une nouvelle liaison structurante en Seine-et-Marne	14
3.2.1. L'opportunité du projet	14
3.2.2. Les modalités de réalisation du projet	16
3.3. Le tracé et ses variantes	17
3.3.1. Le tracé et les stations	17
3.3.2. Les variantes de tracé	19
3.3.3. Le site de maintenance et de remisage (SMR)	21
3.4. Le mode et l'offre de service	21
3.4.1. Le choix du mode TCSP ou T Zen	21
3.4.2. L'offre de service	23
3.5. L'articulation du bus en site propre avec les autres modes de transport	24
3.5.1. L'articulation avec la desserte fine existante	24
3.5.2. L'articulation avec les modes ferrés du territoire	25
3.5.3. L'articulation avec la circulation routière et les enjeux de stationnement	27
3.5.4. L'articulation avec les modes actifs de déplacement	28
3.6. L'insertion du projet dans son environnement	29
3.6.1. L'insertion du tracé et la maîtrise foncière	29
3.6.2. Les effets du projet sur le cadre de vie	29
4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	31





1. INTRODUCTION



1. INTRODUCTION

La concertation préalable sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015. Ce temps de concertation a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis des publics concernés.

Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe vise à relier la gare d'Esbly, située dans le centre-ville d'Esbly, au centre urbain du Val d'Europe, en passant par le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy. Il répond ainsi à l'objectif d'offrir une liaison performante entre la ligne P du réseau Transilien et la ligne A du RER et à la demande de déplacements entre les bassins de vie de Meaux et de Marne-la-Vallée, tout en desservant l'ensemble des projets de développement d'habitat et d'emploi sur le parcours.

Cette nouvelle liaison, d'une longueur de 10 km environ, offrira de nombreuses correspondances avec les autres modes de transport du secteur: la ligne P du Transilien en gare d'Esbly, le RER A aux pôles d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy et de Serris-Montévrain-Val d'Europe et de nombreuses lignes de bus.

La ligne relie Esbly aux pôles de Chessy et du Val d'Europe en traversant (du nord au sud) les communes suivantes: Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Chessy, Montévrain, Serris et Jossigny.

Le projet est inscrit dans les documents de planification à l'échelle de l'Île-de-France: **le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013; le Plan de Mobilisation 2013/2017** dans le cadre du **Nouveau Grand Paris; le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)** approuvé en 2014 qui le mentionne comme une ligne T Zen potentielle.

Les objectifs du projet sont:

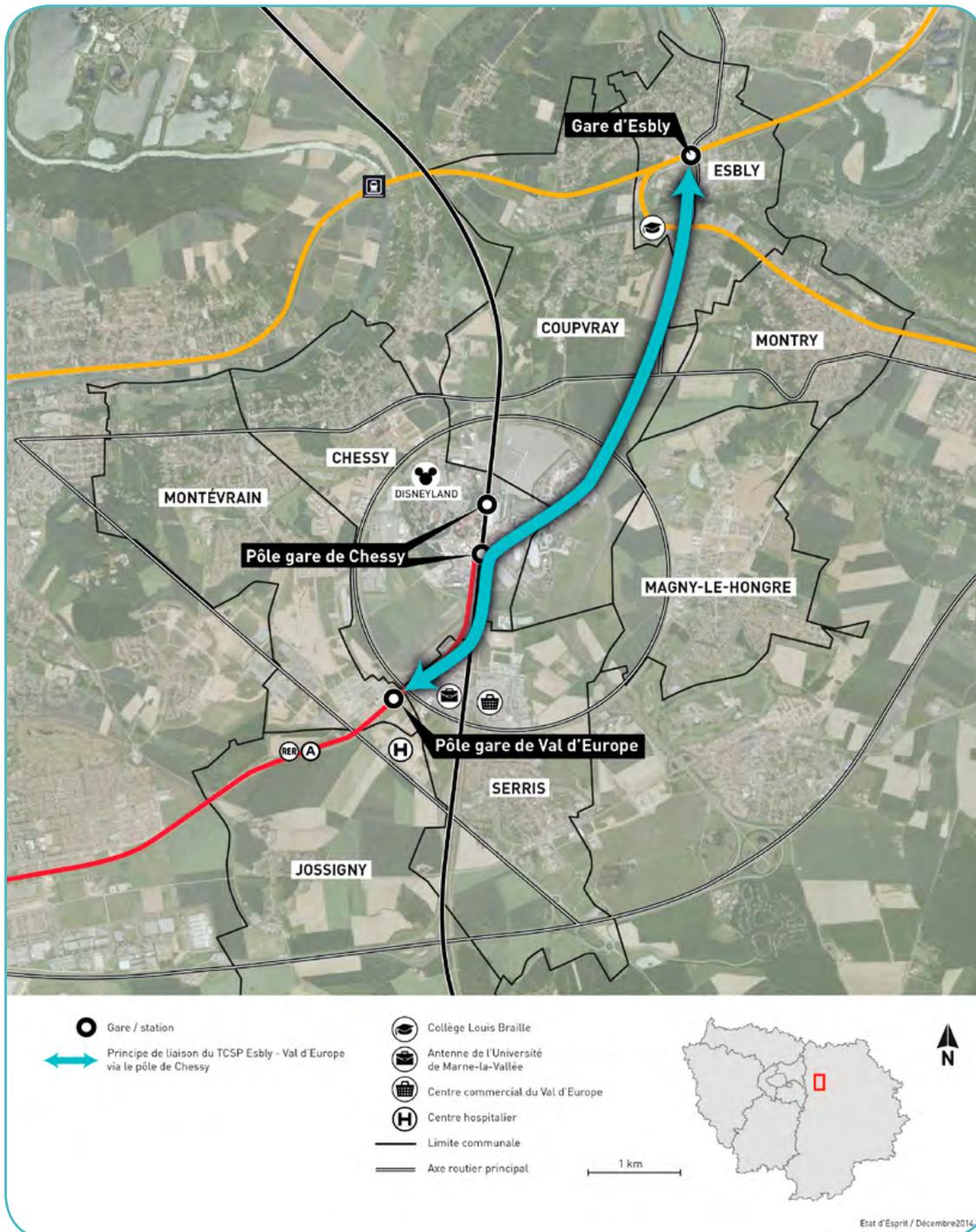
- Desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe;
- Créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population;
- Accompagner le développement urbain du territoire.

Le projet constituera ainsi une alternative attractive à la voiture. Une attention sera également portée à la qualité des aménagements cyclables, en lien avec le projet.

Le projet vise à offrir:

- Régularité et fiabilité (temps de parcours garantis) grâce à une voie de circulation réservée et à la priorité aux feux;
- Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- Fréquence soutenue (temps d'attente inférieur à 8 minutes en heures de pointe).



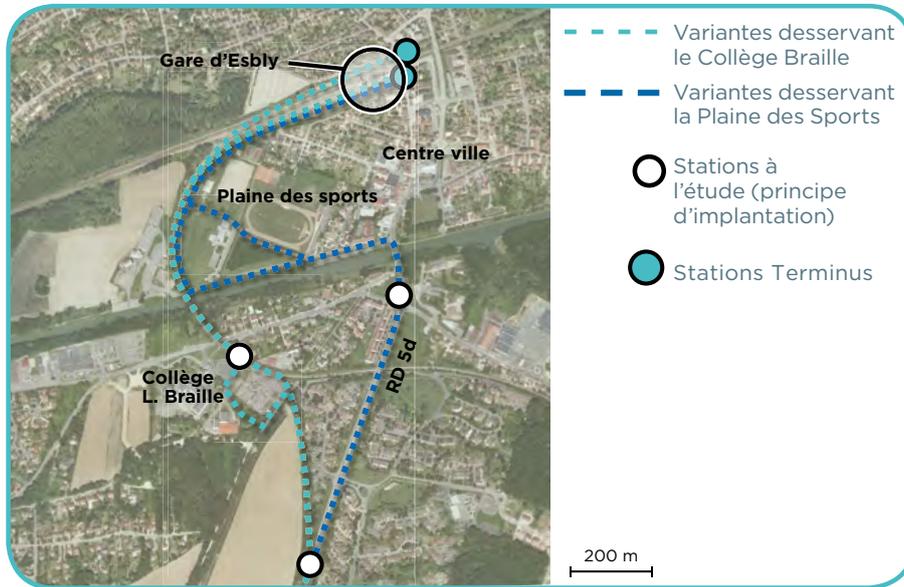


Localisation du projet

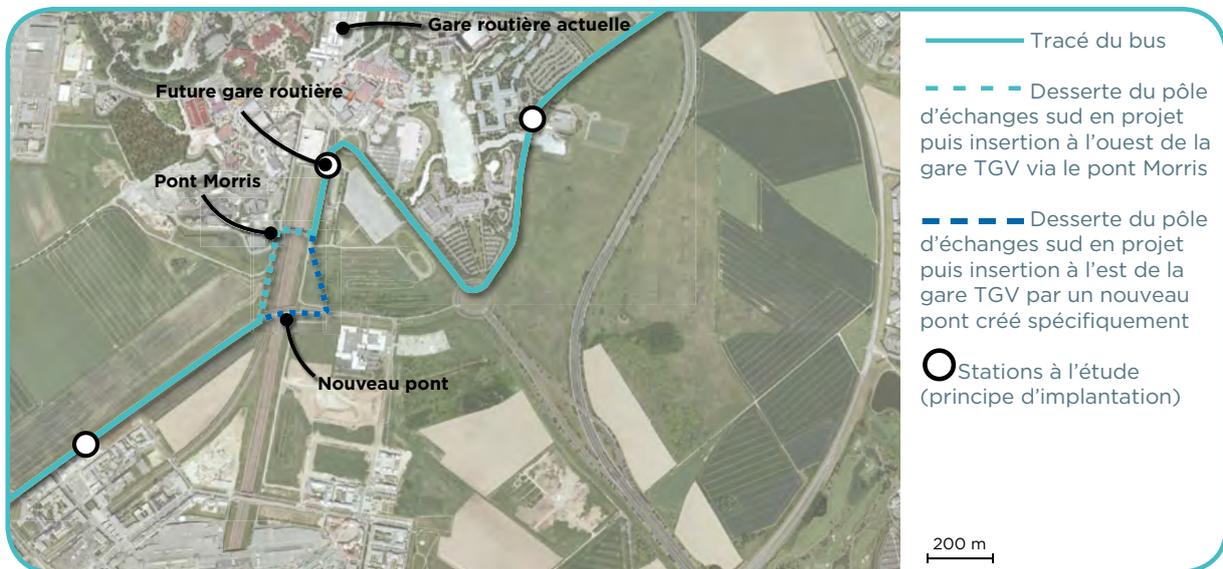
Si le principe de liaison est connu, **le détail de la desserte fait l'objet de plusieurs variantes**. Ces variantes ont concerné les terminus et les pôles générateurs de déplacements sur le parcours: la gare d'Esbly, celle de Marne-la-Vallée - Chessy ainsi que le secteur du Val d'Europe.



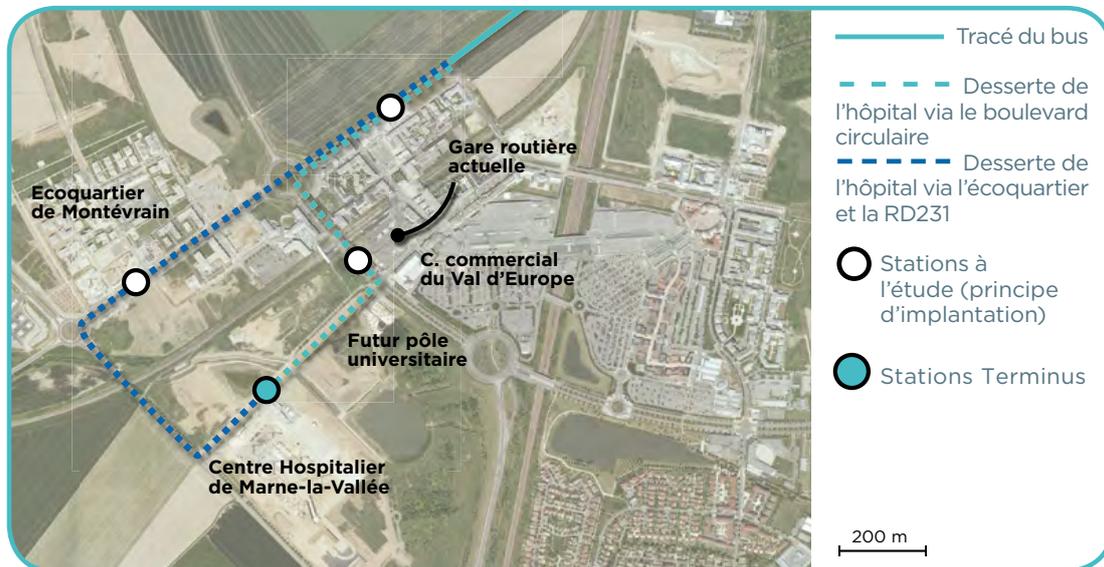
Deux grandes variantes sont proposées à Esbly. Chaque variante propose deux options de tracé :



Deux variantes de tracé sont proposées pour desservir le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy :



Deux variantes de tracé pour l'arrivée sur le secteur du Val d'Europe sont proposées :



La concertation sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe a été portée par le STIF, et mise en œuvre en collaboration avec les financeurs du projet, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne.

Le bilan de la concertation formalise ce temps d'échanges, rend compte des avis exprimés par le public, et est soumis au Conseil du STIF pour approbation lors du Conseil du 7 octobre 2015. La délibération du Conseil du STIF formalise les engagements des élus sur les suites à donner au projet.

Le bilan de la concertation est mis en ligne sur le site Internet dédié au projet afin d'être consultable par tous. Il alimente la suite des études.

Le présent document en dresse la synthèse.





2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION



2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015.

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du territoire, plusieurs modalités d'information et d'expression du public ont été mises en œuvre :

- **Deux réunions publiques** ont permis aux porteurs de projet d'expliquer les enjeux du bus en site propre Esbly-Val d'Europe et de répondre aux questions du public (à Esbly le 26 mai 2015 et à Serris le 16 juin 2015).
- **Deux rencontres voyageurs** ont permis de diversifier les modalités d'échanges en allant directement à la rencontre des usagers des transports en commun pour leur expliquer le projet (en gare de Marne-la-Vallée - Chessy le 4 juin 2015 et en gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe le 10 juin 2015).

L'information sur le projet et sur la concertation a été assurée grâce à divers supports :

- **Un dépliant d'information** boité et tracté sur le territoire ;
- **Des présentoirs-totems**, installés dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale situés sur le tracé ainsi qu'au centre hospitalier de Marne-la-Vallée, mettant à disposition le dépliant du projet* ;
- **Un site Internet dédié au projet : www.bus-esbly-val-europe.fr**
- **Des affiches** diffusées dans les lieux publics et commerces du territoire ;
- **Un communiqué de presse.**

Les documents d'information sont présentés dans les annexes au bilan.

Le public a pu contribuer au projet grâce aux différents outils mis à sa disposition :

- **Des urnes** présentes dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale ;
- **Un formulaire d'avis** en ligne sur le site Internet du projet ;
- **Une carte T**, volet détachable inclus dans le dépliant d'information, permettant de poster sans frais un avis sur le projet ;
- **Une fiche info** à remplir et à remettre à la fin des réunions publiques.

* Les mairies de Chessy et de Jossigny ainsi que la Communauté de communes du Pays Créçois n'ayant pas des halls d'accueils suffisamment grands n'ont pas pu accueillir le présentoir-totem. Elles ont toutefois mis à disposition du public l'urne accompagnée de dépliants d'information.



Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes: contributions orales par la prise de parole lors des réunions publiques, contributions par écrit par le dépôt d'avis via le formulaire en ligne sur le site internet, la carte T ou encore la fiche info disponible en réunion publique.

Répartition des avis recueillis pendant la concertation

Avis recueillis via :	Nombre d'avis
Les deux rencontres publiques	25
Les deux rencontres voyageurs	53
Les cartes T	225
Les urnes	39
Le site internet	34
Total	376

87% des personnes ayant donné leur avis utilisent les transports en commun. Près de 80% habitent dans l'une des communes traversées par le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Les retours ont permis de noter une très importante participation des habitants de la commune d'Esbly.

Près de la moitié des participants et des contributeurs travaille à Paris (y compris La Défense) et 39% travaillent sur le secteur et notamment au centre hospitalier de Marne-la-Vallée situé à Jossigny ou dans les parcs Disney. Les autres lieux de travail cités sont localisés ailleurs en Seine-et-Marne ou plus généralement en Île-de-France.





3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION



3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Tous les avis émis du 11 mai au 26 juin 2015 ont été pris en compte dans son élaboration.

Les réponses des maîtres d'ouvrage indiquées dans le présent document ont été apportées pendant la période de concertation :

- dans le cadre des **réunions publiques** : à travers la présentation du projet ou dans les échanges avec la salle ;
- dans les **documents d'information** mis à disposition du public (site Internet et dépliant).

Précisions préalables à la prise de connaissance de la suite de ce document :

- **« les participants »** désignent les personnes ayant exprimé leur avis lors des réunions publiques ;
- **« les contributeurs »** désignent les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, site Internet du projet ou courriers) ;
- **« les porteurs de projet »** désignent les maîtres d'ouvrage et les financeurs du projet. Il s'agit du STIF, de la Région Île-de-France et du Conseil départemental de Seine-et-Marne. Leurs réponses sont présentées dans des encadrés.

Certaines modalités de concertation du projet ne permettant pas toujours d'apporter des réponses immédiates et publiques aux avis émis (avis déposés sur le site Internet, dans les urnes ou via les cartes T), le STIF et ses partenaires ont souhaité, lorsque cela était nécessaire, apporter des réponses ou compléments d'information via le bilan. Dans ce cas, la nature de la réponse « en complément » est mentionnée dans l'encadré.

3.1. La perception de la concertation

Les modalités de la concertation ont été peu évoquées par les participants et contributeurs.

Quelques participants et contributeurs, dont des élus, expriment une **satisfaction** d'avoir été consultés et relèvent que le STIF et les différents partenaires ont fait preuve d'une bonne écoute et prise en compte des besoins et des enjeux du territoire.

Quelques contributeurs et participants émettent des **remarques critiques** sur le dispositif de concertation,



évoquant un manque d'informations sur le tracé précis du bus en site propre Esbly-Val d'Europe ou demandant la tenue de rencontres supplémentaires.

Le STIF indique que la concertation préalable constitue un premier temps d'information et d'échanges avec le public sur les grands enjeux du projet, à un stade encore amont dans les études.

Les avis et les observations recueillis pendant la concertation participent à alimenter le projet et sont retranscrits dans le bilan de la concertation. Ce document, soumis à l'approbation du Conseil du STIF, contribue à l'orientation de la suite des études. Cette démarche de dialogue et d'information se poursuit jusqu'à l'enquête publique, lors de laquelle un projet plus détaillé sera soumis à l'avis du public.

3.2. Une nouvelle liaison structurante en Seine-et-Marne

3.2.1. L'opportunité du projet

Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe est fortement attendu et jugé opportun par la majorité des personnes qui se sont exprimées. Le projet est bien perçu par les riverains et le public vivant à proximité du futur bus en site propre. La très grande majorité des avis exprimés est favorable à la mise en service de cette future ligne de transport en commun.

Une nouvelle liaison entre le RER A et la ligne P du Transilien

Plusieurs avis soulignent que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe permettra de faciliter **les correspondances entre la gare d'Esbly, desservie par la ligne P du Transilien (Paris Est - Meaux) et les gares du RER A de Marne-la-Vallée - Chessy et Serris-Montévrain-Val d'Europe.**

Plusieurs contributeurs indiquent notamment que le bus permettra de rejoindre la ligne P du Transilien ou le RER A facilement en cas de **problèmes de circulation** sur l'une ou l'autre de ces lignes ferrées structurantes.

Quelques contributeurs s'interrogent néanmoins sur la **nécessité de desservir à la fois la gare de Marne-la-Vallée - Chessy et celle de Serris-Montévrain-Val d'Europe**, toutes deux en correspondance avec le RER A. Les avis sont partagés sur ce point.





Les porteurs de projet précisent que le projet répond à l'objectif d'offrir une liaison performante entre la ligne P du réseau Transilien et la ligne A du RER et à la demande de déplacements entre les bassins de vie de Meaux et de Marne-la-Vallée.

L'accompagnement du développement du secteur

La grande majorité des contributeurs, institutionnels ou grand public, indique que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe concourt à **répondre aux besoins en transports en commun** sur le territoire traversé, enjeu important compte tenu des **mutations** en cours sur celui-ci (augmentation du nombre de logements, développement économique, création de nouveaux équipements).

Quelques contributeurs estiment en revanche que le bus ne pourra pas **concurrencer le recours à la voiture individuelle**, soit en raison de son itinéraire, soit en raison du temps de parcours.

Le STIF précise que l'objectif du bus en site propre Esbly-Val d'Europe est d'être en phase avec les projets urbains qui seront développés entre 2020 et 2030. Pour les projets urbains qui arrivent avant le bus en site propre Esbly-Val d'Europe, si les besoins de déplacement le justifient, le STIF pourra travailler avec les acteurs locaux sur le renforcement de lignes de bus existantes.

L'amélioration des déplacements du quotidien

Le bus en site propre Esbly-Val d'Europe est également perçu par certains contributeurs comme un **lien entre les différents secteurs** du territoire permettant de faciliter les déplacements pour les loisirs ou pour les trajets quotidiens.

De très nombreuses contributions pointent enfin l'intérêt du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe pour **les plus jeunes**, que ce soit pour se rendre sur les lieux de leurs études, pour se déplacer pour leurs loisirs ou pour chercher un emploi.

Les porteurs de projet confirment que le futur bus en site propre desservira plusieurs équipements générateurs de déplacements, existants ou futurs, tels que le centre hospitalier de Marne-la-Vallée situé à Jossigny, le centre commercial de Val d'Europe, l'université à Montévrain, le centre de congrès de Chessy, les parcs Disney, etc.



3.2.2. Les modalités de réalisation du projet

Le bus en site propre Esbly-Val d'Europe est un projet attendu par les participants et les contributeurs. En conséquence, sa réalisation est parfois jugée tardive au regard des besoins de transport actuels. Son coût et ses modalités de financement suscitent également des questions.

Le coût et le financement du projet

Plusieurs personnes s'interrogent sur le **coût du projet, jugé assez élevé** pour un projet de bus en site propre. Certains contributeurs estiment que le budget consacré au bus en site propre Esbly-Val d'Europe pourrait être attribué à d'autres réalisations.

D'autre part, certains habitants **s'inquiètent d'éventuels coûts secondaires** du projet ou impacts financiers pour les habitants des collectivités concernées (hausse des impôts locaux et du prix de l'immobilier).

Enfin, un participant de la réunion publique d'Esbly interroge les porteurs de projet **sur l'assurance d'un financement** pour ce projet même en cas de changement d'élus au sein du Département ou de la Région.

Les porteurs de projet rappellent que le projet est actuellement financé par la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne. Le STIF assurera le financement du matériel roulant et l'exploitation. Le projet bénéficie à l'heure actuelle d'une convention de financement pour les phases d'études préalables du DOCP et de la concertation. Une autre convention de financement devra être signée par les financeurs afin d'engager les études plus approfondies.

À ce stade des études, le coût de réalisation du projet (hors matériel roulant) est estimé entre 117 millions d'euros et 142 millions d'euros, en fonction de la variante retenue.

En complément, le STIF précise que ce coût comprend l'insertion du bus en site propre, les acquisitions foncières et la réalisation du site de maintenance et de remisage (SMR), nécessaire au projet. Cette fourchette de coût se justifie par les nombreux franchissements présents le long du tracé, avec de potentiels ouvrages à créer. Par exemple, la variante Pont Hergé au niveau du pôle de Marne-la-Vallée - Chessy nécessite la construction d'un nouvel ouvrage.

Le projet de bus en site propre n'aura pas d'impact sur les impôts locaux des habitants des communes concernées car celles-ci ne sont pas financeurs du projet.



Le calendrier du projet

Lors de la concertation, de nombreuses questions et avis ont porté sur le calendrier de mise en service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe. **Le délai de mise en service est parfois jugé trop long** en raison des besoins actuels et futurs.

Néanmoins, certains acteurs estiment que le calendrier du projet est **en phase avec le développement du secteur**.

Le STIF assure que l'objectif du bus en site propre Esbly-Val d'Europe est bien d'être en phase avec le développement urbain et économique à venir. La réalisation du projet nécessite des phases d'études et d'autorisations administratives qui prennent du temps mais qui sont indispensables. Un projet de transport de ce type nécessite entre 5 et 10 ans, selon les problématiques rencontrées.

3.3. Le tracé et ses variantes

3.3.1. Le tracé et les stations

Plusieurs questions et avis concernent le tracé et la desserte des communes traversées, certains contributeurs et participants exprimant des souhaits de desserte complémentaire.

Le choix du tracé

La grande majorité des contributions est favorable au principe d'une liaison entre Esbly, Chessy et Val d'Europe grâce à un bus en site propre.

Plusieurs avis relèvent cependant que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe ne desservira pas les **centres-villes** de certaines communes traversées (notamment Coupvray, Magny et Montry). Ils sont de ce fait déçus par le tracé proposé ou, s'ils y restent favorables, demandent que la desserte des centres-villes ou de certaines zones denses en périphérie soit améliorée.

Enfin, certains avis considèrent à l'inverse que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe est **redondant avec certaines lignes actuelles**.



Le STIF note que certains avis se sont exprimés en faveur d'une desserte et d'arrêts dans des communes traversées en périphérie ou non traversées. Le STIF a pris note de ces remarques, tout en rappelant que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe a vocation à être une ligne structurante du territoire, assurant une liaison performante entre le RER A et la ligne P, en parallèle du réseau existant sur lequel le STIF travaille également. Le réseau de bus est en effet développé et renforcé, sans attendre la mise en service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, par le STIF avec l'appui du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée (SIT). De plus, le réseau sera restructuré à la mise en service du bus en site propre, afin d'optimiser la desserte.

Plusieurs avis demandent un **prolongement du bus vers d'autres destinations**, tandis que d'autres contributeurs souhaiteraient **une modification du tracé pour desservir des secteurs actuellement hors des communes concernées** :

- Plusieurs habitants de Meaux demandent que la ligne soit prolongée jusqu'à cette ville, indiquant que les lignes de bus assurant actuellement cette liaison sont saturées.
- D'autres habitants du secteur demandent que la ligne soit prolongée vers Lagny-sur-Marne.
- Enfin, plusieurs contributeurs font part, à l'occasion de la concertation, de demandes de desserte fine et de proximité hors du secteur d'études (Couilly-Saint-Germain, Chalifert, Roissy-en-Brie et l'aéroport Charles de Gaulle, Chelles, Isles-lès-Villenoy, Bussy Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie, Torcy).

Le STIF indique que les infrastructures de transport en Île-de-France sont réalisées en plusieurs étapes. En amont, les études déterminent les endroits du territoire où les lignes doivent être réalisées en priorité. Dans le cadre de ces études sur le secteur, le maillon Esbly-Chessy-Val d'Europe a été identifié.

Concernant les demandes de desserte sur Lagny, **le Département de Seine-et-Marne** indique avoir mené de premières études sur la ligne Val d'Europe - Lagny.

Des demandes sont également faites, principalement par un public institutionnel mais également par un contributeur, en faveur d'une **desserte du futur parc de loisirs résidentiels de Villages Nature**.



Pour le pôle d'Esbly, le **STIF** indique avoir pris note des expressions en faveur de la variante passant par le collège Louis Braille, ainsi que de celles en faveur d'une insertion au sud de la gare.

Les variantes de tracé au pôle de gare de Marne-la-Vallée - Chessy

Peu de contributeurs se sont exprimés sur les variantes de tracé via le pont Morris ou via le pont Hergé (avec nécessité de créer un nouvel ouvrage accolé à l'existant).

En amont de la concertation*, **la société Euro Disney** a indiqué être défavorable à la variante par le pont Morris, compte tenu de l'utilisation actuelle de celui-ci dans le cadre de ses activités.

Lors de la concertation, ce sont en grande partie des élus qui se sont positionnés sur ce point. Les avis exprimés sur le sujet lors de la concertation sont **unaniment en faveur d'une utilisation du pont Morris afin de limiter les coûts du projet.**

Pour le pôle de Marne-la-Vallée – Chessy, le STIF prend note que plusieurs personnes se sont exprimées pour le passage du bus en site propre par le pont Morris, qui permettrait une économie notable pour le projet. Le STIF est également favorable à cette variante.

Les variantes de tracé au Val d'Europe

Peu d'avis portent spécifiquement sur le choix d'un tracé au Val d'Europe.

Un petit nombre de contributeurs s'est exprimé **en faveur de la variante desservant l'hôpital via le futur éco-quartier de Montévrain et la RD231.**

Quelques avis, du grand public et d'institutionnels, préfèrent en revanche la **variante passant par le boulevard circulaire**, permettant la desserte de différents équipements.

Enfin, un petit nombre de contributeurs s'exprime en faveur d'un terminus non pas au niveau de l'hôpital mais de la gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe.

De très nombreux contributeurs estiment en revanche que **la desserte du centre hospitalier est fortement souhaitable.** Il s'agit aussi bien de riverains et d'habitants que de membres du personnel hospitalier. **La desserte du futur centre universitaire et du centre commercial Val d'Europe a également été jugée positive** par certains contributeurs.

*Expression lors de la commission de suivi du 2 février 2015, relative au Dossier d'objectif et de caractéristiques principales et à la préparation de la concertation.





Pour l'arrivée sur le secteur du Val d'Europe, **le STIF** note que le SAN du Val d'Europe et le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée (SIT) sont favorables à la variante qui passerait par le boulevard circulaire et desservirait l'hôpital. Le STIF est également favorable à cette variante qui offre en effet une desserte plus directe des équipements majeurs (hôpital, futur pôle universitaire, centre commercial du Val d'Europe, etc.).

3.3.3. Le site de maintenance et de remisage (SMR)

Quelques avis portent sur **l'emplacement du site de maintenance et de remisage (SMR)** du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, parmi les 5 sites envisagés au stade du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales.

Quelques acteurs, essentiellement institutionnels, se sont prononcés en faveur du site **situé à Esbly** (à l'est du centre commercial de la RD 239), **ou de celui situé sur la commune de Bailly-Romainvilliers**.

Les porteurs de projet rappellent que le site de maintenance et de remisage (SMR) est un élément essentiel permettant d'assurer la qualité de service de la ligne: les interventions sur les bus, l'entretien quotidien des véhicules jusqu'à leurs réparations complexes, ainsi que leur stockage.

Ils prennent note des remarques formulées quant à l'implantation du SMR et indiquent que les emplacements possibles pour l'implantation du site de maintenance et de remisage seront affinés suite à la concertation, lors des études préliminaires.

3.4. Le mode et l'offre de service

3.4.1. Le choix du mode TCSP ou T Zen

Les avis exprimés par le grand public ne tranchent que rarement entre le mode TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ou le mode T Zen, bien que quelques avis abordent spécifiquement cette question.



Plusieurs questions portent sur la possibilité ou non de **mutualiser la voie réservée du bus en site propre Esbly-Val d'Europe avec d'autres lignes de bus**. Cette mutualisation est jugée soit positivement pour les usagers des lignes de bus concernées, soit négativement dans la mesure où l'utilisation de la voie réservée par d'autres bus risquerait de ralentir le bus Esbly-Val d'Europe.

Le STIF indique qu'il n'a pas encore été décidé si le réseau sera réorganisé avec une ligne forte et des lignes plus locales, ou avec un ensemble de lignes qui bénéficieront de la nouvelle infrastructure réalisée. Sur certaines portions, d'autres liaisons importantes sont susceptibles de circuler sur le même tracé que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Si le nombre de bus est important, la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre pourrait être préférée à un T Zen, pour favoriser la mutualisation du site propre. Cet arbitrage sera fait ultérieurement, en poursuivant les échanges entre le STIF et les acteurs du territoire.

Le matériel roulant

Plusieurs contributeurs interrogent les porteurs de projet sur **le matériel roulant** qui sera utilisé à l'horizon de la mise en service, et si celui-ci sera **«propre»**, électrique ou hybride.

Le STIF déclare que la politique du STIF consiste à ce que seuls des bus à énergie «propre», c'est-à-dire électriques ou hybrides, roulent sur son réseau à l'horizon 2025.

3.4.2. L'offre de service

L'offre de service a été un point fortement évoqué lors de la concertation. De nombreux habitants et salariés du secteur, usagers ou non actuellement des transports en commun, ont exprimé de fortes attentes concernant la qualité de service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe.

L'amplitude horaire et la fréquence

Les usagers des transports en commun du territoire expriment **une forte attente concernant la fréquence et l'amplitude horaire** du bus en site propre. Ils souhaitent un service opérationnel en soirée, le week-end et les jours fériés. Ces demandes d'horaires de circulation élargis répondent à des besoins professionnels mais également des besoins de déplacements quotidiens ou de loisirs.





De très nombreuses contributions portent sur **la conservation des lignes et arrêts de bus existants**, notamment dans les centres-villes. Les communes d'Esbly, Montry, Magny-le-Hongre et Coupvray sont particulièrement concernées. Plusieurs questions, y compris d'acteurs institutionnels, concernent le devenir des lignes actuelles lors de la mise en service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe.

La réorganisation du réseau de bus actuel à l'arrivée du bus en site propre Esbly-Val d'Europe est également perçue comme l'occasion de rendre le réseau actuel **plus efficace** grâce à une réorganisation des autres réseaux pour desservir d'autres quartiers et ne pas se superposer à cette ligne performante.

Quelques questions portent sur **l'interconnexion** et les **correspondances** entre la future ligne et **les lignes de bus existantes**.

Le STIF indique que les lignes locales seront réorganisées pour assurer une bonne connexion. Le projet sera accompagné par une réflexion sur la restructuration des lignes de la zone. La réorganisation du réseau de bus permettra de définir les lignes qui circuleront sur le site propre et de réorganiser les autres lignes si besoin, afin de desservir le plus de voyageurs possible tout en maintenant un service performant et efficace.

3.5.2. L'articulation avec les modes ferrés du territoire

Si le bus en site propre Esbly-Val d'Europe facilitera les correspondances entre le RER A et la ligne P du Transilien, plusieurs contributeurs espèrent que les correspondances pourront se faire de façon fluide et que l'arrivée du bus en site propre ne concourra pas à la saturation des lignes ferrées actuelles.

L'articulation de la ligne avec le RER A

Un petit nombre d'avis évoque les difficultés rencontrées par les **voyageurs sur le RER A**, demandant que les conditions de déplacement sur cette ligne soient améliorées en priorité.

Plusieurs contributeurs et un participant s'interrogent sur la **correspondance en gare de Marne-la-Vallée - Chessy**. Certains évoquent notamment les difficultés de passage piéton sur le parvis de la gare, en lien avec les **contrôles de sécurité installés par le parc Disney**.



Concernant la gare de Chessy, **le STIF** explique que le bus en site propre arrivera en gare routière Chessy Sud et qu'un nouvel accès RER sera créé pour accéder directement de la nouvelle gare routière sud au RER*. Il rappelle que la gestion du parvis fait actuellement l'objet d'une procédure judiciaire et que le STIF n'est pas partie prenante du dossier.

Le STIF indique qu'un soin particulier sera accordé au traitement des correspondances avec la ligne P du Transilien en gare d'Esbly et la ligne A du RER aux pôles d'échanges multimodaux de Marne-la-Vallée - Chessy et de Serris-Montévrain-Val d'Europe. En tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF travaille par ailleurs avec les exploitants à l'amélioration des conditions de circulation sur le RER A.

En complément, le STIF précise certains éléments relatifs à l'amélioration des conditions de circulation sur le RER A. Le STIF a en effet approuvé en juin 2012 le Schéma Directeur du RER A, avec pour objectif l'amélioration de l'offre de transport et de la qualité de service au profit des voyageurs. En particulier, la branche de Marne-la-Vallée est la plus chargée de la ligne du RER A, notamment à son extrémité est (secteurs compris entre Noisiel et Marne-la-Vallée - Chessy) où la fréquentation a beaucoup augmenté ces dernières années et devrait continuer à s'intensifier, en lien avec les projets de développement urbain.

L'articulation avec la ligne P

Un petit nombre d'avis évoque les difficultés rencontrées par les voyageurs sur la **ligne P du Transilien**, demandant que les conditions de déplacement sur cette ligne soient améliorées en priorité.

Le STIF précise que la ligne P, bien que chargée, n'est aujourd'hui pas saturée. La capacité des trains est actuellement de 1800 places, toutes les 15 minutes en heures de pointe. Or, les estimations sur les apports de voyageurs par le bus en site propre Esbly-Val d'Europe sont de 150 personnes tous les quarts d'heure**, dont un certain nombre de personnes qui viennent déjà prendre la ligne P. L'arrivée du bus en site propre ne devrait pas avoir d'impact significatif sur la fréquentation de la ligne P.

* Dans les présentations projetées lors des réunions publiques figure un plan des aménagements prévus à terme pour la nouvelle gare de routière du pôle d'échanges de Marne-la-Vallée - Chessy.

** Propos tenus dans le cadre de la réunion publique d'Esbly, le 26 mai 2015. Suite à une nouvelle prévision de la fréquentation, les apports tous les quarts d'heure sont estimés à environ 90 personnes. Cette estimation sera affinée lors de l'approfondissement des études.



3.5.3. L'articulation avec la circulation routière et les enjeux de stationnement

La circulation routière, l'accès aux gares et le stationnement sont des thèmes largement évoqués par les contributeurs qui considèrent qu'il s'agit d'un sujet essentiel.

Les craintes de congestion routière

Plusieurs contributeurs s'inquiètent des conséquences éventuelles du bus en site propre sur la **circulation routière** et craignent qu'il ne crée des **embouteillages**.

De nombreux contributeurs se sont exprimés sur l'arrêt prévu en gare de Marne-la-Vallée - Chessy en indiquant que la situation actuelle de **saturation des accès routiers à la gare** pose question pour l'insertion du bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Le **projet de réaménagement du pôle de gare** et la création d'une **gare routière sud** ont été évoqués à de nombreuses reprises.

Il a été rappelé qu'un projet important de restructuration est prévu pour la gare de Chessy Nord et qu'une gare va être créée à Chessy Sud.

Le STIF précise qu'une étude de circulation sera réalisée. Le but du projet est d'assurer une régularité fiable. Cette régularité est rendue possible par la mise en place d'une voie dédiée au bus et de la priorité aux feux au niveau des carrefours, comme pour les tramways.

La problématique du stationnement

Certains contributeurs sont favorables au projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe en raison des difficultés qu'ils rencontrent pour **garer leur véhicule à proximité des gares**.

Concernant le terminus en gare d'Esbly, les avis relèvent que le stationnement autour de la gare est difficile et s'interrogent sur la possibilité d'y insérer le bus en site propre Esbly-Val d'Europe. De nombreux contributeurs espèrent que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe sera **accompagné d'une réflexion sur le stationnement et de mesures efficaces pour faciliter le rabattement sur la ligne**.





3.6. L'insertion du projet dans son environnement

3.6.1. L'insertion du tracé et la maîtrise foncière

Peu d'avis portent sur la maîtrise foncière des terrains situés sur le tracé du bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Deux habitants d'Esbly soulèvent cette question.

En complément, **le STIF** précise que l'insertion du bus en site propre concerne essentiellement des emprises publiques appartenant à SNCF Réseau, à l'EPA France, au Département de Seine-et-Marne et aux communes. Des acquisitions ponctuelles de parcelles privées pourront néanmoins être nécessaires. Les études menées dans les phases ultérieures, en fonction des variantes retenues, permettront de préciser quels sont les sites potentiellement concernés.

3.6.2. Les effets du projet sur le cadre de vie

Les effets du projet sur le cadre de vie sont évoqués par quelques personnes habitant le long du tracé. Quelques avis s'interrogent sur l'insertion du bus en site propre Esbly-Val d'Europe et sur ses éventuels impacts sur le cadre de vie des riverains ainsi que sur l'environnement.

Les craintes de nuisances sonores et visuelles

Plusieurs questions évoquent le risque de **nuisances sonores et visuelles liées à l'infrastructure et au matériel roulant.**

Le STIF précise qu'une étude acoustique complète et détaillée sera réalisée pour l'enquête publique afin d'appréhender l'augmentation du niveau de bruit généré par le projet. Il a été indiqué que la politique du STIF consiste en ce que seuls des bus propres, donc moins bruyants, circulent sur son réseau à l'horizon 2025*.

Concernant les modalités d'insertion, **le STIF** explique que l'insertion axiale (site propre au milieu de la voirie, entre les voies des voitures) est généralement envisagée. En effet, son impact est plus faible sur la vie locale, sur la circulation, le stationnement, les sorties riveraines, les commerces. Cela permet également de sécuriser les traversées piétonnes, car entre chaque voie se trouvent un séparateur et un refuge sécurisé pour les piétons, les vélos, les personnes à mobilité réduite. Il a été précisé qu'il pourrait toutefois y avoir des exceptions sur certains secteurs où l'insertion serait, par exemple, latérale. L'insertion est adaptable en fonction des contraintes locales.



Les impacts sur l'environnement

Plusieurs avis indiquent que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe est un projet **favorable au développement durable, car il vient en remplacement du véhicule personnel.**

En complément, les porteurs de projet soulignent que l'arrivée du TCSP vise à favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. On estime par modélisation que la part des utilisateurs du futur bus en site propre qui utiliseraient leur voiture en l'absence du projet se situe entre 5 et 10%.

Néanmoins, quelques contributeurs et un participant expriment des **craintes concernant les impacts du projet sur l'environnement naturel et agricole.**

Le STIF explique qu'une attention sera portée à l'insertion paysagère, en concertation avec les acteurs du territoire et notamment l'EPA France pour les emprises concernées. Les impacts du projet seront précisés dans le cadre de l'étude d'impact, réalisée pour élaborer le dossier soumis à l'enquête publique.

* Propos tenus lors de la réunion publique d'Esbly, le 26 mai 2015. À noter que postérieurement à la concertation préalable du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, la loi sur la transition énergétique adoptée le 22 juillet 2015 stipule que « L'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50% à partir du 1^{er} janvier 2020 puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2025, des autobus et autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50% s'applique toutefois à la Régie autonome des transports parisiens dès le 1^{er} janvier 2018. »





4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- **Une adhésion générale en faveur du projet** de bus en site propre Esbly – Val d'Europe, qui s'est traduite par des expressions riches ;
- **Un accord général sur le tracé proposé**, permettant une correspondance efficace entre les lignes ferrées du secteur, et anticipant son développement. Les porteurs de projet notent par ailleurs :
 - Des expressions en faveur du terminus au sud de la gare d'Esbly et de la variante de tracé par le Collège Louis Braille à Esbly ;
 - Peu d'expressions concernant les variantes au pôle de Marne-la-Vallée – Chessy, avec une préférence unanime des avis exprimés en faveur d'un passage par le pont Morris ;
 - Peu d'avis concernant les variantes situées au Val d'Europe. Quelques acteurs institutionnels (SAN Val d'Europe, SIT) mettent en avant l'opportunité de la variante passant par le boulevard circulaire et desservant l'hôpital de Jossigny ;
 - Peu d'expressions concernant l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à l'exception d'acteurs institutionnels privilégiant une localisation de l'équipement à Esbly ou Bailly-Romainvilliers.
- Des attentes concernant **l'amélioration du réseau existant** (bus et ferré) et quelques questions concernant **la réorganisation des lignes de bus** ;
- Plusieurs avis sur le **choix du mode** TCSP ou T Zen nécessitant de **poursuivre les études** et les échanges avant une décision ;
- Des attentes concernant **l'offre de service** offerte par le bus en site propre, à l'horizon de la mise en service, avec notamment **un souhait d'amplitude horaire large** ;
- Une attention à porter **aux impacts du projet sur la circulation automobile et sur le stationnement** (en particulier à Esbly) au niveau des trois gares desservies ;
- Une vigilance concernant **l'insertion du projet dans les zones habitées**, avec un soin à porter aux effets induits sur le cadre de vie (nuisances sonores et insertion paysagère) ;





- Des attentes concernant **les prochaines étapes de réalisation** et **les modalités de financement** du projet.

À travers toutes les modalités d'expression offertes le projet bénéficie d'**un accueil très favorable** et suscite des manifestations de soutien.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

11 mai - 26 juin 2015
Concertation publique

Bilan de la concertation





SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	36
1.1. Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe	37
1.2. Les acteurs du projet	40
1.3. Le territoire du projet	40
1.4. La concertation sur le projet	40
2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	41
2.1. Informer	42
2.2. Échanger	45
2.3. Contribuer	46
3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	47
3.1. La perception de la concertation	48
3.2. Une nouvelle liaison structurante en Seine-et-Marne	50
3.2.1. L'opportunité du projet	50
3.2.2. Les modalités de réalisation du projet	53
3.3. Le tracé et ses variantes	55
3.3.1. Le tracé et les stations	55
3.3.2. Les variantes de tracé	59
3.3.3. Le site de maintenance et de remisage (SMR)	62
3.4. Le mode et l'offre de service	63
3.4.1. Le choix du mode TCSP ou T Zen	63
3.4.2. L'offre de service	65
3.5. L'articulation du bus en site propre avec les autres modes de transport	67
3.5.1. L'articulation avec la desserte fine existante	67
3.5.2. L'articulation avec les modes ferrés du territoire	68
3.5.3. L'articulation avec la circulation routière et les enjeux de stationnement	70
3.5.4. L'articulation avec les modes actifs de déplacement	72
3.6. L'insertion du projet dans son environnement	73
3.6.1. L'insertion du tracé et la maîtrise foncière	73
3.6.2. Les effets du projet sur le cadre de vie	74
4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	76





1. INTRODUCTION



1. INTRODUCTION

La concertation préalable sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015. Ce temps de concertation a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis des publics concernés.

Le présent document détaille les actions mises en œuvre dans le cadre de la concertation, dresse le bilan des échanges et contributions, et fait part des enseignements tirés par les porteurs de projet.

1.1. Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe

Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe vise à relier la gare d'Esbly, située dans le centre-ville d'Esbly, au centre urbain du Val d'Europe, en passant par le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy. Il répond ainsi à l'objectif d'offrir une liaison performante entre la ligne P du réseau Transilien et la ligne A du RER et à la demande de déplacements entre les bassins de vie de Meaux et de Marne-la-Vallée, tout en desservant l'ensemble des projets de développement d'habitat et d'emploi sur le parcours.

Cette nouvelle liaison d'une longueur de 10 km environ offrira en outre de nombreuses correspondances avec les autres modes de transport du secteur: la ligne P du Transilien en gare d'Esbly, le RER A aux pôles d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy et de Serris-Montévrain-Val d'Europe et de nombreuses lignes de bus.

Ce projet est inscrit dans les documents de planification à l'échelle de l'Île-de-France: le **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013**; le **Plan de Mobilisation 2013/2017** dans le cadre du **Nouveau Grand Paris**; le **Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)** approuvé en 2014 qui le mentionne comme une ligne T Zen potentielle.

Les objectifs du projet sont:

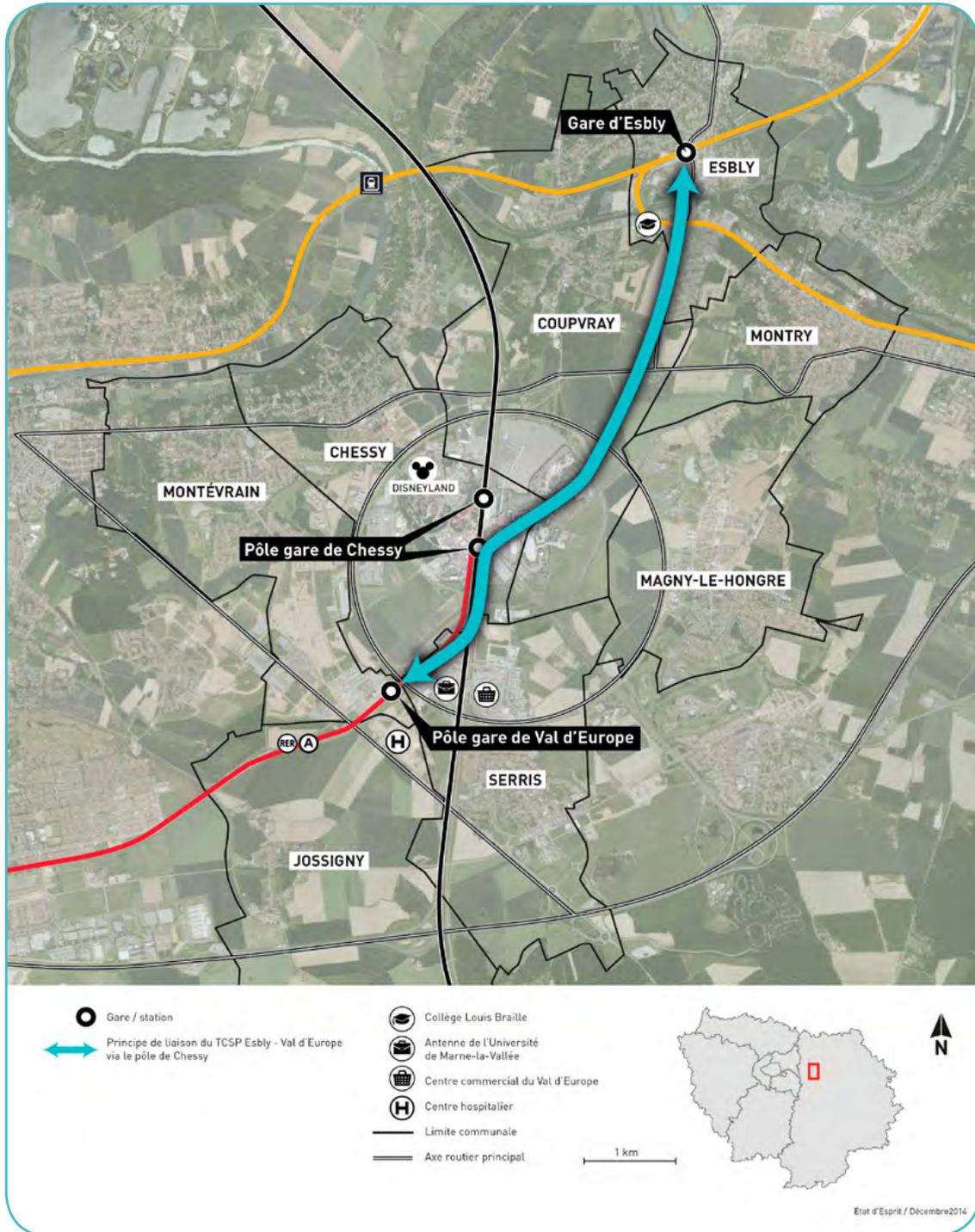
- Desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe;
- Créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population;
- Accompagner le développement urbain du territoire.

Le projet constituera ainsi une alternative attractive à la voiture. Une attention sera également portée à la qualité des aménagements cyclables, en lien avec le projet.

Le projet vise à offrir:

- Régularité et fiabilité (temps de parcours garantis) grâce à une voie de circulation réservée et à la priorité aux feux;
- Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- Fréquence soutenue (temps d'attente inférieur à 8 minutes en heures de pointe).

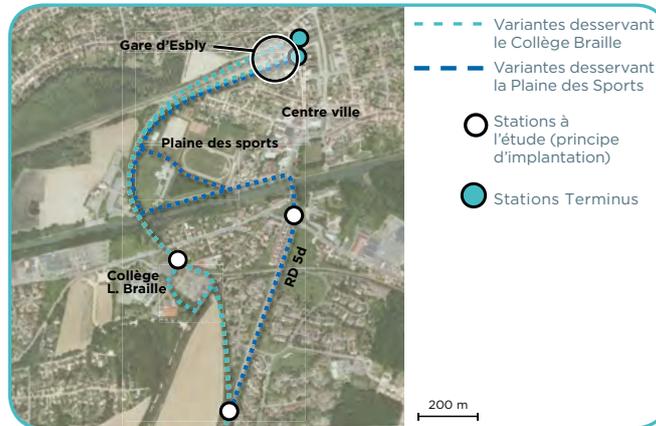




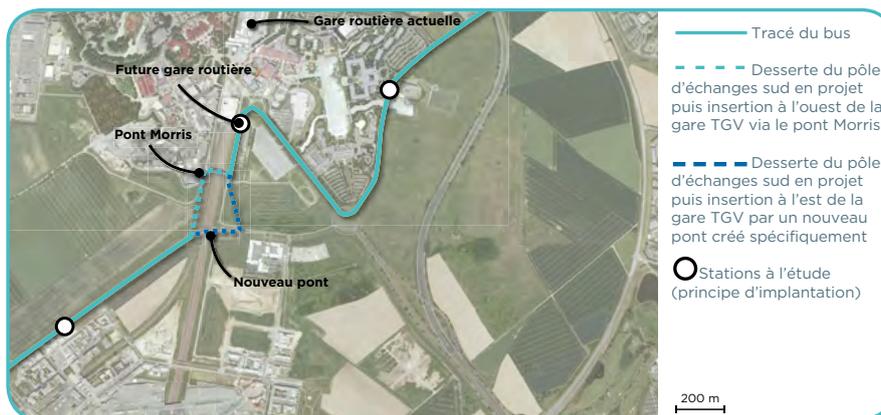
Si le principe de liaison est connu, le **détail de la desserte fait l'objet de plusieurs variantes**. Ces variantes concernent les terminus et les pôles générateurs de déplacements sur le parcours: la gare d'Esbly, celle de Marne-la-Vallée - Chessy ainsi que le secteur du Val d'Europe.



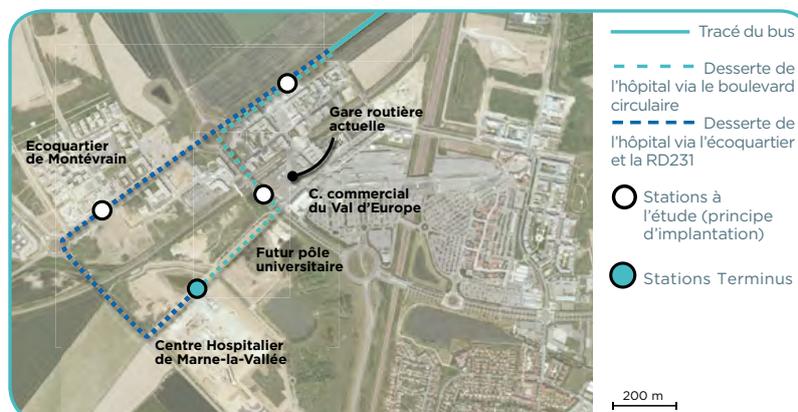
Deux grandes variantes sont proposées à Esbly. Chaque variante propose deux options de tracé :



Deux variantes de tracé sont proposées pour desservir le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée - Chessy :



Deux variantes de tracé sont proposées pour l'arrivée sur le secteur du Val d'Europe :





1.2. Les acteurs du projet

Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe est piloté par le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France et maître d'ouvrage, pour la phase de concertation.

Les études sont financées par la **Région Île-de-France** et le **Département de Seine-et-Marne**. Le **STIF** financera le matériel roulant et les coûts d'exploitation.

Les collectivités et les acteurs locaux sont étroitement associés aux études, tout au long de l'élaboration du projet.

1.3. Le territoire du projet

Le projet de bus en site propre Esbly - Val d'Europe est entièrement localisé dans le département de Seine-et-Marne, plus précisément dans le secteur IV de Marne-la-Vallée et ses alentours immédiats dont le territoire du Pays Créçois. La ligne relie Esbly aux pôles de Chessy et du Val d'Europe en traversant (du nord au sud) les communes suivantes :

- Esbly;
- Coupvray;
- Montry;
- Magny-le-Hongre;
- Chessy;
- Montévrain;
- Serris;
- Jossigny.

Le futur bus en site propre Esbly-Val d'Europe s'insère dans un territoire en pleine expansion. La population est amenée à croître dans les années à venir, et les deux pôles d'emplois majeurs, le Val d'Europe et Disneyland Paris, qui rayonnent au-delà du secteur du projet et devraient se renforcer. La nouvelle ligne de transport desservira des équipements structurants du territoire et des secteurs d'emplois (centre hospitalier, centre commercial et université du Val d'Europe, parcs Disney, collège Louis Braille, etc.) et accompagnera le développement d'un territoire en mutation, avec de nombreux projets urbains (écoquartier de Montévrain, ZAC des Congrès, ZAC de Coupvray, etc.).

1.4. La concertation sur le projet

Le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)**, ainsi que les **modalités de la concertation préalable** sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe, ont été approuvés lors du **Conseil du STIF du 11 février 2015**.

La concertation préalable est **un temps d'information et d'échanges sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet**. Elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et objectifs du projet.





2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION





2. Déroulement et modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015.

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis possible et s'adapter aux spécificités du territoire, plusieurs modalités d'information et d'expression du public ont été mises en œuvre :

- **Deux réunions publiques** ont permis aux porteurs de projet d'expliquer les enjeux du bus en site propre Esbly-Val d'Europe et de répondre aux questions du public.
- **Deux rencontres voyageurs** ont permis de diversifier les modalités d'échanges en allant directement à la rencontre des usagers des transports en commun pour leur expliquer le projet.

L'information sur le projet et sur la concertation a été assurée grâce à divers supports et événements :

- Un **dépliant d'information** boité et tracté sur le territoire;
- Des **présentoirs-totems**, installés dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale situés sur le tracé ainsi qu'au centre hospitalier de Marne-la-Vallée, mettant à disposition le dépliant du projet;
- Des **affiches** diffusées dans les lieux publics et commerces du territoire;
- Un **site Internet dédié au projet** : www.bus-esbly-val-europe.fr
- Un **communiqué de presse**.

Les documents d'information sont présentés en annexes.

Le public a pu contribuer au projet grâce aux différents outils mis à sa disposition :

- Des **urnes** présentes dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale;
- Un **formulaire d'avis** en ligne sur le site Internet du projet;
- Une **carte T**, volet détachable inclus dans le dépliant d'information, permettant de poster sans frais un avis sur le projet;
- Une **fiche info** à remplir et à remettre à la fin des réunions publiques.

2.1. Informer

Un dépliant, diffusé à 36 410 exemplaires, a permis de relayer une information synthétique sur le projet et la concertation. Il a notamment fait l'objet d'une diffusion par :

- Distribution dans les boîtes à lettres des 8 communes du tracé (20160 exemplaires);
- Envoi aux collectivités locales et partenaires (3600 exemplaires);
- Mise à disposition du public dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale du tracé grâce aux présentoirs-totems (2400 exemplaires);
- Envoi avec les bulletins de paie des salariés du centre hospitalier de Marne-la-Vallée situé à Jossigny (2300 exemplaires);





Tractage en gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe

- Tractage en gares d'Esbly, Marne-la-Vallée-Chessy et Serris-Montévrain-Val d'Europe (7200 exemplaires);
- Distribution lors des rencontres voyageurs en gare de Marne-la-Vallée-Chessy et de Serris-Montévrain-Val d'Europe (650 exemplaires);
- Distribution lors des deux réunions publiques (100 exemplaires).



La carte T jointe au dépliant

Des présentoirs-totems aux couleurs du projet ont été proposés dans les mairies et établissements de coopération intercommunale du tracé durant toute la durée de la concertation (mairies d'Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Chessy, Montévrain, Serris, Jossigny, Communauté de communes du Pays Créçois, Communauté d'agglomération Marne-et-Gondoire, maison des services publics du Syndicat d'agglomération nouvelle du Val d'Europe*). Le centre hospitalier de Marne-la-Vallée a également accueilli un présentoir-totem. Ces supports mettaient à disposition le dépliant d'information et une urne dans laquelle le public a pu laisser son avis grâce à la carte T du dépliant.



Panneau-totem du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe en mairie de Serris

* Les mairies de Chessy et de Jossigny ainsi que la Communauté de communes du Pays Créçois n'ayant pas des halls d'accueil suffisamment grands n'ont pas pu accueillir le présentoir-totems. Elles ont toutefois mis à disposition du public l'urne accompagnée de dépliants d'information.



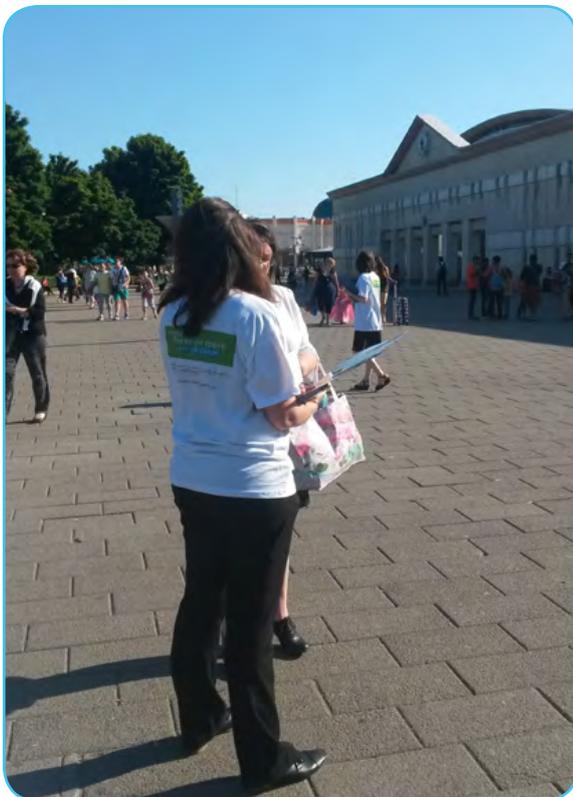
2.2. Échanger

Deux rencontres voyageurs ont été organisées afin de permettre aux usagers des transports en commun de contribuer au projet.

La rencontre du jeudi 4 juin 2015 de 17h00 à 19h30 en gare de Chessy - Marne-la-Vallée avec les usagers des transports en commun du territoire visait à échanger sur le projet avec un grand nombre d'usagers au cours de leur trajet ou aux arrêts. Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant. Cette rencontre a permis de recueillir 32 avis et d'informer largement sur le projet (environ 360 dépliant distribués).

La rencontre du mercredi 10 juin 2015 de 17h00 à 19h30 en gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe s'est déroulée selon les mêmes modalités et a, quant à elle, permis de recueillir 21 avis et d'informer largement sur le projet (environ 290 dépliant distribués).

Deux rencontres publiques ont constitué un vecteur important de participation. **La première a eu lieu à Esbly le mardi 26 mai 2015 de 19h00 à 21h00 et a réuni 50 participants. La seconde a eu lieu à Serris le mardi 16 juin 2015 de 19h00 à 20h45 et a réuni 25 participants.**



Rencontre voyageurs en gare de Marne-la-Vallée - Chessy

Les réunions se sont déroulées de la manière suivante:

- accueil des participants par les élus du territoire;
- présentation du projet par l'équipe projet (diaporamas disponibles en annexe);
- échanges et débat entre le public et les porteurs de projet.



Rencontre voyageurs en gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe



2.3. Contribuer

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes: contributions orales par la prise de parole lors des réunions publiques, contributions par écrit par le dépôt d'avis via le formulaire en ligne sur le site internet, la carte T ou la fiche info disponible en réunion publique.

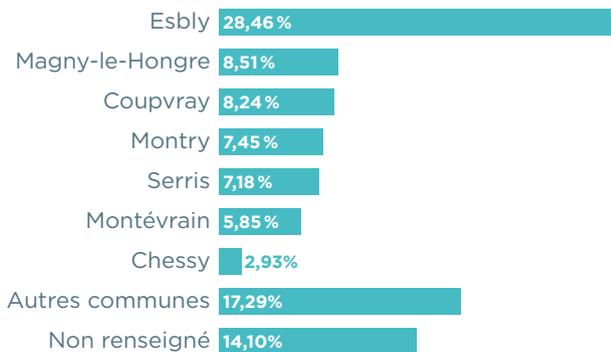
Répartition des avis recueillis pendant la concertation

Avis recueillis via :	Nombre d'avis
Les deux rencontres publiques	25
Les deux rencontres voyageurs	53
Les cartes T	225
Les urnes	39
Le site internet	34
Total	376

87% des personnes ayant donné leur avis utilisent les transports en commun. Près de 80% habitent dans l'une des communes traversées par le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Les retours ont permis de noter une très importante participation des habitants de la commune d'Esbly.

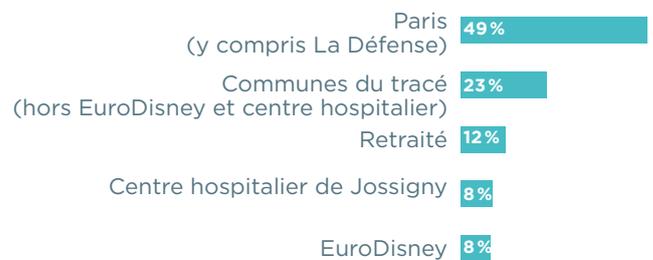
Principaux lieux de résidence indiqués par les contributeurs et participants

(Sur 376 avis exprimés par les contributeurs et participants, 323 précisent un lieu de résidence.)



Principaux lieux de travail indiqués par les contributeurs et participants

(Sur 376 avis exprimés par les contributeurs et participants, 177 précisent un lieu de travail.)



Près de la moitié des participants et des contributeurs travaille à Paris (y compris La Défense) et 39% travaillent sur le secteur notamment au centre hospitalier de Marne-la-Vallée situé à Jossigny ou dans les parcs Disney. Les autres lieux de travail cités sont localisés ailleurs en Seine-et-Marne ou plus généralement en Île-de-France.





3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION



3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Tous les avis émis du 11 mai au 26 juin 2015 ont été pris en compte dans son élaboration.

Les réponses des maîtres d'ouvrage indiquées dans le présent document ont été apportées pendant la période de concertation :

- dans le cadre des **réunions publiques** : à travers la présentation du projet ou dans les échanges avec la salle ;
- dans les **documents d'information** mis à disposition du public (Foire Aux Questions du site Internet et dépliant).

Précisions préalables à la prise de connaissance de la suite de ce document :

- **« les participants »** désignent les personnes ayant exprimé leur avis lors des réunions publiques ;
- **« les contributeurs »** désignent les personnes ayant donné leur avis par écrit (cartes T, site Internet du projet ou courriers) ;
- **« les porteurs de projet »** désignent les maîtres d'ouvrage et les financeurs du projet. Il s'agit du STIF, de la Région Île-de-France et du Département de Seine-et-Marne. Leurs réponses sont présentées dans des encadrés.

Certaines modalités de concertation du projet ne permettant pas toujours d'apporter des réponses immédiates et publiques aux avis émis (avis déposés sur le site internet, dans les urnes ou via les cartes T), le STIF et ses partenaires ont souhaité, lorsque cela était nécessaire, apporter des réponses ou compléments d'information via le bilan. Dans ce cas, la nature de la réponse « en complément » est mentionnée dans l'encadré.

3.1. La perception de la concertation

Les modalités de la concertation ont été peu évoquées par les participants et contributeurs.

- **Quelques avis ont exprimé une satisfaction d'avoir été consultés :**

- « Bravo pour cette consultation. »

Valérie Pottiez-Husson, maire d'Esbly et conseillère départementale, remercie le STIF ainsi que les différents partenaires pour leur écoute et prise en compte des besoins et des enjeux du territoire.



Sinclair Vouriot, président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et conseiller départemental, considère «*que le Syndicat de Transport de Marne-la-Vallée (SIT) a été étroitement associé à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) Esbly Chessy Val d'Europe*» et remercie le STIF. Il tient «*à souligner la qualité du dispositif de concertation mis en place depuis le 11 mai 2015 et la qualité d'écoute du STIF sur ce projet lors des deux réunions publiques à Esbly et Serris auxquelles [il a] participé.*»

• **Quelques contributeurs et participants ont émis des remarques critiques sur le dispositif de concertation :**

- «*En dehors de ce dépliant et de la réunion publique, pas d'informations complémentaires.*»
- «*Ce type d'enquête est trompeur, tout le monde trouve une bonne intention, et une réponse favorable (...) Le but de l'enquête c'est de faire passer l'idée du besoin, faire en communication accepter et faire croire au partage, chiche que les années de retard, les coûts dérivés (qui paye les pistes cyclables, les stationnements, les pertes d'équilibre des autres bus,...) ne seront jamais indemnisés aux populations dont les impôts auront financé les études et le com.*»
- Un habitant estime que trop peu d'informations ont été données sur le tracé précis du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, ne permettant pas «*à chacun de se rendre compte de l'impact du projet sur la qualité de son lieu de vie. Or, comme vous le savez, les citoyens attachent une grande importance à cette question. Chacun peut, en l'état, approuver globalement l'effort pour les transports en commun, valider un parcours de bus, et se prononcer sur l'emplacement des stations, s'il parvient à les situer exactement.*»
- Une habitante d'Esbly aurait souhaité que soit organisée une rencontre voyageurs en gare d'Esbly.

Le STIF indique que la concertation préalable, organisée en amont dans le processus d'élaboration du projet, constitue un premier temps d'information et d'échanges avec le public. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), support de la concertation, permet de présenter au public les grands enjeux du projet, à un stade encore amont dans les études.

La concertation porte notamment sur les questions suivantes : ce projet vous paraît-il opportun ? Que pensez-vous de ses caractéristiques principales (tracé, mode de transport, stations, etc.) ? Avez-vous des suggestions ? Que pensez-vous des variantes proposées aux terminus et pôles d'échanges ?



Les avis et les observations recueillis pendant la concertation participent à alimenter le projet et sont retranscrits dans le bilan de la concertation. Ce document, soumis à l'approbation du Conseil du STIF, contribue à l'orientation de la suite des études. Cette démarche de dialogue et d'information se poursuit jusqu'à l'enquête publique, lors de laquelle un projet plus détaillé sera soumis à l'avis du public.

Le dispositif de concertation a été bâti afin de permettre l'expression de tous sur les différents secteurs, de nombreuses modalités de contribution ont été offertes au public lors de cette phase de concertation.

3.2. Une nouvelle liaison structurante en Seine-et-Marne

3.2.1. L'opportunité du projet

Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe est fortement attendu et jugé opportun par la majorité des personnes qui se sont exprimées. Le projet est bien perçu par les riverains et le public vivant à proximité du futur bus en site propre. La très grande majorité des avis exprimés est favorable à la mise en service de cette future ligne de transport en commun.

Une nouvelle liaison entre le RER A et la ligne P du Transilien

• Plusieurs avis soulignent que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe permettra de faciliter les correspondances entre la gare d'Esbly, desservie par la ligne P du Transilien (Paris Est – Meaux) et les gares du RER A de Marne-la-Vallée – Chessy et Serris-Montévrain-Val d'Europe :

- Le bus en site propre Esbly-Val d'Europe «est une très bonne idée pour desservir RER A et Transilien P.»
- «Projet intéressant dans la mesure où la ligne Paris-Meaux sera en connexion avec le RER A via Esbly donc accès aisé depuis le bassin de population de Chelles/Meaux vers Chessy TGV.»
- «Projet très intéressant surtout pour la jonction RER A/Transilien P.»
- «Excellent projet. Logique de permettre un accès facile à Val d'Europe et au RER A ainsi qu'au TGV aux habitants d'Esbly et communes avoisinante.»

• Plusieurs contributeurs indiquent notamment que le bus permettra de rejoindre la ligne P du Transilien ou le RER A facilement en cas de problèmes de circulation sur l'une ou l'autre de ces lignes ferrées structurantes :

- «Bonne alternative en cas de problème sur RER A pour accéder à Paris en prenant le train d'Esbly jusqu'à la gare de l'Est.»



- «En cas de problème sur ligne SNCF [ligne P] les usagers auront une alternative.»
- «C'est une bonne idée pour équilibrer la charge entre RER et Transilien.»
- **Quelques contributeurs s'interrogent néanmoins sur la nécessité de relier les trois gares entre elles, notamment la gare de Marne-la-Vallée - Chessy et celle de Serris-Montévrain-Val d'Europe, toutes deux en correspondance avec le RER A. Les avis sont partagés sur ce point:**
 - «Quel est l'intérêt d'aller de la gare d'Esbly à la gare de Chessy vu que les 2 vont à Paris?»
 - «La liaison Chessy-Esbly permet de relier RER A et SNCF. Par contre, quel est l'intérêt d'aller au Val d'Europe alors qu'il y a un RER toutes les 10 minutes. Cela impacte certainement le coût et ne présente aucun intérêt.»
 - «C'est très bien. Il y a trop peu de bus entre Chessy et Val d'Europe.»

Les porteurs de projet précisent que le projet répond à l'objectif d'offrir une liaison performante entre la ligne P du réseau Transilien et la ligne A du RER et à la demande de déplacements entre les bassins de vie de Meaux et de Marne-la-Vallée.

Le projet offrira en outre:

- Régularité et fiabilité (temps de parcours garanti) grâce à une voie de circulation réservée et à la priorité aux feux;
- Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- Fréquence soutenue (inférieure à 8 minutes en heures de pointe).

L'accompagnement du développement du secteur

- **La grande majorité des contributeurs, institutionnels ou grand public, indique que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe concourt à répondre aux besoins en transports en commun sur le territoire traversé, enjeu important compte tenu des mutations en cours sur celui-ci:**
 - «Plus de transports en commun reliant Val d'Europe - Esbly - Coupvray est nécessaire depuis longtemps déjà! Nous sommes pour le moment contraints de nous déplacer en voiture! Cette ligne sera la bienvenue si nous voulons privilégier les déplacements propres.»
 - «Cela dynamisera encore le plus le Val d'Europe voué à se développer dans les années à venir ainsi qu'à accueillir plus d'habitants.»
 - «Développer le réseau de transports en commun entre Val d'Europe, Esbly et Coupvray est nécessaire depuis déjà très longtemps.»
 - «C'est un bon projet d'anticipation et de raccordement d'Esbly au centre économique de Val d'Europe.»
 - «C'est un projet indispensable pour un territoire qui va connaître un développement considérable (2400 logements sur Coupvray + une zone d'activité + un collège + un lycée + un centre commercial) sans parler des développements de Montry qui met en relation avec l'hôpital. Projet qui représente un intérêt avec le projet du port de plaisance à Coupvray en bordure de l'option ouest le long de la ligne Crécy-Esbly.»



Arnaud De Belenet, maire de Bailly-Romainvilliers, président du SAN Val d'Europe et conseiller départemental, estime qu'il faut tout faire pour aller au bout du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe.

Sinclair Vouriot, président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et conseiller départemental, estime que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe «est fortement attendu par les élus locaux car il permettra d'accompagner le développement urbain de la Ville Nouvelle en offrant un haut niveau de service aux usagers.» Il émet donc «un avis favorable sur le projet de DOCP qui a été soumis à la concertation car il relaie bien les enjeux portés par le SIT.»

• **Quelques contributeurs estiment en revanche que le bus ne pourra pas concurrencer le recours à la voiture individuelle, soit en raison de son itinéraire, soit en raison du temps de parcours :**

- «D'Esbly à Chessy, il y a un car et je pense que cela ne changera rien pour moi. Le trajet est trop long par rapport à la voiture.»
- «Le tracé ne passant pas par Magny et le passage par la gare de Chessy rendent le projet pas du tout compétitif par rapport à la voiture.»

Le STIF précise que l'objectif du bus en site propre Esbly-Val d'Europe est d'être en phase avec les projets urbains qui seront développés entre 2020 et 2030. Pour les projets urbains qui arrivent avant le bus en site propre Esbly-Val d'Europe, si les besoins de déplacement le justifient, le STIF pourra travailler avec les acteurs locaux sur le renforcement de lignes de bus existantes.

L'amélioration des déplacements du quotidien

• **Le bus en site propre Esbly-Val d'Europe est également perçu par certains contributeurs comme un lien entre les différents secteurs du territoire permettant de faciliter les déplacements pour les loisirs ou pour les trajets quotidiens :**

- «Si ce projet aboutit, je pense prendre plus le bus pour aller dans les villes autour d'Esbly et dépenser plus au sein de mon département que dans le centre de Paris.»
- «Le bus rendra plus facile l'accès au centre commercial Val d'Europe et à Disney.»
- «Très bon projet qui me permettra de mieux me déplacer et de rapprocher de mon domicile pour travailler et avoir une meilleure vie de famille.»
- «(...) Actuellement, je suis obligée de prendre ma voiture pour me rendre au RER, car le bus Esbly/Chessy ne me convient pas. Si cette nouvelle ligne voit le jour, j'emprunterai quotidiennement.»



- D'autre part, certains habitants se sont inquiétés d'éventuels coûts secondaires du projet ou impacts financiers pour les habitants des collectivités concernées (hausse des impôts locaux et du prix de l'immobilier):

- «En tant que jeune propriétaire quelles vont être les retombées économiques sur les impôts locaux?»
- «Excellent projet si ça n'augmente pas trop les impôts locaux (...) Qui le finance? Quelle est la part du contribuable de Montry?»

- Enfin, un participant de la réunion publique d'Esblly a interrogé les porteurs de projet sur l'assurance d'un financement pour ce projet:

- Il a souhaité savoir si le financement du projet est pérennisé, acté, même en cas de changement d'élus au sein du Département ou de la Région.

Les porteurs de projet rappellent que le projet est actuellement financé par la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne. Le STIF assurera le financement du matériel roulant et l'exploitation. Le projet bénéficie à l'heure actuelle d'une convention de financement pour les phases d'études préalables du DOCP et de la concertation. Une autre convention de financement devra être signée par les financeurs afin d'engager les études plus approfondies.

À ce stade des études, le coût de réalisation du projet (hors matériel roulant) est estimé entre 117 millions d'euros et 142 millions d'euros, en fonction de la variante retenue.

En complément, le STIF précise que ce coût comprend l'insertion du bus en site propre, les acquisitions foncières et la réalisation du site de maintenance et de remisage (SMR), nécessaire au projet. Cette fourchette de coût se justifie par les nombreux franchissements présents le long du tracé, avec de potentiels ouvrages à créer. Par exemple, la variante Pont Hergé au niveau du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy nécessite la construction d'un nouvel ouvrage.

Le projet de bus en site propre n'aura pas d'impact sur les impôts locaux des habitants des communes concernées car celles-ci ne sont pas financeurs du projet.

Le calendrier du projet

- Lors de la concertation, de nombreuses questions et avis ont porté sur le calendrier de mise en service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Le délai de mise en service est parfois jugé trop long:

- «C'est une très bonne initiative mais son déploiement dans le temps est trop lointain.»
- «La ligne va desservir les champs car elle ne sera opérationnelle qu'en 2030!»

- Un habitant d'Esblly s'inquiète d'un déphasage entre la réalisation du site propre et l'urbanisation: les projets d'urbanisation de Coupvray et de Val d'Europe sont prévus dans un délai de 5 ans et le bus en site propre est prévu entre 7-9 ans. Il craint une situation délicate entre ces deux moments.





Pour Arnaud de Belenet, maire de Bailly-Romainvilliers, président du SAN Val d'Europe et conseiller départemental, le calendrier annoncé par le STIF sur le bus en site propre Esbly-Val d'Europe sera en phase avec l'urbanisation du secteur.

Le STIF, assure que l'objectif du bus en site propre Esbly-Val d'Europe est bien d'être en phase avec le développement urbain et économique à venir. Il explique que la réalisation du projet nécessite des phases d'études et d'autorisations administratives qui prennent du temps mais qui sont indispensables. Un projet de transport de ce type nécessite entre 5 et 10 ans, selon les problématiques rencontrées.

3.3. Le tracé et ses variantes

3.3.1. Le tracé et les stations

Plusieurs questions et avis ont concerné le tracé et la desserte des communes traversées, certains contributeurs et participants exprimant des souhaits de desserte complémentaire.

Le choix du tracé

- **La grande majorité des contributions est favorable au principe d'une liaison entre Esbly, Chessy et Val d'Europe grâce à un bus en site propre :**

- «*Je pense qu'il est grand temps qu'un réseau soit développé entre Val d'Europe et Esbly, afin de réduire le trafic (si possible) et de permettre aux usagers de gagner du temps.*»
- «*Bon projet d'anticipation et de raccordement d'Esbly au centre économique de Val d'Europe.*»
- «*La liaison Chessy-Esbly permet de relier RER A et SNCF.*»
- «*Cette liaison me permettra, en heures creuses, je l'espère, de ne plus prendre mon véhicule personnel pour me rendre à Chessy ou Val d'Europe.*»

- **Plusieurs avis relèvent cependant que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe ne desservira pas les centres-villes de certaines communes traversées (notamment Coupvray, Magny et Montry). Ils sont de ce fait déçus par le tracé proposé ou, s'ils y restent favorables, demandent que la desserte des centres-villes ou de certaines zones denses en périphérie soit améliorée.**

- «*Je ne suis pas convaincue que ce projet concerne les habitants de Montry. Vu l'itinéraire, il ne passera pas par le centre du village (...) Est-il prévu une variante concernant les habitants de la commune ?*»
- «*Le tracé du bus ne dessert ni le centre de Coupvray ni des zones très habitées de Coupvray.*»
- «*Ma réserve se situe au niveau de l'arrêt envisagé, car pour la plupart des habitants actuels de Coupvray, il semblerait qu'ils devront beaucoup marcher pour rejoindre ce seul arrêt garanti à*



Coupvray et prévu à proximité des Champs-Forts sur le tracé du projet, soit fort loin des habitations actuelles (j'ai bien compris que dans le futur il y aura là l'émergence d'un nouveau quartier, néanmoins ça ne change pas la problématique de la distance, pour le plus grand nombre...).

- «Le bus traversera en frange Montry.»
- «La ligne passera dans des endroits inhabités.»
- «Dommage que la ligne de Paris Esbly/Val d'Europe ne desserve pas la ville de Chessy Bourg.»
- «Très intéressant, mais il faudrait que le nouveau bus passe à côté de l'Hôtel de Ville de Serris.»

• **Enfin, certains avis considèrent à l'inverse que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe est redondant avec certaines lignes actuelles:**

- «Pas d'apport par rapport à la ligne Marne et Morin qui dessert Chessy-Marne-la-Vallée à Esbly. Il faut un bus qui relie les communes du Val d'Europe sans passer par Chessy Marne-la-Vallée.»
- «La ligne 6 fait aussi Esbly-Chessy/Val d'Europe (à certaines heures) déjà.»
- «Il existe déjà des lignes de bus permettant de relier ces points. La circulation ne nécessite pas d'avoir des voies dédiées. Le seul vrai besoin est d'augmenter la fréquence des bus existants, aux heures de pointe et en dehors.»

Le STIF note que certains avis se sont exprimés en faveur d'une desserte et d'arrêts dans des communes traversées en périphérie ou non traversées. Le STIF a pris note de ces remarques, tout en rappelant que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe a vocation à être une ligne structurante du territoire, assurant une liaison performante entre le RER A et la ligne P, en parallèle du réseau existant sur lequel le STIF travaille également. Le réseau de bus est en effet développé et renforcé, sans attendre la mise en service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, par le STIF avec l'appui du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée. De plus, le réseau sera restructuré à la mise en service du bus en site propre, afin d'optimiser la desserte.

• **Plusieurs avis demandent un prolongement du bus vers d'autres destinations, tandis que d'autres contributeurs souhaiteraient une modification du tracé pour desservir des secteurs actuellement hors des communes concernées:**

Plusieurs habitants de Meaux demandent que la ligne soit prolongée jusqu'à cette ville, indiquant que les lignes de bus assurant actuellement cette liaison sont saturées:

- «Un aménagement de cette ligne vers Meaux permettrait de répondre à la volonté du Syndicat [Communauté du Pays de Meaux] et son projet d'accompagnement de développement urbain des territoires.»
- «Il faudrait le prolonger jusqu'à Meaux gare cela permettrait de soulager les lignes de bus 19 et 69 qui vont à Val d'Europe et à Chessy, il y a un grand besoin car les lignes sont saturées.»



Alain Masson, vice-président chargé des transports du SAN du Val d'Europe, trouve dommage que le tracé ne descende pas plus au sud, vers la zone industrielle de Bailly-Romainvilliers et Serris, ainsi que vers le futur pôle touristique de Villages Nature qui va générer un grand flux de voyageurs.

Les porteurs de projet mentionnent que le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée (SIT) travaille déjà sur le sujet d'une ligne pour desservir Villages Nature, notamment avec une ligne existante de desserte du chantier. Il a été précisé également qu'à l'horizon 2016, le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée (SIT) travaille avec le STIF pour la mise en place de nouvelles lignes pour y amener les voyageurs.

Le choix des stations

• Quelques contributeurs et une participante de la réunion publique d'Esby ont interrogé les porteurs de projet sur le nombre d'arrêts prévus et leur localisation :

- «*Dompage qu'une station intermédiaire (...) ne soit pas envisagée pour desservir le château de Montry qui accueille de nombreux centres sportifs (...) et d'éducation (...). Ces infrastructures génèrent habituellement un volume de trafic quotidien et exceptionnel (...) et l'insertion d'une station serait assurément un plus pour les populations concernées (...). Y a-t-il moyen de remédier à cet oubli et de proposer dès à présent l'insertion d'une station dans le tracé de la ligne?*»
- «*Il n'y a pas assez d'arrêts.*»
- Une habitante de Coupvray s'étonne qu'aucun arrêt du bus en site propre ne figure à Coupvray, malgré deux Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) prévues, qui totaliseront 1600 logements. Elle trouve que Coupvray est mal desservie par les transports et souhaite savoir si cet apport de population est pris en compte.
- «*Je note que sur les plans proposés à la concertation (et disponibles sur le site internet), une station intermédiaire la zone de Marne-la-Vallée - Chessy et Esbly ne soit pas envisagée pour desservir le château de Montry qui accueille de nombreux centres sportifs (CREPS, Ligue 77 de Football, Fédération du cyclisme) et d'éducation (EPIDE, EIMLV). (...) Y a-t-il moyen de remédier à cet oubli et de proposer dès à présent l'insertion d'une station dans le tracé de la ligne?*»

Le STIF indique qu'à ce stade des études, 11 à 12 stations sont envisagées le long du tracé. Les stations proposées aujourd'hui ne sont pas définitives, leur emplacement exact dépendra du tracé retenu et de l'analyse des contraintes effectuée ultérieurement. Les points d'arrêts sont prévus pour desservir les nouvelles ZAC, et notamment celles de Coupvray. Il a été confirmé que la densification du secteur et l'arrivée de nouveaux habitants ont bien été prises en compte dans l'élaboration du projet.





3.3.2. Les variantes de tracé

Lors de la concertation sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe, plusieurs variantes d'insertion et de desserte ont été proposées pour trois secteurs clés du projet: la gare d'Esbly, la gare de Marne-la-Vallée – Chessy et le secteur du Val d'Europe. Les contributeurs et participants ont ainsi pu s'exprimer sur des variantes privilégiées.

Les variantes de tracé à Esbly

- La majorité des avis exprimés est favorable à la variante desservant le collège Louis Braille, avec quelques expressions en faveur du terminus au sud de la gare d'Esbly :

- «La variante Louis Braille est la plus fonctionnelle.»
- «Je préfère le tracé desservant le collège Louis Braille, qui aura l'avantage de desservir Coupvray.»
- Un contributeur indique que cette variante évite de «couper la Plaine des Sports.»
- Quelques contributeurs, évoquant les difficultés de circulation aux abords et dans Esbly, indiquent leur préférence pour «le contournement qui suit la voie SNCF [qui] évite le passage du pont sur le canal saturé par les véhicules et permet de rester en site propre.»
- «Un[e] préférence pour le tracé sud de la gare d'Esbly sur le délaissé SNCF. Ce qui éviterait le tracé [...] de la Plaine des Sports de l'autre variante sud de la gare d'Esbly et favoriserait l'arrêt collège Louis Braille. Le circuit par le nord de la gare est fortement urbanisé et encombré de véhicules [...]. »

Fernand Verdillet, adjoint au maire de Coupvray, rappelle que la variante du tracé qui passe au collège Louis Braille est privilégiée par la ville de Coupvray. Il explique que cette option permettra de soutenir le projet de mise en valeur du canal et le projet, porté par Coupvray avec la ville d'Esbly, d'un port de plaisance, qui prend tout son sens avec la présence des Parcs Disneyland et de Villages Nature.

Valérie Pottiez-Husson, maire d'Esbly et conseillère départementale, confirme sa préférence pour le tracé desservant le collège Louis Braille et ne traversant pas la plaine des sports d'Esbly.

Sinclair Vouriot, président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et conseiller départemental, retient «aux abords de la gare d'Esbly: la variante "Hybride" permettant de desservir le Collège (variante par le collège Louis Braille avec un terminus au sud de la gare d'Esbly).»

- Un très petit nombre de contributeurs indique préférer une variante par la Plaine des Sports:

- «Le passage par le Stade permet de desservir également mieux le centre-ville d'Esbly.»

Pour le pôle d'Esbly, **le STIF** indique avoir pris note des expressions en faveur de la variante passant par le collège Louis Braille, ainsi que celles en faveur d'un terminus côté sud de la gare d'Esbly.



Les variantes de tracé au pôle de gare de Marne-la-Vallée - Chessy

- Peu de contributeurs se sont exprimés sur les variantes de tracé via le pont Morris ou via le pont Hergé (avec nécessité de créer un nouvel ouvrage accolé à l'existant).
- Lors de la Commission de Suivi du 2 février 2015, en amont de la concertation, la société Euro Disney a indiqué être défavorable à la variante par le pont Morris, compte tenu de l'utilisation actuelle de celui-ci dans le cadre de ses activités.
- Lors de la concertation, ce sont en grande partie des élus qui se sont positionnés sur les deux variantes proposées. Les avis exprimés sur le sujet lors de la concertation sont unanimement en faveur d'une utilisation du pont Morris afin de limiter les coûts du projet :
 - « Je préfère le passage par le Pont Morris car moins onéreux et pas d'installation spécifique à desservir sur cette zone. »
 - « La variante via la rue Morris est à privilégier de par le faible investissement à prévoir et du fait que les 2 variantes proposées sont identiques mais pas au même prix. »

Sinclair Vouriot, président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et conseiller départemental, retient « aux abords de Chessy Sud : la variante de tracé rouge via la rue Morris pour emprunter le pont existant. »

Arnaud de Belenet, maire de Bailly-Romainvilliers, président du SAN du Val d'Europe et conseiller départemental, est favorable à la réutilisation par le projet du pont Morris existant à Chessy pour économiser sur le coût du projet.

Pour le pôle de Marne-la-Vallée Chessy, le **STIF** prend note que plusieurs personnes se sont exprimées pour le passage du bus en site propre par le pont Morris, qui permettrait une économie notable pour le projet. Le STIF est également favorable à cette variante.

Les variantes de tracé au Val d'Europe

- Peu d'avis ont porté spécifiquement sur le choix d'un tracé à Val d'Europe. Un petit nombre de contributeurs s'est exprimé en faveur de la variante desservant l'hôpital via le futur éco-quartier de Montévrain et la RD231:
 - «La nouvelle desserte envisagée par l'éco-quartier permettrait des horaires plus réguliers, ce qui n'est pas le cas actuellement.»
 - «Je ferai passer la ligne par la desserte de l'hôpital via l'éco-quartier et la RD 231.»



3.3.3. Le site de maintenance et de remisage (SMR)

Quelques avis ont porté sur l'emplacement du site de maintenance et de remisage (SMR) du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, parmi les 5 sites envisagés au stade du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales.

- Dans le cadre des études d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, et lors de la Commission de suivi du 2 février 2015, Valérie Pottiez-Husson, maire d'Esbly et conseillère départementale, a fait la proposition d'un terrain sur Esbly, que la Ville signale comme disponible dès à présent et très bien situé (site situé à l'est du centre commercial de la RD 239).

Cette proposition a fait l'objet d'une expression favorable de la part d'un contributeur :

- « Pour le centre de remisage et de réparation des bus à Esbly. »

- Quelques élus du territoire se sont prononcés en faveur d'une implantation du SMR à côté de l'actuel dépôt Transdev sur la commune de Bailly-Romainvilliers.

Arnaud de Belenet, maire de Bailly-Romainvilliers, président du SAN du Val d'Europe, conseiller départemental, déclare que la commune de Bailly-Romainvilliers accepte d'accueillir le SMR sur son territoire afin de garantir une meilleure efficacité des lignes de transport en commun.

Sinclair Vouriot, président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et conseiller départemental, retient « la proposition de le localiser au niveau du dépôt d'Orsonville à Bailly-Romainvilliers, très proche du terminus ».

Les porteurs de projet rappellent que le site de maintenance et de remisage (SMR) est un élément essentiel permettant d'assurer la qualité de service de la ligne: les interventions sur les bus, l'entretien quotidien des véhicules jusqu'à leurs réparations complexes, ainsi que leur stockage.

Ils prennent note des remarques formulées quand à l'implantation du SMR et indiquent que les emplacements possibles pour l'implantation du site de maintenance et de remisage seront affinés suite à la concertation, lors des études préliminaires.



3.4. Le mode et l'offre de service

3.4.1. Le choix du mode TCSP ou T Zen

Les avis exprimés par le grand public n'ont que rarement tranché entre le mode TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ou le mode T Zen, bien que quelques avis abordent spécifiquement cette question.

Le choix du mode

- **Quelques avis se sont prononcés de façon claire en faveur du mode T Zen:**

- «Ce TCSP doit être équipé pour les T Zen et surtout ne pas être perturbé par les autres moyens de transport.»
- «Le bus est un moyen de transport insuffisant. Il faut utiliser un moyen moderne tel que le T Zen (tram sur roue) dont le débit et la ponctualité sont très avantageux. Ce transport doit être effectivement en site propre interdit à tous les autres (bus, taxi, ambulance, etc.)»

Christian Dutrey, élu de Coupvray, exprime sa préférence pour un T Zen et considère que si un bus en site propre est d'abord réalisé, l'évolution en T Zen dans le futur coûtera plus cher que si un T Zen était mis en place directement.

- **Plusieurs contributeurs et quelques participants se sont interrogés sur la possibilité de transformer un TCSP en T Zen voire en tramway et quelques avis ont même regretté que le projet ne propose pas d'emblée un tramway:**

- «Sera-t-il, dans le futur, possible de faire évoluer le TCSP en T Zen ou tramway?»
- «Serait-il possible d'implanter un tramway sur roues comme celui qui circule entre Châtillon-Montrouge et Vélizy-Viroflay?»
- «Un tram aurait été plus fiable et en plus en accord avec une intercommunalité moderne comme la nôtre.»
- «Est-il possible de faire les réservations pour [évoluer] vers un tramway? Un T Zen?»
- Un membre d'une association contribuant à la protection du pays de Lagny indique que le recours au tramway sur le secteur lui semble impossible en raison du relief. Il considère que le T Zen présente beaucoup d'avantages. En cas de panne il ne bloque pas les bus suivants et sa capacité peut varier dans le temps.

- **Un petit nombre d'avis regrette que la liaison ne soit pas assurée par une ligne ferrée:**

- «Une interconnexion par voie ferroviaire entre Meaux et Val d'Europe aurait été beaucoup plus intelligente mais beaucoup plus chère...»
- «[Qu'en] est-il du projet de prolonger le RER A à jusqu'à Esbly?»



Le STIF explique que le choix du mode est orienté par les études de trafic. Il rappelle que 8000 à 14000 voyageurs par jour sont prévus d'ici 2030 sur le bus en site propre, avec des fréquences de 8 minutes en heure de pointe. Il indique que la fréquence ou la capacité du matériel roulant peuvent en outre évoluer en fonction des besoins de trafic. À titre d'exemple: le T Zen 5 peut accueillir jusqu'à 45000 voyageurs par jour, sur la base d'un matériel à 24 m et d'une fréquence de 4 minutes en heures de pointe.

La voie réservée pour le bus

- **La notion de voie réservée a été souvent évoquée. Elle a été globalement perçue positivement, comme un moyen de gagner du temps pour les usagers du futur bus:**

- «Le TCSP est une bonne chose permettant d'avoir une ponctualité plus sûre.»
 - «Favorable au projet, notamment pour son caractère original avec le site propre.»

- **Un participant de la réunion publique d'Esblly a néanmoins demandé si le site propre offrira vraiment un gain de temps par rapport à l'offre de bus actuelle circulant en voie banalisée:** il explique prendre actuellement le bus 57 de la gare d'Esblly à celle de Marne-La-Vallée et mettre 16 minutes. Il a constaté dans le dossier de présentation du projet que le même trajet avec le bus en site propre Esblly-Val d'Europe était estimé à 14 minutes. Il s'étonne qu'un tel projet soit mené pour gagner simplement 2 minutes.

Le STIF précise, concernant les temps de parcours, que si ces temps de trajets ne sont pas éloignés aujourd'hui de l'offre de bus en site banalisé, le bus en site propre Esblly-Val d'Europe interviendra à un moment où l'urbanisation se sera développée et où la population aura augmenté. Le bus en site propre Esblly-Val d'Europe offrira alors des temps de parcours optimaux et garantis quel que soit le niveau de circulation.

- **Plusieurs questions ont porté sur la possibilité ou non de mutualiser la voie réservée du bus en site propre Esblly-Val d'Europe avec d'autres lignes de bus. Cette mutualisation est jugée soit positivement pour les usagers des lignes de bus concernées, soit négativement dans la mesure où l'utilisation de la voie réservée par d'autres bus risquerait de ralentir le bus Esblly-Val d'Europe:**

- «Les bus PEPS lignes 23 et 43 pourront-ils emprunter cette voie afin de gagner leur point d'arrivée plus rapidement?»
 - «Le bus est un moyen de transport insuffisant. Il faut utiliser des moyens modernes tels que le T Zen dont le débit et la ponctualité sont très avantageux. Ce transport doit être effectivement en site propre interdit à tous les autres (bus, taxi, ambulance, etc.).»



Michel Garrouste, conseiller municipal de Coupvray, a demandé si d'autres lignes de bus sont susceptibles d'utiliser le site propre du bus Esbly-Val d'Europe, s'inquiétant du fait que le passage de plusieurs lignes de bus sur la voie réservée risque de nuire aux temps de trajet.

Le STIF indique qu'il n'a pas encore été décidé si le réseau sera réorganisé avec une ligne forte et des lignes plus locales, ou avec un ensemble de lignes qui bénéficieront de la nouvelle infrastructure réalisée. Sur certaines portions, d'autres liaisons importantes sont susceptibles de circuler sur le même tracé que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Si le nombre de bus est important, la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre pourrait être préférée à un T Zen, pour favoriser la mutualisation du site propre. Cet arbitrage sera fait ultérieurement, en poursuivant les échanges entre le STIF et les acteurs du territoire.

Le matériel roulant

• **Plusieurs contributeurs interrogent les porteurs de projet sur le matériel roulant qui sera utilisé à l'horizon de la mise en service, et si celui-ci sera «propre», électrique ou hybride :**

- «Bonne idée d'avoir un bus propre électrique pour favoriser les connexions RER/Train/bus et protéger la nature.»
- «Si le site est propre, les bus le seront-ils (traction électrique ou gazoil?).»

Le STIF déclare que la politique du STIF est que seuls des bus à énergie «propre», c'est-à-dire électriques ou hybrides, roulent sur son réseau à l'horizon 2025*.

3.4.2. L'offre de service

L'offre de service a été un point fortement évoqué lors de la concertation. De nombreux habitants et salariés du secteur, usagers ou non actuellement des transports en commun, ont exprimé de fortes attentes concernant la qualité de service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe.

* Propos tenus lors de la réunion publique d'Esbly, le 26 mai 2015. À noter que postérieurement à la concertation préalable du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, la loi sur la transition énergétique adoptée le 22 juillet 2015 stipule que «L'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50% à partir du 1^{er} janvier 2020 puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2025, des autobus et autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50% s'applique toutefois à la Régie autonome des transports parisiens dès le 1^{er} janvier 2018.



L'amplitude horaire et la fréquence

- **Les usagers des transports en commun du territoire expriment une forte attente concernant la fréquence et l'amplitude horaire du bus en site propre. Ils souhaitent un service opérationnel en soirée, le week-end et les jours fériés. Ces demandes d'horaires de circulation élargis répondent à des besoins professionnels mais également des besoins de déplacements quotidiens ou de loisirs :**

- « Actuellement, il y a un bus toutes les 20 à 30 minutes aux heures de pointes, moins pendant les vacances scolaires et pas de bus les dimanches et jours fériés. Si le projet tient ses promesses d'un bus toutes les 8 minutes, j'irai au travail en bus. »
- « Projet intéressant d'autant plus si le bus fonctionne le samedi et le dimanche. »
- « Le week-end et le soir, le nombre de bus dans ce secteur est limité. Ce projet remédiera à ce problème. »
- « Avis très favorable surtout si le bus circule toute la journée jusqu'en fin de soirée et les jours fériés. »
- « Aménager des horaires de pointe jusqu'à 10h00 le matin. »

- **Certaines personnes, comme les salarié(e)s de l'hôpital de Jossigny ou des parcs Disney, demandent que leurs horaires décalés de travail soient pris en compte dans l'offre de service du bus en site propre qui desservira leur lieu de travail :**

- « Il faut réaliser un sondage afin de connaître les horaires des salariés de la zone afin d'éviter qu'ils attendent une heure le bus. »
- « Reste à savoir comment les horaires vont être aménagés. Beaucoup de monde travaille en horaire d'équipe. Il faut donc une grande amplitude horaire de 5h00 le matin jusqu'à 22h00 le soir. »
- « Je travaille à l'hôpital de Jossigny. J'attends de connaître les horaires proposés, ayant un travail à horaires décalés, il n'est pas toujours facile de prendre le bus. »

- **Quelques contributeurs demandent que les horaires du bus en site propre Esbly-Val d'Europe soient calés sur les horaires des RER :**

- « Il faut coordonner les horaires de cette ligne avec le RER A et éviter les très fréquentes attentes d'une heure. »
- « J'espère que l'attente des RER sera respectée (pas comme aujourd'hui). »
- « Actuellement, aucun bus ne circule à 5h00 alors que le 1^{er} RER en direction de Paris est à 5h12. »

Le STIF précise qu'afin d'accompagner harmonieusement le développement de la zone, le service offert par le bus en site propre Esbly-Val d'Europe sera fiable et constituera une vraie alternative pour le déplacement quotidien et de loisirs. Il bénéficiera d'une amplitude horaire large, avec des horaires coordonnés avec ceux des lignes ferrées du territoire (RER A, ligne P du Transilien). Le bus en site propre aura une fréquence inférieure à 8 minutes en heures de pointe.



L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

- **Un petit nombre de contributions ont porté sur ce thème. Un contributeur a évoqué l'accessibilité du bus en site propre Esbly-Val d'Europe comme un avantage du projet, notamment par rapport à d'autres lignes de transport en commun :**

- «Ne sachant pas si le bus sera accessible aux handicapés en fauteuil, toute prise en compte de cette question serait un progrès.»

- **Plusieurs contributions de personnes en situation de handicap sont favorables à la desserte du centre hospitalier :**

- «C'est un projet qui me concerne car je suis adulte handicapé. Je travaille tous les jours sur Bailly-Romainvilliers et prends le bus pour y aller. De plus, je vais souvent au centre hospitalier de Jossigny. Encore un plus.»

- «De Montry, étant âgé et devenant mal-voyant, j'aurais sûrement recours à un tel mode de transport, surtout vers l'hôpital de Jossigny.»

- «Enfin, un projet intelligent qui facilitera la vie des retraités et surtout des personnes âgées dont je ferai partie dans dix ans.»

Le STIF confirme que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe sera conçu de façon à permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

3.5. L'articulation du bus en site propre avec les autres modes de transport

3.5.1. L'articulation avec la desserte fine existante

Le bus en site propre Esbly-Val d'Europe suscite déjà une certaine attente chez des habitants qui espèrent une amélioration de leurs déplacements mais demandent également que soit conservée, voire améliorée, la desserte fine du territoire.

- **De très nombreuses contributions portent sur la conservation des lignes et arrêts de bus existants, notamment dans les centres-villes. Les communes d'Esbly, Montry, Magny-le-Hongre et Coupvray sont particulièrement concernées. Plusieurs questions ont été posées sur le devenir des lignes actuelles lors de la mise en service du bus en site propre Esbly-Val d'Europe :**

- «Garderez-vous la ligne 57? Cette nouvelle ligne desservira-t-elle les arrêts Cézanne, Péguy et Montaigne d'Esbly?»

- «Que deviendront les lignes actuelles (lignes 6 et 57)?»

- «Par ailleurs, il va de soi qu'il faudra EGALEMENT maintenir la ligne de car n° 6 en parallèle, car sinon les deux tiers de Coupvray ne seraient pas desservis en transport en commun et ce ne serait pas gérable...»



Valérie Pottiez-Husson, maire d'Esblly et conseillère départementale, rappelle son souhait que le projet de bus en site propre Esblly-Val d'Europe ne se fasse pas au détriment des lignes régulières.

• **La réorganisation du réseau de bus actuel à l'arrivée du bus en site propre Esblly-Val d'Europe est également perçue comme l'occasion de rendre le réseau actuel plus efficace :**

- «*Certaines lignes font double emploi (57 et 06). Ce projet rectifiera ces anomalies et permettra d'assurer plus rapidement nos déplacements dans ce secteur.*»

Michel Garrouste, conseiller municipal de Coupvray, demande si le projet va s'accompagner d'une réorganisation des autres réseaux pour desservir d'autres quartiers et ne pas se superposer à cette ligne performante.

• **Quelques questions portent sur l'interconnexion et les correspondances entre la future ligne et les lignes de bus existantes :**

- «*Reste à ce qu'il y ait des interconnexions efficaces entre véhicules personnels et bus, ou autres lignes bus PEP's et ce nouveau bus.*»

- «*Les lignes de bus actuelles seront «rabattues» sur ce «gros débit» ce qui obligera à beaucoup de correspondances supplémentaires.*»

Le STIF indique que les lignes locales seront réorganisées pour assurer une bonne connexion. Le projet sera accompagné par une réflexion sur la restructuration des lignes de la zone. L'objectif n'est pas de favoriser les uns au détriment des autres. La réorganisation du réseau de bus permettra de définir les lignes qui circuleront sur le site propre et de réorganiser les autres lignes si besoin, afin de desservir le plus de voyageurs possible tout en maintenant un service performant et efficace.

3.5.2. L'articulation avec les modes ferrés du territoire

Si le bus en site propre Esblly-Val d'Europe facilitera les correspondances entre le RER A et la ligne P du Transilien, plusieurs contributeurs espèrent que les correspondances pourront se faire de façon fluide et que l'arrivée du bus en site propre ne concourra pas à la saturation des lignes ferrées actuelles.

L'articulation de la ligne avec le RER A

• **Un petit nombre d'avis évoque les difficultés rencontrées par les voyageurs sur le RER A, demandant que les conditions de déplacement sur cette ligne soient améliorées en priorité :**

- «*Faire que les RER arrivent à l'heure, ça c'est un programme ambitieux. Rejoindre les gares n'est pas un problème.*»



- «(...) Et face aux nombreuses constructions qui ont vu le jour autour de Disney, même en roulant mal le RER A est complètement saturé»
- Un contributeur exprime une inquiétude concernant un risque de saturation des transports en commun lié à l'arrivée de cette nouvelle ligne: «Le projet est intéressant mais soulève une inquiétude quant à l'intensification du nombre de personnes qui prendront le RER à Chessy et Val d'Europe. Est-il prévu d'augmenter également les fréquences des RER A?».

• **Plusieurs contributeurs et un participant se sont interrogés sur la correspondance en gare de Marne-la-Vallée - Chessy. Certains ont notamment évoqué les difficultés de passage piéton sur le parvis de la gare, en lien avec les contrôles de sécurité installés par le parc Disney :**

- «Comment les correspondances bus entre les gares Nord et Sud de Chessy seront assurées alors qu'une entreprise privée filtre les accès sur le domaine public?»
- «Comment se fera la correspondance entre les 2 gares routières nord et sud de Chessy, sachant qu'il n'est plus possible de traverser librement le parvis piétonnier occupé par Disneyland? (...) Comment ce nouveau projet envisage-t-il ce lien entre la nouvelle gare routière Sud et les autres gares de Chessy?»
- Un habitant de Chessy demande s'il est bien envisagé que le bus arrive à la future gare routière sud de Chessy et si oui, s'interroge sur la façon dont les voyageurs pourront aller de la gare nord à la gare sud alors que le parvis est bloqué par les contrôles de sécurité de Disney.

Concernant la gare de Chessy, le **STIF** explique que le bus en site propre arrivera en gare routière Chessy Sud et qu'un nouvel accès RER sera créé pour accéder directement de la nouvelle gare routière sud au RER. Il rappelle que la gestion du parvis fait actuellement l'objet d'une procédure judiciaire et que le STIF n'est pas partie prenante du dossier.

Le **STIF** indique qu'un soin particulier sera accordé au traitement des correspondances avec la ligne P du Transilien en gare d'Esblly et la ligne A du RER aux pôles d'échanges multimodaux de Marne-la-Vallée - Chessy et de Serris-Montévrain-Val d'Europe. En tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF travaille par ailleurs avec les exploitants à l'amélioration des conditions de circulation sur le RER A.

En complément, le STIF précise certains éléments relatifs à l'amélioration des conditions de circulation sur le RER A. Le STIF a en effet approuvé en juin 2012 le Schéma Directeur du RER A, avec pour objectif l'amélioration de l'offre de transport et de la qualité de service au profit des voyageurs. En particulier, la branche de Marne-la-Vallée est la plus chargée de la ligne du RER A, notamment à son extrémité est (secteurs compris entre Noisiel et Marne-la-Vallée - Chessy) où la fréquentation a beaucoup augmenté ces dernières années et devrait continuer à s'intensifier, en lien avec les projets de développement urbain.

Il est donc proposé d'améliorer l'offre de transport entre Noisiel et Marne-la-Vallée - Chessy en y faisant circuler davantage de trains.



Spécifiquement en gare de Marne-la-Vallée – Chessy, il est prévu de :

- créer 8 positions de garage pour accueillir les trains supplémentaires qui seront mis en service pour augmenter la fréquence de passage ;
- un second trottoir de manœuvre pour faciliter le retournement des trains ;
- renforcer l'alimentation électrique pour faire face à l'augmentation de la fréquence des trains et garantir leur régularité : 2 postes de redressement actuels seront renforcés et 3 nouveaux postes seront créés.

L'articulation avec la ligne P

- **Un petit nombre d'avis évoque les difficultés rencontrées par les voyageurs sur la ligne P du Transilien, demandant que les conditions de déplacement sur cette ligne soient améliorées en priorité :**
 - « Pourquoi ne pas régler les problèmes de dysfonctionnements perpétuels : la navette Crécy à Esbly ne fonctionne que 1 J/2 depuis 1 mois + retards et suppressions de train trop fréquentes. »
 - « Le problème majeur, actuellement, c'est la maintenance du matériel de la navette Esbly – Crécy-la-Chapelle qui est souvent en panne. »
 - Une habitante d'Esbly a souhaité savoir si la gare d'Esbly et la ligne P du Transilien pourront absorber toute la nouvelle population qui viendra y prendre son train. Elle indique qu'arrivé à Lagny le Transilien est déjà plein aujourd'hui.

Le STIF précise que la ligne P, bien que chargée, n'est aujourd'hui pas saturée. La capacité des trains est actuellement de 1800 places, toutes les 15 minutes en heures de pointe. Or, les estimations sur les apports de voyageurs par le bus en site propre Esbly-Val d'Europe sont de 150 personnes* tous les quarts d'heure, dont un certain nombre de personnes qui viennent déjà prendre la ligne P. L'arrivée du bus en site propre ne devrait pas avoir d'impact significatif sur la fréquentation de la ligne P.

3.5.3. L'articulation avec la circulation routière et les enjeux de stationnement

La circulation routière, l'accès aux gares et le stationnement sont des thèmes largement évoqués par les contributeurs qui considèrent qu'il s'agit d'un sujet essentiel.

* Propos tenus dans le cadre de la réunion publique d'Esbly, le 26 mai 2015. Suite à une nouvelle prévision de la fréquentation, les apports tous les quarts d'heure sont estimés à environ 90 personnes. Cette estimation sera affinée lors de l'approfondissement des études.



Les craintes de congestion routière

- **Plusieurs contributeurs s'inquiètent des conséquences éventuelles du bus en site propre sur la circulation routière et craignent qu'il ne crée des embouteillages :**

- « J'habite à Jossigny, près de l'hôpital, et la circulation est déjà dense autour de l'hôpital et au Val d'Europe. Le bus ne risque-t-il pas de créer davantage d'embouteillages qui auront un impact sur la fréquence élevée du bus annoncée en heure de pointe ? »
- « Mettre en place une voie spécifique pour ces bus sera forcément en défaveur des autres usagers de la route. Il faut rester dans un monde où les transports en commun ne sont pas prioritaires. »
- « Comment la ligne de bus s'insérera dans les ronds-points ? »

- **De nombreux contributeurs se sont exprimés sur l'arrêt prévu en gare de Marne-la-Vallée - Chessy en indiquant que la situation actuelle de saturation des accès routiers à la gare pose question pour l'insertion du bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Le projet de réaménagement du pôle de gare et la création d'une gare routière sud ont été évoqués à de nombreuses reprises :**

- « L'aménagement du pôle gare Chessy est un point positif car celui-ci est très engorgé aux heures de pointe. Le déplacement de la gare routière et pourquoi pas de la station taxi permettrait d'alléger la circulation. »
- « Pour un trajet plus efficace, il est absolument nécessaire de contourner l'actuelle gare routière de Chessy, notamment entre 16h30 et 20h00. »
- « Déjà actuellement la gare RER est saturée lors des arrivées des OUIGO. »
- « Il y a de plus en plus de bouchons aux abords immédiats de la gare qui se sont aggravés ces dernières années à cause du nombre impressionnant de bus qui convergent vers cette petite gare. Rajouter une ligne de bus avec pour point d'arrêt Chessy ne fera qu'aggraver le problème. Il est clairement préférable de choisir la gare routière de Val d'Europe pour Terminus, qui est très fluide en comparaison. »

Sinclair Vouriot, président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée (SIT) et conseiller départemental confirme qu'un projet important de restructuration est prévu pour la gare de Chessy Nord : les quais, les taxis, l'aménagement d'un site propre... Parallèlement, il rappelle qu'une gare va être créée à Chessy Sud, afin d'y amener une partie du trafic et de désenclaver Chessy Nord. Il précise que des études complémentaires sont menées au STIF pour favoriser l'insertion du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe et des lignes régulières.

Le STIF précise qu'une étude de circulation sera réalisée. Il est envisagé que la géométrie des carrefours soit modifiée, par exemple avec un fonctionnement à feu pour sécuriser les échanges piétons et donner la priorité aux bus. Le STIF souligne que le but du projet est d'assurer une régularité fiable. Cette régularité est rendue possible par la mise en place d'une voie dédiée au bus et de la priorité aux feux au niveau des carrefours, comme pour les tramways.



La problématique du stationnement

- Certains contributeurs sont favorables au projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe en raison des difficultés qu'ils rencontrent pour garer leur véhicule à proximité des gares :

- «Habitant Coupvray, je prends une voiture pour aller à la gare d'Esbly. Je ne vais plus à la gare du Val d'Europe (RER A) car le stationnement gratuit y est impossible. Cette ligne de bus serait donc idéale.»
- «Ce bus pourrait me permettre de rejoindre la gare d'Esbly plutôt que de prendre ma voiture. Aussi, il sera plus facile pour les ados de se déplacer.»

- Concernant le terminus en gare d'Esbly, les avis relèvent que le stationnement autour de la gare est difficile et s'interrogent sur la possibilité d'y insérer le bus en site propre Esbly-Val d'Europe. De nombreux contributeurs espèrent que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe sera accompagné d'une réflexion sur le stationnement et de mesures efficaces pour faciliter le rabattement sur la ligne :

- «Qu'en est-il des stationnements ? Ils sont déjà problématiques autour de la gare d'Esbly, comment cela va être géré ?»
- «L'entrée dans Esbly et la circulation en centre-ville sont déjà hypersaturées.»
- «Il est nécessaire de réaliser des parkings à chaque station desservie. Dans le cas contraire les utilisateurs continueront de prendre leur voiture pour se rendre à la gare d'Esbly ou à leur travail.»
- «La ligne de bus propre entre Esbly et Val d'Europe est une très bonne idée, mais cela va augmenter le trafic de véhicule à la gare d'Esbly et aux environs. Il faudra donc réfléchir à augmenter les places de parking aux abords de la gare d'Esbly.»
- «Mon souci : le stationnement à la gare d'Esbly et là il serait temps d'investir !»

Le STIF souligne que le pôle gare Esbly jouit d'une grande attractivité, sur des territoires qui vont au-delà du territoire communal. Une étude sur le pôle d'échange d'Esbly sera réalisée à l'automne 2015. Il est précisé que des enquêtes de stationnement seront également réalisées pour identifier les catégories d'usages et les pratiques de stationnement. Au regard des résultats, des mesures seront prises.

3.5.4. L'articulation avec les modes actifs de déplacement

Quelques contributeurs s'expriment sur l'utilisation du vélo et les déplacements piétons, ainsi que sur les équipements et itinéraires prévus à cet effet.

- Quelques contributeurs ont relayé des demandes de développement des itinéraires cyclables :

- «Intégrer lors des travaux du bus un aménagement pour les pistes cyclables serait également très positif.»



- «S'il y a tellement d'argent disponible qu'il faut absolument dépenser dans la voirie, c'est tout naturellement vers les pistes cyclables qu'il faut se tourner. Le réseau de la région est extrêmement mal agencé et connecté.»
- Un membre d'une association contribuant à la protection du pays de Lagny a demandé des précisions sur les aménagements prévus pour les cyclistes et des détails sur la configuration de la voirie.

Sinclair Vouriot, président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et conseiller départemental, estime que les aménagements de voiries proposés permettront de favoriser l'ensemble des déplacements alternatifs dont les itinéraires cyclables et de renforcer l'intermodalité entre le futur TCSP et les autres modes de transports ferrés et bus.

- **La question des déplacements piétons pour accéder au bus en site propre Esbly-Val d'Europe a également fait l'objet de quelques avis demandant si les trottoirs seraient sécurisés et rappelant que certains axes routiers sont dangereux:**

- «Ce bus n'est pas accessible aux personnes de Montry car il n'y a pas de trottoirs sécurisés sur la route 34.»

Le STIF précise qu'un doublement des voies a été envisagé par l'EPA France et que les emprises foncières sont déjà réservées pour permettre la création d'itinéraires cyclables le long de l'axe. Par ailleurs, la création d'un site propre est toujours accompagnée d'aménagements cyclables sur tout l'itinéraire. Ces aménagements cyclables sont, dans la mesure du possible, accolés au site propre, sinon un itinéraire alternatif est proposé.

3.6. L'insertion du projet dans son environnement

3.6.1. L'insertion du tracé et la maîtrise foncière

- **Peu d'avis ont porté sur la maîtrise foncière des terrains situés sur le tracé du bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Deux habitants d'Esbly ont soulevé cette question:**

- «Y aura-t-il des expropriations sur le parcours?»
- «J'ai un bout de terrain sur la RD5, j'aimerais que ça ne passe pas par là (Les Champs Forts).»

En complément, le STIF précise que l'insertion du bus en site propre concerne essentiellement des emprises publiques appartenant à SNCF Réseau, à l'EPA France, au Département de Seine-et-Marne et aux communes. Des acquisitions ponctuelles de parcelles privées pourront néanmoins être nécessaires. Les études menées dans les phases ultérieures, en fonction des variantes retenues, permettront de préciser quels sont les sites potentiellement concernés.



3.6.2. Les effets du projet sur le cadre de vie

Les effets du projet sur le cadre de vie ont été évoqués par quelques personnes habitant le long du tracé. Quelques avis s'interrogent sur l'insertion du bus en site propre Esbly-Val d'Europe et sur ses éventuels impacts sur le cadre de vie des riverains ainsi que sur l'environnement.

Les craintes de nuisances sonores et visuelles

- Plusieurs questions ont évoqué le risque de nuisances sonores et visuelles :

- «Il faut prévoir des bus peu bruyants et peu polluants.»
- «Si l'une de ces deux variantes devait être retenue, celle passant à l'est du cimetière longeant le bas du Champ des Vignes Rouges (Coupvray) longe plusieurs pavillons (Esbly) dépourvus d'écran de verdure (grands arbres). Dans cette hypothèse il serait raisonnable et équitable que le tracé du projet respecte une certaine distance par rapport à ces pavillons et ce, afin de limiter les nuisances sonores et visuelles (création d'un écran de verdure).»
- Une habitante d'Esbly juge ce projet intéressant mais pense habiter le long du tracé et s'inquiète donc des nuisances sonores. Elle souhaiterait savoir qui du T Zen ou du TCSP est le plus silencieux. Elle souhaite également connaître la nature du matériel roulant circulant sur cette voie, et s'il sera électrique.

Le STIF précise qu'une étude acoustique complète et détaillée sera réalisée pour l'enquête publique afin d'appréhender l'augmentation du niveau de bruit généré par le projet. Il a été indiqué que la politique du STIF consiste en ce que seuls des bus propres, donc moins bruyants, circulent sur son réseau à l'horizon 2025.

Concernant les modalités d'insertion, le STIF explique que l'insertion axiale (site propre au milieu de la voirie, entre les voies des voitures) est généralement envisagée. En effet, son impact est plus faible sur la vie locale, sur la circulation, le stationnement, les sorties riveraines, les commerces. Cela permet également de sécuriser les traversées piétonnes, car entre chaque voie se trouvent un séparateur et un refuge sécurisé pour les piétons, les vélos, les personnes à mobilité réduite. Il a été précisé qu'il pourrait toutefois y avoir des exceptions sur certains secteurs où l'insertion serait, par exemple, latérale. L'insertion est adaptable en fonction des contraintes locales.



Les impacts sur l'environnement

- **Plusieurs avis indiquent que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe est un projet favorable au développement durable, car il vient en remplacement du véhicule personnel :**

- «Un bus de trente passagers vaut mieux que trente voitures.»
- «Ce projet me donnera l'occasion de laisser ma voiture au garage.»
- «Tout ce qui permet le développement des transports en commun et l'amélioration de leur fonctionnement doit être favorisé : écologie, diminution des coûts, diminution du nombre de véhicules.»
- «Toute création de transport collectif est judicieuse et propice au développement durable.»

En complément, les porteurs de projet soulignent que l'arrivée du TCSP vise à favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. On estime par modélisation que la part des utilisateurs du futur bus en site propre qui utiliseraient leur voiture en l'absence du projet se situe entre 5 et 10%.

- **Néanmoins, quelques contributeurs et un participant ont exprimé des craintes concernant les impacts du projet sur l'environnement naturel et agricole :**

- «Qu'en est-il des modifications du paysage et des abords des habitations?»
- «Quels sont les impacts sur l'environnement?»
- «En tant que riverain du parking de la gare d'Esbly (aujourd'hui déjà saturé), je m'inquiète fortement avec l'augmentation de la population prévue dans le projet urbain pour notre environnement tant au point de vue de la circulation routière, de la pollution, de la suppression des terres agricoles, d'espaces naturels et de notre qualité de vie qui sera obligatoirement dégradée.»
- «Un habitant de Magny-le-Hongre demande quelle sera la position de la voie du TCSP (Transport en Commun en Site Propre) sur l'avenue qui fait face aux hôtels Disney et si elle nécessitera d'enlever des arbres.»

Le STIF explique qu'une attention sera portée à l'insertion paysagère, en concertation avec les acteurs du territoire et notamment l'EPA France pour les emprises concernées. Il précise que concernant l'avenue faisant face aux hôtels Disney, l'insertion du tracé se fera de manière axiale. Les impacts du projet seront précisés dans le cadre de l'étude d'impact, réalisée pour élaborer le dossier soumis à l'enquête publique.





4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



4. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- **Une adhésion générale en faveur du projet** de bus en site propre Esbly – Val d'Europe, qui s'est traduite par des expressions riches;
- **Un accord général sur le tracé proposé**, permettant une correspondance efficace entre les lignes ferrées du secteur, et anticipant son développement. Les porteurs de projet notent par ailleurs :
 - Des expressions en faveur du terminus au sud de la gare d'Esbly et de la variante de tracé par le Collège Louis Braille à Esbly;
 - Peu d'expressions concernant les variantes au pôle de Marne-la-Vallée – Chessy, avec une préférence unanime des avis exprimés en faveur d'un passage par le pont Morris;
 - Peu d'avis concernant les variantes situées au Val d'Europe. Quelques acteurs institutionnels (SAN Val d'Europe, SIT) mettent en avant l'opportunité de la variante passant par le boulevard circulaire et desservant l'hôpital de Jossigny;
 - Peu d'expressions concernant l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à l'exception d'acteurs institutionnels privilégiant une localisation de l'équipement à Esbly ou Bailly-Romainvilliers.
- Des attentes concernant **l'amélioration du réseau existant** (bus et ferré) et quelques questions concernant **la réorganisation des lignes de bus**;
- Plusieurs avis sur le **choix du mode** TCSP ou T Zen nécessitant de **poursuivre les études** et les échanges avant une décision;
- Des attentes concernant **l'offre de service** offerte par le bus en site propre, à l'horizon de la mise en service, avec notamment **un souhait d'amplitude horaire large**;
- Une attention à porter **aux impacts du projet sur la circulation automobile et sur le stationnement** (en particulier à Esbly) au niveau des trois gares desservies;
- Une vigilance concernant **l'insertion du projet dans les zones habitées**, avec un soin à porter aux effets induits sur le cadre de vie (nuisances sonores et insertion paysagère);
- Des attentes concernant **les prochaines étapes de réalisation** et **les modalités de financement** du projet.

À travers toutes les modalités d'expression offertes le projet bénéficie d'**un accueil très favorable** et suscite des manifestations de soutien.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.



5. ANNEXES

5.1. Les modalités de concertation	80
5.1.1. La délibération du Conseil du STIF approuvant le DOCP et les modalités de concertation	80
5.1.2. Les courriers du STIF informant les collectivités des modalités de la concertation	82
5.2. Les outils de communication, d'information et de contribution	110
5.2.1. L'affiche	110
5.2.2. Le dépliant avec carte T	111
5.2.3. Le présentoir-totem	113
5.2.4. Le site internet	114
5.2.5. Le communiqué de presse	115
5.3. Les rencontres publiques	117
5.3.1. Le compte rendu de la rencontre avec les usagers des transports en commun en gare de Marne-la-Vallée - Chessy	117
5.3.2. Le compte rendu de la rencontre avec les usagers des transports en commun en gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe	120
5.3.3. Le compte rendu de la réunion publique à Esbly	123
5.3.4. Le support de présentation de la réunion publique à Esbly	133
5.3.5. Le compte rendu de la réunion publique à Serris	153
5.3.6. Le support de présentation de la réunion publique à Serris	161
5.4. Les courriers reçus lors de la concertation	180

Tous les avis écrits individuels ont été archivés et sont accessibles sur demande auprès du STIF.

5.1. Les modalités de concertation

5.1.1. La délibération du Conseil du STIF approuvant le DOCP et les modalités de concertation

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20150211-2015-049-DE
Date de télétransmission : 17/02/2015
Date de réception préfecture : 17/02/2015

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/049 Séance du 11 février 2015

TCSP ESBLY – CHESSY – VAL D'EUROPE

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES MODALITES DE LA CONCERTATION

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment, les articles L. 1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L 3111-6 et R. 1241-1 et suivants;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013;
- VU** la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs en Ile-de-France de 2011 à 2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011 par l'Etat ;
- VU** les délibérations n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et n°3/02 du 26 juin 2009 et n°3/08 du 18 décembre 2009 du Conseil général de Seine-et-Marne approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département de Seine-et-Marne approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2008 et par le Conseil général le 22 février 2008 ;
- VU** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département de Seine-et-Marne approuvé par le Conseil régional le 26 novembre 2009 et par le Conseil général le 30 mai 2008 ;
- VU** l'avenant n°2 au Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département de Seine-et-Marne approuvé par le Conseil régional le 29 juin 2012 et par le Conseil général le 29 juin 2012 ;
- VU** la délibération n°2013/0179 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP et de la concertation préalable pour le TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe ;
- VU** les courriers du 11 décembre 2014 présentant les modalités de la concertation envisagées et adressés aux communes d'Esbly, Coupvray, Montry, Chessy, Magny-le-Hongre, Serris, Montévrain, Jossigny, à la Communauté de Communes du Pays Créçois, au SAN du Val d'Europe et à la Communauté d'Agglomération Marne-et-Gondoire ainsi que le courrier du 12 janvier 2015 adressé à la commune de Bailly-Romainvilliers ;
- VU** le rapport n°2015/049 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 5 février 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 février 2015 ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20150211-2015-049-DE
Date de télétransmission : 17/02/2015
Date de réception préfecture : 17/02/2015

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe.

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Offrir **un service de transport à haut niveau de service** entre le bassin d'Esbly et le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ;
- **Desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois** de Chessy et du Val d'Europe ;
- Permettre le **rabattement efficace des bassins de vie** vers le TCSP ;
- **Créer un service de transport rapide et fiable, accessible** à l'ensemble de la population.

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale du STIF à organiser une concertation préalable dans les termes prévus par le code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- **une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités de déroulement de cette concertation ;
- **des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- **un site internet** dédié au projet, espace d'information permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;
- **deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy ;

ARTICLE 3 : de demander aux financeurs du projet (Etat, Région Ile-de-France, Conseil général de Seine-et-Marne), l'établissement dans les meilleurs délais d'une convention de financement permettant la poursuite du projet, l'élaboration du Schéma de principe et du Dossier d'Enquête Publique et l'inscription du projet aux prochaines contractualisations;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



5.1.2. Les courriers du STIF informant les collectivités des modalités de la concertation



Le directeur des projets d'investissement

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Madame Valérie POTTIEZ HUSSON

Maire

MAIRIE D'ESBLY

7 rue Victor Hugo

77450 ESBLY

Madame la maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

- **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 28-32-43-67-74

Tél. 01 47 53 26 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Madame la maire, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Thierry CERRI**Maire****MAIRIE DE COUPVRAY****Place de la Mairie****BP 29****77700 COUPVRAY**

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

- **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

Métro : Trinité-e/Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74

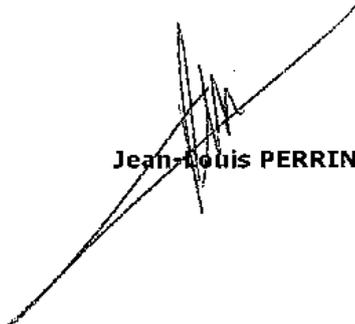
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Olivier BOURJOT
Maire
MAIRIE DE CHESSY
32 rue Charles De Gaulle
77700 CHESSY

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

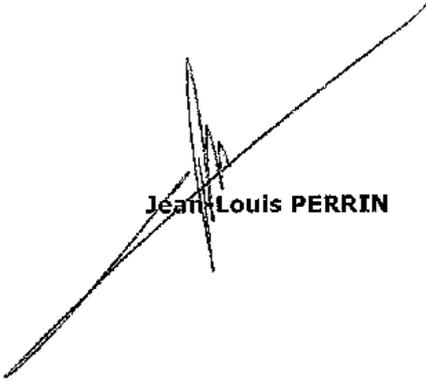
- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le 11 DEC. 2014

Monsieur Patrick MAILLARD**Maire****MAIRIE DE JOSSIGNY****rue de Paris****77600 JOSSIGNY**

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

4^e - rue de Châteaudun • 75009 Paris

Métro : Trinité d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74

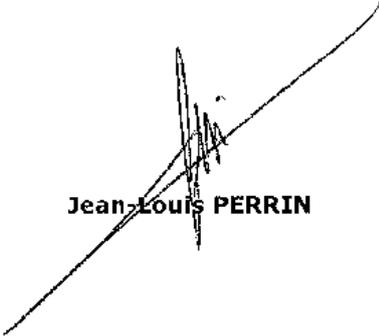
Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Christian ROBACHE
Maire
MAIRIE DE MONTEVRAIN
4 rue Bonne Mouche
77144 MONTEVRAIN

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

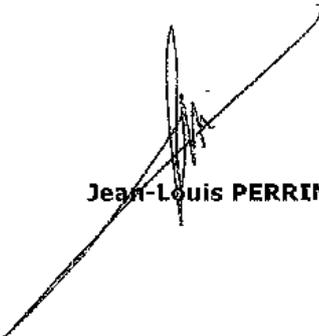
- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Michel CAMUS**Maire****MAIRIE DE MONTRY****2 rue du Docteur Roux****77450 MONTRY**

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74

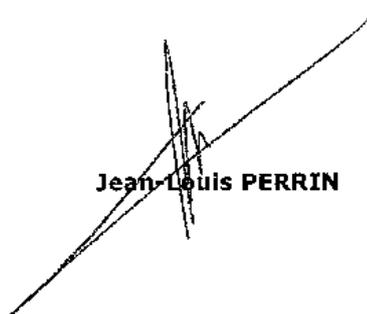
Té : 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 95 • www.stif.info



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 novembre 2014

Monsieur Jean-Paul BALCOU
Maire
MAIRIE DE MAGNY LE HONGRE
Rue de la Malrie
77450 MAGNY LE HONGRE

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Philippe DESCROUET
Maire de Serris
MAIRIE DE SERRIS
12 rue Emile Cloud
77700 SERRIS

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

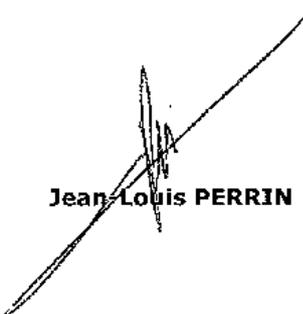
- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;



- o **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- o **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'Investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Arnaud DE BELET
Président
SAN DU VAL D'EUROPE
Château de Chessy
BP 40 CHESSY
77701 MARNE LA VALLEE CEDEX 4

Monsieur le président,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

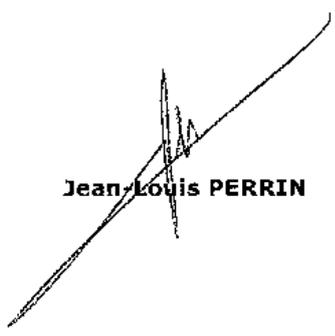
- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'Investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le 11 DEC. 2014

Madame Patricia LEMOINE
Présidente
COMMUNAUTE DE COMMUNE DU
PAYS CRECOIS
3 rue de de la Chapelle
BP 42
77580 CRECY LA CHAPELLE

Madame la présidente,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

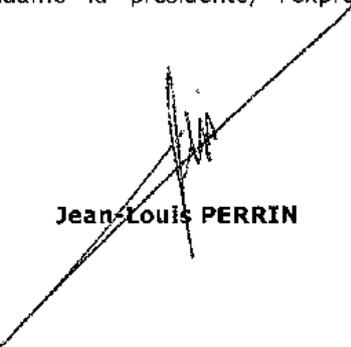
- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Madame la présidente, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le 11 DEC. 2014

Monsieur Michel CHARTIER
Président
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
MARNE ET GONDOIRE
Domaine de Rentilly Bussy Saint
Martin
BP 29
77607 MARNE LA VALLEE CEDEX 3

Monsieur le président,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

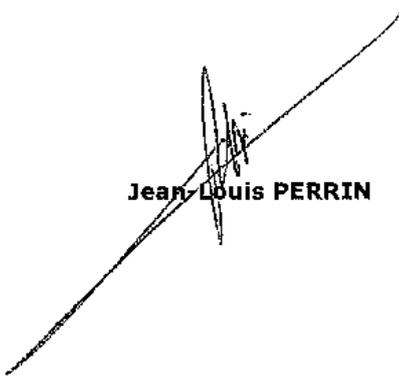
- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris et au plus tard le 15 janvier 2014 pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'Investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Sinclair VOURIOT
Président
SYNDICAT DE TRANSPORTS DES
SECTEURS 3 ET 4 DE MARNE LA
VALLÉE
1 rue du Champ Pillard
77400 SAINT THIBAULT DES VIGNES

Monsieur le président,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

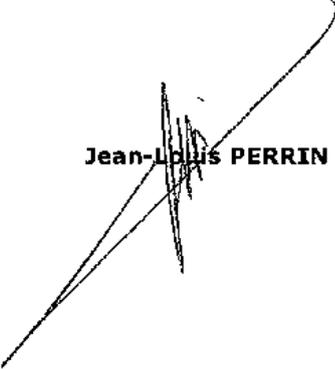
Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74

Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 17 05 • www.stif.info



- o **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- o **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

DPI/TramSud-Pôle Concertation-CV-14006646

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

11 DEC. 2014

Monsieur Vincent EBLE
Président
Conseil général de Seine et Marne
Hôtel du Département
12 rue des Saints Pères
77000 MELUN

Monsieur le président,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération ont été présentés aux collectivités concernées à l'occasion des comités techniques qui se déroulent depuis mai 2014.

Le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, préalablement à la délibération du Conseil du STIF sur les modalités de la concertation, il est proposé aux conseils des collectivités concernées par cette concertation de délibérer sur les modalités.

Ces modalités, telles que présentées aux services techniques des collectivités concernées à l'occasion du comité technique du 27 novembre 2014, sont les suivantes :

- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

41, rue de Châteaudun • 75009 Paris

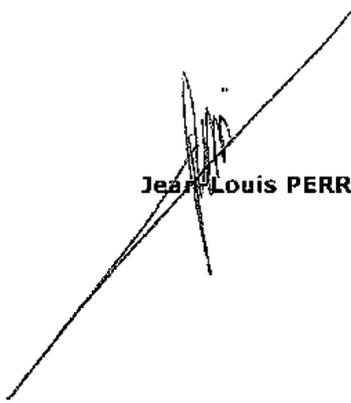
Métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74

Tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info



- **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;
- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

**Le directeur des projets d'investissement**

TramSud-Pôle Concertation-15000078

Affaire suivie par :

Christophe SUROWIEC : 01 53 59 14 03

Claire MEVEL : 01 53 59 14 34

Paris, le

12 JAN. 2015

Monsieur Arnaud DE BELENET
Maire de BAILLY-ROMAINVILLIERS
51 rue de Paris
77400 BAILLY ROMAINVILLIERS

Monsieur le maire,

Le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly - Val d'Europe figure au Schéma directeur d'Île-de-France. Il vise à la réalisation d'une liaison de la gare d'Esbly au secteur Val d'Europe, via la gare de Chessy.

Les éléments d'avancement du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) de cette opération vous ont été présentés le 25 septembre 2014.

A cette occasion, a été émise la possibilité d'une implantation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) à proximité immédiate de l'actuel dépôt Transdev – situé sur le territoire communal de Bailly-Romainvilliers. Ce site a ainsi été intégré aux emplacements potentiels du SMR, présentés dans le cadre du DOCP présenté mi-2015 à la concertation.

La commune de Bailly-Romainvilliers, pouvant potentiellement accueillir le futur SMR du TCSP Esbly-Val d'Europe, il est proposé de l'intégrer au dispositif de concertation.

La concertation permet aux élus, aux acteurs socio-économiques, associatifs et à chaque citoyen de s'informer et de s'exprimer sur tous les aspects du projet. L'information du public et le recueil de ses observations ou suggestions sur les objectifs et les dispositions générales du projet constitueront à l'évidence une étape-clé du projet.

Ainsi, le Conseil du STIF se prononcera prochainement sur les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation :

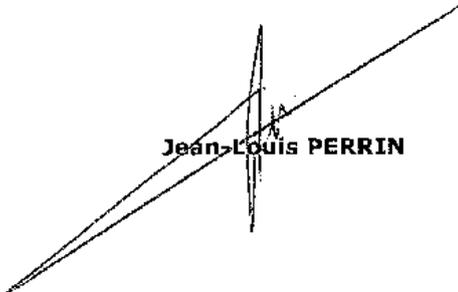
- o **Une publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable ;
- o **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies ;
- o **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;
- o **Deux réunions publiques** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs, envisagées à Esbly et sur le secteur du Val d'Europe ;



- **Deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire : une rencontre avec les habitants du secteur Val d'Europe au niveau du Centre commercial ; une rencontre voyageurs en gare de Chessy.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre collectivité sur ces modalités dès que celui-ci aura été pris pour présenter les modalités de concertation au Conseil du STIF du 11 février 2015.

En vous remerciant par avance pour votre soutien dans l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Louis PERRIN

Pourquoi un bus en site propre ?

Un bus en site propre est un transport en commun qui emprunte une voie qui lui est réservée, et bénéficie de la priorité aux carrefours, ce qui offre aux voyageurs des temps de parcours optimaux.

Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe vise à relier la gare d'Esbly, située dans le centre-ville d'Esbly, au centre urbain du Val d'Europe, en passant par le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée - Chessy. Accompagnant le développement urbain du secteur, le bus en site propre assurera une liaison efficace vers les autres modes de transport et équipements du territoire.

Les objectifs du projet

- > Offrir un service de transport à haut niveau de service depuis et en direction du bassin de vie de Meaux ;
- > Permettre un abatement efficace vers les pôles d'échanges d'Esbly, de Marne-la-Vallée - Chessy et du Val d'Europe (ligne P du Transilien, RER A, vers Paris notamment) ;
- > Créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population ;
- > Desservir les équipements majeurs du territoire ;
- > Accompagner le développement urbain du territoire.

Le tracé

Le tracé général et les zones de variantes

Le bus en site propre Esbly - Val d'Europe traversera les communes d'Esbly, Coupigny, Chessy, Marne-la-Vallée, Seris, Montesson, Coupigny, Seris, Chessy et Jossigny.

La ligne permettra la desserte de plusieurs équipements structurants du secteur (centre-ville d'Esbly, parc d'attraction Disneyland Paris, hôpital, campus et centre urbain du Val d'Europe, etc.)

Plusieurs secteurs font l'objet de variantes de tracé au stade du Dossier d'Objets de Service et de Support de la concertation (DOOS) et support de la concertation (DOCP). Le DOCP est disponible en ligne sur le site internet du projet :

www.bus-esbly-val-europe.fr

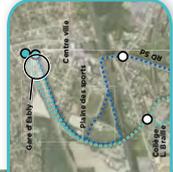
Zoom : les variantes au Val d'Europe

- Variante desservant le collège Louis Braille
- Variante desservant la Plaine des Sports
- Espaces à l'étude (principe d'implantation)
- Stations Terminus



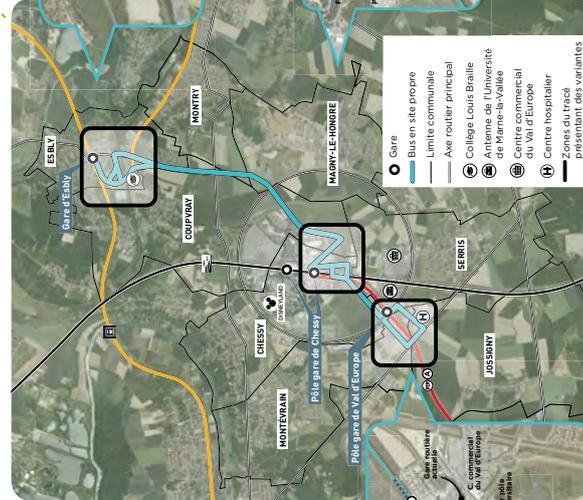
Zoom : les variantes à Esbly

- Variante desservant le collège Louis Braille
- Variante desservant la Plaine des Sports
- Espaces à l'étude (principe d'implantation)
- Stations Terminus



Zoom : les variantes en gare de Marne-la-Vallée-Chessy

- Déserte du pôle d'échanges sud en liaison avec les terres via le pont Morris
- Déserte du pôle d'échanges sud en liaison avec les terres par un nouveau pont créé spécifiquement
- Stations à l'étude (principe d'implantation)



- Gare
- Bus en site propre
- Limite communale
- Axe routier principal
- Collège Louis Braille
- Antenne de l'Université de Marne-la-Vallée
- Centre commercial du Val d'Europe
- Centre hospitalier présentant des variantes

Plus d'informations sur le site internet :

www.bus-esbly-val-europe.fr

Le site de maintenance et de remisage

La mise en service du bus nécessite la réalisation d'un site de maintenance et de remisage (SMR). Essentiel au projet, ce site permettra d'assurer l'entretien et le remisage des bus. Le site sera situé à Bailly-Pont sur le site de la concertation. Les études de principe se poursuivront sur un ou plusieurs de ces sites.

Donnez-nous votre avis sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe

Utilisez-vous les transports en commun ? oui / non

Si oui, lesquels ?

Ce bus facilitera-t-il vos déplacements ? oui / non

Ce bus facilitera-t-il vos correspondances avec d'autres modes de transports ? oui / non

Si oui, lesquels ?

Votre avis sur le projet :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Pour mieux vous connaître :

Nom

Prénom

Email

Ville de résidence

Lieu de travail

Je souhaite recevoir des informations sur le projet

dans ma boîte aux lettres

lors des rencontres voyageurs

en mairie

autre :

J'ai reçu ce dépliant :

par tractage / en gare

lors d'une réunion publique

en mairie

autre :

Merci pour votre contribution qui sera prise en compte au même titre que les autres avis recueillis lors de la concertation. Elle alimentera le bilan de la concertation et contribuera à éclairer les prochaines phases du projet. Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données nominatives. Afin d'exercer ce droit, vous pouvez adresser un courrier postal au STF : 39-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris

Chiffres clés

- Environ 10 km de tracé
- 11 à 12 nouvelles stations
- Moins de 30 minutes de parcours de terminus à terminus
- Un bus toutes les 8 minutes en heure de pointe
- 14 000 voyageurs/jour à l'horizon 2030

5.2.3. Le présentoir-totem

Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Concertation publique



Participez à
la concertation
et donnez
votre avis !

Du 11 mai
au 26 juin 2015



www.bus-esbly-val-europe.fr

Esbly — Coupvray — Montry — Magny-le-Hongre — Chessy

Serris — Montévrain — Jossigny



5.2.4. Le site Internet

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies permettant d'améliorer votre expérience utilisateur. [Fermer](#) [En savoir plus](#)

Recherche...  Un site du  avec  

Bus en site propre Esbly - Val d'Europe

11 mai - 26 juin 2015
Concertation publique

-  LE PROJET
- LE TRACÉ
- LE DIALOGUE AVEC LE TERRITOIRE
- LES ACTEURS ET LE FINANCEMENT

Actualités



La concertation préalable est terminée, bientôt le bilan

Les avis

[Consulter les avis](#) 

FAQ

- Qu'est-ce qu'un site de maintenance et de remisage (SMR) ? Est-ce que ce type d'équipement est dangereux ?
- Les vélos pourront-ils circuler sur le site propre comme dans les voies bus habituellement ?
- Qu'est-ce qu'un DOCP ? Quels sont ses objectifs ?

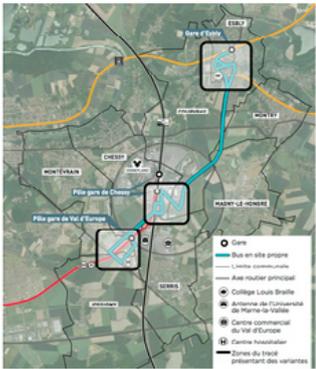
Le Projet

Porté par le STIF, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne, le bus en site propre reliera la gare d'Esbly au secteur du Val d'Europe en passant par le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée - Chessy.

A terme, il permettra à ceux qui habitent, fréquentent ou traversent ce territoire de disposer d'un mode de transport performant, régulier et accessible à tous.

Le projet offrira en outre de nombreuses correspondances avec les autres modes de transport du secteur :

Carte du projet



 Bus en site propre
 Centre commercial
 Axe routier principal
 Collège Louis Braille
 Antenne de l'université de Marne-la-Vallée
 Centre commercial du Val d'Europe
 Centre hospitalier
 Zones du tracé présentant des variantes

5.2.5. Le communiqué de presse

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Communiqué de presse

Lancement de la concertation sur le bus en site propre Esbly-Val d'Europe

Du **11 mai au 26 juin**, le STIF, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne, organisent une concertation afin de soumettre le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe à l'avis du public. Le projet vise à relier en site propre (voie réservée aux bus) la gare d'Esbly au secteur du Val d'Europe en passant par la gare de Marne-la-Vallée - Chessy.

Durant cette période d'échanges, les porteurs du projet invitent les personnes habitant, travaillant, se déplaçant sur le territoire à s'exprimer sur le projet et sur les variantes de tracé proposées.

Comment participer ?

-  en déposant un avis en ligne sur le site internet du projet : www.bus-esbly-val-europe.fr
-  en remplissant la carte T attachée au dépliant de la concertation
-  lors des rencontres en gare avec l'équipe projet
-  en participant aux deux réunions publiques organisées sur le territoire :

> **Mardi 26 mai 2015 de 19h à 21h**

Espace Jean-Jacques Litzler
(salle polyvalente),
Chemin des Aulnoyes 77450 Esbly

> **Mardi 16 juin 2015 de 19h à 21h**

Médiathèque du Val d'Europe,
2 Place d'Ariane 77700 Serris

Toutes les informations sur :
www.bus-esbly-val-europe.fr



Contact presse
STIF - Sébastien Mabile
Tél. 01 47 53 28 42
sebastien.mabile@stif.info



 Île-de-France

 SEINE-MARNE
LE DÉPARTEMENT

 stif

5.3. Les rencontres publiques

5.3.1. Le compte rendu de la rencontre avec les usagers des transports en commun en gare de Marne-la-Vallée - Chessy

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Rencontre voyageurs en gare de Marne-la-Vallée Chessy

Le 4 juin 2015

COMPTE RENDU

Les objectifs

- Informer et échanger sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe avec le plus grand nombre d'usagers des transports en commun, et notamment des bus du secteur.
- Répondre aux questions des usagers et recueillir leurs avis

L'organisation

Date : jeudi 4 juin 2015 de 17h à 19h30

Lieu : La gare routière du pôle multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy. Le lieu a permis d'aller à la rencontre des usagers de la gare et des bus du secteur.

La gare offre de nombreuses correspondances :

- RER A
- Bus Darche Gros, lignes 17,38
- Cars interurbains PEP'S, lignes 6,17,23, 24, 34, 50, 54, 43
- Cars interurbains Marne et Morin, lignes 12, 19, 57, 59, 60, 62
- Cars interurbains Procars, lignes 13,50
- Cars interurbains V.E.A., ligne 1
- Noctilien 141
- Navettes Eurodisney

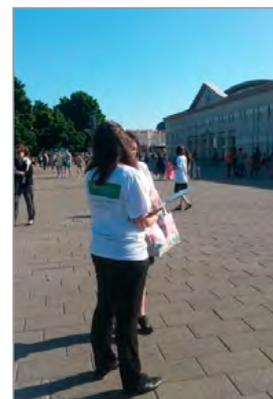
La méthode

L'équipe s'est répartie pour couvrir le périmètre entourant la gare routière, et face à la gare ferroviaire afin de capter les usagers sortant de celle-ci.

Un stand mettait à disposition des usagers le dépliant d'information et des cartes (format A3) présentant le tracé et ses différentes variantes.

Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information relatif au projet, ainsi que des cartes pour certaines questions plus précises.

Les représentants des porteurs de projet ont suscité le dialogue et recueilli les avis, questions et remarques des usagers, soit directement sur carte T, soit sur des feuillets. Les avis recueillis ont été consignés et regroupés afin de nourrir le bilan de la concertation.



www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

La fréquentation

Environ **360 dépliant**s ont été distribués
32 avis ont été reçus lors des échanges

Les principaux thèmes abordés

La plupart des usagers rencontrés ignoraient l'existence du projet de bus en site propre. Certains ont néanmoins reconnu les dépliant transmis, qu'ils avaient reçus dans leurs boîtes aux lettres. Plusieurs personnes ont décrit aux représentants des porteurs de projet le trajet qu'elles opéraient chaque jour, en bus ou en RER, et les nouveaux trajets permis suite à l'arrivée du bus en site propre.

Voici les principaux thèmes qui ont émergé lors de la rencontre :

- **L'opportunité du projet** a été soulignée par de nombreux usagers, avec différents points mis en exergue :
 - L'offre de service : pointant le gain de temps, un fonctionnement 7 jours sur 7, la régularité et la fréquence de passage du bus en site propre, beaucoup d'usagers concernés se sont déclarés favorables au projet.
 - La liaison offerte entre le RER A et la ligne P du Transilien, notamment en cas de problème sur le RER A. Plusieurs usagers ont noté l'utilité d'une correspondance avec la ligne P du Transilien leur permettant de rejoindre Paris.

Un seul avis défavorable a été émis par un habitant jugeant le projet trop cher et inutile. Il se prononce contre la massification urbaine de la région. Cet habitant a signalé avoir déjà émis un avis écrit dans le cadre de la concertation.

- **Le tracé** : plusieurs personnes habitant ou travaillant à Meaux ont pointé l'intérêt du projet qui permettra un accès plus facile à la ligne P du Transilien. Des habitants d'Esbly ont également souligné l'intérêt d'une ligne leur permettant de rejoindre plus rapidement le secteur du Val d'Europe.

Plusieurs demandes ont été faites pour une desserte et **des arrêts dans les communes traversées en périphérie**. C'est notamment le cas de Coupvray, de Magny-le-Hongre, de Montry et de Serris. Une personne habitant dans le bourg de Chessy souhaiterait également que le bus y passe.

www.bus-esbly-val-europe.fr



5.3.2. Le compte rendu de la rencontre avec les usagers des transports en commun en gare de Serris-Montevrain-Val d'Europe

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

PROJET DE BUS EN SITE PROPRE ESBLY-VAL D'EUROPE
Rencontre voyageurs en gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe le 10/06/2015
COMPTE RENDU

Les objectifs

- Informer et échanger sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe avec le plus grand nombre d'usagers des transports en commun
- Répondre aux questions des usagers et recueillir leurs avis

L'organisation

Date

Le mercredi 10 juin 2015 de 17h à 19h30

Lieu

La gare de Val d'Europe, gare ferroviaire à la limite des communes de Serris, Chessy et Montévrain, et les principales sorties voyageur de cette gare.

Correspondances :

- RER A
- Lignes 06, 32, 34, 42, 43 et 44 du réseau de bus PEP'S
- Lignes 16, 18 et 69 du réseau de bus Seine et Marne Express
- Lignes 6 et 19 du réseau de bus Pays créçois
- Ligne N130 du Noctilien

Méthode

L'équipe s'est répartie pour couvrir les deux sorties de la gare, la sortie vers Serris qui donne accès au centre commercial du Val d'Europe et la sortie desservant la gare routière. Un stand aux couleurs du projet a été installé et mettait à disposition des usagers de la gare le dépliant d'information ainsi que des cartes présentant le tracé et ses différentes variantes.

Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information relatif au projet. Les représentants des porteurs de projet ont suscité le dialogue et recueilli les avis, questions ou remarques des usagers.



www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Fréquentation

Environ 290 dépliants distribués

21 avis reçus

Les principaux thèmes abordés

Si certaines personnes avaient déjà reçu des informations par voie de tractage ou dans leur boîte aux lettres, la plupart des usagers interrogés ignoraient les modalités précises du projet de bus en site propre. La rencontre a ainsi permis tout à la fois de préciser certains éléments du projet et de recueillir les avis du public concerné.

Voici les principaux thèmes qui ont émergé de la rencontre avec les voyageurs.

- **L'opportunité du projet a été souligné par plusieurs usagers**, pointant le gain de temps, son fonctionnement 7/7j, sa régularité et la fréquence de passage importante du bus en site propre.
Beaucoup d'usagers concernés sont très favorables au développement de projets de transport sur leur territoire et donc d'une certaine manière à ce projet.
Néanmoins, plusieurs d'usagers se sont déclarés peu concernés par le projet en raison du peu de déplacements opérés vers le secteur d'Esbly, hormis pour rejoindre la ligne P du Transilien.
- **La liaison entre le RER A et la ligne P du Transilien** a fait l'objet de la plupart des remarques, notamment en cas de problème sur le RER A : les usagers pourront récupérer assez rapidement la ligne P pour rejoindre Paris. Plusieurs personnes habitant sur le tracé ont ainsi noté l'intérêt du projet qui facilitera les déplacements et réduira le nombre de correspondances.
- **Le délai de plusieurs années d'ici la mise en service** a été parfois regretté, surtout parmi les personnes les plus favorables au projet, notamment les jeunes usagers.
- Quelques habitants du secteur, de Montry notamment, se sont prononcés en faveur d'une **desserte plus proche de leurs lieux de vie**.

Conclusion

Si plusieurs usagers interrogés avaient entendu parler du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe, la plupart n'avait pas connaissance des détails du tracé, que les

www.bus-esbly-val-europe.fr



5.3.3. Le compte rendu de la réunion publique à Esbly

Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

PROJET DE BUS EN SITE PROPRE ESBLY-VAL D'EUROPE
Réunion publique d'information et d'échange d'Esbly du 26/05/2015
COMPTE RENDU

Sommaire

1. PREAMBULE.....	1
2. INTRODUCTION ET PRESENTATION.....	2
3. ECHANGES AVEC LA SALLE	4
4. CLÔTURE DE LA REUNION	10

1. PREAMBULE

1.1. Le contexte de la réunion

La phase de concertation sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe, qui reliera Esbly au Val d'Europe en passant par le pôle gare de Marne-la-Vallée – Chessy, a débuté le 11 mai 2015. La réunion publique d'Esbly est la première des deux réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le lundi 26 mai 2015 au l'Espace Jean-Jacques Litzler, entre 19h et 21h et a réuni environ 50 participants.

1.2. Intervenants

Représentant les financeurs du projet, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne

- Philippe SAINCARD - Elu régional de Seine-et-Marne et membre de la commission transports, également administrateur du STIF
- Sinclair VOURIOT – Conseiller départemental délégué aux transports
- Johanne BOILLOT – Chef du service mobilité au conseil départemental

Représentant la ville d'Esbly qui accueille la réunion publique et qui sera traversée par le projet

- Valérie POTTIEZ -HUSSON – Maire d'Esbly et conseillère départementale

Représentant le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui a coordonné les études techniques de DOCP et l'organisation de la concertation

- Alexandre BERNUSSET – Directeur adjoint des projets d'investissement
- Jean-Yves PIGNAL – Chef adjoint de la division Tram Sud – direction des projets d'investissement
- Christophe SUROWIEC – Chargé de projet Tram Sud – direction des projets d'investissement

La réunion était animée par Pascal BEAUMARD du cabinet Etat d'Esprit-Stratis.

1

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

1.3. Documents mis à disposition des participants :

- Dépliant sur le projet
- Fiche de contribution
- Urne

Début de la réunion à 19h05

2. INTRODUCTION ET PRESENTATION

2.1. Introduction

Mot d'accueil de Valérie POTTIEZ-HUSSON, maire d'Esbly et conseillère départementale de Seine-et-Marne.

Madame le maire remercie les participants d'être venus. Elle indique que le but de la réunion est de découvrir un projet qu'elle considère important pour la commune et le territoire. Valérie POTTIEZ-HUSSON estime que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe est particulièrement important pour les actifs, notamment à cause de la complexité actuelle du réseau de transport en commun. Elle souligne la qualité d'écoute des partenaires portant le projet : le STIF, la Région et le Département de Seine-et-Marne.

Valérie POTTIEZ-HUSSON termine en indiquant que plusieurs avis ont été déposés dans l'urne mise à disposition à l'accueil de la mairie.

Mot d'accueil de Sinclair VOURIOT, conseiller départemental délégué aux transports

Sinclair VOURIOT intervient en tant que représentant du président du Département et comme Président du syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (SIT). Il constate que la seconde couronne est plutôt en phase de rattrapage en matière d'offre de transports, qui n'ont pas été, jusqu'à présent, suffisamment intégrés dans l'urbanisation. L'intérêt du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe réside dans la volonté d'accompagner le développement de l'urbanisme dans le secteur, en construisant une ligne structurante.

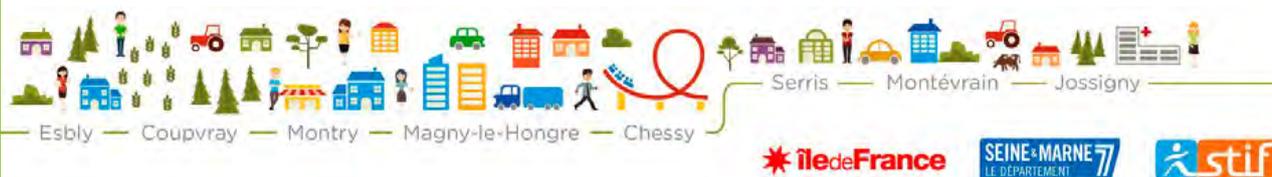
Il rappelle par ailleurs que le SIT, en collaboration avec le STIF, a lancé une étude sur le transport à la demande, avec pour objectif d'offrir un complément aux lignes régulières.

Mot d'accueil de Philippe SAINSARD, élu régional de Seine-et-Marne, membre de la commission transport et administrateur du STIF

Philippe SAINSARD rappelle que la démarche de concertation, dans laquelle s'insère la réunion publique d'Esbly, s'inscrit dans la volonté du STIF d'améliorer le transport au quotidien en Île-de-France. Il explique que cette volonté est également politique, notamment avec la finalisation du

2

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Contrat de Plan Etat-Région grâce auquel l'Etat apportera son financement au projet. Il souligne par ailleurs que ce projet est très attendu par les usagers. Philippe SAINSARD rappelle ses liens avec le secteur de Sénart où le premier T Zen est en exploitation. Il invite le public à s'y rendre pour mieux comprendre le service rendu par le T Zen même s'il précise que le mode adopté pour le projet Esbly-Val d'Europe, TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ou T Zen, n'est pas encore arrêté. Philippe SAINSARD conclut en indiquant que l'intérêt du projet est d'offrir aux usagers un temps de transport régulier et garanti.

2.2. Présentation du projet

Alexandre BERNUSSET, directeur adjoint des projets d'investissement, introduit la présentation en rappelant les objectifs de la concertation, et présente le contexte du projet.

Jean-Yves PIGNAL, adjoint au chef de division Tram Sud, poursuit la présentation en décrivant les objectifs du projet.

Christophe SUROWIEC, chargé de projet au sein de la division Tram Sud, présente ensuite le projet en détail et son tracé pas à pas.

3

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Valérie POTTIEZ-HUSSON, Ville d'Esbyly et Département de Seine-et-Marne, estime que la ligne P ne risque pas d'être saturée, mais s'inquiète de la saturation des infrastructures esbligeoises face à l'afflux de personnes venant utiliser ce nouveau transport. Elle rappelle que la ville, avec le STIF, travaille sur le projet d'aménagement du pôle de gare d'Esbyly. Elle estime qu'il faudra peut-être revoir la gratuité des parkings autour de la gare, gratuité qui a un effet d'appel important. Elle déclare que le stationnement et la circulation à Esbyly sont le sujet principal de son mandat.

Un habitant d'Esbyly souhaite savoir comment le bus en site propre Esbyly-Val d'Europe s'insèrera sur le pôle gare de Chessy où l'accès est complexe, notamment avec les TGV Ouigo. Même avec un bus en site propre, le temps de passage ne lui semble pas garanti. Il souhaite également savoir si le financement est pérennisé, acté, même en cas de changement d'élus au sein du Département ou de la Région.

Michel Garrouste, conseiller municipal de Coupvray délégué aux transports, demande si le STIF n'a pas déjà tranché en faveur d'un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) plutôt que d'un T Zen. Il demande si d'autres lignes de bus sont susceptibles d'utiliser le site propre du bus Esbyly-Val d'Europe. Il souhaite également savoir si le projet va s'accompagner d'une réorganisation des autres réseaux pour desservir d'autres quartiers et ne pas se superposer à cette ligne performante. Il s'inquiète enfin du fait que le passage de plusieurs lignes de bus sur la voie réservée risque de nuire aux temps de trajet.

Une habitante d'Esbyly juge ce projet intéressant mais pense habiter le long du tracé, et s'inquiète donc des nuisances sonores. Elle souhaiterait savoir qui du T Zen ou du TCSP est le plus silencieux. Elle souhaite également avoir une liste des lieux où ce type d'équipement est déjà en place afin d'aller sur place se rendre compte du niveau sonore des installations. Elle souhaite également connaître la nature du matériel roulant circulant sur cette voie, et s'il sera électrique.

Le financement

Philippe SAINSDARD, élu régional de Seine-et-Marne et membre de la commission transport, administrateur du STIF, rappelle que le projet est financé par le Contrat de plan Etat/Région de cinq ans. La Région travaille ensuite avec le Département pour répartir les financements. Il précise que les études préalables disposent d'un financement. Il rappelle qu'un projet de transport prend entre 5 et 10 ans, selon les problématiques rencontrées.

Le pôle gare de Marne-la-Vallée - Chessy

Sinclair VOURIOT, conseiller départemental délégué aux transports, répond en tant que président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (SIT) sur le pôle gare de Chessy. Il confirme qu'un projet important de restructuration est prévu pour la gare de Chessy Nord : les quais, les taxis, l'aménagement d'un site propre... Parallèlement, il rappelle qu'une gare va être créée à Chessy Sud, afin d'y amener une partie du trafic et de désenclaver

5

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Chessy Nord. Il précise que des études complémentaires sont menées au STIF pour favoriser l'insertion du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe et des lignes régulières.

La restructuration du réseau bus

Jean-Yves PIGNAL, STIF, indique que les lignes locales seront réorganisées pour assurer une bonne connexion. Entre Marne-la-Vallée et Chessy, d'autres liaisons importantes sont susceptibles de circuler sur le même tracé que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Si le nombre de bus est important, la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre pourrait être préférée à un T Zen, pour favoriser la mutualisation du site propre. Cet arbitrage sera fait ultérieurement.

L'impact sonore

Philippe SAINSDARD, élu régional de Seine-et-Marne, membre de la commission transport, administrateur du STIF, indique qu'une visite peut être faite à Sénart pour que le public découvre le T Zen 1, afin de mieux se rendre compte du type de matériel dont il s'agit. Pour le bruit, il précise que d'ici 10 ans, l'objectif est que les bus soient essentiellement électriques, donc silencieux.

Jean-Yves PIGNAL, STIF, précise qu'une étude acoustique complète et détaillée sera réalisée pour l'enquête publique afin d'appréhender l'augmentation du niveau de bruit généré par le projet.

Alexandre BERNUSSET, STIF, déclare que la politique du STIF est que des bus propres roulent sur son réseau à l'horizon 2025.

Un habitant d'Esbly explique avoir l'impression que le STIF est plus enclin à promouvoir un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) alors qu'il lui semble que le T Zen serait plus fiable et plus rapide. Il demande si la position du STIF n'est pas liée à une pression de lobbies autocaristes opposés au T Zen.

Une habitante de Coupvray s'étonne qu'aucun arrêt du bus en site propre ne figure à Coupvray, malgré deux Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) prévues, qui totaliseront 1 600 logements. Elle trouve que Coupvray est mal desservi par les transports et souhaite savoir si cet apport de population est pris en compte.

Un habitant d'Esbly s'inquiète d'un déphasage entre la réalisation du site propre et l'urbanisation : les projets d'urbanisation de Coupvray et de Val d'Europe sont prévus dans un délai de 5 ans et le bus en site propre est prévu entre 7-9 ans. Il craint une situation délicate entre ces deux moments.

Le choix du mode

Jean-Yves PIGNAL, STIF, déclare qu'il n'est question d'aucune forme de pression lobbyiste, et que dans tous les cas la voie de circulation du bus en site propre Esbly-Val ne sera pas utilisée par les cars privés.

6

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Il précise qu'il n'a pas encore été décidé si le réseau sera réorganisé avec une ligne forte et des lignes plus locales, ou avec un ensemble de lignes qui bénéficieront de la nouvelle infrastructure réalisée.

La desserte de Coupvray

Christophe SUROWIEC, STIF, assure que des points d'arrêts sont prévus pour desservir les nouvelles ZAC, et notamment celles de Coupvray. Il montre ainsi l'arrêt du collège Louis Braille, qui permettrait de desservir la ZAC de Coupvray, ainsi que trois arrêts plus au sud qui toucheront les ZAC. Il confirme que la densification du secteur et l'arrivée de nouveaux habitants ont bien été prises en compte.

L'urbanisation du territoire

Jean-Yves PIGNAL, STIF, assure que l'objectif du bus en site propre Esbly-Val d'Europe est bien d'être en phase avec le développement urbain et économique à venir. Il explique que la réalisation du projet nécessite des phases d'études et d'autorisations administratives qui prennent du temps, mais sont indispensables. Il répète que l'objectif est bien d'être en phase avec les projets urbains qui seront développés entre 2020 et 2030.

Alexandre BERNUSSET, STIF, complète en expliquant qu'il ne sera pas possible, d'expérience, d'aller plus vite que ce qui est annoncé. Il déclare en revanche que pour les projets urbains qui arrivent avant le bus en site propre Esbly-Val d'Europe, si les besoins de déplacement le justifient, le STIF peut travailler avec les acteurs locaux sur le renforcement des lignes de bus existantes.

Un habitant d'Esbly interpelle un élu départemental présent dans le public, Arnaud de Belenet, également maire de Bailly-Romainvilliers. Il déclare que des projets d'urbanisation très lourds sont également en cours dans les cinq communes du Val d'Europe. Il estime que les délais sont très serrés.

Arnaud DE BELENET, maire de Bailly-Romainvilliers et conseiller départemental, présent dans la salle, explique que le développement de Marne-la-Vallée a insuffisamment pris en compte la problématique du transport. Pour lui, le principal sujet des élus du Val d'Europe est de veiller à l'équilibre du territoire. Selon lui, le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe est un élément important, parmi beaucoup d'autres en matière de transport (barreau A4-RN36 notamment). Il estime que le projet est excellent, même s'il n'est pas parfait, et qu'il faut tout faire pour aller jusqu'au bout. Sur le calendrier de la création de logements, il affirme que pour les élus du Val d'Europe, le *statu quo* est de mise et que plus un logement ne sera fait pour le moment. Il évoque des problèmes de financement, et notamment la remise en cause des financements par l'Etat. Il pense cependant que le timing annoncé par le STIF sur le bus en site propre Esbly-Val d'Europe sera en phase avec le développement de l'urbanisme.

7

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Fernand VERDELLET, adjoint au maire de Coupvray précise que la commune de Coupvray soutient la variante du tracé qui passe par le collège Louis Braille. Sur la période intermédiaire entre la construction des nouveaux logements et l'arrivée du bus en site propre Esbly-Val d'Europe, la commune de Coupvray a demandé qu'une nouvelle ligne nord-sud desserve les ZAC.

Un habitant de Magny-le-Hongre souhaite savoir pourquoi la ligne ne dessert par Village Nature, et si une nouvelle ligne sera prévue pour desservir les villes du Val d'Europe entre elles.

La desserte de Coupvray

Sinclair VOURIOT, conseiller départemental délégué aux transports, déclare qu'un travail est en cours sur les lignes à Coupvray, et que le transport à la demande peut être une bonne réponse temporaire en attendant l'arrivée des transports structurants.

La desserte de Village Nature

Sinclair VOURIOT, conseiller départemental délégué aux transports, déclare que la ligne pour Village Nature dépend plutôt du syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (SIT). Il explique déjà travailler sur le sujet, notamment avec une ligne existante de desserte du chantier. Il précise également qu'à l'horizon 2016, le syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (SIT) travaille avec le STIF pour la mise en place de nouvelles lignes (autres que la ligne Esbly-Val d'Europe) pour y amener les voyageurs.

Une habitante d'Esbly souhaite savoir s'il peut être organisé un temps d'échanges en gare d'Esbly.

Une habitante d'Esbly souhaite que soit évité un passage par le centre-ville d'Esbly. Elle se déclare en faveur de la variante qui arrive par la rue empruntée par le Noctilien plutôt que celle qui passe par la rue Felix Faure. Elle rappelle que cette rue est déjà complètement saturée le soir et qu'elle a des difficultés pour rentrer chez elle.

Un habitant d'Esbly voudrait connaître la position du STIF sur la saturation du parking d'Esbly.

Le dispositif de concertation

Alexandre BERNUSSET, STIF, explique que le dispositif de concertation a été bâti afin de permettre l'expression de tous sur les différents secteurs, et que de nombreuses modalités de contribution sont offertes au public lors de cette phase de concertation. A Esbly a été jugée pertinente l'organisation d'une réunion publique. Il rappelle par ailleurs l'existence des cartes « T » pour donner son avis ainsi que le formulaire d'avis du site internet, ouvert jusqu'au 26 juin.

Jean-Yves PIGNAL, STIF, rappelle que le STIF a rencontré en amont de la concertation l'association des voyageurs de la ligne P et que ces contacts pourront se poursuivre.

8

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

La gare d'Esbly

Christophe SUROWIEC, STIF, reconnaît que le pôle gare Esbly jouit d'une grande attractivité, sur des territoires qui vont au-delà du territoire communal. Les automobilistes, qui sont très majoritairement issus d'autres communes, se rabattent sur les poches de stationnement autour du pôle gare d'Esbly. Il annonce qu'une étude sur le pôle d'échange sera réalisée à l'automne. Il précise que des enquêtes de stationnement seront également réalisées pour identifier les catégories d'usages et les pratiques de stationnement. Au regard des résultats, des mesures seront prises.

Philippe SAINCARD, élu régional de Seine-et-Marne et membre de la commission transports, également administrateur du STIF, affirme la politique volontariste du STIF pour favoriser la création de parcs de stationnement relais dans les secteurs les plus éloignés de la zone dense, et qui représente des investissements importants.

Fernand VERDELLET, adjoint au maire de Coupvray rappelle que la variante du tracé qui passe par le collège Louis Braille est préférée par la ville de Coupvray. Il explique que cette option permettra de soutenir le projet de mise en valeur du canal et le projet, porté par Coupvray avec la ville d'Esbly, d'un port de plaisance, qui prend tout son sens avec la présence des Parcs Disneyland et de Village Nature.

Valérie POTTIEZ-HUSSON, maire d'Esbly et conseillère départementale confirme, en phase avec la commune de Coupvray, sa préférence pour le tracé desservant le collège Louis Braille et ne traversant pas la plaine des sports d'Esbly, ce qui réduirait l'offre de loisirs pour les habitants. Elle rappelle également son souhait que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe ne se fasse pas au détriment des lignes régulières.

La restructuration du réseau bus

Alexandre BERNUSSET, STIF, rappelle que le projet sera accompagné d'une réflexion sur la restructuration des lignes de la zone, et que l'objectif n'est pas de favoriser les uns au détriment des autres.

9

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

4. CLÔTURE DE LA REUNION

Sinclair VOURIOT, conseiller départemental délégué aux transports

Sinclair VOURIOT estime que les transports constituent l'articulation de l'urbanisation et de l'emploi. Il apprécie que le projet du STIF anticipe les futurs besoins et estime que c'est un gain pour la future urbanisation. Il rappelle que le Département jouera son rôle et affirme que les partenaires travaillent dans la même synergie.

Philippe SAINSARD, élu régional de Seine-et-Marne et membre de la commission transport, ainsi qu'administrateur du STIF

Philippe SAINSARD confirme les intentions de la Région sur le développement et les moyens consacrés aux transports. Il déclare que les différents plans mis en œuvre sont faits pour accompagner les territoires dans le développement du transport.

Valérie POTTIEZ-HUSSON, maire d'Esbly et conseillère départementale de Seine-et-Marne

Valérie POTTIEZ-HUSSON remercie le STIF ainsi que les différents partenaires pour leur écoute et prise en compte des besoins et des enjeux du territoire. Elle estime que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe va dans le bon sens au sein d'un territoire qui n'a été souvent destiné qu'à accueillir des logements d'un côté et des emplois de l'autre, sans s'occuper des problèmes de transport. Le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe permettra à la population de rallier les pôles d'emplois et les logements.

Alexandre BERNUSSET, directeur des projets d'investissement adjoint au STIF

Alexandre BERNUSSET remercie le public de sa présence et rappelle en quelques mots les principales positions exprimées pendant la réunion. Il a entendu des expressions plutôt favorables, et une position assez nette de la ville d'Esbly et de Coupvray pour la variante qui dessert le collège Louis Braille. Le STIF a retenu peu d'expressions sur les autres variantes, et incite le public à s'exprimer via les cartes « T » ou le site internet. Il rappelle les prochains rendez-vous et la date limite de la concertation, le 26 juin 2015.

Fin de la réunion à 21h10

10

www.bus-esbly-val-europe.fr



5.3.4. Le support de présentation de la réunion publique à Esbly

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Réunion publique

Le 26 mai - Esbly



Esbly — Coupvray — Montry — Magny-le-Hongre — Chessy — Serris — Montévrain — Jossigny

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Au programme de la réunion

- Concertation préalable
- Mot d'accueil de Mme la Maire
- Présentation de la tribune
- Contexte et acteurs du projet
- Pourquoi ce projet ?
- Tracé et variantes
- Service offert
- Echanges avec la salle

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Concertation préalable

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

- 2 réunions publiques à Esbly et à Serris
- 2 rencontres avec le public aux pôles gares du Val d'Europe et en gare de Chessy
- Un dépliant d'information avec une carte T pour renvoyer gratuitement sa contribution au projet
- Un site internet pour s'informer et s'exprimer en ligne sur le projet
- Une fiche info à remplir et à remettre à la sortie



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Mot d'accueil

Mme Pottiez-Husson
Maire d'Esbly



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Présentation de la tribune



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Mot d'accueil

Sinclair Vouriot,
Conseiller départemental
délégué aux transports



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Mot d'accueil

Philippe Sainsard,
Conseiller régional de
Seine-et-Marne
Administrateur du STIF



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Contexte et acteurs du projet



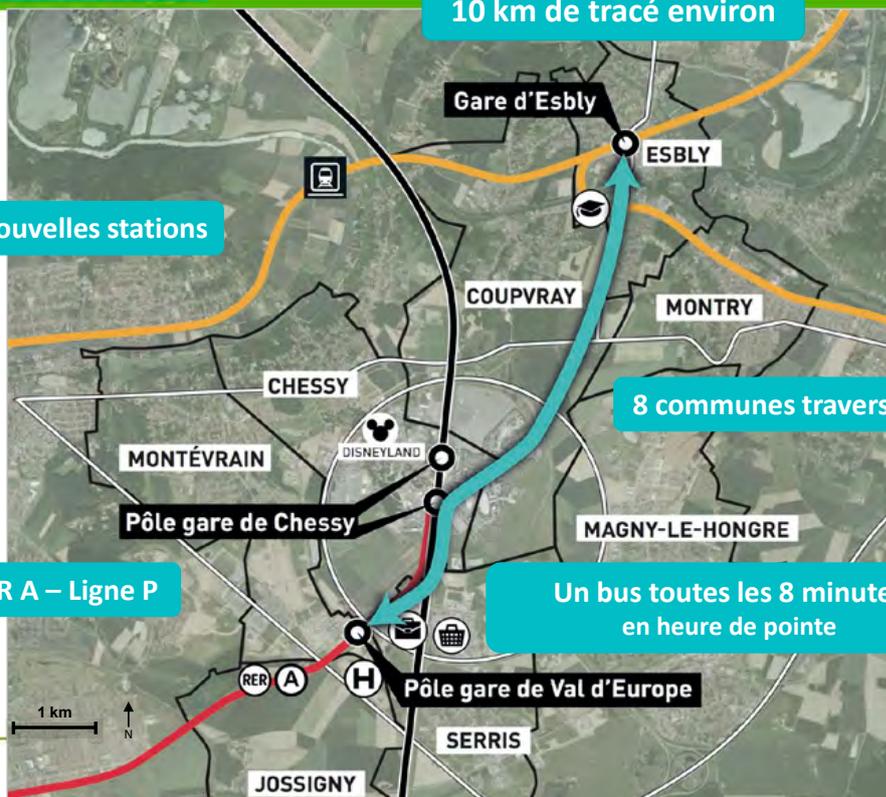
Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le projet en bref

11 à 12 nouvelles stations

10 km de tracé environ



8 communes traversées

Liaison RER A - Ligne P

Un bus toutes les 8 minutes en heure de pointe

Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Un projet **inscrit dans les documents de planification** à l'échelle de l'Île-de-France :

- Inscription au **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)**
- Inscription au Plan de Mobilisation 2013/2014, dans le cadre du **Nouveau Grand Paris**
- Inscription au **Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)**
- ligne TZen potentielle -



Lignes TZen ou potentiellement TZen identifiées au PDUIF

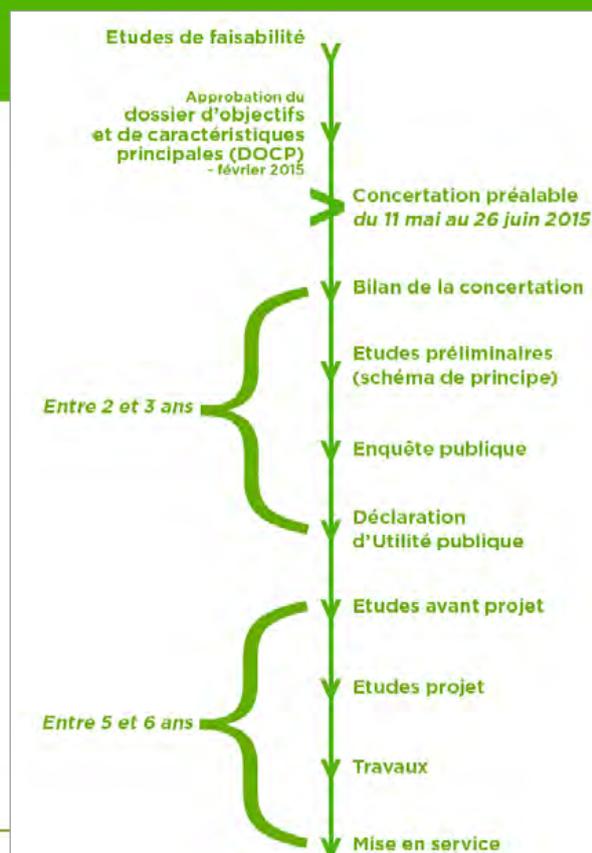


Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Principales étapes

- Concertation préalable du **11 mai au 26 juin 2015**.
- Prochaine étape : **le bilan de la concertation**.
- Objectif d'une mise en service coïncidant avec les projets de développement du territoire.



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Maître d'ouvrage



Autorité Organisatrice des Transports

Financeurs



Le coût du projet est estimé entre 117 et 142 millions d'euros, en fonction de la variante retenue (hors matériel roulant).



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Partenaires

○ **Les communes** : Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Serris, Montévrain, Chessy, Jossigny, Bailly-Romainvilliers

○ **Les intercommunalités** : communauté de communes du Pays Créçois, SAN du Val d'Europe, communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire

○ **L'EPA France**

○ **Le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée**



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Pourquoi ce projet ?

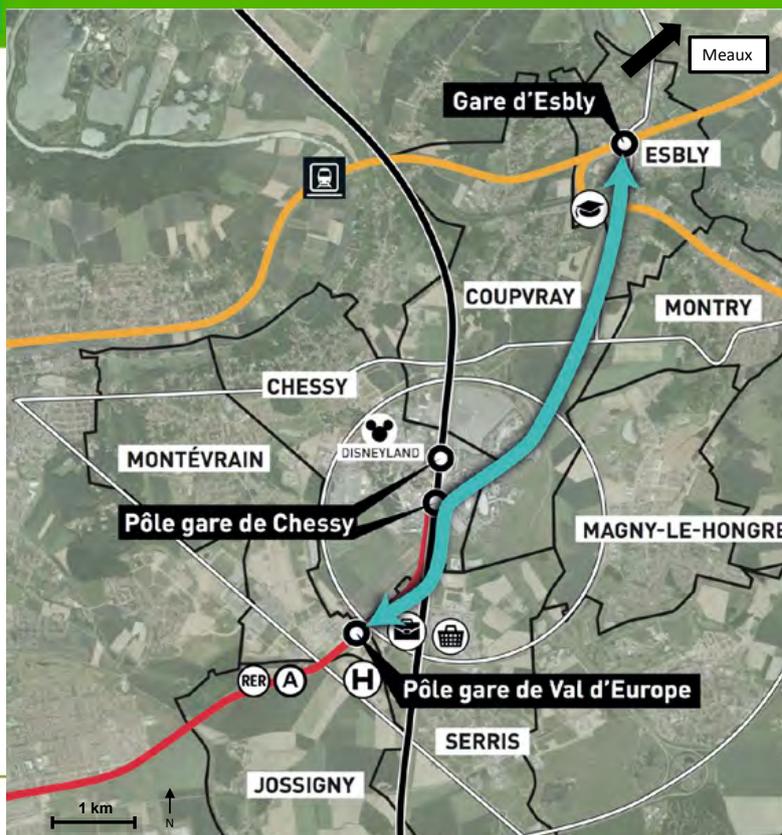


Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Les objectifs du projet

- Offrir un service de transport **rapide, fiable et accessible** à tous
- Relier 2 lignes ferrées structurantes :
 - La **ligne P du Transilien** en gare d'Esbly
 - La **ligne A du RER** aux pôles d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy et du Val d'Europe
- En correspondance notamment avec les lignes du réseau Pep's, Seine-et-Marne Express et Marne-et-Morin
- Assurer une liaison entre les bassins de vie de **Meaux** et de **Marne-la-Vallée**



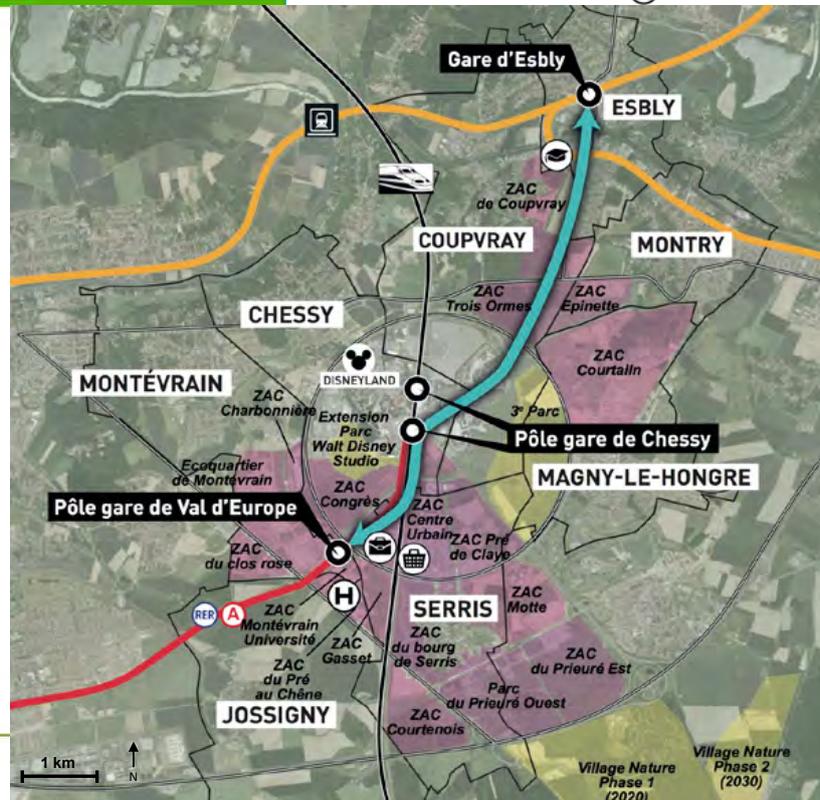
Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe



Les objectifs du projet

- Desservir les **équipements** majeurs du territoire et les **secteurs d'emplois** de Chessy et du Val d'Europe :
 - centre hospitalier,
 - centre commercial,
 - université du Val d'Europe,
 - parcs Disney,
 - collège L. Braille,
 - etc.
- **Accompagner le développement d'un territoire en mutation**, avec de nombreux projets urbains :
 - écoquartier de Montévrain,
 - ZAC des Congrès,
 - ZAC de Coupvray,
 - etc.



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le mode

A ce stade, le mode TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ou TZen n'est pas arrêté.

- **Le T Zen**
 - un mode de surface structurant pour le territoire, **offrant le niveau et la qualité de service d'un tramway**
 - qui nécessite **une infrastructure permettant d'atteindre cet objectif** de qualité de service (infrastructure et stations dédiées, équipements en station et à bord identiques au tramway)
- **Le TCSP : site propre et priorité aux carrefours**
 - un cahier des charges plus flexible ;
 - avec pour objectif **de tendre vers la qualité de service du Tzen** ;
 - mutualisation possible avec d'autres bus sur certaines portions



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Description du tracé

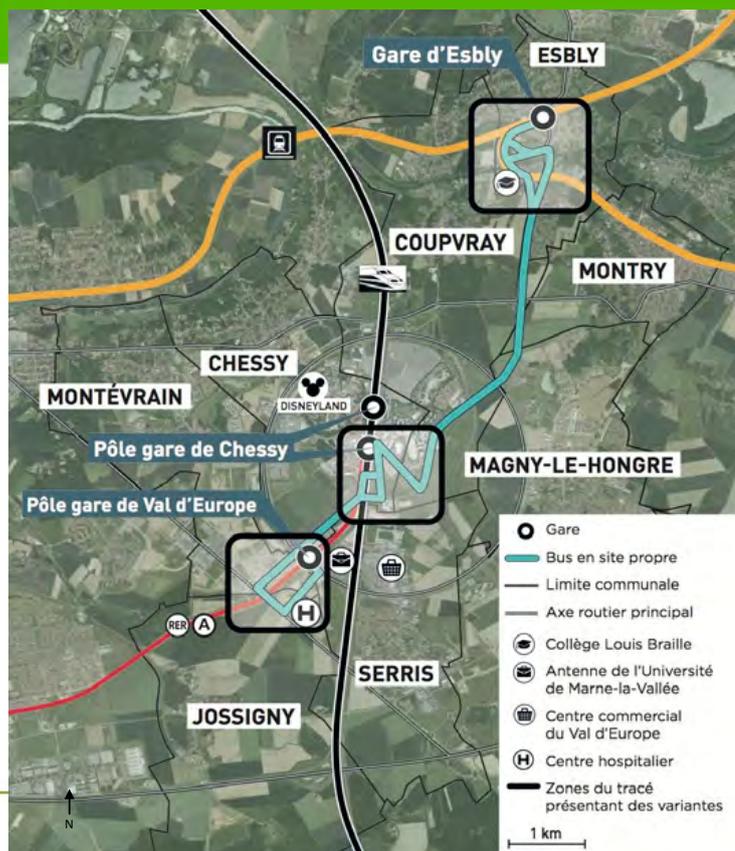


Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

- A Esbly ;
- Au pôle de Marne-la Vallée – Chessy ;
- Au Val d'Europe

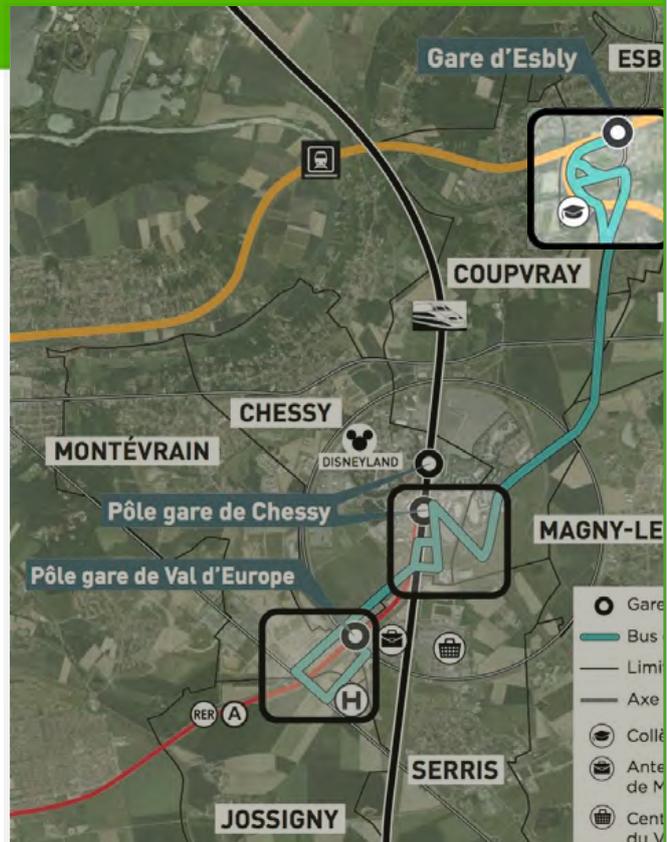


Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

Le tracé à Esbly



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé à Esbly

En gare d'Esbly :

- Correspondance avec la **ligne P du Transilien**
- Correspondance avec 6 lignes de bus en journée (4, 57, 7, 17, 14 et 6) et un Noctilien.

Un projet de réaménagement du pôle actuellement en cours de réflexion.



Tram Train Esbly – Crécy-la-Chapelle



Bâtiment gare



Gare routière d'Esbly

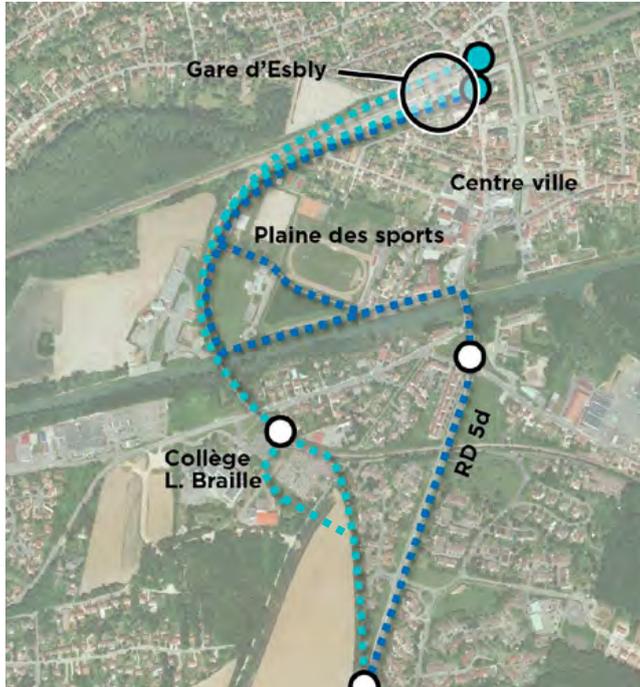


Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe



Le tracé à Esbly



--- Variantes desservant le Collège Braille

--- Variantes desservant la Plaine des Sports

○ Stations à l'étude (principe d'implantation)

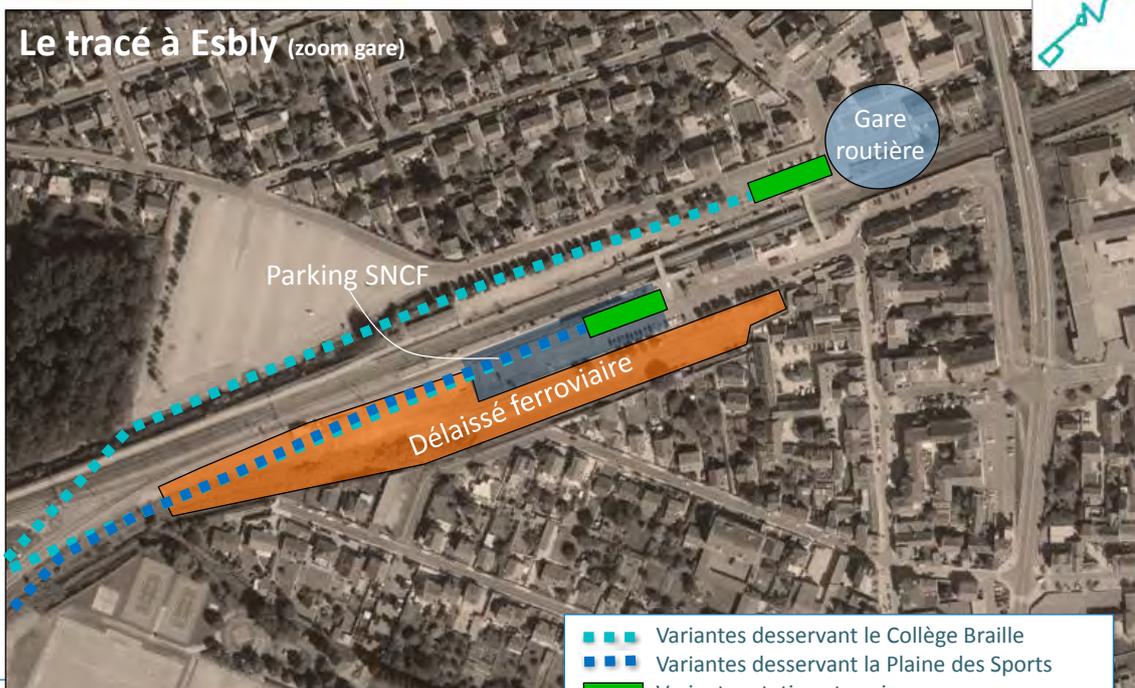
● Stations Terminus

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe



Le tracé à Esbly (zoom gare)



--- Variantes desservant le Collège Braille

--- Variantes desservant la Plaine des Sports

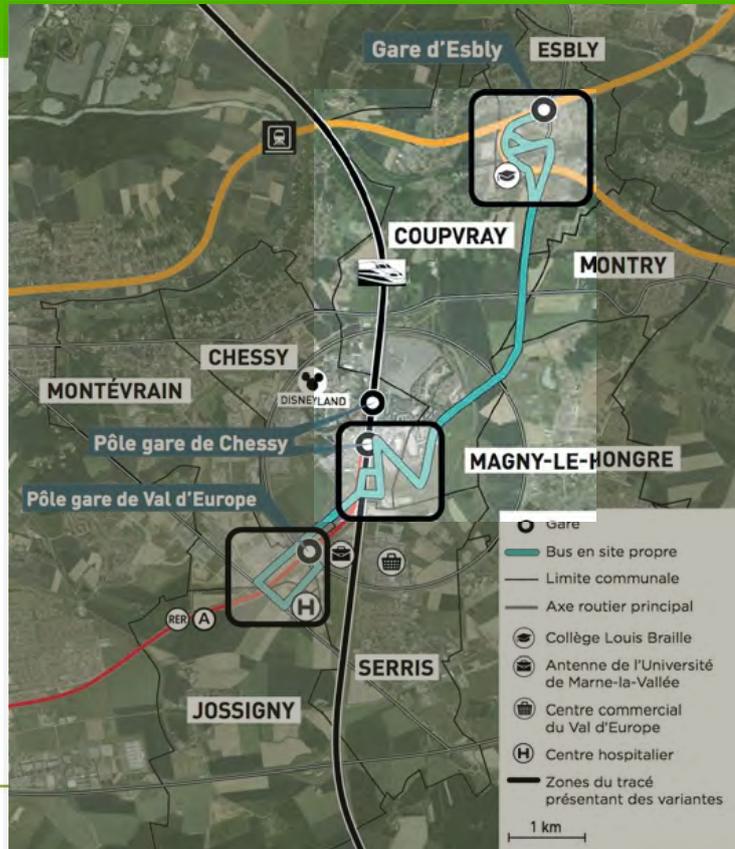
■ Variantes stations terminus

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

Du centre d'Esbly au pôle d'échanges de Marne-la-Vallée Chessy



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé au pôle de Marne-la-Vallée - Chessy

Le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée - Chessy comprend :

- Une gare SNCF desservie par des TGV et des TGV Ouigo,
- Une gare RATP desservie par le RER A (terminus de la ligne),
- Une gare routière desservie par de nombreuses lignes de bus.

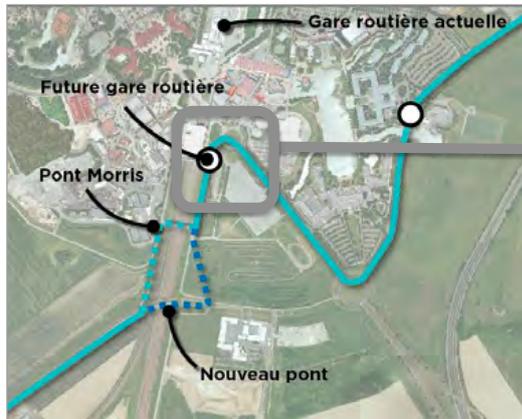


Gare routière Marne-la-Vallée - Chessy

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

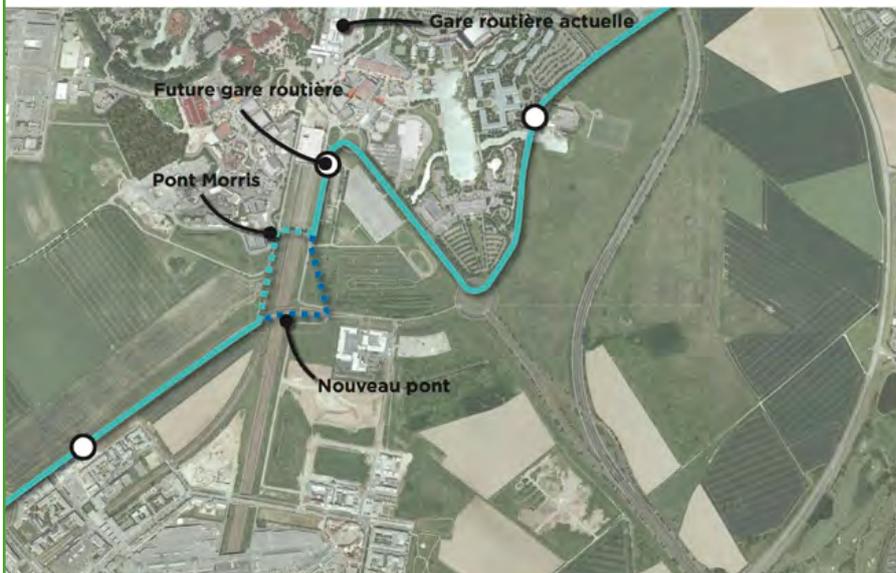
Nouvelle gare routière du pôle d'échanges Plan des aménagements à terme



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé au pôle de Marne-la-Vallée - Chessy



— Tracé du bus

- - - Desserte du pôle d'échanges sud en projet puis insertion à l'ouest de la gare TGV via le pont Morris
Variante privilégiée

- - - Desserte du pôle d'échanges sud en projet puis insertion à l'est de la gare TGV par un nouveau pont créé spécifiquement

○ Stations à l'étude (principe d'implantation)

200 m



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé au pôle de Marne-la-Vallée - Chessy



Pont Morris



Nouvel ouvrage d'art à réaliser au droit de l'avenue Hergé

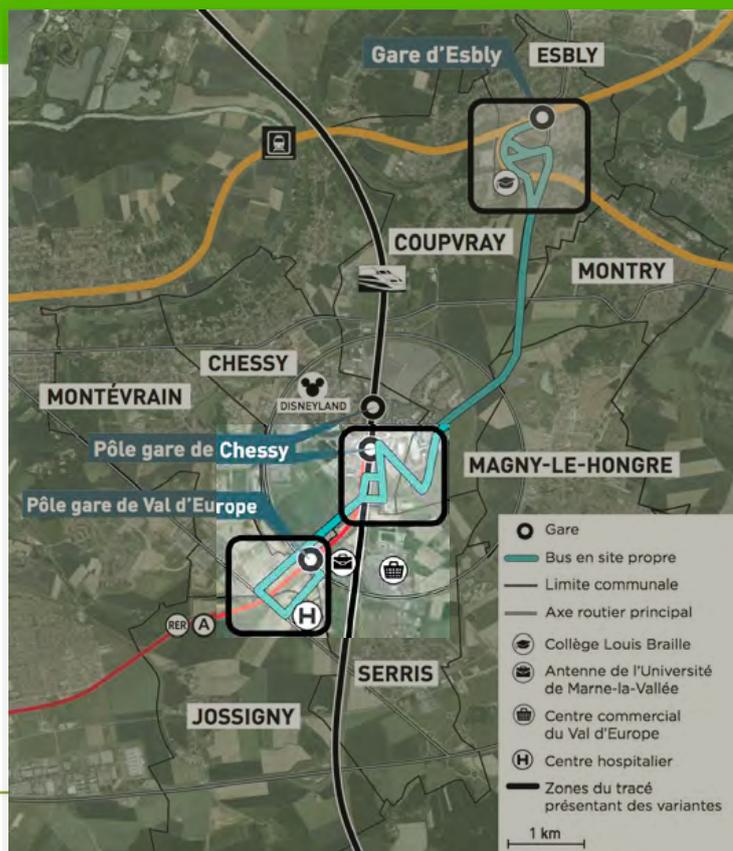


Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

Du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy au Val d'Europe



Bus en site propre

Esby - Val d'Europe

Le tracé au Val d'Europe

- Terminus au niveau du centre hospitalier de Marne-la-Vallée
- Desserte du **pôle gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe**, avec :
 - Une gare RATP permettant une correspondance avec le **RER A**
 - Une **gare routière** par laquelle transitent de nombreuses lignes de bus et un Noctilien
- Desserte de plusieurs équipements structurants : centre commercial, université, hôpital...



Hôpital Marne-la-Vallée



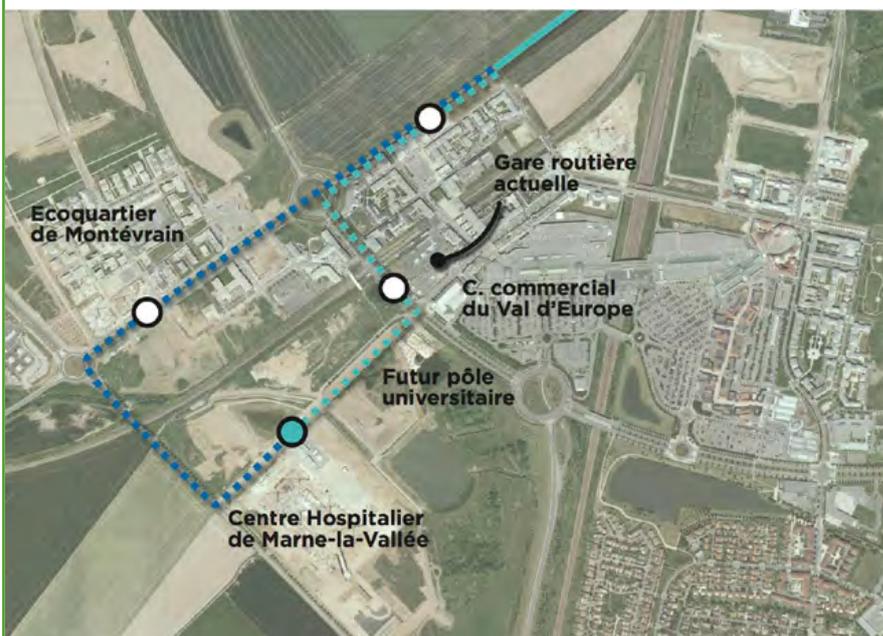
Gare routière de Serris-Montévrain-Val d'Europe



Bus en site propre

Esby - Val d'Europe

Le tracé au Val d'Europe



- Tracé du bus
- - - Desserte de l'hôpital via le boulevard circulaire *Variante privilégiée*
- - - Desserte de l'hôpital via l'écoquartier et la RD231
- Stations à l'étude (principe d'implantation)
- Stations Terminus

200 m

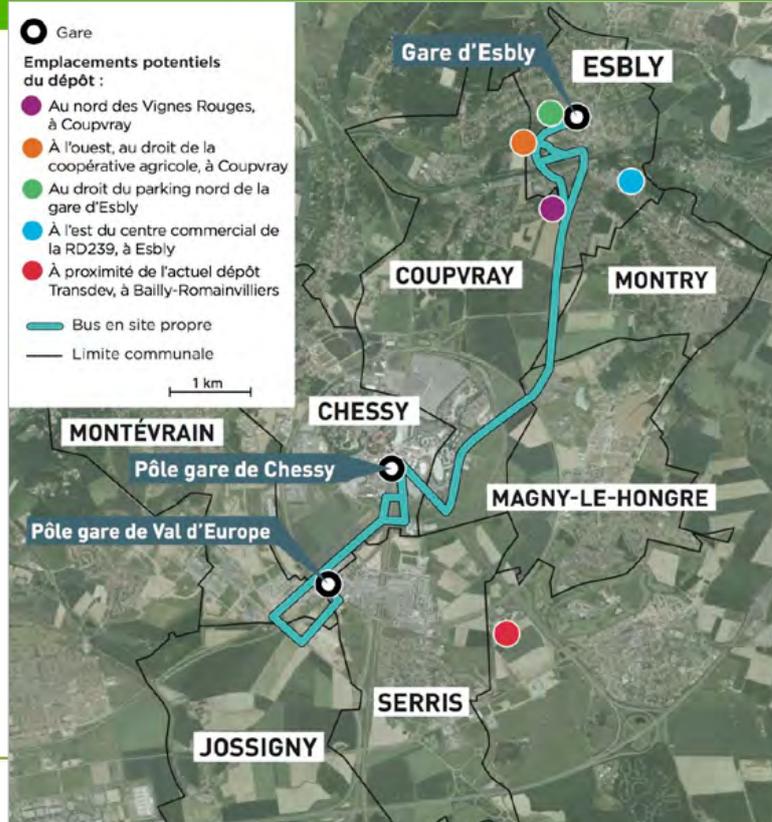


Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR)

- Un site indispensable pour assurer les fonctionnalités de la ligne
- 5 sites potentiels identifiés au stade du DOCP
- Suite à la concertation, des études complémentaires pour déterminer le site le plus pertinent



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Service offert

Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

L'offre de service attendue

- **Vitesse commerciale** de 23 km / h environ ;
- **Temps de parcours** inférieur à 30 minutes de terminus à terminus ;
- **Amplitude horaire** large
- **Fonctionnement** 7 jours sur 7 ;
- **Fréquence** :
 - de moins de **8 minutes** en heures de pointe ;
 - **15 minutes** en heures creuses
- **Fréquentation** de **7 200 voyageurs/jours** à l'horizon 2020 ; **14 000 voyageurs / jour** à l'horizon 2030

⇒ Le site propre garantit la fiabilité des fréquences et des temps de parcours.



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Les stations

- **Information voyageurs** statique et dynamique
- **Accessibilité** aux personnes à mobilité réduite
- **Stationnements vélos** en station : arceaux pour l'attache des cycles en stations ; stationnements sécurisés Véligo aux terminus.



Espace sécurisé Véligo – Pont de Bezons

Les aménagements cyclables

- **Continuité des aménagements cyclables** tout au long du tracé



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Echanges avec la
salle



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Merci de votre
participation



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Exprimez-vous sur le projet !



Remplissez la **fiche info**



Connectez vous sur
www.bus-esbly-val-europe.fr
Et donnez votre avis en ligne



Prochains rendez-vous :
> 4 et 10 juin 2015 : rencontres voyageurs en gares de Marne-la-Vallée-Chessy et de Montévrain-Serris-Val d'Europe
> 16 juin 2015 : réunion publique à Serris



5.3.5. Le compte rendu de la réunion publique à Serris

Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

PROJET DE BUS EN SITE PROPRE ESBLY-VAL D'EUROPE Réunion publique d'information et d'échange de Serris du 16/06/2015 COMPTE-RENDU

Sommaire

1	PREAMBULE	1
2	INTRODUCTION ET PRESENTATION	2
3.	ECHANGES AVEC LA SALLE	4
4	CLÔTURE	7

1 PREAMBULE

1.1 Le contexte de la réunion

La phase de concertation sur le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe, qui reliera Esbly au Val d'Europe en passant par le pôle gare de Marne-la-Vallée – Chessy, a débuté le 11 mai 2015. La réunion publique de Serris est la deuxième des deux réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation.

Elle s'est tenue le mardi 16 juin 2015 à la médiathèque du Val d'Europe à Serris, entre 19h et 21h et a réuni environ 25 participants.

1.2 Les intervenants

Représentant les financeurs du projet, le Département de Seine-et-Marne

- Sinclair VOURIOT – Conseiller départemental délégué aux transports, également président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée,
- Arnaud de BELENET, Conseiller départemental de Seine-et-Marne, également Président du SAN du Val d'Europe, Maire de Bailly-Romainvilliers,
- Laurent MAILLIET - Directeur des transports au sein du Conseil Départemental

Représentant la ville de Serris qui accueille la réunion publique et qui sera traversée par le projet :

- Luc CHEVALIER, 1er adjoint au Maire délégué à la prévention-sécurité et à l'action sociale, Vice-Président du SAN délégué à la vie sociale.

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Représentant le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui a coordonné les études techniques de DOCP et l'organisation de la concertation :

- Eric MAUPERON - Chef de la division Tram Sud – direction des projets d'investissement
- Jean-Yves PIGNAL – Chef Adjoint de la division Tram Sud – direction des projets d'investissement
- Christophe SUROWIEC – Chargé de projets Tram Sud – direction des projets d'investissement

La réunion était animée par Géraldine BROCHON du cabinet Etat d'Esprit-Stratis.

1.3 Les documents mis à dispositions des participants

- Dépliant sur le projet
- Fiche contribution

1.4 Le déroulé de la réunion publique

- 1) Introduction et mots d'accueil
- 2) Présentation du projet
- 3) Echanges avec la salle
- 4) Clôture de la réunion publique

2 INTRODUCTION ET PRESENTATION

Début de la réunion à 19h10

2.1 Introduction

Mot d'accueil de Luc CHEVALIER, 1er adjoint au Maire délégué à la prévention-sécurité et à l'action sociale, Vice-Président du SAN délégué à la vie sociale.

Luc CHEVALIER excuse le maire, Philippe DESCROUET, qui n'a pu être présent lors de la réunion de ce soir. Il souhaite au nom de la municipalité la bienvenue et remercie les partenaires du projet : STIF, Région Île-de-France, Département de la Seine-et-Marne, ainsi que tous les citoyens présents ou ayant pris le temps de donner leurs avis en mairie. Luc CHEVALIER présente le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe, moyen de transport rapide et fiable qui desservira les équipements majeurs du territoire, accompagnera son développement et participera à la lutte contre le changement climatique.

Mot d'accueil de Sinclair VOURIOT, conseiller départemental délégué aux transports, président du Syndicat intercommunal de transport des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée.

Sinclair VOURIOT explique que le Département finance les études sur le projet au travers d'une convention de financement avec la Région. Pour lui, ce projet a l'avantage d'intervenir suffisamment en amont sur une zone qui est en plein développement. C'est une chance de préparer un projet de transport structurant en anticipant l'urbanisation du secteur. Il estime que l'insertion du projet au

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

3 ECHANGES AVEC LA SALLE

Une habitante de Lagny estime que le projet est bien pensé, et se demande si cela augure de nouvelles réalisations, comme le prolongement du RER E à l'est.

LE RER E

Eric MAUPERON, STIF, indique que le prolongement du RER E à l'est est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France approuvé le 27 décembre 2013, mais qu'il ne figure pas au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Une habitante de Jossigny, vivant près de l'hôpital, indique que la circulation est déjà dense autour de l'hôpital et au Val d'Europe. Elle craint que l'arrivée du bus en site propre ne crée davantage d'embouteillages et que la densité du trafic n'altère la fréquence élevée annoncée en heure de pointe.

Les impacts sur la circulation routière

Jean-Yves PIGNAL, STIF, rappelle que l'objectif du projet est d'assurer une fiabilité et une régularité de la fréquence. Cette régularité est rendue possible par la mise en place d'une voie dédiée au bus et de la priorité aux feux au niveau des carrefours, comme pour les tramways. Il précise que la question de la circulation routière fait l'objet d'un travail avec le Département, gestionnaire des voies et avec l'Etablissement Public d'Aménagement qui réalise les voiries. Une partie des voies structurantes du territoire vont être doublées et passer à 2x2 voies. Enfin, afin d'accompagner harmonieusement le développement de la zone, le service offert par le bus en site propre Esbly-Val d'Europe doit être fiable et offrir une vraie alternative à la voiture pour les déplacements quotidiens et de loisirs. Pour cela, Jean-Yves PIGNAL explique que l'amplitude horaire sera large, y compris le week-end et en soirée.

Un habitant de Chessy souhaite savoir si les études envisagent, à terme, la possibilité de transformer le bus en site propre en tramway. Il craint que les études ne sous-estiment la fréquentation et se demande s'il ne faudrait pas déjà prévoir une évolution. Il demande s'il est bien envisagé que le bus arrive à la future gare routière sud de Chessy et si oui, s'interroge sur la façon dont les voyageurs pourront aller de la gare nord à la gare sud alors que le parvis est bloqué par les contrôles de sécurité de Disney.

La possibilité de transformer le bus en TZen, tramway

Eric MAUPERON, STIF, explique que le choix du mode (tram, T Zen...) est orienté par les études de trafic. Il rappelle que 8 000 à 14 000 voyageurs par jour sont prévus d'ici 2030 sur le bus en site propre, avec des fréquences de 8 minutes en heure de pointe. Il indique que la fréquence ou la capacité du matériel roulant peuvent en outre évoluer en fonction des besoins de trafic. A titre d'exemple : le T Zen 5 peut accueillir jusqu'à 45 000 voyageurs par jour, sur la base d'un matériel à 24 m et d'une fréquence de 4 minutes en heures de pointe.

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

L'insertion à la gare routière sud de Chessy et l'accès au RER A

Jean-Yves PIGNAL, STIF, explique qu'un nouvel accès RER sera créé pour accéder directement de la nouvelle gare routière sud au RER. Il rappelle que le statut du parvis fait actuellement l'objet d'une procédure judiciaire et que le STIF n'est pas partie prenante du dossier.

Arnaud de BELENET, Département de Seine-et-Marne, précise que le jugement du Conseil d'Etat sur la domanialité de l'espace public est actuellement en attente. Le SAN du Val d'Europe finance le réaménagement de la gare nord et l'aménagement de la gare sud.

Arnaud de Belenet, Président du SAN du Val d'Europe, Maire de Bailly-Romainvilliers, Conseiller départemental de Seine-et-Marne, s'exprime sur les variantes envisagées au droit du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy. Il estime que la réutilisation par le projet du pont Morris existant à Chessy va dans le sens d'une économie des deniers publics.

Concernant l'arrivée au Val d'Europe, il considère que, du fait du trafic, il serait préférable que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe passe par la gare routière puis par l'hôpital. Il rappelle l'existence d'un projet de doublement de la RD231, pour lequel le Département a d'ores et déjà engagé des procédures. Il déclare que la commune de Bailly-Romainvilliers accepte d'accueillir le Site de Maintenance et de Remisage¹ sur son territoire afin de garantir une meilleure efficacité des lignes de transport en commun.

Sinclair VOURIOT, Conseiller départemental délégué aux transports et président du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, précise que le syndicat travaille pour la transition énergétique avec une politique en faveur du recours au biogaz dans les bus, avec le site actuel de maintenance de Bailly-Romainvilliers comme site pilote. Il annonce que les lignes régulières vont évoluer, en attendant 2016 et la desserte de Village Nature. Il rappelle que la force du projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe est d'anticiper les développements du territoire.

Alain MASSON, vice-président chargé des transports du SAN, demande s'il est prévu de prolonger le bus en site propre Esbly-Val d'Europe. Il trouve dommage que le tracé ne descende pas plus au sud, vers la zone industrielle de Bailly-Romainvilliers et Serris, ainsi que vers le futur pôle touristique de Village Nature qui va générer un grand flux de voyageurs.

Jean-Yves PIGNAL, STIF, indique les infrastructures de transport en Île-de-France sont réalisées en plusieurs étapes. En amont, les études ont déterminé les secteurs du territoire où les lignes devaient être réalisées en priorité, et ce maillon-là a été identifié.

Bruno GODARD, vice-président d'une association contribuant à la protection de l'environnement du pays de Lagny, indique que le recours au tramway entre le Val d'Europe et Lagny lui semblait impossible en raison du relief. Il considère par ailleurs que le mode T Zen présente beaucoup

¹ 5 options d'implantation pour le Site de Maintenance et de Remisage étant présentées au stade de la concertation préalable.

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

d'avantages. En cas de panne il ne bloque pas les bus suivants et sa capacité peut varier dans le temps. Il estime qu'avec les évolutions actuelles et futures il pourrait être envisagé un fonctionnement au biogaz ou l'utilisation d'un trolleybus.

Bruno GODARD demande des précisions quant au projet de bus en site propre de Val d'Europe à Lagny. Il rappelle que ce projet était intéressant mais impactait le bois de Chigny et était confronté à des difficultés d'insertion au niveau de la rue Saint-Denis. Il souhaite savoir quelle est la priorité des travaux pour le STIF : le financement du TCSP Esbly-Val d'Europe ou celui de Lagny.

Concernant le bus en site propre Esbly-Val d'Europe, Bruno GODARD demande des précisions sur les aménagements prévus pour les cyclistes et des détails sur la configuration de la voirie. Il interroge notamment sur l'existence de voies réservées pour les bus, de voies réservées pour les voitures et d'autres pour les cyclistes. Il questionne les porteurs de projet sur les travaux de voirie à mener ainsi que sur la sécurité des traversées des piétons s'il faut passer 2x2 voies.

Enfin, il évoque les nouveaux ouvrages d'art qui seront financés sur le tracé et rappelle que Lagny attend un pont sur la Marne depuis plusieurs années.

La priorisation des projets de transports sur le territoire

Jean-Yves PIGNAL, STIF, déclare que le STIF a fait des études sur le secteur pour identifier les projets les plus urgents à réaliser. Le degré de priorité donné ne signifie pas pour autant que certains projets ne seront pas réalisés. Il indique que la liaison Lagny-Val d'Europe est inscrite au Plan de déplacement Urbain en Ile-de-France.

Sinclair VOURIOT, Département de Seine-et-Marne, explique que des études ont été menées concernant une ligne reliant le Val d'Europe à Lagny, mais que ce projet a été pour le moment mis de côté, même s'il n'est pas définitivement abandonné. Il estime que le projet de bus en site propre Esbly-Val d'Europe est le projet le plus économique et le plus rapide à mettre en œuvre à ce stade. Il reconnaît qu'une liaison express est nécessaire entre le Val d'Europe et Lagny, même si cela pose un problème certain pour la rue Saint-Denis et pour le contournement du bois de Chigny. Sinclair VOURIOT déclare travailler sur ce dossier en parallèle, qui est confronté à un enjeu de financement. Il rappelle enfin que le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée a lancé, grâce à la délégation d'Autorité Organisatrice des Transports par le STIF, un projet de transport à la demande.

L'insertion du bus en site propre sur la voirie

Christophe SUROWIEC, STIF, précise qu'un doublement des voies a été envisagé avec l'EPA France et que les emprises foncières sont déjà réservées pour offrir une voie permettant la circulation des cyclistes. Il explique qu'une insertion axiale est généralement envisagée². En effet son impact est plus faible sur la vie locale, sur la circulation, le stationnement, les sorties riveraines, les commerces... Cela permet également de sécuriser les traversées piétonnes, car entre chaque voie se trouvent un séparateur et un refuge sécurisé pour les piétons, les vélos ou encore les personnes à mobilité réduite.

² Voie en site propre au milieu de la chaussée et voies de circulations routières de part et d'autre.

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Jean-Yves PIGNAL, STIF, précise que l'insertion axiale est pour le moment favorisée, mais qu'il pourra y avoir des exceptions sur certains secteurs où l'insertion serait, par exemple, latérale³. L'insertion pourra être adaptée selon les contraintes locales.

Les ouvrages d'art (ponts)

Christophe SUROWIEC, STIF, déclare que de nombreux ouvrages d'art sont nécessaires tout au long du tracé du bus en site propre Esbly-Val d'Europe pour pallier à des coupures urbaines ou naturelles importantes : la ligne P Paris-Meaux, la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle, le canal de Meaux à Chalifert, le boulevard du Parc, etc.

Christian DUTREY, élu de Coupvray, regrette que l'on parle indifféremment d'un bus en site propre simple ou d'un T Zen. Il lui semble que le bus, inventé au début du XXe siècle, est un moyen de transport aujourd'hui dépassé. Il considère que la conception d'un bus en site propre (et non d'un T Zen) rendrait plus difficile et onéreuse l'évolution en T Zen dans le futur.

Le choix du mode : TCSP ou T Zen

Jean-Yves PIGNAL, STIF, précise que le choix entre le TCSP et le T Zen n'est pas seulement déterminé en fonction du coût. Ce choix dépend également de l'architecture souhaitée pour les transports en commun du secteur, avec la possibilité ou non pour d'autres lignes d'emprunter les aménagements réalisés pour le bus en site propre Esbly-Val d'Europe.

4 CLÔTURE

Eric MAUPERON, Chef de la division Tram Sud de la Direction des projets d'investissement du STIF, remercie l'ensemble des participants pour cette concertation, qui a permis à cette date de récolter plus de 300 avis grâce aux cartes T et au site Internet. Il rappelle que la concertation n'est pas terminée et que des avis peuvent être envoyés jusqu'au 26 juin. Il précise qu'un bilan de la concertation sera réalisé et approuvé par le conseil d'administration du STIF, qui le partagera avec les élus et partenaires. Ce bilan permettra d'orienter la poursuite des études.

Il estime que les avis exprimés jusqu'à présent confirment l'opportunité du projet.

Il note que certains avis se sont exprimés en faveur d'une desserte et d'arrêts dans des communes traversées en périphérie ou non traversées. Le STIF a pris note de ces remarques, tout en rappelant que le bus en site propre Esbly-Val d'Europe a vocation à être une ligne structurante du territoire, assurant une liaison performante entre le RER A et la ligne P, en parallèle du réseau existant sur lequel le STIF travaille également. La ligne s'inscrit dans un réseau de bus développé et renforcé par le STIF avec l'appui du SIT.

³ Voie en site propre sur un côté de la voirie.

www.bus-esbly-val-europe.fr



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Pour les questions portant sur l'insertion du bus en site propre dans le réseau existant, il confirme qu'il est bien prévu de travailler sur la réorganisation du réseau de bus, parallèlement aux interventions du STIF pour le développement des réseaux de bus et ferroviaires existants. Il indique que le STIF, en tant que Autorité Organisatrice des Transports en Ile-de-France, travaille avec les exploitants à l'amélioration du RER A.

Il relève que des avis contrastés ont été exprimés sur le mode bus en site propre ou T Zen, et notamment concernant l'utilisation du site propre par d'autres moyens de transports. Le STIF continuera à travailler sur ces deux modes lors de la poursuite des études.

Les études seront également poursuivies concernant l'insertion du bus dans son environnement et à proximité de lieux de vie, l'impact sonore ou les effets sur la circulation, des thèmes qui ont également fait l'objet de questions.

Il résume ensuite les positions exprimées sur les variantes de tracé :

Pour le pôle d'Esbly, le STIF note plusieurs expressions en faveur de la variante passant par le collège Louis Braille.

Pour le pôle de Marne-La-Vallée Chessy, plusieurs personnes se sont exprimées pour le passage du bus en site propre par le pont Morris, qui permettrait une économie notable pour le projet. Le STIF est également favorable à cette variante.

Pour l'arrivée sur le secteur du Val d'Europe, le STIF est à ce stade favorable à une variante qui passerait par le boulevard circulaire desservant l'hôpital, et note que le SAN est également favorable à cette variante.

Enfin, en ce qui concerne les modalités de financement et les délais, le STIF rappelle que le projet est inscrit dans le Schéma Directeur d'Ile-de-France à l'horizon 2030 et que l'objectif est de mettre en service le bus en site propre de manière concomitante avec les projets urbains. Le public sera informé de la suite des études, et un bilan sera approuvé par le STIF qui se prononcera sur les orientations à prendre pour la suite du projet.

Clôture de la réunion à 20h40

www.bus-esbly-val-europe.fr



8

5.3.6. Le support de présentation de la réunion publique à Serris

Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Réunion publique

Le 16 juin - Serris



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Au programme de la réunion

- Concertation préalable
- Mot d'accueil de M. Chevalier, 1^{er} adjoint au Maire
- Présentation de la tribune
- Contexte et acteurs du projet
- Pourquoi ce projet ?
- Tracé et variantes
- Service offert
- Echanges avec la salle

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Concertation préalable



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

- 2 réunions publiques à Esbly et à Serris
- 2 rencontres avec le public aux pôles gares du Val d'Europe et en gare de Chessy
- Un dépliant d'information avec une carte T pour renvoyer gratuitement sa contribution au projet
- Un site internet pour s'informer et s'exprimer en ligne sur le projet
- Une fiche info à remplir et à remettre à la sortie



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Mot d'accueil

Luc Chevalier

1er Adjoint au Maire de
Serris



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Présentation de la tribune



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Mot d'accueil

Sinclair Vouriot,
Conseiller départemental
délégué aux transports
Président du SIT



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Mot d'accueil

Arnaud de Belenet,
Conseiller départemental
Président du SAN Val d'Europe
Maire de Bailly-Romainvilliers



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

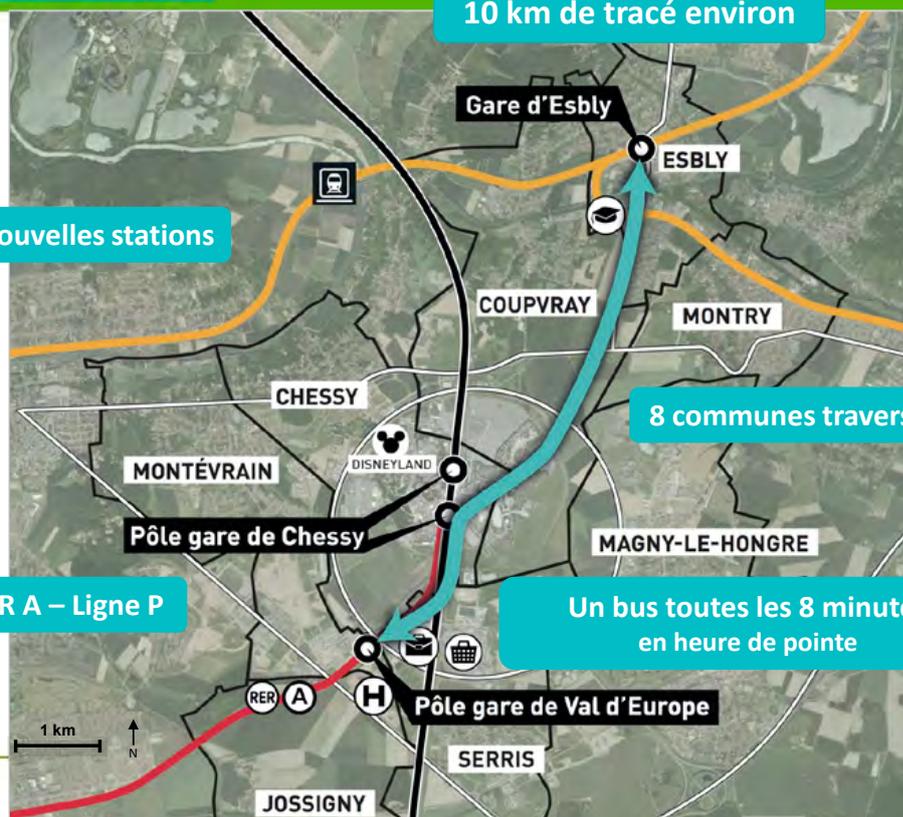
Contexte et acteurs du projet



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le projet en bref



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Un projet **inscrit dans les documents de planification** à l'échelle de l'Île-de-France :

- Inscription au **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)**
- Inscription au Plan de Mobilisation 2013/2014, dans le cadre du **Nouveau Grand Paris**
- Inscription au **Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)**
- ligne TZen potentielle -



Lignes Tzen ou potentiellement Tzen identifiées au PDUIF



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Principales étapes

- Concertation préalable du **11 mai au 26 juin 2015**.
- Prochaine étape : **le bilan de la concertation**.
- Objectif d'une mise en service coïncidant avec les projets de développement du territoire.

Etudes de faisabilité



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Maître d'ouvrage



Autorité Organisatrice des Transports



Financeurs



Le coût du projet est estimé entre 117 et 142 millions d'euros, en fonction de la variante retenue (hors matériel roulant).



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Partenaires

○ **Les communes** : Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Serris, Montévrain, Chessy, Jossigny, Bailly-Romainvilliers

○ **Les intercommunalités** : communauté de communes du Pays Créçois, SAN du Val d'Europe, communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire

○ **L'EPA France**

○ **Le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée**



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Pourquoi ce projet ?

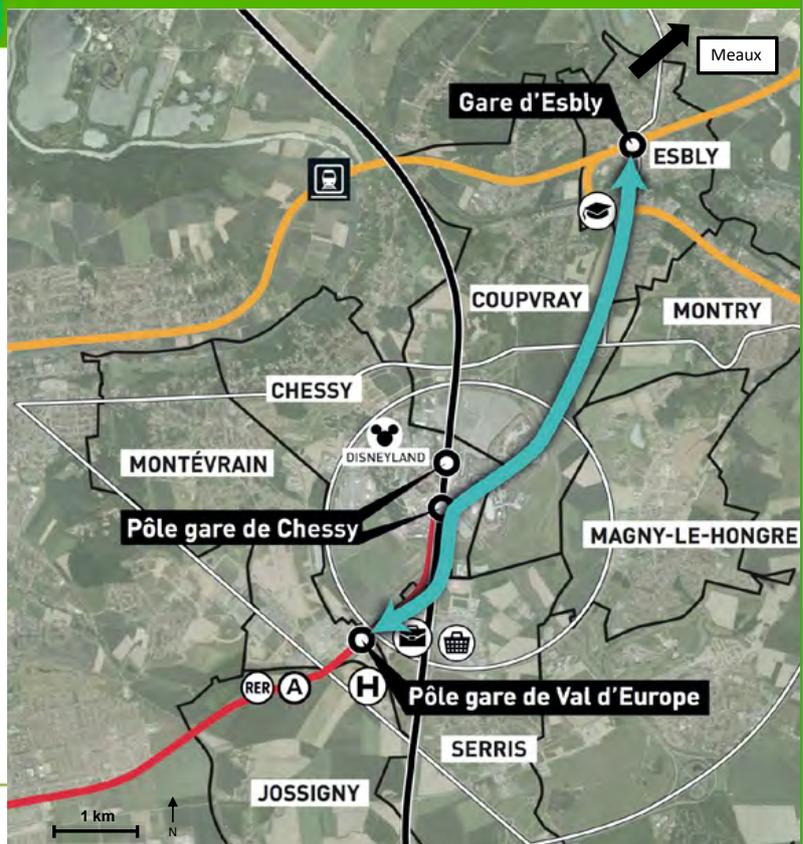


Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Les objectifs du projet

- Offrir un service de transport **rapide, fiable et accessible** à tous
- Relier 2 lignes ferrées structurantes :
 - La **ligne P du Transilien** en gare d'Esbly
 - La **ligne A du RER** aux pôles d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy et du Val d'Europe
- En correspondance notamment avec les lignes du réseau Pep's, Seine-et-Marne Express et Marne-et-Morin
- Assurer une liaison entre les bassins de vie de **Meaux** et de **Marne-la-Vallée**

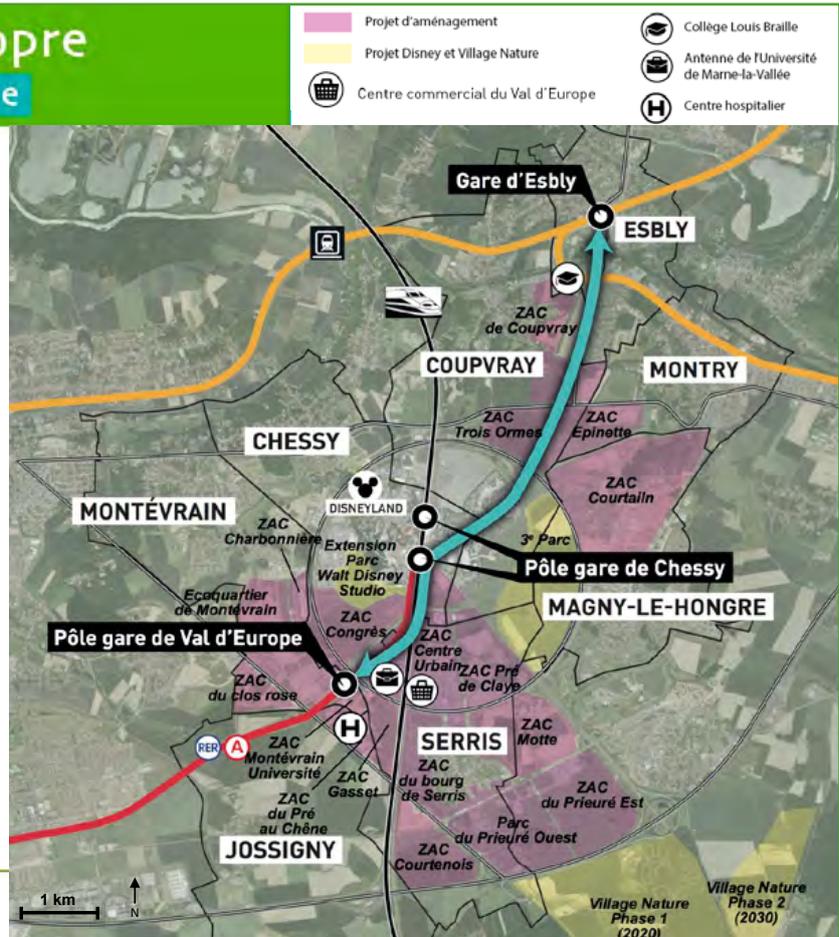


Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Les objectifs du projet

- Desservir les **équipements** majeurs du territoire et les **secteurs d'emplois** de Chessy et du Val d'Europe :
 - centre hospitalier,
 - centre commercial,
 - université du Val d'Europe,
 - parcs Disney,
 - collège L. Braille,
 - etc.
- **Accompagner le développement d'un territoire en mutation**, avec de nombreux projets urbains :
 - écoquartier de Montévrain,
 - ZAC des Congrès,
 - ZAC de Coupvray,
 - etc.



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le mode

A ce stade, le mode TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ou TZen n'est pas arrêté.

- **Le T Zen**
 - un mode de surface structurant pour le territoire, **offrant le niveau et la qualité de service d'un tramway**
 - qui nécessite **une infrastructure permettant d'atteindre cet objectif** de qualité de service (infrastructure et stations dédiées, équipements en station et à bord identiques au tramway)
- **Le TCSP : site propre et priorité aux carrefours**
 - un cahier des charges plus flexible ;
 - avec pour objectif **de tendre vers la qualité de service du Tzen** ;
 - mutualisation possible avec d'autres bus sur certaines portions



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Description du tracé

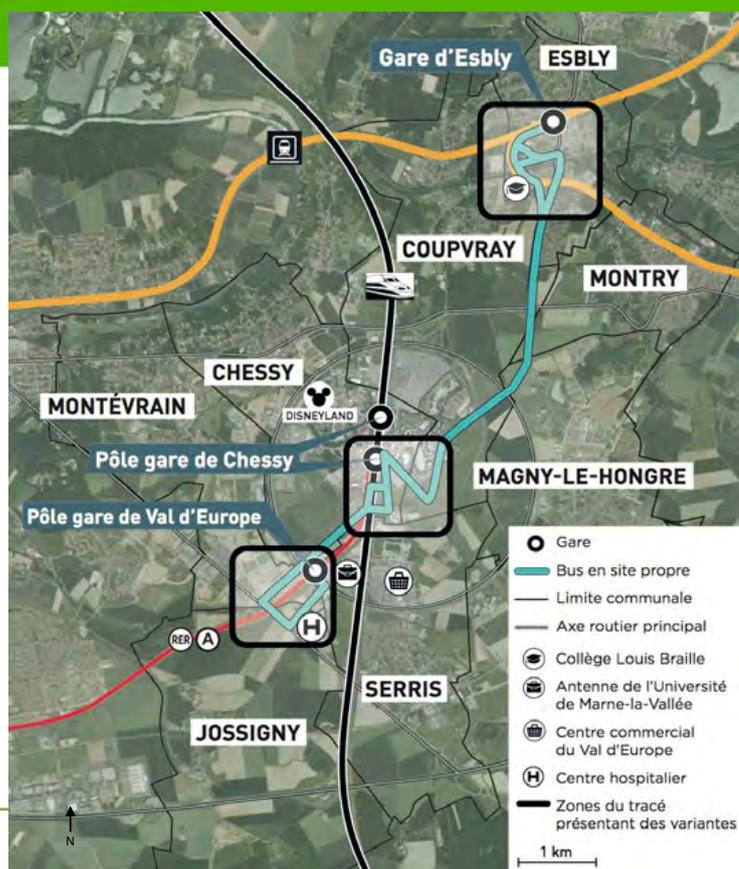


Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

- A Esbly ;
- Au pôle de Marne-la Vallée – Chessy ;
- Au Val d'Europe

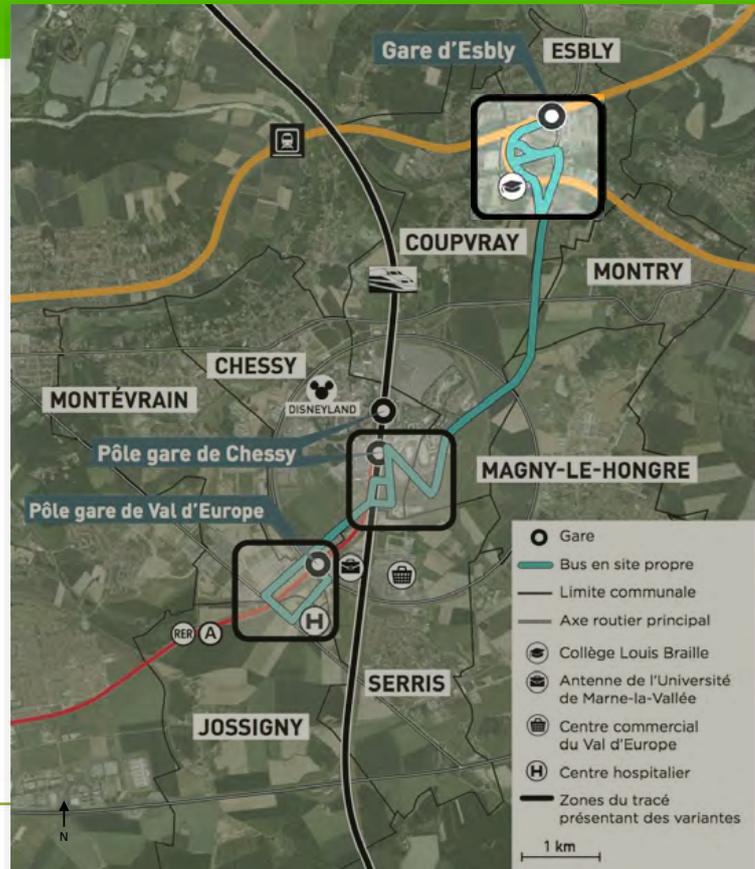


Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

Le tracé à Esbly



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé à Esbly

En gare d'Esbly :

- Correspondance avec la **ligne P du Transilien**
- Correspondance avec 6 lignes de bus en journée (4, 57, 7, 17, 14 et 6) et un Noctilien.

Un projet de réaménagement du pôle actuellement en cours de réflexion.



Tram Train Esbly - Crécy-la-Chapelle



Bâtiment gare



Gare routière d'Esbly

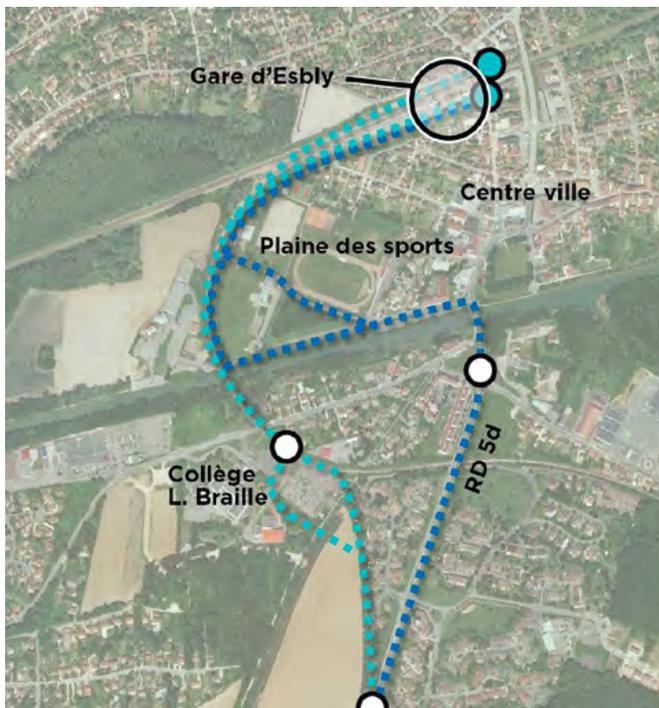


Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe



Le tracé à Esbly



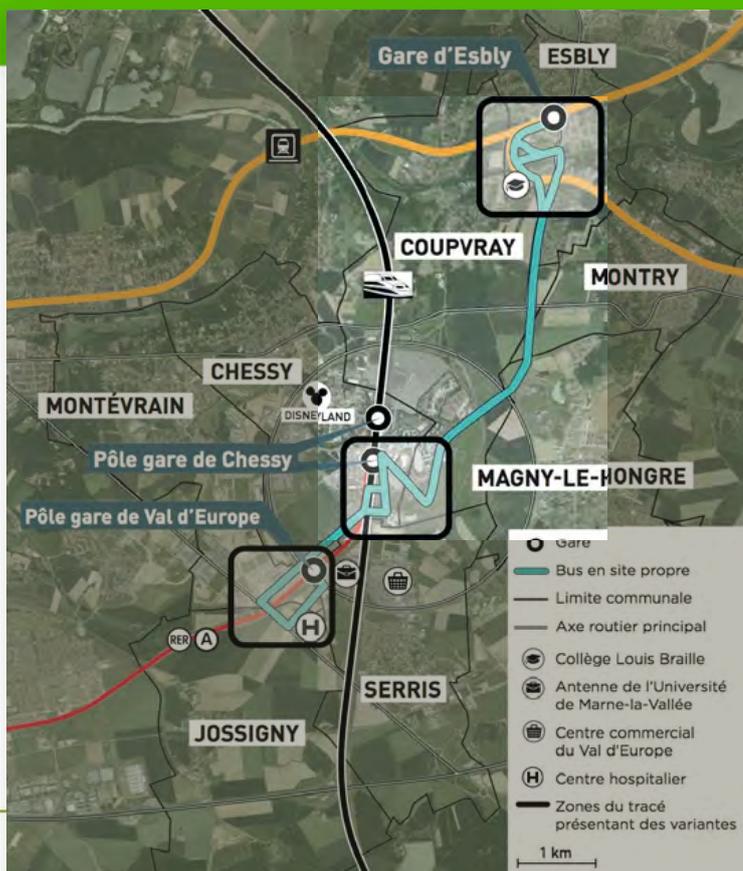
- - - Variantes desservant le Collège Braille
- Variantes desservant la Plaine des Sports
- Stations à l'étude (principe d'implantation)
- Stations Terminus

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

Du centre d'Esbly au pôle d'échanges de Marne-la-Vallée Chessy



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe



Le tracé au pôle de Marne-la-Vallée - Chessy

Le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy comprend :

- Une gare SNCF desservie par des TGV et des TGV Ouigo,
- Une gare RATP desservie par le RER A (terminus de la ligne),
- Une gare routière desservie par de nombreuses lignes de bus.

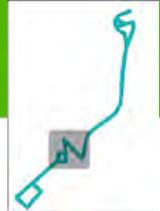


Gare routière Marne-la-Vallée - Chessy

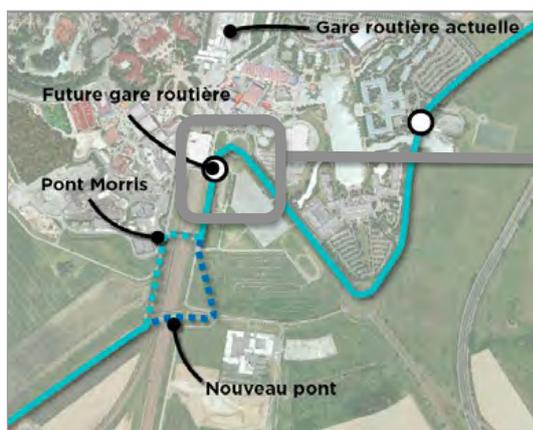


Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe



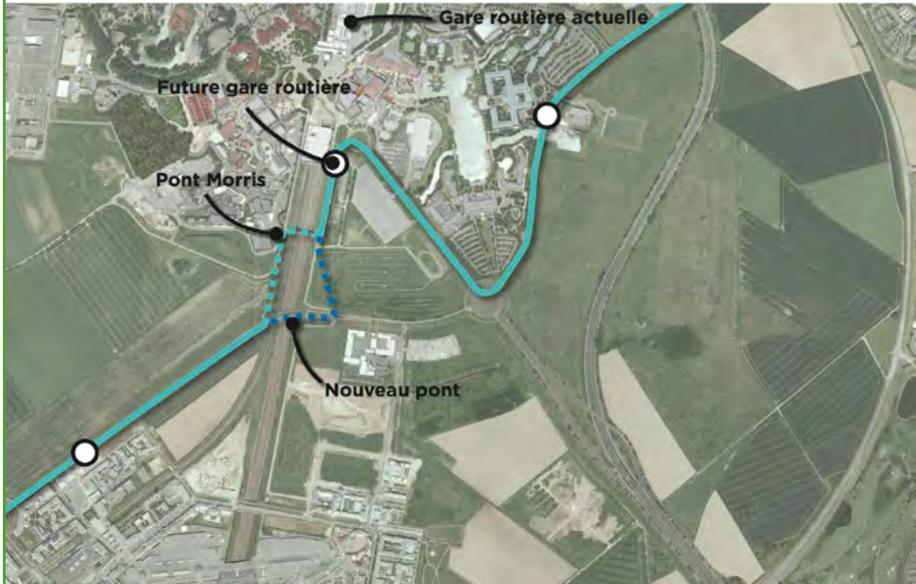
Nouvelle gare routière du pôle d'échanges Plan des aménagements à terme



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé au pôle de Marne-la-Vallée - Chessy



— Tracé du bus

--- Desserte du pôle d'échanges sud en projet puis insertion à l'ouest de la gare TGV via le pont Morris
Variante privilégiée

--- Desserte du pôle d'échanges sud en projet puis insertion à l'est de la gare TGV par un nouveau pont créé spécifiquement

○ Stations à l'étude (principe d'implantation)

200 m



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Le tracé au pôle de Marne-la-Vallée - Chessy



Pont Morris



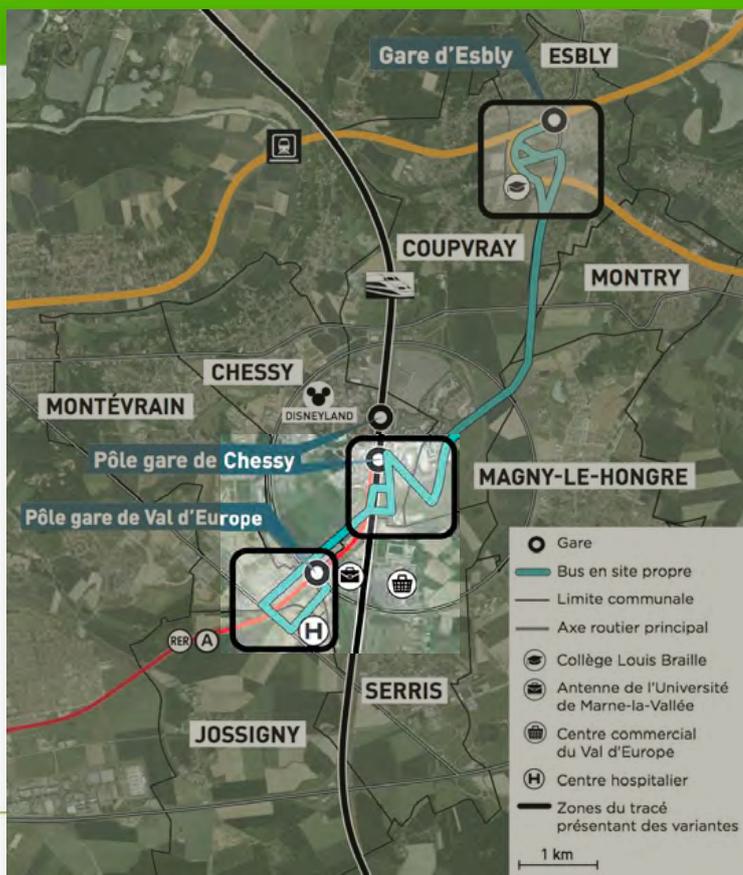
Nouvel ouvrage d'art à réaliser au droit de l'avenue Hergé

Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé et les zones de variantes

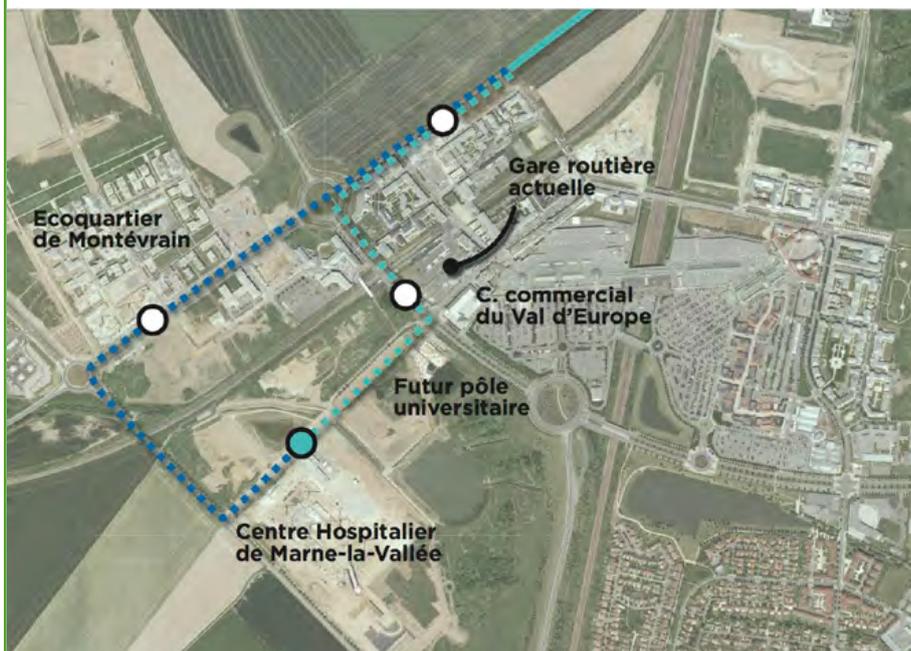
Du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy au Val d'Europe



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé au Val d'Europe



- Tracé du bus
- - - Desserte de l'hôpital via le boulevard circulaire *Variante privilégiée*
- - - Desserte de l'hôpital via l'écoquartier et la RD231
- Stations à l'étude (principe d'implantation)
- Stations Terminus

200 m



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le tracé au Val d'Europe

- Terminus au niveau du centre hospitalier de Marne-la-Vallée
- Desserte du **pôle gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe**, avec :
 - Une gare RATP permettant une correspondance avec le **RER A**
 - Une **gare routière** par laquelle transitent de nombreuses lignes de bus et un Noctilien
- Desserte de plusieurs équipements structurants : centre commercial, université, hôpital...



Hôpital Marne-la-Vallée



Gare routière de Serris-Montévrain-Val d'Europe

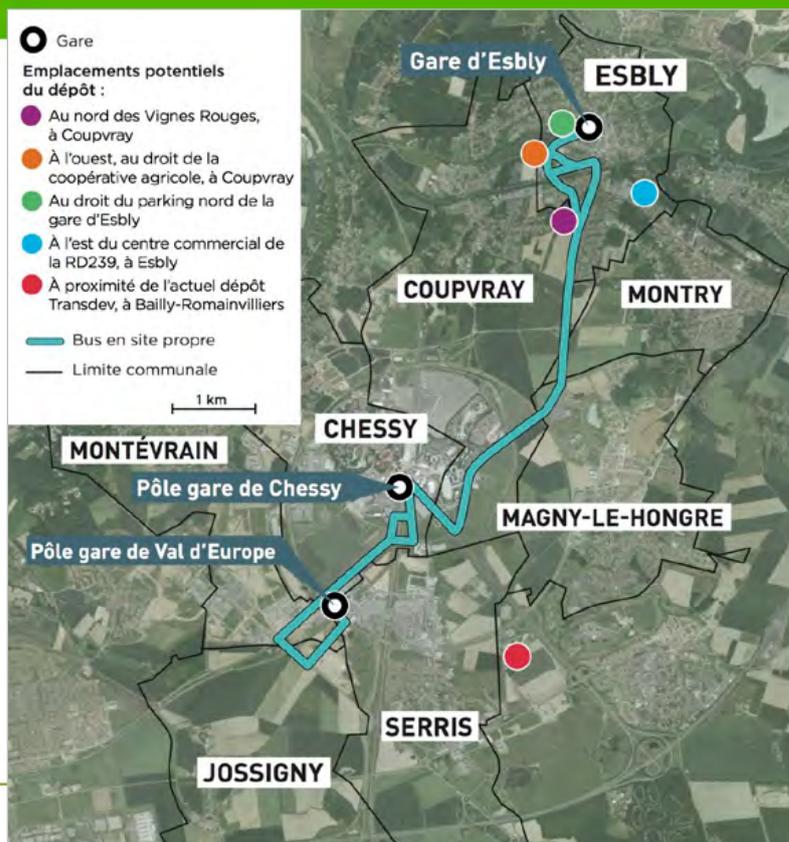


Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR)

- Un site indispensable pour assurer les fonctionnalités de la ligne
- 5 sites potentiels identifiés au stade du DOCP
- Suite à la concertation, des études complémentaires pour déterminer le site le plus pertinent



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Service offert



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

L'offre de service attendue

- **Vitesse commerciale** de 23 km / h environ ;
- **Temps de parcours** inférieur à 30 minutes de terminus à terminus ;
- **Amplitude horaire** large ;
- **Fonctionnement** 7 jours sur 7 ;
- **Fréquence** :
 - de moins de **8 minutes** en heures de pointe ;
 - **15 minutes** en heures creuses
- **Fréquentation** de **7 200 voyageurs/jours** à l'horizon 2020 ; **14 000 voyageurs / jour** à l'horizon 2030

⇒ Le site propre garantit la fiabilité des fréquences et des temps de parcours.



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Les stations

- **Information voyageurs** statique et dynamique
- **Accessibilité** aux personnes à mobilité réduite
- **Stationnements vélos** en station : arceaux pour l'attache des cycles en stations ; stationnements sécurisés Véligo aux terminus.



Espace sécurisé Véligo – Pont de Bezons

Les aménagements cyclables

- **Continuité des aménagements cyclables** tout au long du tracé



Bus en site propre

Esbly – Val d'Europe

Echanges avec la
salle

Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

**Merci de votre
participation**



Bus en site propre

Esbly - Val d'Europe

Exprimez-vous sur le projet !



Remplissez la **fiche info**



Connectez vous sur
www.bus-esbly-val-europe.fr
Et donnez votre avis en ligne



5.4. Les courriers reçus

Courrier du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée



Saint-Thibault-des-Vignes, le 24 juin 2015

**A l'attention de Sophie Mougard
Directrice Générale du STIF**

**39-41 Rue de Châteaudun,
75009 Paris**

Affaire suivie par : A. Perret
Tél : 01 60 31 55 04

Objet : Avis du Syndicat de Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée sur le projet de Transport en Commun en Site Propre « Esbly <> Chessy <> Val d'Europe »

Madame la Directrice,

Le Syndicat de Transport de Marne-le-Vallée (SIT) a été étroitement associé à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) « Esbly <> Chessy <> Val d'Europe » et je vous en remercie.

Ce projet, dont la vocation est de relier les gares du RER A et de la ligne P, tout en desservant les pôles majeurs du territoire, est fortement attendu par les élus locaux car il permettra d'accompagner le développement urbain de la Ville Nouvelle en offrant un haut niveau de service aux usagers.

Les aménagements de voiries proposés permettront de favoriser l'ensemble des déplacements alternatifs dont les itinéraires cyclables et de renforcer l'intermodalité entre le futur TCSP et les autres modes de transports ferrés et bus.

C'est pourquoi, je ne peux qu'émettre un avis favorable sur le projet de DOCP qui a été soumis à la concertation car il relaie bien les enjeux portés par le SIT.

Je tiens, par ailleurs, à souligner la qualité du dispositif de concertation mis en place depuis le 11 mai 2015 et la qualité d'écoute du STIF sur ce projet lors des deux réunions publiques à Esbly et Serris auxquelles j'ai participé.

Concernant le tracé, je partage les préconisations du STIF sur les variantes à privilégier, à savoir :

- Aux abords de la gare d'Esbly : la variante « Hybride » permettant de desservir le Collège.
- Aux abords de Chessy Sud : la variante de tracé rouge via la rue Morris pour emprunter le pont existant.
- Sur le secteur du Val d'Europe : la variante de tracé jaune desservant le Centre Hospitalier via le Bd du Circulaire : il conviendra de s'assurer du retournement du bus au niveau du carrefour du Gours de la Gondoire et de la RD231.

Concernant le terminus du TCSP au Val d'Europe, j'attire votre attention sur l'enclavement de la réserve d'emprise pour une nouvelle gare routière sur la commune de Montévrain. Dans le cadre de l'arrivée du TCSP, il serait opportun d'étudier la création d'une nouvelle gare routière le long du Cours de la Gondoire/RD231.

Enfin, concernant le site de remisage, je soutiens la proposition d'utiliser la réserve d'emprise de l'extension du Dépôt d'Orsonville à Bailly-Romainvilliers, très proche du terminus.

Mes services se tiennent à votre disposition pour échanger sur ce projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Sinclair Vouillot
Président du Syndicat des Transports



Copie :

M. Barbaux, Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne