

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Date de parution : Vendredi 22 Janvier 2010

**RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS
DU STIF
TOME 3**



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

**N°66 – novembre 2009
et conseil du 9 décembre 2009**



Délibération n° 2009/1022

Séance du 9 décembre 2009

**TRAM-TRAIN T4 JUSQU'A CLICHY SOUS BOIS ET MONTFERMEIL
BILAN DE LA CONCERTATION
ORIENTATIONS POUR LE SCHEMA DE PRINCIPE ET LE
DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région 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 décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le « Plan Espoir Banlieues » signé le 13 octobre 2008 ;
- VU** les décisions de la Commission nationale du débat public du 7 janvier 2009 et du 6 mai 2009 ;
- VU** le rapport de M. Jean-Luc MATHIEU, garant de la concertation ;
- VU** le rapport au Conseil n°2009/1022 ;
- VU** l'avis de la commission de la démocratisation du 2 décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan, annexé à la présente délibération, de la concertation préalable relative au projet de nouvelle branche du T4 vers Clichy sous Bois et Montfermeil, qui s'est déroulée du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009..

ARTICLE 2 : de poursuivre la dynamique des ateliers apparue au cours de la concertation et visant à pérenniser en vue de l'enquête publique, les échanges initiés sur l'insertion du tram-train.

ARTICLE 3 : prenant en compte les enseignements de la concertation, de confirmer la poursuite du projet sur les bases du tracé suivant :

- itinéraire du tracé 3, commun avec celui du tracé 4, entre le terminus (Hôpital de Montfermeil) et le carrefour RN 403 (avenue Desmoulins)/ RD 116 (boulevard Marx Dormoy) à Livry-Gargan ;
- le raccordement avec la ligne actuelle depuis le carrefour RN 403 / RD 116 s'effectue, en variante, dans les conditions du tracé 3 ou celles du tracé 4 ;

Sur ces bases seront réalisés le dossier d'enquête publique et toutes les études afférentes (schéma de principe, étude d'impact, dossiers de sécurité...), y compris :

- la faisabilité de la création d'une double bifurcation à titre conservatoire (vers Bondy et vers Aulnay) au niveau du raccordement entre la ligne T4 actuelle et le tracé 3 ;
- l'analyse technique et qualitative des diverses options d'insertion dans le boulevard Gutenberg à Livry-Gargan et dans le centre ancien de Montfermeil présentées dans le dossier de concertation ou proposées par ailleurs au cours de la concertation, ainsi que leurs conséquences éventuelles en termes d'exploitation et de circulation routière ;
- l'étude par RFF et la SNCF :
 - de l'adaptation des appareils de voie sur les sections du réseau ferré national (RFN) susceptibles d'être parcourues par des véhicules tram-train équipées de roues « urbaines » ;
 - des installations de maintenance et de garage nécessaires pour l'exploitation de la ligne, et des éventuelles synergies à mettre en place avec les installations prévues pour la Tangentielle Nord sur le site de Noisy le Sec ;
 - des modalités du déplacement éventuel de la station Gargan (quais et leurs équipements, voie et appareils, signalisation...) et du bâtiment abritant les locaux d'exploitation et le poste de commandement de la ligne.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



2009

Débranchement du tram-train T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois / Montfermeil

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PREALABLE

Du 1er septembre au 31 octobre 2009



SOMMAIRE

Sommaire.....	2
Synthèse.....	3
Introduction.....	7
PARTIE I Déroutement et modalités de la concertation.....	9
1. Périmètre.....	9
2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges.....	10
2.1. Annoncer la concertation.....	10
2.2. S'informer.....	10
2.3. Echanger, contribuer.....	11
2.4. Les modalités de concertation adaptées aux demandes des participants.....	13
PARTIE II Synthèse thématique des avis et débats.....	14
1. La concertation.....	15
1.1. La qualité de la concertation.....	15
1.2. Sur la suite.....	17
2. Opportunité du projet, coût.....	18
2.1. Les enjeux du projet.....	18
2.2. L'articulation avec le réseau de transport existant et en projet.....	20
2.3. Le coût et le financement du projet.....	23
2.4. Le calendrier.....	24
3. Les principales caractéristiques du projet.....	25
3.1. La desserte.....	25
3.2. Les rabattements.....	27
3.3. Les caractéristiques du mode choisi : avantages et inconvénients.....	28
3.4. L'impact des travaux pour les usagers, riverains et commerçants.....	30
4. L'insertion du T4 : les tracés.....	30
4.1. Tracé 1.....	31
4.2. Tracé 2.....	31
4.3. Tracé 3.....	31
4.4. Tracé 4.....	34
4.5. Tracés 5 et 6.....	35
4.6. Tracé « 0, dit historique » ou 7.....	36
4.7. Alternatives.....	37
Les enseignements de la concertation pour le STIF.....	40
ANNEXES.....	41

SYNTHESE

La concertation sur le projet de débranchement du T4 jusqu'à Clichy-Montfermeil s'est déroulée du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009, dans les six communes de Seine-Saint-Denis traversées par l'un des tracés du projet, sous l'égide de M. Jean-Luc MATHIEU, garant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

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

- Le déroulement de la concertation
- La perception des modalités retenues pour la concertation
- L'opportunité du projet
- L'articulation avec les autres projets ou moyens de transports
- La desserte
- L'insertion du tramway
- Les tracés
- Les alternatives

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

Le déroulement de la concertation

Un dispositif participatif d'une durée de 9 semaines a été mis en œuvre dans le but d'associer le plus largement possible la population au débat.

La population a été informée sur le projet par 77 000 dépliants, 2100 dossiers de concertation, 20 000 synthèses de ce dossier, qui ont été distribués aux habitants et aux riverains, mais aussi remis aux élus, acteurs socio-économiques et partenaires du projet.

Cinq réunions publiques ont eu lieu, un atelier de travail a été organisé, des expositions se sont tenues dans les villes concernées par le projet et les principales gares desservant le territoire. Des registres ont été installés dans les mairies et à la Communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil. Enfin, un site Internet dédié au projet a été mis à disposition de ceux qui souhaitent s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution.

Les chiffres de la concertation

- Entre 220 et 540 participants à chaque réunion publique, soit au total environ 2500 participants ;
- 325 avis déposés sur les registres, dont des pétitions, des contributions individuelles et associatives ;
- 326 avis déposés sur le site Internet ;
- 10 205 visites sur le site Internet.

La perception des modalités retenues pour la concertation

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

Ils ont relevé le « *succès quantitatif* » de la concertation et salué pour la plupart une « *réelle concertation qui a permis d'évoluer dans le débat* ».

Des réserves ont néanmoins été émises sur les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage, qui pour certaines étaient perçues comme insuffisamment étayées par des

études techniques, ainsi que sur le temps de parole laissé au public, souvent jugé insuffisant.

De nombreux participants se sont déclarés très attentifs aux suites de la concertation, à travers des visites sur site et de nouvelles études, mais aussi à la prise d'une décision.

L'opportunité du projet

Le public s'est beaucoup exprimé sur l'opportunité même du projet et ses enjeux.

La très grande majorité des participants s'est félicitée d'un projet qui répond à la nécessité et à l'urgence de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, à la nécessité d'améliorer les transports en commun aux franges de la première couronne parisienne et d'offrir une alternative à la voiture particulière. Les temps de trajet, la régularité et plus généralement les conditions de transport, pour accéder aux zones d'emploi sont présentés comme faisant partie des principales raisons des difficultés socio-économiques sur le plateau. **Ces objectifs font l'objet d'un quasi consensus.**

D'autres ont estimé qu'il existe d'autres moyens de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, et que certaines des communes traversées (Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy) sont déjà suffisamment desservies en transport en commun.

L'articulation avec les autres projets ou moyens de transports

Des craintes ont été formulées quant au risque d'avoir « *trois transports redondants* » pour désenclaver le plateau, à savoir **le débranchement du T4 présenté par le STIF, le bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'ex RN3 concomitant avec le projet de requalification de l'axe porté par le Conseil général de Seine-Saint-Denis, et le métro automatique en grande couronne proposé par l'Etat (« plan Blanc »)**. Néanmoins, si certains se sont inquiétés de l'éventuelle concurrence entre ces projets, beaucoup ont estimé qu'ils seront complémentaires, – dans la mesure où le tracé retenu pour le T4 ne vient pas constituer un doublon avec le métro automatique et les lignes bus Mobilien actuelles – et que le projet de débranchement du T4 doit être réalisé en priorité.

Beaucoup de participants ont insisté sur la nécessité de **prolonger le T4 de Bondy à Noisy-le-Sec**, afin de se relier à ce pôle multimodal majeur (branches Chelles et Tournan du RER E, T1), dont l'importance va d'ailleurs s'accroître à court et moyen terme avec l'arrivée de la Tangentielle Nord et le prolongement de T1 à Val de Fontenay.

L'articulation du projet avec le réseau existant suscite des inquiétudes, notamment en termes de répercussion sur le trafic existant. L'impact du projet sur la **saturation actuelle du RER B** est ainsi pointé, tout comme le risque d'une affluence supplémentaire dans le RER E et à la gare de Bondy. Des usagers **du T4** actuel tiennent à conserver les conditions « *confortables* » de transport dont ils bénéficient. Ils craignent donc des dysfonctionnements, et une saturation aux heures de pointe, avec le débranchement. Plusieurs participants demandent une **réorganisation du réseau de bus** autour du T4.

La desserte

Une préférence est marquée en faveur des tracés les mieux situés pour **se rabattre sur le RER E**, dans le but de rejoindre Noisy-le-Sec. Peu de participants préfèrent la liaison directe vers le RER B.

Un **débranchement bidirectionnel** du T4, à la fois vers le sud et vers le nord, est également demandé dans le but de rejoindre aussi bien Aulnay-sous-Bois que Bondy, sans rupture de charge. Cette demande est relayée par les associations « Un T4 pour tous », « Environnement 93 » et « Défense des Libertés et des Droits aux Pavillons sous Bois » (DLDP).

La nécessité de **desservir le Bas-Clichy et l'intégralité du territoire recouvert par le projet de renouvellement urbain (PRU)** mis en œuvre à Clichy-sous-Bois et à Montfermeil fait l'objet d'un quasi consensus.

Des élus et des habitants de Livry-Gargan demandent le désenclavement de l'est et du centre de leur commune.

L'insertion du tramway

L'insertion du tramway suscite de nombreuses inquiétudes :

- l'impact du projet sur le trafic routier des voiries empruntées ;
- l'impact des travaux sur le chiffre d'affaire des commerces ;
- les nuisances sonores, visuelles et vibratoires ;
- la sécurité routière.

Plusieurs identifient toutefois le tramway comme un outil de requalification urbaine.

Les tracés

Au cours de la concertation, la plupart des participants se sont prononcés en faveur des tracés 3, 4, 1 et 0 (également appelé « historique » ou « 7 »). A l'issue de la concertation, **les tracés 3 et 4** sont le plus souvent cités comme réunissant les qualités nécessaires à un désenclavement efficace du plateau et occasionnant le moins de gêne possible pour les riverains. **Des études complémentaires** sont demandées sur ces tracés pour pouvoir se positionner.

Les tracés qui ne desservent pas le Bas-Clichy et ne permettent pas un accès rapide à la gare de Bondy (1, 2, 5 et 6) sont exclus en bloc par un grand nombre de personnes.

Les tracés qui longent ou traversent **l'ex-RN3** ont suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes. Cet axe est qualifié à plusieurs reprises de très encombré ; il supporte d'importants flux en provenance de la Seine-et-Marne à destination de Paris et inversement. Les participants font état de leur crainte de voir s'aggraver les embouteillages ainsi que les pollutions sonore et atmosphérique en cas d'insertion du tramway sur l'ex-RN3.

Le **tracé 1** est soutenu par des participants qui demandent une desserte améliorée (« désenclavement ») de l'est de Livry-Gargan, et un faible impact du tramway sur l'ex-RN3. Le fait que ce tracé ne desserve pas le Bas-Clichy et qu'il privilégie l'accès à Aulnay-sous-Bois et donc au RER B au détriment du RER E, est néanmoins abondamment décrié. De même plusieurs participants mettent en avant la redondance de ce tracé avec le futur métro automatique du Grand Paris et les lignes de bus Mobilien du secteur (613 et nouvelle ligne Montfermeil/Clichy – Roissy CDG).

Le **tracé 2**, bien que rarement évoqué, fait l'objet d'une opposition quasi unanime.

Le **tracé 3**, qui était relativement décrié au début de la concertation, a ensuite reçu le soutien de nombreux participants. Il a été qualifié de « *bon compromis* » car il se raccorde vers le sud, minimise les impacts sur l'ex-RN3, et permet le maillage avec le futur TCSP sur ce même axe. Plusieurs participants s'opposent néanmoins à ce tracé car il emprunte le boulevard Gutenberg et traverse la RN3 en baïonnette. Les riverains et usagers du boulevard Gutenberg estiment que, malgré sa largeur de 24 m entre façades, l'insertion d'un tramway est impossible dans leur rue (accès aux garages des immeubles et aux commerces, présence de nombreux établissements scolaires et sportifs, accès pompiers aux façades, faisabilité technique du débranchement sans expropriations, etc.). La traversée de la RN3 en baïonnette est accusée de dégrader la circulation et d'accentuer la saturation de cet axe.

Le **tracé 4**, qui avait été écarté par le STIF au moment du DOCP, en raison des contraintes que son insertion suppose, a reçu le soutien de nombreux participants, lors de chaque réunion. Les Verts de Seine-Saint-Denis ont pris position en faveur de ce tracé qu'ils considèrent comme une « *solution de consensus* ».

Ce tracé inquiète toutefois plusieurs participants qui souhaitent ne pas densifier l'espace autour de la gare de Gargan, et craignent essentiellement une dégradation des conditions de circulation et de stationnement sur le boulevard de la République, déjà considérées comme difficiles.

Le **tracé 5** est évoqué par certains comme une solution par défaut, dans la mesure où il répond aux enjeux de desserte des zones en renouvellement urbain, mais il fait surtout l'objet de critiques, du fait des contraintes techniques auxquelles il se heurte (étroitesse des voiries empruntées et nécessité de démolir un immeuble R+3).

Le **tracé 6** est peu évoqué pendant la concertation, ou alors comme solution par défaut. Il est écarté par la plupart des participants, qui constatent qu'il ne dessert quasiment pas Clichy-sous-Bois.

Le **tracé « 0, dit historique »** (également appelé tracé 7 par certains acteurs) n'était pas présenté par le STIF à la concertation mais a fait l'objet de nombreuses discussions, notamment lors des premières réunions publiques. Les communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil étaient exclusivement favorables à ce tracé, qu'elles avaient mis en avant dans leur cahier d'acteurs, mais l'ont progressivement abandonné après avoir pris connaissance de ses principaux points durs : insertion sur le Boulevard Roy et sur l'ex-RN3 aux Pavillons-sous-Bois, impact sur le trafic routier.

Alternatives

Deux principales alternatives ressortent de la concertation en termes de tracés :

- Celle proposée par l'association DLDP, qui propose un tracé reprenant le tracé 1 entre Freinville-Sevran (avec un double débranchement vers le nord et vers le sud) et l'avenue Kennedy à Livry-Gargan, puis empruntant le boulevard Roger Salengro pour rejoindre l'avenue Léon Blum et reprendre ensuite le tracé 3. Selon la DLDP, cette solution répond à toutes les demandes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil (accès au RER E, desserte du Bas-Clichy en particulier) sans pénaliser le fonctionnement de l'ex-RN3 au niveau du carrefour de Chanzy ;
- Celle proposée par M. Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan et par plusieurs participants, qui consiste à désenclaver le plateau par l'est au moyen d'un tramway Clichy-sous-Bois - Chelles.

La plupart des autres alternatives au projet se fondent sur une amélioration du réseau de bus existant ou la desserte du plateau de Clichy-Montfermeil par une branche du futur BHNS sur l'ex-RN3.

INTRODUCTION

Ce bilan a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable**, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, concertation menée sur le projet de débranchement du T4 jusqu'à Clichy-Montfermeil, qui s'est déroulée du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009, sous l'égide d'un garant.

- **Le projet**

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

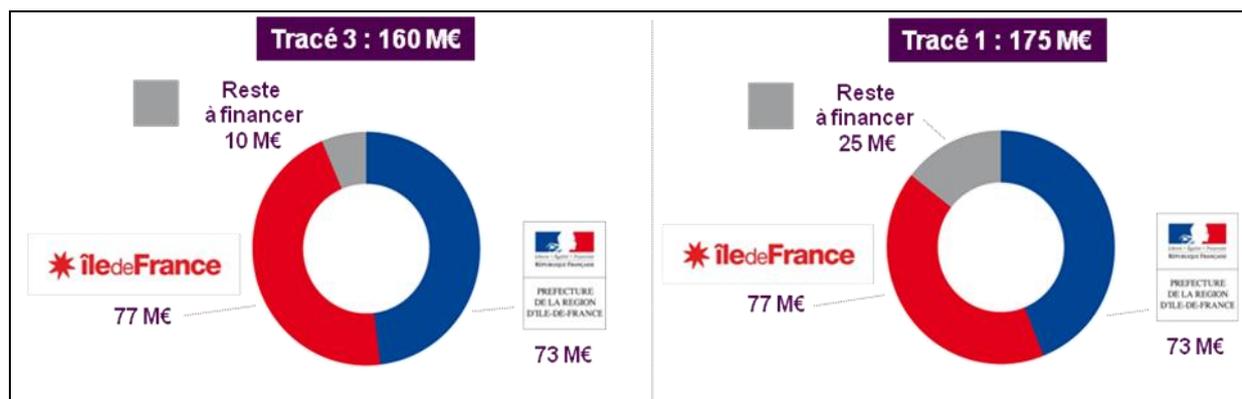
- débranchement du T4 existant jusqu'à l'hôpital intercommunal de Montfermeil (CHI)
- une liaison sans rupture de charge entre Bondy et Montfermeil ou entre Aulnay-sous-Bois et Montfermeil
- environ 6 kilomètres de ligne nouvelle de type tramway avec 9 à 11 stations
- 4 à 6 communes concernées
- 37 000 à 44 000 emplois et habitants directement desservis

Le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) est le maître d'ouvrage du projet. Les partenaires sont l'Etat et le Conseil régional d'Ile-de-France (financeurs), le Conseil général de Seine-Saint-Denis (maître d'ouvrage de l'aménagement des voiries départementales), RFF (maître d'ouvrage pour la partie Réseau ferré national), et Transilien SNCF (exploitant de la ligne T4 actuelle Aulnay-Bondy).

La réalisation du tramway poursuit plusieurs objectifs :

- améliorer les conditions de déplacements
- renforcer le réseau de transports en commun
- favoriser la transformation urbaine et accompagner le développement économique
- améliorer le cadre de vie
- offrir une alternative à la voiture

Seuls les coûts d'infrastructure et de matériel roulant correspondant aux tracés 3 et 1 ont été évalués :



Compte-tenu de l'aspect prioritaire que revêt le projet pour l'Etat et la Région Ile-de-France, le financement nécessaire au projet est déjà réuni en quasi-totalité. 10 millions d'euros sont apportés dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 (30% Etat, 70% Région) et 140 millions d'euros dans le cadre du Plan Espoir Banlieues (50% Etat, 50% Région). Le matériel roulant reste à financer selon des modalités à déterminer.

- **Le contexte réglementaire et institutionnel de cette concertation**

Il s'agit de la première phase d'échanges avec le public, sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé le 9 juillet 2008 par le Conseil du STIF. Dans ce document, 6 tracés avaient été étudiés, et le STIF en avait *in fine* retenu 2, sur lesquels il envisageait de faire porter la concertation. (*cf.* Annexe n° 01). Lors de ce même Conseil, il a été décidé que le STIF saisirait la Commission nationale du débat public (CNDP) en émettant le vœu que soit nommé un garant pour la tenue de la concertation. Cette saisine devait intervenir à l'issue de la période de publication du DOCP (octobre-décembre 2008 - *cf.* Annexe n°02) afin de laisser aux acteurs locaux le temps nécessaire pour prendre connaissance du DOCP et éventuellement exprimer au préalable leurs attentes en matière de concertation auprès de la CNDP. Dans ce cadre, la CNDP a été saisie par la commune de Livry-Gargan le 25 novembre 2008. La CNDP a décidé le 7 janvier 2009, de confier au STIF le soin d'organiser une concertation sous l'égide d'un tiers garant, et a recommandé de la faire porter sur les six tracés étudiés dans le DOCP. Cette décision a été suivie de la nomination, le 6 mai 2009, de monsieur Jean-Luc MATHIEU en tant que garant de la concertation. (*cf.* Annexes n°03 et 04)

- **Les objectifs de la concertation**

Il s'agit d'établir un dialogue entre les parties prenantes, public, élus, acteurs économiques et associatifs etc., afin de :

- . comprendre les préoccupations des populations,
- . articuler le projet avec les politiques locales,
- . débattre,
- . préparer les décisions futures.

La concertation n'a pas vocation à apporter des réponses à toutes les questions, mais à apporter des éléments qui, le cas échéant, pourront nécessiter des approfondissements ultérieurs.

Par courrier du 5 juin 2009, le STIF a proposé aux communes concernées les modalités qu'il envisageait pour la concertation. Le STIF a ainsi défini, en accord avec le garant et les partenaires (Etat, Région Ile-de-France, Conseil général de Seine-Saint-Denis, communes concernées, RFF, SNCF), un dispositif de dialogue avec le public, adapté et cohérent avec ces objectifs.

Le STIF a informé la CNDP de ce dispositif par courrier en date du 10 septembre 2009. (*cf.* Annexe n° 06)

PARTIE I DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

1. PERIMETRE



Afin d'informer un maximum de personnes de la tenue de la concertation sur ce projet, différents documents de la concertation ont été mis à la disposition du public :

- diffusion auprès des partenaires du projet, des communes (Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, et Sevrans), des associations, des gares et des transporteurs de bus
- diffusion directement auprès de la population (habitants et salariés) par tractage¹
- diffusion lors des réunions publiques
- diffusion sur le site Internet de la concertation www.t4clichymontfermeil.com

¹ Distribués en mains propres dans les lieux publics (gares, marchés, centres commerciaux, rues commerçantes)

2. LES MODALITES DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET D'ECHANGES

2.1. Annoncer la concertation

La concertation a été annoncée par un **communiqué de presse** diffusé le 31 août 2009, et par une **publication légale** dans la presse régionale et nationale (*Le Parisien* et *L'Humanité*). (cf. Annexe n° 07)

L'information a également été relayée par les **magazines municipaux** de Livry-Gargan, Montfermeil et Clichy-sous-Bois, ainsi que sur le site Internet de ces municipalités.

Une **campagne d'affichage** a été menée dans les transports en commun, les gares (gares du T4 entre Aulnay-sous-Bois et Bondy, gare RER B Sevrans-Livry, et gares RER E Le Raincy-Villemomble-Montfermeil, Le Chénay-Gagny et Gagny et les villes concernées selon 3 formats différents, soit **2 124 affiches** au total.

Un **site Internet dédié** (www.t4clichymontfermeil.com) a été ouvert le 1^{er} septembre 2009. Il a reçu 10 205 visites, dont 6 873 provenant de visiteurs uniques, entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre 2009, date de clôture de dépôts d'avis.

2.2. S'informer

Tout au long de la concertation, les habitants ont pu s'informer à travers des **dépliants** d'information (cf. Annexe n°08) Au total **77 500 dépliants** ont été mis à disposition dans les mairies des communes concernées, dans les gares et auprès des associations et des partenaires, et distribués dans les lieux publics fréquentés (, marchés, centres commerciaux, rues commerçantes...).

Un **dossier de concertation** (cf. Annexe n°08) de 43 pages a été élaboré et diffusé dans le but d'informer en détail la population sur le projet, son opportunité et ses caractéristiques. Au total, **2 152 exemplaires** ont été mis à disposition des communes, de la communauté d'agglomération ainsi que des partenaires du projet, et ont été distribués lors des réunions publiques.

Une **synthèse de 8 pages (du dossier de concertation** cf. Annexe n°08) a également été réalisée de façon à informer le plus grand nombre. Ainsi, **19 630 exemplaires** de la synthèse ont été mis à disposition des communes, de la communauté d'agglomération ainsi que des partenaires du projet, et ont été distribués lors des réunions publiques.

11 expositions publiques ont été organisées au total, lors des cinq réunions publiques et dans les lieux suivants :

- Mairies de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy et Sevrans
- Communauté d'agglomération Clichy-Montfermeil
- Centre commercial Clichy 2
- Gares d'Aulnay-sous-Bois, Bondy et Livry-Gargan

Enfin les citoyens ont pu obtenir des informations sur le **site Internet** (www.t4clichymontfermeil.com), où ils ont eu accès à :

- l'ensemble des documents de concertation : dossier, synthèse, dépliant, affiche, panneaux d'expositions
- le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales et ses annexes

- les 9 cahiers d'acteurs (voir ci-dessous)
- les comptes rendus des réunions publiques
- les diaporamas présentés par le STIF en réunions publiques
- les diaporamas présentés par certains élus en réunions publiques
- la carte du réseau de bus
- la carte des transports en commun

2.3. Echanger, contribuer

Afin de donner la parole aux acteurs du territoire (associations, élus, acteurs économiques), le STIF a proposé, sur demande du garant, la réalisation de cahiers d'acteurs. Dans ces documents, chaque acteur a exposé sa vision du projet présenté par le STIF. Au total, 9 cahiers d'acteur ont été rédigés, et mis à la disposition du public, au même titre que les documents de concertation du STIF.

Afin de préparer la phase des réunions publiques, le STIF a organisé **une rencontre avec les élus du territoire directement concernés**. Cette rencontre a permis d'échanger à propos du déroulement et des objectifs de la concertation, ainsi que de présenter le rôle du garant. Elle s'est déroulée le 4 septembre 2009, à la sous-préfecture de Seine-Saint-Denis, au Raincy, et a rassemblé une trentaine de participants.

Cinq **réunions publiques** ont ensuite été organisées.

Les réunions se sont tenues sous le contrôle du garant, ont été animées par le cabinet C&S Conseils, et ont permis aux riverains, aux élus et aux associations d'échanger et de contribuer à la réflexion sur le projet.

Ces **cinq réunions publiques** ont présenté les caractéristiques suivantes :

- Une réunion dite « d'ouverture » : le 09 septembre 2009 au Raincy (durée : 3 heures ; 220 participants)
- Trois réunions publiques sectorielles :
 - o le 11 septembre 2009 à Montfermeil (durée : 3 heures ; 330 participants)
 - o le 15 septembre 2009 à Livry-Gargan (durée 3 heures 30 ; 490 participants)
 - o le 22 septembre 2009 aux Pavillons-sous-Bois (durée : 3 heures 30 ; 540 participants)
- Une réunion dite « de synthèse des échanges » : le 25 septembre 2009 à Clichy-sous-Bois (durée : 3 heures 30 ; 440 participants)

La réunion dite « d'ouverture » avait pour objet principal, outre de procéder à une présentation générale du projet, de permettre aux élus, associations et acteurs économiques ayant rédigé un cahier d'acteurs d'exposer publiquement leur vision du projet, et d'enrichir ainsi les échanges avec le public.

La réunion dite « de synthèse des échanges » a été quant à elle l'occasion pour le STIF et ses partenaires de présenter ce qu'ils ont retenu à ce stade des échanges exprimés lors des réunions publiques.

Un **atelier thématique de travail** a ensuite été organisé le 21 octobre 2009, à Livry-Gargan, en réponse aux demandes exprimées lors des réunions publiques. Il a rassemblé pendant 3 heures une quarantaine de personnes, dont une vingtaine d'habitants, riverains, commerçants, responsables associatifs et une vingtaine d'élus, personnels techniques des collectivités, représentants du maître d'ouvrage et ses partenaires.

Des **registres** étaient également disponibles en mairies (dans les communes de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, et Sevran) et à la Communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil (CACM). Au total, **325 avis** ont été déposés sur ces registres. Leur répartition est la suivante :

Lieu	Nombre d'avis déposés
Clichy-sous-Bois	50
Le Raincy	47
Les Pavillons-sous-Bois	64
Livry-Gargan	134
Montfermeil	30
Sevran	0

Les habitants avaient également la possibilité de déposer des **avis sur le site Internet**. Au total, **326 avis** ont été déposés entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre 2009.

Des **contributions collectives** ont été recueillies et déposées, pour certaines parmi les registres et les avis Internet et/ou développées lors des réunions publiques ou de l'atelier thématique :

- . Contribution de l'association Environnement 93
- . Proposition de l'association de Défense des Libertés et des Droits aux Pavillons-sous-Bois (DLDP)
- . Contributions de l'association « Un T4 pour tous »
- . Contribution des Verts de Seine-Saint-Denis
- . Contribution de l'association « Bien vivre à Vaujours »
- . Contribution de l'Amicale Sully (copropriété de la résidence Sully)
- . Contribution de l'Association pour le Développement des Transports Publics dans l'Est Parisien (ADTCEP)

Des **contributions individuelles** ont été recueillies et déposées pour certaines parmi les registres et les avis Internet et/ou développées en réunion publique :

- . Contribution d'Alain BOYER
- . Contribution de Michel PAULIN
- . Contribution d'Anne JARDIN
- . Contribution de Gérard PRUDHOMME
- . Contribution de Jean-Marie SERVAS
- . Contribution de Philippe COPIN
- . Contribution de René CATALANO

Les **municipalités** se sont également positionnées (cf. Annexe 16):

- . Motion du conseil municipal de Livry-Gargan, relative au projet de T4 sur la RN3, le 8 juillet 2009
- . « *Lettre commune des élus du conseil municipal du Raincy concernant le débranchement du tram-train* », le 18 septembre 2009

Les **citoyens** se sont également exprimés en s'associant à des pétitions ou en répondant à un questionnaire :

- . Pétition sur Internet de l'association « Un T4 pour tous », 596 signatures.
- . Pétition de l'association « Un T4 pour tous », en faveur du tracé 7, plus de 5 000 signatures
- . Pétition de Montfermeillois en faveur du projet de débranchement, 750 signatures
- . Pétition « *Prolongement du tram-train T4 : NON au passage en force par le Boulevard Roy et la RN3* », 42 signatures

- . Questionnaire de l'association « Un T4 pour tous », distribué lors d'une fête municipale, 221 réponses.

2.4. Les modalités de concertation adaptées aux demandes des participants

Les modalités de la concertation ont évolué au fur et à mesure, pour s'adapter aux demandes des participants.

Ainsi, le déroulé des réunions publiques a été modifié pour donner toujours plus de temps de parole aux participants.

Au cours de la concertation, des questions précises ont émergé sur certains points, qui ont fait l'objet d'approfondissements par le STIF, d'une réunion publique sur l'autre. C'est ainsi que tous les tracés ont été abordés sous l'angle de leurs points durs et délicats, et qu'une attention particulière a été portée sur tous les impacts possibles dans les secteurs très contraints de l'ex RN3 (tracés 0 et 3) et de la gare de Gargan (tracé 4).

Suite aux demandes de plusieurs participants et d'élus, relayées par le garant, il a été décidé de poursuivre la réflexion sur certains points en atelier de travail. L'atelier du 21 octobre 2009 à Livry-Gargan a permis d'examiner de façon plus approfondie, pour les communes de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois :

- . Les impacts sur la traversée de l'ex RN3 par le tracé 3 (insertion Gutenberg/Briand/Desmoulins)
- . La faisabilité et l'insertion du tracé 4 : impact sur la gare de Gargan (déplacement des quais, démolition de l'ancien bâtiment-voyageurs...) et sur l'avenue de la République, plan de circulation, marché de Chanzy etc.

La dernière réunion publique, dite de « synthèse des échanges », s'est tenue le 25 septembre 2009. La concertation s'est poursuivie jusqu'au 31 octobre, sur les registres disponibles en mairie, sur le site Internet, et lors de l'atelier thématique.

PARTIE II SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS ET DÉBATS

PREAMBULE

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

- la concertation ;
- l'opportunité du projet ;
- les grandes caractéristiques du projet ;
- l'insertion du projet selon les tracés présentés à la concertation et ceux évoqués ou proposés par le public.

Elle se fonde sur l'analyse des différentes contributions au débat :

- prises de parole en réunions publiques ;
- prises de parole lors de l'atelier technique ;
- registres en mairie ;
- contributions individuelles ou collectives ;
- avis déposés sur le site Internet ;

Enfin, cette partie du bilan :

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

1. LA CONCERTATION

1.1. La qualité de la concertation

. La qualité de la concertation

Le « succès quantitatif » de la concertation est salué à plusieurs reprises par les élus des communes concernées et par **Serge MERY, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, chargé des transports et de la circulation, et vice-président du STIF**. Plusieurs participants se félicitent de cette « réelle concertation qui a permis d'évoluer dans le débat », qui a fait en sorte que « beaucoup d'informations [soient] échangées » et qui a permis « d'éclairer sur la complexité des problèmes ». Certains saluent ainsi « la volonté du STIF d'apporter des réponses techniques aux différentes craintes », signe que « les choses évoluent ».

Eric RAOULT, député-maire du Raincy aurait néanmoins « aimé voir arriver cette concertation plus tôt ». **Olivier KLEIN, premier adjoint au maire de Clichy-sous-Bois**, rappelle quant à lui que « des réunions de concertation avec les élus ont eu lieu dès le début du projet ».

Plusieurs participants s'interrogent sur la légitimité d'évoquer d'autres tracés que ceux présentés à la concertation. Ainsi, ils « souhaitent savoir si la concertation porte sur les tracés 1 à 6 ou sur des préférences, et dans ce cas, si cela pose un problème juridique ».

Philippe DALLIER, sénateur-maire des Pavillons-sous-Bois, estime lors des trois premières réunions que « le débat est biaisé puisqu'il porte en réalité davantage sur le tracé '0, dit historique', encore appelé tracé 7 par certains acteurs, et non sur les six tracés présentés à la concertation ».

Enfin, plusieurs participants regrettent que la concertation ne s'appuie pas sur davantage d'études techniques, notamment « sur la faisabilité des projets ». Ils estiment que cela « ne permet pas de se baser sur des éléments concrets » pour aider à la décision.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- A l'issue du DOCP, deux tracés ont été identifiés par le STIF, le tracé 3 de référence et le tracé 1 alternatif. La CNDP a demandé que soient présentés l'ensemble des tracés étudiés, dans un souci de transparence, et pour faire comprendre comment la réflexion du STIF a cheminé. C'est dans ce cadre que le tracé 0, dit historique ou 7 a été rappelé. Ne pas le mentionner aurait pu être reproché au STIF comme une manière de cacher des éléments.
- Le tracé 0 a néanmoins été abandonné lors du lancement des études du DOCP compte tenu des très importantes difficultés d'insertion et d'acceptation locale qu'il présentait. Ces difficultés ont été confirmées par des études complémentaires lancées par le STIF à l'été 2009.

. Les modalités de la concertation

Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan, se félicite à plusieurs reprises de la présence du garant et de « la qualité de la plupart des débats ». Il estime avoir « obtenu une véritable concertation et en être rassuré ».

Quelques participants s'expriment sur l'évolution des modalités de la concertation d'une réunion publique sur l'autre. S'ils saluent « le changement de déroulement de la réunion de Livry-Gargan, pour donner une plus grande place à la population », ils se demandent si

«certaines communes n'ont pas été avantagées pour ce qui concerne la consistance des éléments présentés. ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Il a effectivement pu y avoir, d'une réunion sur l'autre, évolution des diaporamas de présentation et enrichissement du contenu. Cet état de faits résulte de la volonté du STIF d'apporter avec réactivité des éléments de réponse très concrets aux principales questions posées par le public.

L'atelier organisé le 21 octobre à Livry-Gargan, suite à des demandes pour « travailler sur l'ensemble des solutions possibles sur les tracés 3 et 4 », a fait l'objet de plusieurs remarques de la part des participants et des personnes qui n'ont pu y assister. Ceux-ci se plaignent du manque d'information à propos de cet atelier qui s'est déroulé « à des heures où les gens travaillent ». Ils regrettent que les habitants de Clichy-sous-Bois et Montfermeil aient été peu nombreux à pouvoir y participer, alors « qu'une grande partie du conseil municipal de Livry-Gargan y participait ». Certains dénoncent « une tribune laissée aux opposants ».

Si la plupart des participants de l'atelier se félicitent de cette initiative, quelques regrets sont émis quant à la présentation d'une simulation dynamique du trafic sur la baïonnette, laquelle aurait pu prendre en compte « les différentes échelles » et « la mise à 2x1 voie de l'avenue Camille Desmoulins ».

Alain CALMAT précise que « l'atelier de travail n'est pas une réunion qui manifeste la présélection des tracés 3 et 4, mais qui précise certains points à leur sujet. » Il regrette que « l'atelier ait été parasité par des éléments qui n'avaient rien à voir avec les villes de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois ». Il se réjouit néanmoins que « certaines personnes, bien qu'insuffisamment représentées, aient fait émerger dans des conditions plus précises et avec pertinence, un certain nombre de points ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le STIF a proposé la tenue de cet atelier en accord avec le garant, suite à la demande exprimée par plusieurs participants aux réunions publiques.
- Il ne s'agit pas d'un lieu de décision mais de réflexion, qui a pour but de travailler à une échelle plus petite et de recueillir les avis des uns et des autres.
- Cet atelier cherche à répondre aux interrogations et aux points soulevés lors des réunions publiques : la traversée de l'ex-RN3 et la problématique de la circulation, ainsi que l'insertion urbaine sur le boulevard Gutenberg puis pour le tracé 4, notamment aux abords de la gare de Gargan.
- Il ne s'agit pas d'une présélection des tracés 3 et 4 au détriment des autres, la concertation n'étant pas terminée. Par exemple, le tracé 1 apparaît faisable d'un point de vue technique ; néanmoins, son opportunité n'était pas la question de l'atelier.
- Cet atelier fait l'objet d'un compte-rendu, synthèse de ce qui a été entendu dans les groupes de travail. Il est intégré au bilan de la concertation.
- Contrairement aux réunions publiques, qui ont fait l'objet d'un tractage et d'une information large, l'atelier répond à une demande d'approfondissement qui nécessitait de limiter le nombre de participants et de l'organiser rapidement, avant le 31 octobre, ce qui explique qu'il ait fait l'objet d'une moindre publicité.

. La communication et l'écoute

Le public a salué « la présentation du STIF », les « réponses honnêtes et bien expliquées ». Au début de chaque réunion publique, le maire de la commune accueillante a demandé la plus grande courtoisie entre les participants malgré les différends, qualifiant la phase des réunions publiques de « temps d'écoute et d'échange ».

Plusieurs participants auraient néanmoins souhaité « *plus de temps de parole pour le public* » lors des réunions, estimant que la « *parole [a été] donnée à des associations* », « *aux élus* », mais « *pas assez au public* ».

L'association Environnement 93 regrette que le dossier de concertation « *oublie Aulnay-sous-Bois, Bondy et les communes alentour pour ne se concentrer que sur 6 communes* ». D'autres participants regrettent que les « *documents [ne soient pas] plus lisibles* » notamment « *le plan du dépliant* ».

Enfin, quelques participants indiquent qu'il existe plusieurs sites sur la concertation, et souhaitent savoir lequel est officiel et validé par le STIF.

Alain CALMAT s'inquiète de « *certaines inexactitudes qui figurent dans le dossier ou dans le propos des techniciens* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le site officiel de la concertation est le site www.t4clichymontfermeil.com. Il s'agit du seul site sur lequel les informations ont été validées par les partenaires, le STIF et le garant. D'autres sites existent mais, ils sont du ressort d'autres acteurs, sans contrôle d'objectivité de la part du garant.
- Le site de la concertation permet au public de prendre connaissance du projet, de télécharger les documents de concertation, et de donner un avis dont il sera tenu compte dans le bilan de la concertation, au même titre que ceux déposés dans les registres en mairie.

1.2. Sur la suite

La majorité des participants est très attentive aux suites de la concertation. Ils attendent des éléments complémentaires à travers des visites sur site et de nouvelles études, et souhaitent comprendre comment se déroule la prise de décision.

. Des visites et des études

Eric RAOULT propose l'organisation d'une visite des tracés 5 et 6 sur sa commune.

Alain SCHUMACHER, conseiller municipal de Montfermeil, souhaite « *une visite à Nantes rassemblant une délégation d'habitants, d'élus et de techniciens* ».

Les participants demandent également « *au STIF de fournir des études complémentaires* », concernant pour beaucoup les tracés 3 et 4, mais aussi parfois concernant les tracés 0 et 5.

. Poursuite de la concertation avec les élus

Ludovic TORO, conseiller général de Clichy – Le Raincy et conseiller municipal de Coubron, s'interroge sur une éventuelle poursuite de la concertation, « *du moins entre les élus, le STIF et ses partenaires* ».

. Prise de décision en conseil du STIF

Beaucoup de participants se montrent inquiets de l'issue de la concertation, du « *refus de tous les tracés par certains* ». Ils demandent des précisions sur la « *décision finale* ». Certains proposent de nommer « *un arbitre pour éviter de perdre davantage de temps* ». Les inquiétudes liées à la décision sont associées à la notion d'urgence d'agir pour le désenclavement du plateau, à la volonté d'« *acter une décision dans l'intérêt collectif* », « *afin que les choses concrètes commencent enfin* ».

Plusieurs participants cherchent à comprendre « *le partage de cette décision entre les partenaires* » et le rôle de la concertation dans cette décision : « *le STIF choisira-t-il en fonction du nombre d'intervenants ou en fonction de la qualité des arguments ?* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Des visites sur site seront organisées, mais plutôt après la concertation.
- Le bilan de la concertation marque le passage à un deuxième stade d'études aboutissant au schéma de principe, puis à l'enquête d'utilité publique. Cette dernière apportera des réponses précises et techniques.
- La « phase active » de la concertation se poursuit durant le mois d'octobre, un atelier consacré aux tracés 3 et 4 s'est d'ailleurs tenu le 21/10/09.
- Le STIF souhaite poursuivre le dialogue avec les élus pour continuer sur le chemin de la concertation. Avant chaque passage du dossier au Conseil du STIF, des commissions de suivi (COSU) sont organisées, auxquelles tous les élus concernés sont invités pour pouvoir s'exprimer et relayer le résultat de leurs échanges aux élus du STIF.
- La concertation est une étape du processus de décision qui a pour but d'obtenir le maximum d'éléments de consensus. Les éléments apportés à la concertation doivent être analysés et mis en perspective, aucune décision ne peut être prise à l'issue des réunions publiques.
- Les suites à donner au projet après la concertation, dont il sera tiré un bilan, et après le rapport du garant, seront décidées en Conseil du STIF.

2. OPPORTUNITE DU PROJET, COUT

2.1. Les enjeux du projet

- . [Le désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil, qui connaît d'importantes difficultés socio-économiques](#)

De nombreux participants insistent sur la nécessité et l'urgence de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, en donnant à ses habitants un accès à l'emploi, aux établissements scolaires et universitaires, à la culture et aux loisirs, aux établissements de santé et aux commerces.

Plusieurs rappels sont faits par les participants, pour expliquer la difficile situation socio-économique du plateau. **L'association « Un T4 pour tous »** indique ainsi que « *40% des jeunes sont au chômage* ».

Beaucoup de participants considèrent le débranchement du T4 comme « *une bouffée d'oxygène économique et sociale pour [leurs] communes* », un « *moyen de réduire de très fortes inégalités avec d'autres communes de Seine-Saint-Denis et du reste de l'Île-de-France* ».

L'association Environnement 93 regrette que le projet ne soit pas plus ambitieux. Elle estime qu'« *il ne s'agit pas seulement du désenclavement du plateau, mais de l'ensemble de l'Est parisien* ».

Pascal POPELIN, conseiller général de Livry-Gargan et premier adjoint au maire de Livry-Gargan, qualifie le consensus général autour de la nécessité de ce désenclavement en ces termes : « *personne n'est hostile au désenclavement du plateau* ».

- . [Changer d'image, un enjeu de mixité sociale](#)

Le projet de débranchement du T4 est pour beaucoup une opportunité pour « *en finir avec l'image négative que véhicule le plateau* », pour « *sortir de la spirale infernale de toute révolte sociale* ». Certains parlent de « *déghettoïser* » le plateau de Clichy-Montfermeil, de permettre plus de « *mixité sociale* ».

Xavier LEMOINE fait le vœu que « *les villes du plateau puissent un jour ressembler à celles de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois* ».

Francis MARTIN, conseiller municipal de Clichy-sous-Bois, s'impatiente de la réalisation du projet, « *pour que les évènements de 2005 ne se reproduisent pas* ».

Certains craignent néanmoins que ce désenclavement n'entraîne un « *nivellement social par le bas* » pour les habitants des Pavillons-sous-Bois, de Livry-Gargan et du Raincy. A plusieurs reprises, la crainte de voir arriver des « *populations indésirables* » ou des « *perturbations* » est évoquée. Quelques participants considèrent que ce projet « *soutient la délinquance* ».

. La diminution des temps de trajet

Les participants établissent plusieurs constats de la situation actuelle des transports sur le plateau. Ils évoquent « *les attentes interminables des usagers des bus* », et qualifient le plateau d'« *îlot perdu de la carte des transports* ». Ils estiment que les temps de trajet et leur irrégularité sont les principaux responsables des difficultés socio-économiques sur le plateau. Les étudiants sont « *découragés par le temps de transport* », ceux qui ont un emploi en dehors du plateau sont « *pénalisés par les retards* » dus aux dysfonctionnements des transports en commun.

De fait, ils se félicitent de l'arrivée du tramway, qui sera pour eux un véritable « *gain de temps d'au moins 20 à 30 minutes, si l'on tient compte des irrégularités de transport dues aux nombreuses ruptures de charge* ». Certains espèrent « *gagner plus d'une heure de trajet par jour* ». Tous se réjouissent d'un projet qui permet de « *rendre accessible Paris en si peu de temps* ». De ce point de vue, les gains de temps affichés par le STIF dans son étude socio-économique (10 minutes en moyenne) paraissent très sous-évalués à certaines personnes.

Beaucoup de participants estiment ainsi que le gain de temps de dix minutes évoqué dans le dossier de concertation apparaît trop faible par rapport à l'irrégularité des transports actuels, et paraît donc sous-évalué pour justifier un tel investissement.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Les dix minutes de gain de temps évoquées ont un sens, car elles tiennent compte du gain réalisé sans tenir compte de l'irrégularité des modes de transport existants, que l'on ne peut pas évaluer de façon précise et fiable, (influence de la congestion du trafic routier sur la vitesse des bus, de la fréquence des dessertes aux heures creuses etc.). Ce calcul extrêmement rigoureux contribue ensuite à l'évaluation de l'intérêt socio-économique du projet.

. L'amélioration de la qualité de service dans les transports en commun

Les habitants du plateau de Clichy-Montfermeil dénoncent l'inconfort des moyens de transport existants, les « *bus surchargés* », leur irrégularité, la faiblesse de la desserte aux heures creuses, en soirée et les week-end, ainsi que la difficulté pour les personnes à mobilité réduite d'y accéder. Ils demandent le droit de « *vivre simplement avec un moyen de transport adapté* ». Beaucoup se disent « *non motorisés* », et donc « *dépendants des transports en commun* ».

Les habitants de Livry-Gargan, des Pavillons-sous-Bois et du Raincy estiment également que l'offre en transport en commun dont ils bénéficient est « *insuffisante* ».

Quelques participants considèrent néanmoins qu'il « *y a assez de transports en commun* » sur le plateau de Clichy-Montfermeil et sur les communes de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois, et remettent en cause l'opportunité du projet.

D'autres, dont **l'association Environnement 93**, regrettent que le périmètre du projet ne soit pas plus vaste.

Une alternative à la voiture particulière

La volonté de privilégier les transports en commun pour limiter « *l'usage de la voiture individuelle* » est évoquée de façon récurrente par les participants, qui soutiennent le projet de débranchement du T4 dans le but de faire de ce projet un élément « *très positif pour l'environnement car il générera moins de CO₂* ».

Les Verts de Seine-Saint-Denis se font le relais de cet enjeu, en insistant sur le fait que « *face à la crise écologique, le développement des transports en commun est une priorité* ».

D'autres participants craignent au contraire que le projet, s'il emprunte l'ex-RN3, n'augmente la pollution, les nuisances sonores et l'insécurité routière dans les rues secondaires des communes traversées.

2.2. L'articulation avec le réseau de transport existant et en projet

Quelques participants ont rappelé la nécessité d'avoir une réflexion globale et de ne pas se cantonner à « *la volonté de régler un problème local* ».

Ils évoquent ainsi les difficultés de déplacement des habitants des Pavillons sous Bois et de l'est de Livry-Gargan, au même titre que ceux du plateau.

D'autres au contraire estiment que le désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil est prioritaire sur le désenclavement des quartiers résidentiels de Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois, où le taux de motorisation est très élevé.

Des craintes sont formulées quant au risque d'avoir « *trois transports redondants* » pour désenclaver le plateau, à savoir le débranchement du T4, le métro automatique du « Plan Blancs » et le bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'ex RN3. D'autres estiment que la multiplication des projets dans ce secteur trop longtemps abandonné est une bonne chose.

Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois, évoque ainsi des « *enjeux d'interconnexion du projet avec le BHNS sur la RN, et avec le métro automatique du Grand Paris* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- La tendance actuelle de la politique des transports en commun est de mailler et d'articuler les projets entre eux. Les projets connexes à celui discuté lors de la concertation ont été présentés pour cette raison.
- Le STIF partage le souci d'avoir une vision globale du projet dans le réseau futur.

L'articulation avec le transport en site propre (TCSP) sur l'ex-RN3

Ce TCSP, souvent appelé BHNS (bus à haut niveau de service), est perçu par plusieurs participants comme un moyen de requalifier l'ex-RN3, un axe « *sinistré* », « *qui n'a jamais fait l'objet d'études* ».

De fait, beaucoup de participants s'inquiètent de l'impossibilité de prolonger le BHNS au-delà du viaduc de Gargan vers Vaujours, si cela pose les mêmes problèmes d'insertion que le débranchement du T4, dont le passage sur cette portion (tracé 0 dit historique) fait l'objet d'un rejet des élus et des riverains.

Plusieurs participants identifient quant à eux le BHNS comme une alternative au débranchement du T4 pour désenclaver le plateau. Ils proposent ainsi « *le prolongement du BHNS vers le plateau, en attendant que le métro automatique se mette en place* », et voient le BHNS comme un moyen « *beaucoup plus novateur et respectueux de tous qui désenclave Clichy-Montfermeil, sans sacrifier un autre site* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le travail sur le BHNS, qui s'accompagne d'une requalification de la voirie, porte dans un premier temps jusqu'au viaduc de Livry-Gargan sur l'ex-RN3. Le Conseil général de Seine-Saint-Denis souhaite aller à terme jusqu'à Vaujours.
- Le désenclavement du plateau au moyen d'un BHNS venant de l'ex RN 3 a été examiné lors d'une étude sectorielle menée en 2004-2005. Ce projet ne permettait pas de se rabattre rapidement, et en toute régularité, sur les gares RER, conditions nécessaires pour améliorer sensiblement l'accessibilité du plateau.

. L'articulation avec les projets de transport du Grand Paris (« projet Blanc »)

Plusieurs participants s'interrogent sur l'articulation du projet avec le métro automatique du Grand Paris. Certains s'inquiètent de leur éventuelle concurrence, et proposent « *d'attendre le métro du Grand Paris* ». Beaucoup estiment que les deux projets seront complémentaires, et que le projet de débranchement du T4 est prioritaire. D'autres soulignent le risque de doublon entre ce projet de métro et le tracé 1 du T4.

Ainsi, **Xavier LEMOINE** indique qu'il n'y a « *plus à débattre de la concurrence éventuelle du métro automatique du Grand Paris* ».

L'association Environnement 93 met en doute la desserte du plateau par le métro automatique, lequel a pour but de « *relier les zones d'affaires et non pas de desservir les habitants : cette promesse d'une desserte du plateau de Clichy-Montfermeil à ce jour nous paraît comme un piège* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le prolongement du T4 et le métro automatique sont complémentaires. Ils diffèrent aussi en termes de délais : le débranchement du T4 à l'horizon 2015 répond à une urgence, le métro à partir de 2020 correspond une situation de moyen-long terme. Le T4, qui pourra permettre aux usagers de se rabattre vers le métro automatique, a déjà fait l'objet de nombreuses études et dispose de la quasi-totalité des financements.
- La complémentarité entre les deux projets permettra un maillage plus important de la banlieue.
- Enfin, la mise en place du tram-train, transport de surface, s'accompagnera d'une opération beaucoup plus large de requalification des espaces publics de façade à façade sur les voiries empruntées, de nature à améliorer de façon très nette la qualité de vie des quartiers desservis.

. Le pôle intermodal de Noisy-le-Sec

Beaucoup de participants insistent sur la nécessité de raccorder le T4 à Noisy-le-Sec pour donner correspondance au T1 et à la future Tangentielle Nord. Certains regrettent que cela ne fasse pas « *partie de ce projet, notamment pour limiter l'impact sur le RER E* ». La commune de Noisy-le-Sec est définie comme « *le centre d'intérêt de tous les transports en commun ferroviaires* », « *une gare de correspondance avec le RER E, le T1 et la Tangentielle Nord* », qui permettra de « *favoriser les déplacements de banlieue à banlieue* ».

Certains s'inquiètent néanmoins de l'éventualité de démolir la gare de Bondy pour permettre le prolongement du T4 entre Bondy et Noisy-le-Sec.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le prolongement du T4 de Bondy à Noisy le Sec le long du faisceau ferroviaire est inscrit au SDRIF adopté par le Conseil régional en septembre 2008, et fait l'objet d'un premier crédit d'études au titre du Contrat particulier entre la Région Ile de France et le Département de Seine-Saint-Denis.

. L'exploitation et la charge du RER B

Plusieurs participants évoquent la saturation actuelle du RER B et s'inquiètent de l'impact du projet sur celle-ci, notamment dans le cas du tracé 1 : « *le tracé 1 déportera de nombreux usagers sur le RER B* », lequel n'a pas la « *capacité suffisante pour absorber cette nouvelle masse d'usagers* ». Ces participants ont une vision très pessimiste d'un RER B « *absolument pas fiable sur le temps de transport entre Aulnay-Sous-Bois et la Gare du Nord* », « *surchargé et à bout de souffle* ». Ils estiment « *désastreux de le saturer davantage* ».

Quelques participants estiment néanmoins que « *la fréquence du RER B est bien meilleure que celle du RER E* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le programme de rénovation du RER B est en cours et devrait permettre une amélioration de la régularité et de la fréquence de cet axe. Ces travaux seront terminés à la mise en service du T4, le RER B sera donc à même d'absorber le trafic supplémentaire. L'augmentation de la fréquentation du RER dans la gare RER de rabattement sera prise en compte.

. L'exploitation et la charge du RER E

De même que pour le RER B, dans le cadre du tracé 1, certains craignent « *l'affluence supplémentaire à la gare RER E de Bondy* » si un des tracés allant vers le sud était choisi. Ces personnes estiment que le RER E subit un « engorgement », car il est « *encore trop faiblement cadencé* », ce qui se traduit par l'arrivée de « *RER déjà bondés* » à la gare de Bondy.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le RER E a une réserve de capacité encore notable.
- L'augmentation de la fréquentation du RER dans la gare RER de rabattement sera prise en compte.
- Le point crucial est aujourd'hui la capacité du T4, plus que celle du RER, qui lui est dix fois supérieure.

. L'impact de la nouvelle branche sur le T4 actuel (exploitation, qualité de service)

Plusieurs participants évoquent les conditions des usagers sur la branche existante du T4, une ligne « *confortable* » et « *rapide* ».

D'autres rappellent qu'elle souffre de saturation aux heures de pointe. Ils craignent que cela ne s'aggrave avec le débranchement (afflux de voyageurs supplémentaire), notamment du fait de « *sa configuration en Y* ». Ils demandent, « *avant d'envisager une nouvelle branche* », de faire en sorte « *que l'actuelle fonctionne correctement* », pour éviter « *un engorgement du trafic routier aux différents passages à niveau* » et pour éviter que « *Livry-Gargan ne [devienne] un échangeur de tramway* ».

Quelques avis sont émis à propos de l'emplacement de la station de correspondance entre « *le T4 existant et sa nouvelle branche* ». Certains estiment que le boulevard Gutenberg à Livry-Gargan est trop étroit pour l'accueillir. D'autres proposent « *la gare de Freinville-Sevran [qui] est plus adaptée que le boulevard Gutenberg pour accueillir une gare de correspondance* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- La ligne du T4 sera parcourue par deux services de tramway différents. Sur chaque branche, un tram-train circulera toutes les 6 minutes dans chaque sens, et sur la partie commune, l'ensemble des trams-trains circuleront toutes les 3 minutes. Le tramway peut rouler aussi bien dans un espace urbain que sur la ligne des coquetiers. Dans le scénario du tracé 3, au départ de Bondy, un tramway sur deux irait vers le plateau, un tramway sur deux vers Aulnay-sous-Bois, et ceci toutes les trois minutes. Le tronç commun entre Bondy et Gargan, qui est aujourd'hui le plus chargé, serait donc privilégié, avec un tramway toutes les 3 minutes.

. La restructuration du réseau de bus et du réseau cyclable

Plusieurs participants s'interrogent sur « *la réorganisation du réseau de bus autour du T4* ». Certains proposent que « *les lignes de bus qui assurent le maillage complémentaire sur la ville [soient] maintenues avec une fréquence plus faible* ». Certain souhaite ainsi « *savoir si le projet réduira le nombre de bus qui transitent chaque jour par Le Raincy* ».

D'autres indiquent que « *les aménagements cyclables ne doivent en aucun cas être réalisés seulement là où il reste des espaces inoccupés, sans maillage ni continuité* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le système de transport a vocation à articuler les réseaux très structurants avec les lignes de rabattement, comme le tramway, puis avec les bus. Dans la poursuite du projet, le réseau de bus sera réorganisé en privilégiant les correspondances et les rabattements sur le T4.
- La restructuration du réseau de bus est une étape essentielle dans l'élaboration d'un projet de transport en commun. Il est fondamental de s'appuyer sur le réseau de bus qui vient rabattre les usagers plus éloignés vers l'infrastructure rapide. Cette étape n'est pas présentée dans la concertation actuelle, car beaucoup de tracés sont encore en débat, et sera traitée quand le choix d'un tracé sera effectif. La restructuration du réseau bus sera présentée à l'enquête d'utilité publique, concertée puis arrêtée avec les collectivités locales et les exploitants deux ans avant la mise en service du projet.
- La création d'aménagements cyclables concomitants avec la réalisation de la nouvelle branche du T4 fera l'objet de réflexions détaillées lors des phases d'études suivantes, en coopération avec les gestionnaires de voiries concernés (Conseil général, communauté d'agglomération, communes).

2.3. Le coût et le financement du projet

. Le coût du projet

Plusieurs participants relèvent le « *budget considérable* » d'un projet « *extrêmement onéreux* ». Ils s'interrogent sur la pertinence d'engager une telle somme pour un gain de temps de « *dix minutes seulement* ». Ils souhaitent connaître le détail du budget, par exemple s'il « *comprend les expropriations* ».

Pour d'autres, le coût n'est pas la priorité : « *si pour réaliser le projet au mieux pour tout le monde il faut quelques millions de plus, alors battons-nous tous ensemble pour trouver cet argent* ».

- . Le financement (crainte d'une augmentation des impôts locaux pour financer le projet par exemple)

Plusieurs participants, ayant relevé le coût important du projet, s'inquiètent du risque de voir « *grossir les charges de [leur] commune et augmenter ainsi [leurs] taxes locales qui sont déjà assez élevées* », pour pouvoir le financer. Certains considèrent qu'il s'agit là de « *beaucoup de frais pour des communes déjà endettées* ».

Plusieurs élus se veulent rassurants, face à « *un projet qui a autant d'appui et de financement et ne doit plus susciter d'inquiétudes* », selon les termes de **Claude DILAIN**.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Serge MERY, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, et Philippe PIRAUX, sous-préfet du Raincy, ont rappelé avant chaque réunion publique l'importance de la participation financière de l'Etat et de la Région en faveur de ce projet, dans le cadre du CPER et du Plan Espoir Banlieue.
- « L'Etat souhaite la réalisation de cette infrastructure le plus vite possible. C'est en ce sens qu'avec la Région, 10 millions d'euros ont été inscrits au Contrat de Projets Etat-Région (CPER), et 140 millions au Plan Espoir Banlieues » indique Philippe PIRAUX, sous-préfet de l'arrondissement du Raincy.
- Serge MERY souligne « L'importance que la Région accorde à ce projet de maillage du territoire », il rappelle que « c'est pour ces raisons que le projet est inscrit au SDRIF, au CPER, au Plan Espoir Banlieues, et qu'il est porté presque à égalité par l'Etat et la Région, ce qui est rare ».

2.4. Le calendrier

Beaucoup de participants évoquent l'urgence de réaliser le projet, notamment pour répondre à l'enjeu de désenclavement du plateau. Ils évoquent leur « *impatience quant à la réalisation du débranchement du T4* », la nécessité de « *faire vite* », un projet « *tant attendu* ». Ils proposent ainsi de réduire la « *longue phase d'études* », d'autant plus que « *les financements ne posent pas de problème* ».

Quelques participants craignent que le choix d'un tracé qui comporte « *trop de difficultés techniques d'insertion* » ne ralentisse le projet, notamment s'il faut procéder à des « *expropriations* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Il n'y a pas d'expropriations de bâtiments pour les tracés 1 et 3 ; par conséquent, il n'y a ni coût ni délai supplémentaires.

3. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

3.1. La desserte

- . RER E vers Paris, Noisy-le-Sec (correspondance pour la branche Tournan), et Chelles

Plusieurs participants favorisent les tracés « *les mieux situés pour rejoindre le RER E* », dans le but notamment d'être reliés à terme à Noisy-le-Sec, « *amené à devenir un lieu d'interconnexion très important* » selon **Claude DILAIN**.

Être relié au RER E est également perçu comme « *indispensable dans la perspective de son prolongement vers la Défense* ».

Pour d'autres, « *l'idée d'aller vers Bondy est stupide* », puisqu'il « *faudrait détruire la gare de Bondy pour prolonger jusqu'à Noisy-le-Sec* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Noisy-le-Sec est un nœud de transports en développement, notamment avec à moyen terme l'arrivée de la Tangentielle Nord et le prolongement du T1 à Val de Fontenay. Le prolongement du T4 de Bondy à Noisy le Sec est distinct de la création d'une nouvelle branche : il s'agit d'un projet inscrit au projet de SDRIF adopté par la Région Ile de France (phase 1) et au Contrat Particulier Région-Département, dont les études préliminaires sont en cours de lancement.

- . RER B vers Paris, Roissy et Mitry

Peu de participants privilégient la liaison directe vers le RER B. En effet, la desserte des vrais pôles d'emploi du secteur aéroportuaire de Roissy n'est pas assurée par le RER B, qui relie les aérogares, mais par les lignes de bus. En particulier, la future ligne Mobilien « pôle à pôle » Clichy – Roissy améliorera nettement cette desserte. D'autre part le tracé 1 constituerait un doublon avec le futur métro automatique du Grand Paris.

Quelques personnes estiment néanmoins qu'elle est « *bien plus logique* », puisqu'elle offre « *deux branches en direction de Paris, ainsi qu'une arrivée sur les Halles* ». Selon **Alain CALMAT**, « *le lien vers Roissy est prioritaire* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Une liaison Mobilien pôle à pôle entre Roissy et le plateau a été mise en en service le 1^{er} novembre 2010, pour améliorer l'accès aux zones d'emploi de Roissy. L'amplitude horaire et la fréquence de cette liaison ont été définies en conséquence.

- . Le double-débranchement vers les RER E et B

Plusieurs participants, relayés par l'association « **Un T4 pour tous** », demandent un débranchement bidirectionnel (vers Aulnay et vers Bondy sans rupture de charge) du T4 « *pour assurer une meilleure desserte* ».

L'association **Environnement 93** défend également ce double débranchement, « *nécessaire, tant pour les usagers du plateau actuels ou futurs que pour tous les habitants de l'est du 93 et tous ceux qui pourraient y venir d'ailleurs* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Dans l'immédiat il n'est pas possible de prendre position sur un débranchement du T4 en même temps vers le nord et vers le sud. La possibilité du débranchement à Gargan, par exemple, a été vérifiée dans un sens et dans l'autre, mais pas dans les deux en même temps.
- En phase schéma de principe, selon le tracé retenu, des études pourront être menées de façon à examiner si, de façon conservatoire, le raccordement peut être implanté de façon à ne pas interdire ultérieurement la création d'un second raccordement.

. Le centre-ville de Clichy et l'avenue Maurice Audin (« Bas-Clichy »)

Beaucoup de participants insistent sur la nécessité de desservir le « *Bas-Clichy où les difficultés s'accumulent en l'absence de projet de renouvellement urbain* », un « *quartier qui a un besoin vital d'être désenclavé* », notamment pour « *les habitants de ce quartier, le collège Louise Michel et le centre commercial [Clichy 2]* ».

Anne JARDIN, adjointe au maire de Clichy-sous-Bois, évoque les diverses études qui confirment l'urgence de désenclaver le Bas-Clichy : « *le schéma intercommunal de cohérence urbaine (SICU) Clichy-Montfermeil a montré la nécessité de créer un centre-ville autour de l'espace Mairie/Chêne Pointu et dès ce moment là matérialisé le trajet d'une future liaison en transport en commun en site propre le long de l'allée Maurice Audin* ». Elle précise que les conclusions du SICU sont « *reprises dans les différents guides d'aménagement, dans le cadre du Projet de Renouvellement Urbain, et dans le Plan d'Aménagement et de Développement durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU)* ».

. Le Projet de Renouvellement Urbain (PRU)

Le PRU mis en œuvre à Clichy-sous-Bois et à Montfermeil est fréquemment évoqué comme « *la plus grande opération de rénovation urbaine de France* », avec un budget d'environ 600 millions d'euros. Les participants demandent « *que cet investissement ait un sens* », que le tramway puisse « *structurer l'espace* », et aider à « *remplir les 50% de nouveaux logements prévus pour des populations nouvelles dans un but de mixité sociale* ».

La « *réussite attendue de l'intégration de la mixité sociale et résidentielle dans les quartiers d'habitation du PRU* » est soumise à la desserte du plateau par le projet de tram-train, qui « *ne peut donc éviter le PRU* ».

. Le Centre Hospitalier Intercommunal de Montfermeil (CHI)

De nombreux participants ont souligné la nécessité de desservir le CHI par la nouvelle branche du T4. **Xavier LEMOINE** et **Claude Dilain** ont relayé ce souhait en insistant sur l'importance de la fréquentation du CHI. Ils évoquent également l'important plan d'agrandissement et de modernisation en cours de finalisation.

D'autres participants prennent la position inverse. Parmi eux **Alain CALMAT**, qui estime que le CHI est « *bien accessible par bus pour les habitants du secteur, et qu'il n'accueille que très peu de Parisiens* ».

. L'est de Livry

Les élus de Livry-Gargan demandent « *le désenclavement de chacune des communes concernées, et pas seulement du plateau* ». Selon eux, les quartiers à l'est de Livry-Gargan devraient ainsi être desservis au même titre que ceux du plateau. Des habitants de Livry-

Gargan se prononcent ainsi en faveur du tracé 1, dans le but d'offrir « *une desserte améliorée* » à leur commune.

Xavier LEMOINE précise que les habitants de l'est de Livry-Gargan « *n'ont pas la même sociologie que ceux du plateau de Clichy-Montfermeil* » et que, bénéficiant « *d'un des plus forts taux de motorisation* » du secteur, ils n'empruntent pas aujourd'hui les transports en commun.

. Le centre-ville de Montfermeil

Les élus du plateau insistent sur la nécessité de desservir le centre-ville de Montfermeil. Cette desserte permettra de se déplacer « *aussi à l'intérieur du plateau, en ne contournant pas le centre-ville de Montfermeil* ».

3.2. Les rabattements

. Vaujours et Coubron

Quelques participants s'étonnent que le projet ne desserve pas Vaujours et Coubron, et demandent comment ces communes seront « *prises en compte* ». Ils demandent notamment, « *la mise en œuvre rapide d'une étude permettant de prolonger le T4 par des lignes du bus en site propre afin de mailler plus précisément l'est du département* ».

L'association Environnement 93 estime que le désenclavement « *ne peut être limité à certains quartiers* » de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, mais doit bénéficier également à ceux des autres communes traversées ou limitrophes (Vaujours et Coubron notamment).

D'autres estiment que « *Vaujours et Coubron seront avantagées par la proximité de ce tram-train* ».

. Parkings relais

Quelques participants se demandent si des parkings seront prévus « *pour permettre le rabattement en voiture de ceux qui ne sont pas sur la ligne* ». Ils proposent qu'ils soient « *gratuits et sécurisés, en bout de ligne et à proximité des stations importantes* ».

. Pistes cyclables

Quelques participants demandent si des « *pistes cyclables accompagneront les différents tracés* » et s'il sera possible de « *mettre son vélo dans le tramway* ».

. Réseau routier secondaire

Plusieurs participants s'inquiètent de l'impact du projet sur « *le trafic des voiries de rabattement* », arguant que « *la circulation [routière] va se reporter sur d'autres itinéraires saturant les voies de substitution* ». Dans le cas où le tramway passerait par l'ex-RN3, ils craignent « *le passage de voitures, camions et deux roues en plus grand nombre* » sur le réseau secondaire autour de l'ex-RN3, « *infrastructures [qui] ne sont pas faites pour cela* », ainsi que « *l'étouffement* » des « *quartiers Chanzy et Gutenberg* ». Ils redoutent les nuisances sonores et la pollution atmosphérique que cela induirait, ainsi qu'une plus grande insécurité pour « *les enfants qui se rendent à l'école* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- L'impact du tramway sur la circulation routière, pour ce qui concerne tant l'axe principal que les reprints de trafic sur le réseau secondaire, a fait l'objet d'études techniques relatives aux tracés 1 et 3 dans le cadre du DOCP. Ces études seront approfondies, notamment pour appréhender plus finement les enjeux sur le réseau secondaire. Dans tous les cas, les impacts du projet sur le fonctionnement du réseau viaire et les modifications à porter éventuellement au plan de circulation seront examinées en concertation avec les collectivités concernées.
- Le débranchement du T4 est l'occasion de repenser tous les modes de déplacement et leur articulation.

3.3. Les caractéristiques du mode choisi : avantages et inconvénients

Plusieurs participants se disent favorables au mode tram-train, ou tramway, qui « est l'avenir des transports collectifs », et aux bénéfices qu'il peut apporter aux communes qu'il traverse. Le tramway est considéré comme un « mode de transport beaucoup plus souple que le bus », qui permet « plus de confort pour tous », est « accessible aux handicapés et à toutes personnes à mobilité réduite », qui « garantit une régularité, une capacité d'accueil plus importante, ainsi que des conditions de confort accrues ». Le tramway est également qualifié de « propre, rapide, écologique, confortable, et aux tarifs non prohibitifs ».

Les participants attendent du tramway qu'il contribue à une « meilleure qualité de vie », à la « réduction du bruit et de la pollution ». Ils considèrent qu'il peut « créer de l'emploi » et « embellir le cadre de vie des citoyens limitrophes sur le long terme ».

Claude DILAIN lui attribue une « fonction de structuration d'un territoire, d'unification de la ville ».

. Les questionnements autour du tram-train

Ce mode de transport suscite néanmoins quelques inquiétudes de la part de personnes qui souhaitent que le débranchement n'altère pas le confort et la régularité de la branche du T4 existante. Ainsi, certains participants s'interrogent sur la manière dont les tramways de la nouvelle branche, qui passent « déjà toutes les 6 minutes », s'intercaleront avec ceux de la branche existante.

D'autres s'inquiètent de la sécurité des piétons à proximité du passage d'un tramway, notamment dans les rues étroites ou très fréquentées. Quelques-uns estiment que le débranchement apportera de la « délinquance et des incivilités » dans des communes qui en sont aujourd'hui « préservées ». Plusieurs participants souhaitent ainsi que le projet s'accompagne d'un « renforcement de la sécurité à bord du tram-train, sur les quais et aux abords des gares ».

Quelques-uns craignent pour « la qualité du paysage de leur commune » et pour les risques de « nuisances sonores et de vibrations ». Ils prennent pour exemple le T4 existant que certains jugent « extrêmement bruyant ».

D'autres interrogations, notamment relayées par l'**association de Défense des Libertés et des Droits aux Pavillons-sous-Bois**, portent sur le potentiel « étouffement d'un pôle important de vie, à savoir le quartier Chanzy », sur la « perte de valeur des biens immobiliers », sur le « surplus de population » à anticiper, et sur les éventuelles expropriations, nécessaires à la réalisation des tracés, « boulevard Gutenberg » pour le tracé 3, « dans le bas de l'avenue Thiers » pour le tracé 5.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- l'arrivée du tramway apporte une très nette amélioration du cadre de vie (requalification urbaine, accessibilité accrue), génératrice de plus-value immobilière

- par expérience et par comparaison avec des projets similaires en Ile de France, le doublement du nombre de passage des tramways sur le tronc commun aux deux branches se fera sans difficulté particulière, notamment en termes de circulation routière. Ceci sera néanmoins étudié en détail et affiné lors de la phase Schéma de principe.
- Les problématiques du stationnement et de l'organisation des livraisons seront traitées dans une phase ultérieure en concertation avec les communes et les différents acteurs concernés (de façon plus précise avec chaque commerçant), pour la phase chantier comme après la mise en service.

3.4. L'impact des travaux pour les usagers, riverains et commerçants

Marc TAUTOU, membre des Verts de Livry-Gargan, rappelle que les « *centres-villes desservis par des tramways font rapidement le bonheur des commerçants* ». La CCIP de Seine-Saint-Denis ajoute qu'il est « *nécessaire de distinguer les conséquences directes des travaux sur le maintien de l'activité commerciale, des gains potentiels que pourra engendrer la mise en service de cette nouvelle infrastructure pour le commerce* ».

Plusieurs commerçants s'inquiètent néanmoins de l'impact des travaux sur leur chiffre d'affaire et de la nature des aides dont ils pourront bénéficier. Ils s'inquiètent également de la « *suppression des stationnements et de l'arrivée d'une clientèle différente* ».

Les commerçants fondent leurs inquiétudes sur l'expérience jugée malheureuse du T1 à Noisy-le-Sec. Selon certains il est ainsi « *inconcevable de mettre en place un tel chantier* », cela « *créera beaucoup de difficultés pendant les trois années de travaux (commerces, marchés, circulation)* » et sera « *un vrai désastre pour les commerces* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le temps des travaux n'est effectivement pas le plus facile à vivre pour un projet de tramway. Cette période doit faire l'objet d'anticipations et de tous les soins. Néanmoins, s'il s'avère qu'un réel handicap est généré par le projet pour un commerce, suite à une chute de son chiffre d'affaires notamment, la Loi lui reconnaît un droit à indemnisation. Dans le but d'alléger les procédures, le STIF met généralement en place, sur les grands projets, des commissions de règlement à l'amiable (CRA), qui fonctionnent selon des règles nationales, l'indemnisation se faisant au fil de l'eau pendant la réalisation du tramway. Un travail avec les commerçants doit permettre de maintenir l'activité pendant les travaux. Par ailleurs, toutes les études qualitatives indiquent que le bilan « avant-après » la mise en service d'un tramway est, sauf exceptions, positif pour le commerce et que, de même, l'immobilier est nettement valorisé.
- L'expérience vécue plus ou moins difficilement au Petit Noisy (T1 à Noisy le Sec) reste rare, comparée aux expériences de nombreux réseaux de tramways en France.

4. L'INSERTION DU T4 : LES TRACES

Beaucoup de participants se prononcent en faveur des tracés 3, 4, 1 et 0. Ils donnent généralement une préférence, et un ou plusieurs tracés par défaut.

Ainsi, selon bon nombre de participants, à l'issue de la concertation, « *les tracés 3 et 4 restent les seuls qui réunissent les qualités nécessaires à un désenclavement efficace et occasionnant le moins de gêne possible pour les riverains* ». Cette préférence a été appuyée en ces termes par **Xavier LEMOINE** : « *ne peuvent être exposés comme solutions crédibles au désenclavement sous réserve de la réalisation d'études complémentaires, que les tracés 3 ou 4, en direction du sud* », « *les tracés 3 et 4 sont les plus évidents* ». **Raymond COENNE, conseiller général du canton de Montfermeil-Vaujours-Coubron et maire de Coubron**, et **Ludovic TORO**, ont adressé une lettre au garant, dans laquelle ils demandent que « *l'étude de ce débranchement puisse s'opérer sur les tracés 3 ou 4 [qui] proposent l'offre de transport la plus utile aux citoyens de [leurs] villes* ». **Le groupe UMP du Conseil municipal de Livry-Gargan** a également adressé une lettre au garant, dans laquelle il souhaite que « *l'étude de débranchement du T4 [porte] sur les tracés 3 ou 4* ».

De nombreux participants ont toutefois demandé des études complémentaires sur ces tracés pour pouvoir se positionner.

Beaucoup de participants excluent en bloc les tracés 1, 2, 5 et 6 « *qui ne desservent pas le Bas-Clichy et ne permettent pas un accès rapide à la gare de Bondy* ».

Les tracés qui longent ou traversent l'ex-RN3 ont suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes. L'ex-RN3 est définie à plusieurs reprises comme un axe très encombré, sur lequel transitent d'importants flux en provenance de la Seine-et-Marne à destination de Paris, et inversement. Les participants font état d'une ex-RN3 « *saturée en heures de pointe* », de leur crainte de voir s'accroître les embouteillages ainsi que les pollutions sonore et atmosphérique.

Quelques participants proposent d'emprunter le boulevard Gagarine plutôt que l'allée Maurice Audin, « *de manière à ce que tous les Clichois soient à égale distance du T4, aussi bien les immeubles que les zones pavillonnaires* ».

Enfin, quelques participants regrettent que « *tous les tracés laissent de côté le secteur pavillonnaire du plateau [de Clichy-Montfermeil]* ».

4.1. Tracé 1

Plusieurs participants se prononcent en faveur du tracé 1, qui permet selon eux « *une couverture plus large de voyageurs potentiels* » et une « *desserte améliorée de Livry-Gargan* », sans « *trop perturber la circulation des automobiles pendant les travaux* » et avec « *un faible impact sur la traversée perpendiculaire de l'ex RN3* ».

Pour **Pascal POPELIN**, il est « *le seul réalisable dans Livry-Gargan* ». **Alain CALMAT** estime que ce tracé ne « *pose pas de problèmes majeurs d'insertion* » et « *aide Livry-Gargan à désenclaver le centre et l'est de son territoire* ». Le tracé « *dessert l'IUFM et rapproche ses habitants de Roissy et de Paris* ».

Beaucoup de participants s'opposent au tracé 1 qui « *évite Clichy-sous-Bois en ne desservant pas le rond-point Charles de Gaulle [Bas-Clichy]* » et « *condamne [donc] le succès du désenclavement* ». Ce tracé est également perçu comme un doublon « *au métro automatique* », à la « *liaison de pôle à pôle entre le plateau et Roissy* » et au « *bus 613 Mobilien* ».

Les riverains des avenue Kennedy et Churchill à Livry-Gargan sont plutôt défavorables à ce tracé qui vient « *compliquer [leur] vie quotidienne* » en raison des modifications nécessaires du plan de circulation (mise à sens unique de l'ex RN 370).

Enfin, quelques participants font remarquer que le tracé 1 traverserait « *le parc classé de la mairie de Clichy-sous-Bois, dessiné par l'architecte Alexandre BRONGNIART* », et « *nécessiterait [donc] d'abattre des arbres* ».

4.2. Tracé 2

Le tracé 2, peu évoqué par les participants, fait principalement l'objet de critiques, dans la mesure où il « *coupe et longe laRN3, en plus d'avoir les inconvénients du tracé 1* ». Il est qualifié d'« *hérésie* » car il « *ne répond pas du tout aux attentes des Clichois du sud* ».

4.3. Tracé 3

Le tracé 3, relativement décrié au début de la concertation, a ensuite reçu le soutien de nombreux participants, étant même qualifié de « *bon compromis* ». Il est perçu comme un moyen de desservir « *les villes les plus démunies et le plus de voyageurs* », de « *répondre aux attentes* » et d'« *aller aussi bien et avec un temps de transport équivalent à la gare de Bondy ou à celle d'Aulnay-sous-Bois* ». Selon certains, il « *limite les difficultés techniques en utilisant les voies de circulation les plus larges* ».

Certains participants émettent des conditions à sa réalisation : ils estiment ainsi qu'« *il est indispensable d'assurer un traitement environnemental soigné, notamment sur le boulevard Gutenberg, et de repenser les infrastructures routières au passage de l'ex RN 3* ».

L'association Environnement 93 souhaite que ce tracé tire partie du fait qu'il est le « *seul à permettre un débranchement dans les deux sens, même si cela nécessite un surcoût* ».

Claude DILAIN accepte ce tracé « *à condition qu'il se débranche vers le Sud* ».

Philippe DALLIER, après avoir pris connaissance des éléments complémentaires présentés par le STIF concernant l'impact de ce tracé sur la circulation routière, déclare ne plus s'y opposer.

Plusieurs participants s'opposent néanmoins à ce tracé qui « *serait nuisible pour les Livryens, dangereux pour les enfants et les personnes âgées* » et qui « *dessert uniquement le RER E, alors que le seul intérêt de ce tracé serait de desservir les 2 lignes de RER (E et B)* ».

De nombreuses inquiétudes ont également été formulées par les riverains et usagers du boulevard Gutenberg, ainsi qu'à propos de la traversée de l'ex-RN3 en baïonnette.

. Boulevard Gutenberg

Beaucoup de participants s'inquiètent de l'insertion du tramway dans cette voie. Ils estiment que cela aura un impact sur les accès riverains, les stationnements et la sécurité des piétons. Selon eux, la situation du boulevard Gutenberg est très particulière et ne peut être traitée comme dans d'autres villes.

Ils rappellent à plusieurs reprises que « *cette avenue accueille trois écoles et un lycée, soit 1600 élèves, ainsi que des salles de sport* ». Alors que la largeur entre façades est de 24 m, ils affirment que le passage du tramway ne sera pas compatible avec le fonctionnement de ces établissements (dépose des enfants notamment) et « *ne permettra pas le passage des services d'urgence et de secours* ». D'autre part, ils estiment que « *les commerces auront moins de fréquentation* ».

Ils craignent principalement pour la sécurité des riverains et des usagers du boulevard du fait de l'absence « *de barrières de sécurité* ». Ils sont également réticents face aux modifications du plan de circulation, notamment « *la mise à sens unique du boulevard, [qui] risque de provoquer des embouteillages importants* ».

Enfin, **le cercle d'escrime de Livry-Gargan** s'inquiète de l'impact du projet sur le bon accès à ses locaux pour les entraînements et les compétitions, craignant un « *report des licenciés vers les clubs alentours* » et « *donc la suppression d'emplois au sein de l'association* ».

A l'inverse, quelques participants sont favorables au passage du tramway dans le boulevard Gutenberg pour permettre « *aux jeunes étudiants ainsi qu'aux personnes qui travaillent de profiter de ce moyen de transport, qui relierait également les pôles sportifs aux limites de Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois* ».

. La baïonnette

La traversée de l'ex-RN3 en baïonnette est perçue par certains comme un moyen de limiter l'impact du tramway sur la circulation de cet axe. Néanmoins, beaucoup de participants se disent « *peu convaincus* » et craignent des ralentissements conséquents.

Pascal POPELIN prend ainsi comme exemple un aménagement similaire réalisé pour le T1 sur l'avenue Paul-Vaillant Couturier à Bobigny, à l'origine de nombreux embouteillages et ralentissements. D'autres participants alertent le STIF sur la nécessité d'assurer la « *sécurité des piétons et des cyclistes* » aux abords du carrefour, ainsi que « *l'accès et le stationnement des forains du marché Chanzy* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé 3 a pour premier point délicat son **passage en baïonnette sur l'ex-RN3**, au niveau du « carrefour Chanzy ». Pour atténuer ce point délicat, l'idée est de simplifier le carrefour en inversant le sens de circulation de la rue Firmin Didot, en mettant le boulevard Gutenberg à sens unique dans le sens sortant. Le passage sur l'ex RN3 s'effectue en site partagé (rails noyés dans la chaussée, pas de site propre) avec le fonctionnement suivant : lorsqu'un tramway arrive, la circulation sur l'ex-RN3 est fermée avant la baïonnette pour vider le « sas ». Selon ce fonctionnement, une étude de trafic montre que l'impact sur la circulation de l'ex-RN3 est minime, le carrefour continuant à fonctionner en deçà de ses réserves de capacité. Cette réflexion a été poursuivie avec une variante d'insertion en « bilatéral » (voies de tramway à l'extérieur de la chaussée dans chaque sens de circulation) sur la baïonnette. Cela permet de limiter la coupure de la circulation au moment du passage du tramway, puisqu'elle peut reprendre directement derrière celui-ci. Ce type de disposition pouvant conditionner une nouvelle optimisation du carrefour reste à étudier plus précisément.
- Le tracé 3 est également délicat à hauteur du **boulevard Gutenberg**, qui fait 23 à 24 mètres de largeur entre façades. Cette largeur permet d'insérer deux voies de tramway et deux voies de circulation. Le problème majeur étant le débouché sur l'ex RN3 (il a fallu limiter le nombre de voies entrantes de façon à optimiser le fonctionnement du carrefour), elle pourrait garder son double-sens de circulation sur l'essentiel de son parcours entre le T4 actuel et l'avenue Vauban, puis passer à sens unique jusqu'au carrefour Chanzy. Il est également possible de déplacer la station « Desmoulins » (initialement prévue sur l'ex RN 403) au droit du Lycée Bouloche afin d'améliorer la desserte des établissements scolaires du boulevard Gutenberg.
- Dans les projets de transports guidés comme le tramway, la sécurité est une question centrale pour les piétons et les usagers et pour l'intervention des services de secours. Ce sujet n'est pas du seul ressort de la maîtrise d'ouvrage, mais est examiné sous la tutelle de l'Etat, par des experts agréés (EOQA) qui ne sont pas impliqués localement dans le projet. Le contrôle effectué par ces experts examine les aspects de sécurité sur toute l'étendue du projet (à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules, à hauteur des carrefours...). Sans accord complet de l'Etat, ni les travaux, ni les essais, ni la mise en service ne sont possibles.
- L'expérience de développement des tramways en France montre que les tramways sont plutôt « amis des enfants et des personnes qui n'ont pas la capacité à être motorisées ».
- A Nantes, Grenoble et Strasbourg notamment, le tramway passe devant les écoles, collèges et lycées, sans poser de réel problème de sécurité.
- Concernant la proximité vis à vis des façades du boulevard Gutenberg, la distance entre le tramway et les immeubles n'est pas encore figée. En cas de gêne pour cause de vibrations (proximité des habitations, qualité du sous-sol...), un mode de pose avec tapis anti-vibratile (caoutchouc) est mis en œuvre pour isoler le sol de la plateforme, et ne pas transmettre les vibrations.
- Le STIF et ses partenaires essaient de répondre aux inquiétudes des riverains en communiquant le maximum d'informations et d'éléments d'études techniques. Néanmoins, le travail de détail reste à faire, car au moment de la concertation, tout ne peut pas être bouclé au risque d'empêcher la discussion. S'il a peut-être été donné trop d'importance au boulevard Gutenberg dans les explications, c'est en réponse aux nombreuses questions qui étaient posées. Des études supplémentaires seront d'ailleurs menées sur ce sujet.

4.4. Tracé 4

Le tracé 4, qui avait été écarté par le STIF dans le cadre du DOCP en raison de ses fortes contraintes, a reçu pendant la concertation le soutien de nombreux participants.

Ceux-ci se sont ainsi demandé « *pourquoi avoir écarté ce tracé qui présente un minimum d'inconvénients tout en répondant aux pré-requis des villes de Clichy et de Montfermeil ?* ».

Les Verts de Seine-Saint-Denis ont pris position en faveur de ce tracé, qu'ils considèrent comme une « *solution de consensus* ».

Les principaux arguments exprimés en faveur de ce tracé sont le fait qu'il « *est le plus rationnel et le moins long, donc le moins coûteux, et qu'il n'impacte pas l'ex RN3* ». Par ailleurs, certains participants remarquent qu'« *il couvre le plateau de Clichy-Montfermeil, permet un accès rapide aux gares RER [B et E], et offre un accès au métro automatique pour les habitants de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois* ». Enfin, il autorise le maintien d'une circulation routière « *dans les deux sens tout en ménageant les trottoirs pour les piétons* ».

Quelques-uns estiment que l'accès en tramway sera une chance pour le marché de Chanzy. Les participants favorables à ce tracé reconnaissent néanmoins qu'il se heurte à « *des difficultés techniques* », dont ils estiment toutefois qu'elles « *peuvent être dépassées par une volonté politique* ».

Ce tracé inquiète en revanche plusieurs participants, qui souhaitent « *ne pas en rajouter sur l'espace autour de la gare de Gargan* », qualifié de « *très commerçant* » et où le stationnement est déjà difficile « *notamment les jours de marché* ». La « *fréquentation des commerces* » et le « *devenir du marché de Chanzy* » leurs paraissent compromis avec ce tracé.

Certains axes routiers, principalement le boulevard de la République, sont pointés comme n'étant « *pas très larges* » avec une « *circulation déjà très difficile* » et des difficultés de stationnement.

Philippe DALLIER relaie ces inquiétudes en indiquant que ce tracé « *implique la démolition de la gare de Gargan, et a un impact sur le carrefour de la gare et le parking public souterrain* ». Il demande que des études techniques (insertion, circulation routière...) soient produites dans les meilleurs délais afin de pouvoir se forger une opinion.

Pascal POPELIN estime pour sa part qu'il n'existe « *pas de consensus autour du tracé 4, [lequel] ne fait pas partie des options jugées recevables par la ville de Livry-Gargan* ».

Plusieurs participants, dont les **Verts de Seine-Saint-Denis** et **Gérard PRUDHOMME, conseiller municipal à Livry-Gargan**, proposent de « *l'étudier plus* » précisément et de façon « *exhaustive* ».

Complément d'informations sur le tracé 4, apportés par le STIF et ses partenaires au cours de la concertation :

- Le tracé 4 a été présenté avec un certain nombre de points durs sur lesquels le STIF a souhaité revenir.
- La **démolition de la gare** signifie le déplacement des quais dans la direction de Bondy, la démolition de tout ou partie de l'ancien bâtiment-voyageurs SNCF où se trouvent les locaux d'exploitation et le centre de commandement de la ligne. Ces travaux, à réaliser sous exploitation, sont techniquement faisables et ont été évalués de façon grossière au minimum aux alentours de 10 M€.
- Il faudra prendre en compte l'existence d'un ouvrage hydraulique sur le boulevard Marx Dormoy, ainsi que la suppression et la reconstitution des alignements d'arbres (boulevard de la République en particulier) et la question de la circulation au niveau du giratoire, de l'avenue de Chanzy et du marché.
- Des **études techniques, portant notamment sur la circulation routière**, ont néanmoins été lancées.

4.5. Tracés 5 et 6

Les tracés 5 et 6, souvent regroupés par les participants, sont définis comme « *les plus longs et les plus coûteux* ». Ils sont également perçus comme les moins pertinents en termes de desserte, « *Le Raincy [étant] déjà très bien desservi* ». Ces tracés, qualifiés de « *gâchis véritable de l'argent public* », font craindre aux riverains une dépréciation « *de la valeur de leurs maisons* ».

Certains estiment néanmoins que ces tracés permettent de « *réduire le temps de trajet des habitants du plateau vers le RER E* ». Le tracé 5 est tout de même mieux considéré que le tracé 6, qui ne dessert quasiment pas Clichy sous Bois.

. Tracé 5

Il est évoqué par certains comme une solution « par défaut », dans la mesure où il répond aux enjeux de desserte du Plateau et du centre-ville de Clichy sous Bois, et que par ailleurs il n'a aucun impact sur l'ex RN 3.

Quelques participants considèrent qu'il s'insérerait dans un trafic « *pas particulièrement surchargé aux heures de pointe* » et qu'il permettrait de desservir un lycée, un collège, le centre de sécurité sociale et la sous-préfecture du Raincy.

Il fait néanmoins l'objet de critiques nombreuses, du fait des contraintes techniques auxquelles il se heurte, parmi lesquelles les « *difficultés d'insertion dans le bas de l'avenue Thiers* », notamment la « *nécessité d'exproprier des immeubles* », le « *passage devant le collège Jean-Baptiste Corot sans barrières de sécurité* », et l'impact sur la « *circulation sur le rond-point Thiers, qui vient d'être réaménagé de manière satisfaisante* ».

Eric RAOULT, député-maire du Raincy, estime que le tracé 5 constitue un « *doublon du tracé actuel* » du T4, auquel il est strictement parallèle entre le rond-point Thiers et l'avenue Camille Desmoulins.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé 5 n'a pas été retenu par le Conseil du STIF, car il pose de réels problèmes d'insertion sur des voiries étroites au Raincy et nécessite de démolir un immeuble

. Tracé 6

Le tracé 6 est peu évoqué pendant la concertation, ou alors par quelques-uns, comme une solution par défaut, comme « *le moins mauvais* ».

Il est « *mis de côté* » par des participants qui constatent qu'il « *ne dessert même pas le Bas-Clichy* » et qu'il « *n'a donc aucun intérêt* ». Par ailleurs, il est perçu comme celui qui « *présente les plus fortes difficultés techniques et fonctionnelles* ».

Eric RAOULT évoque un tracé qui, comme le tracé 5, nécessite « *la démolition d'au moins un immeuble et la traversée d'un rond-point où les flux et la circulation sont déjà compliqués* ».

Alain CALMAT considère, à l'instar de quelques intervenants ayant émis un avis sur internet ou dans les registres, que ce tracé « *n'empêche pas la desserte du plateau et de Montfermeil* ». Il soutient donc ce tracé, dans la seule « variante sud » (avenue Thiers), qui évite le boulevard de la République.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé 6 n'a pas été retenu par le Conseil du STIF, car il pose des problèmes d'insertion sur des voiries étroites et des terrains gypseux, présente un tracé dissocié peu lisible et présente le plus faible volume de population et d'emplois desservis

- Le tracé 6 ignore presque complètement le secteur de Clichy-sous-Bois et n'accompagne donc pas l'opération ANRU. Il cumule complexité technique et manque de pertinence de la desserte.

4.6. Tracé « 0, dit historique » ou 7

Le tracé « 0, dit historique » ou 7 était décrit pour mémoire dans le dossier de concertation mais a été présenté dans le cahier d'acteurs de Clichy sous Bois et Montfermeil et a fait l'objet de nombreuses discussions, notamment lors des premières réunions publiques. Les communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil étaient favorables à ce tracé à l'exclusion de tout autre et l'ont peu à peu abandonné, après avoir pris connaissance des contraintes techniques conséquentes qu'il suppose.

Claude DILAIN a néanmoins déclaré qu'il serait regrettable qu'on se « *rende compte à l'avenir de la nécessité de réaménager le carrefour de l'ex RN3 [entre le viaduc de Gargan et l'avenue Camille Desmoulins pour y créer un site propre bus], après avoir refusé de le faire aujourd'hui [pour le T4] au nom du maintien de la circulation [routière]* ».

Ce tracé a été largement soutenu par un certain nombre de participants estimant qu'il était « *le plus simple* », qu'il permettait « *d'aller, aussi bien et avec un temps de transport équivalent, à la gare de Bondy ou à celle d'Aulnay-sous-Bois, aux lieux d'études et à l'Hôpital de Montfermeil* ».

Les opposants à ce tracé estiment qu'il n'est « *pas réaliste au regard de la circulation actuelle et future sur l'ex RN3* », qu'il suppose des « *expropriations de commerces* » et qu'il « *vient prendre naissance au cœur d'une zone totalement saturée dans le secteur du carrefour Allende* ».

Philippe DALLIER a rappelé à plusieurs reprises que ce tracé avait été « *abandonné par le STIF, car il posait des problèmes d'insertion trop importants sur la RN3* », qu'il nécessitait la « *démolition de logements et de commerces* ». Philippe DALLIER a ajouté que de son point de vue le débranchement du T4 dans les boulevards Roy et Pasteur était techniquement impossible, sauf à procéder à des expropriations massives ou à interdire ces axes à la circulation automobile.

Les principaux points durs identifiés pour ces tracés sont son insertion sur le boulevard Roy à Livry-Gargan et sur l'ex-RN3. Ce tracé a été l'occasion d'évoquer largement la problématique de la circulation sur l'ex-RN3.

. Boulevard Roy

Les riverains s'inquiètent des impacts de l'insertion du tramway « *sous leurs fenêtres* », et des « *nuisances* » que cela pourrait générer ». Ils estiment qu'il n'y a « *pas assez de place* » pour faire passer deux voies de tramway et maintenir la circulation routière.

Philippe DALLIER estime que « *le boulevard Roy serait fermé à la circulation routière, rendant impossible l'accès aux immeubles riverains et contribuant à congestionner totalement le trafic routier dans le secteur* ».

Katia COPPI, conseillère générale et adjointe au maire des Pavillons-sous-Bois, s'inquiète de l'impact du tramway « *sur la piste cyclable flambant neuve* » qui longe le boulevard Roy.

Problématique du trafic sur l'ex-RN3

Plusieurs participants estiment que les difficultés techniques que le tramway rencontrerait sur l'ex-RN3 sont « surmontables », notamment, selon l'association « Un T4 pour tous » « si l'on y couple le T4 et le BHNS ».

Beaucoup de participants proposent de supprimer le problème en construisant un ouvrage d'art aérien ou souterrain pour le tramway, ce qui permettrait par ailleurs de « réaménager la nationale ». Ainsi, un habitant propose de « créer un deuxième viaduc prenant naissance sur le viaduc existant pour la traversée de la RN3 et reprenant le niveau du sol à l'allée Maurice Audin ». Ces participants estiment que « la réhabilitation de cette RN3 est une opportunité à ne pas manquer », qu'elle serait l'occasion « de faire de la RN3 un boulevard urbain » selon les termes de **Xavier LEMOINE**, qu'il faudrait d'ailleurs « limiter aux circulations des villes riveraines du département » selon certains participants.

Beaucoup de participants estiment que le passage d'un tramway sur l'ex-RN3 aurait « un effet néfaste sur la circulation routière déjà difficile », et que ce serait « de la folie furieuse ». Le conseil municipal de Livry-Gargan a voté à l'unanimité en juillet 2009 une motion intitulée « Pas de T4 sur la RN3 ». Selon **Alain CALMAT**, « la RN3 n'est pas négociable, elle est l'affaire vitale des Livryens ». **Philippe DALLIER** estime également que « le passage d'un tramway en voies axiales sur la RN3 provoquerait sa saturation ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- L'axe RN3 fait l'objet d'une importante circulation de transit mais a vocation à bénéficier d'une requalification globale comportant notamment l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). Cela rendrait à cet axe un caractère urbain et apaisé, la circulation routière étant ramenée à des niveaux plus tolérables. De ce point de vue, un tracé sur l'ex-RN3 n'est pas impossible, mais il faut attendre pour l'envisager que la réflexion aille à son terme, afin que la problématique de la circulation soit appréhendée de façon globale, sans créer des goulots d'étranglement très ponctuels.
- La préférence du STIF se porte sur les tracés qui coupent l'ex-RN3 et non pour ceux qui l'empruntent sur une grande longueur. Ces tracés posent moins de problèmes, sans être totalement neutres toutefois.
- La largeur d'un véhicule tram-train est de 2,65 mètres. Pour faire passer deux voies il faut compter au minimum 6,50 m de largeur. Toutefois, il n'est pas totalement exclu, mais très difficile, de trouver des solutions techniques pour permettre le passage d'un tram-train sur un espace du type du boulevard Roy.

4.7. Alternatives

Les propositions de tracés alternatifs

L'association pour la défense des droits et des libertés aux Pavillons-sous-Bois (DLDP) propose « le débranchement au droit de la station de Freinville-Sevrans, dans un espace suffisamment conséquent pour permettre un raccordement vers le Sud et un autre vers le Nord, la traversée de l'ex-RN3, sans baïonnette, en passant par l'avenue Charles de Gaulle et l'avenue Kennedy, une modification du tracé 1 qui emprunterait le boulevard Roger Salengro pour rejoindre l'avenue Léon Blum et donc le tracé 3, qui dessert Bas-Clichy ». L'association présente ce tracé comme « novateur, combinaison du tracé 3, pour la desserte du centre-ville de Clichy, et du tracé 1, modifié, dans la mesure où le débranchement se ferait à Freinville-Sevrans, sans rupture de charge vers le RER E et vers le RER B ».

Cette proposition s'apparente à celle faite par **Pascal POPELIN** lors de la réunion publique de Montfermeil, à savoir « *une variante au tracé 1 qui irait de la mairie de Clichy-sous-Bois au carrefour Général de Gaulle* ».

Par ailleurs, **Alain CALMAT** estime que l'intérêt serait peut être de relier le plateau à Aulnay-sous-Bois et à Chelles. D'autres participants se demandent également « *pourquoi le désenclavement du plateau n'est pas envisagé par Chelles, plutôt que de détruire le poumon et le cœur de Livry-Gargan* ». D'autres participants soutiennent cette position : « *il faut surtout une vraie ligne pour rejoindre le RER E à Gagny ou au Chénay-Gagny* ».

Quelques participants se demandent pourquoi le projet « *se termine en cul-de-sac à l'hôpital de Montfermeil alors qu'il pourrait continuer jusqu'à Chelles* ». D'autres proposent de prolonger le T4 directement jusqu'à la Gare de l'Est, « *puisque'il s'agit des mêmes infrastructures et que cela permettrait de désaturer le RER B* ».

Il a également été proposé que « *le tracé du débranchement [reprenne] celui de l'ancien tramway qui allait jusqu'au marché des Coudreaux* », ou que « *comme dans le centre-ville de Montfermeil, le tracé [soit] dissocié à proximité du débranchement, avec un seul sens de circulation du tramway* », « *en le faisant passer par le boulevard Marx Dormoy dans un sens et par la RN3 dans l'autre* », ou encore, par **l'association pour le développement des transports publics dans l'Est parisien (ADTCEP)**, la réalisation du tracé 0, mais aussi du tracé 1, pour « *une exploitation du T4 en réseau triangulaire* ».

Enfin, un tracé passant par le boulevard de Chanzy rendu alors piétonnier est évoqué.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé « 1 modifié » proposé par l'association DLDP est techniquement réalisable au niveau du débranchement, à condition d'utiliser les emprises des friches Westinghouse à Sevran. Néanmoins, il cumule les difficultés du tracé 1 dans les avenues Kennedy et Churchill et l'insertion également très délicate dans la première partie du boulevard Roger Salengro, très étroite, et le long du lac de Sévigné. Ce tracé implique un allongement des temps de parcours très conséquent (près de 9 minutes par rapport au tracé 3 pour aller à Bondy, près de 3 minutes par rapport au tracé 1 pour aller à Aulnay), ce qui le rend totalement rédhibitoire en termes d'intérêt socio-économique, sans même mentionner les très importants surcoûts d'investissement et d'exploitation qu'il entraîne,
- Le tramway 112 Le Raincy – Montfermeil - dernier tramway ayant circulé en Ile de France, fermé en 1938 - suivait en partie le tracé 6, lequel présente de grandes difficultés d'insertion. A l'époque toutefois, les conditions d'insertion, de circulation, de desserte, de même que le paysage urbain, n'étaient en rien comparables à aujourd'hui.
- La ligne « tram-train » du T4 pourra aller à Noisy-le-Sec à terme mais ne pourra jamais rejoindre la gare de l'Est en site propre compte tenu des emprises ferroviaires disponibles et de l'environnement urbain. Le prolongement des missions T4 de Bondy à Paris sur les voies d'EOLE, par exemple, n'est aujourd'hui pas possible en raison du nombre limité de sillons, des problématiques de capacité (250 places par rame pour le T4, près de 2000 pour le RER E), d'accessibilité (plancher à 380 mm pour le T4, 1100 pour le RER E). Il est plus efficace de « rentabiliser » les sillons ferroviaires pour les RER, qui ont une très grande capacité, plutôt que pour les trams-trains. En contrepartie, il faut veiller à optimiser la correspondance entre le T4 et le RER E à Bondy puis à terme à Noisy-le-Sec.
- L'éventualité d'aller vers Chelles n'a pas été retenue pour l'instant. Une liaison par bus entre le centre ancien de Montfermeil et Chelles a été étudiée lors des études sectorielles de 2004. Sur la majeure partie du tracé, il est impossible de créer un site propre, par conséquent l'insertion d'un tramway serait a fortiori impossible, sauf en

site partagé ou en trajets dissociés. La fréquentation serait par ailleurs minimale : 5000 à 6000 voyageurs par jour à peine, ce qui ne justifie pas le recours au mode tramway. En conclusion, le désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil depuis Chelles ne peut pas se faire de façon satisfaisante par un bus en site propre, et encore moins en tramway.

Propositions de projets alternatifs

Des alternatives ont également été proposées par des participants insatisfaits du projet proposé, qui demandent une « *d'éliminer tous les tracés pour une remise à plat* ». Une alternative par un métro « *entre pont de Bondy et Montfermeil* » a ainsi été évoquée.

Plusieurs alternatives en mode tramway sont également envisagées. Ainsi, certains participants proposent un « *tramway sur pneus qui partirait de la porte de Pantin ou de l'église de Pantin jusqu'à Chelles en passant par le plateau de Clichy-Montfermeil avec correspondance sur la ligne du train-tram T4* » également, ainsi qu'« *une branche supplémentaire du RER E vers ces communes depuis Bondy* », d'autres « *un tramway partant de Chelles-Gournay et allant jusqu'à Raincy-Villemonble, puis remontant vers la place Thiers pour atteindre Montfermeil puis Coubron* », d'autres encore, « *un tramway depuis les portes de Paris jusqu'à Montfermeil, avec un détour par la gare de Noisy-le-Sec* ». Quelques-uns proposent d'« *attendre le projet du métro en rocade prévu dans les années futures* ».

Néanmoins, la plupart des alternatives évoquées s'appuient sur le réseau de bus. Certains proposent ainsi d'améliorer le « *maillage des lignes de bus actuelles* », d'organiser des « *circuits routiers avec priorité aux bus* », de remplacer le tramway par « *des bus adaptés aux flux des populations* », ou enfin, de créer « *un bus rapide en site propre du plateau jusqu'à Gargan* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Les premières études de 2004 ont montré que le réseau de bus desservant Clichy sous Bois et Montfermeil, déjà assez dense, ne pouvait être renforcé que de façon relativement minimale. Le STIF a d'ailleurs, en 2007, procédé à une importante refonte du réseau TRA : réorganisation des parcours, augmentation des fréquences et des amplitudes horaires pour les lignes les plus structurantes etc., et aujourd'hui ce réseau est arrivé aux limites des renforcements d'offres possibles.
- Les études de 2004 mettaient en évidence que le désenclavement du plateau passait par la mise en place d'une liaison de rabattement rapide et fiable vers les gares RER les plus proches, permettant d'accéder ensuite aux principaux pôles d'emploi de Paris et d'Ile de France. Or la configuration du tissu urbain et l'importante congestion routière autour de ces gares RER (Aulnay sous Bois et le Raincy en particulier) empêchaient de prolonger jusqu'à ces terminus les sites propres intégraux indispensables pour garantir rapidité et fiabilité aux lignes de bus de rabattement depuis le plateau. Pour cette raison, le mode bus n'est pas apte à répondre au besoin de désenclavement. A l'inverse, les caractéristiques du réseau routier et du tissu urbain permettent physiquement l'insertion d'un tramway en site propre sur les voiries existantes entre le plateau de Clichy-Montfermeil et la ligne T4 actuelle, qui elle-même donne accès en site propre intégral au RER B (Aulnay) et E (Bondy). Le mode tram-train permet donc de créer des liaisons en site propre intégral de bout en bout entre le plateau et le réseau RER structurant ; en outre, sa plus grande capacité permet d'envisager un meilleur développement en termes de trafic.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LE STIF

Un consensus autour de la nécessité de désenclaver rapidement le plateau

La nécessaire poursuite du dialogue pour réussir le projet

Avec des positions diverses, la volonté d'orienter le débranchement vers le sud, le RER E et Bondy, Noisy le Sec à terme.

Un souci majeur qui est de ne pas (trop) dégrader les conditions de circulation sur l'ex-RN3

Des tracés qui ne recueillent pas beaucoup d'attentes : 2, 5 et 6, même s'ils ont été parfois évoqués et soutenus

Le tracé 0 a une histoire qui en fait un point sensible, mais il se heurte à beaucoup de difficultés techniques et, à l'issue de la concertation, il est abandonné par ses promoteurs (Clichy sous Bois et Montfermeil)

Le tracé 4 a été écarté par le STIF lors des études DOCP en raison des difficultés d'insertion importantes. Il est en effet sensiblement plus difficile à réaliser que le 3, mais n'est pas totalement inatteignable, moyennant des travaux d'accompagnement et de reconstitution importants (gare de Gargan, gestion du carrefour routier, stationnement...). Avant toute prise de décision, il nécessite toutefois des approfondissements, en particulier des études routières et d'insertion.

Le tracé 3 est techniquement le plus simple à mettre en œuvre et présente un impact limité sur le trafic routier parcourant l'ex RN3 au droit du carrefour Chanzy. Les modalités de l'insertion du tramway (axial ou latéral) et du plan de circulation sur le boulevard Gutenberg (sens unique ou double sens jusqu'à l'avenue Vauban, par exemple) restent à affiner. Ce tracé est accepté par les élus du plateau, et n'est plus rejeté par le maire des Pavillons sous Bois dès lors qu'il ne dégrade pas le fonctionnement de l'ex RN3. Le maire de Livry-Gargan maintient en revanche son opposition déterminée.

Le tracé 1 répond de façon imparfaite aux impératifs de desserte et de désenclavement du plateau en général, de Clichy sous Bois en particulier. Du point de vue transport, il fait doublon avec certaines lignes de bus actuelles (Mobilien 613) et futures (liaison Mobilien pôle à pôle Clichy – Roissy), laquelle, à la différence du tracé 1, les vrais vecteurs de desserte des zones d'emploi de la plateforme aéroportuaire élargie. Il ferait également doublon, le cas échéant, avec la branche Noisy le Grand – Roissy du métro automatique du Grand Paris. Ce tracé est porté par le maire de Livry-Gargan, soutenu par celui des Pavillons sous Bois, mais totalement rejeté par ceux du plateau.

Les tracés et projets alternatifs, enfin, s'avèrent non pertinents : soit parce qu'ils correspondent à des variantes déjà étudiées et abandonnées à l'occasion des études sectorielles de 2004, soit parce qu'ils combinent les points durs de plusieurs tracés sans apporter de plus-value en termes d'insertion ou de transport, soit enfin parce qu'ils ne répondent pas aux objectifs de désenclavement et d'accompagnement du projet de requalification urbaine.

ANNEXES

Décision sur les modalités de concertation

Annexe 1 : délibération du Conseil du STIF et approbation du DOCP le 9 juillet 2008 dans le but de saisir la CNDP

Annexe 2 : Avis de publication (presse) du DOCP d'octobre à décembre 2008

Annexe 3 : Décision de la CNDP le 7 janvier 2009

Annexe 4 : Décision de la nomination du Garant par la CNDP le 6 mai 2009

Annexe 5 : Réponses des communes sur les modalités de concertation

Annexe 6 : Lettre du STIF à la CNDP, le 10 septembre 2009, pour présenter les modalités de concertation

Annexe 7 : Annonce des modalités de concertation dans la presse (CP)

Outils de la concertation

Annexe 8 : dossier de concertation, plaquette, dépliant, panneaux d'expos, affiches, document d'information complémentaire (addendum) + affiche d'info du changement de date de la réunion publique aux Pavillons-sous-Bois

Annexe 9 : cahiers d'acteurs

Annexe 10 : arborescence du site Internet

Contributions du public

Annexe 11 : avis déposés sur les registres

Annexe 12 : avis déposés et publiés sur le site Internet

Annexe 13 : contributions collectives (pièces-jointes des avis déposés sur le site Internet, documents remis au garant ou au STIF en réunions publiques, documents envoyés par la poste).

Comptes-rendus de la concertation

Annexe 14 : comptes-rendus des réunions publiques (avec les diaporamas associés)

Annexe 15 : compte-rendu de l'atelier (avec les diaporamas associés)

Annexe 16 : motion des conseils municipaux sur la concertation



Délibération n° 2009/1023

Séance du 9 décembre 2009

**LIAISON TRAM-TRAIN MASSY-EVRY
BILAN DE LA CONCERTATION ET ORIENTATIONS
POUR LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région 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 décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007,
- VU** les décisions de la Commission nationale du débat public n° 2008/12/TTME/1 du 3 septembre 2008 et n° 2008/24/TTME/2 du 5 novembre 2008,
- VU** le rapport n° 2009/1023 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 2 décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 décembre 2009;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation du STIF. Il prend acte du bilan établi par la personnalité garante de la concertation nommée par la Commission nationale du débat public.

ARTICLE 2 : de poursuivre, à l'initiative des communes concernées par le projet, la dynamique des ateliers apparue au cours de la concertation et visant à pérenniser en vue de l'enquête publique, les échanges initiés sur l'insertion du tram-train.

ARTICLE 3 : prenant en compte les enseignements de la concertation, le Conseil décide de confirmer la poursuite du projet sur les bases du tracé soumis à la concertation et de réaliser le dossier d'enquête publique et toutes les études afférentes (schéma de principe, étude d'impact, dossiers de sécurité...), y compris :

- les conditions du prolongement du tram-train de Massy à Versailles,
- la station ZAC de la Bonde à Massy,
- l'hypothèse d'une station supplémentaire à Champlan,
- l'hypothèse d'une station supplémentaire à Savigny-sur-Orge,
- la prise en compte de la desserte du quartier de Grand Vaux depuis la station de tram-train d'Épinay-sur-Orge,
- l'étude par Réseau Ferré de France du ripage de la Grande Ceinture le long de la rue des Rossays à Savigny-sur-Orge.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON

2009

Tram-train Massy << >> Évry

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 25 mai au 3 juillet 2009

SYNTHÈSE DU BILAN DU STIF

BILAN DU STIF

ANNEXES DU STIF

2009

Tram-train Massy << >> Évry

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 25 mai au 3 juillet 2009

SYNTHÈSE DU BILAN DU STIF



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

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

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

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

Rappel du contexte

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

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

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

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

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

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

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

Le déroulement de la concertation

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

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

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

Les chiffres de la concertation

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

La perception des modalités retenues pour la concertation

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

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

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

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

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

L'opportunité du projet

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

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

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

L'articulation au réseau de transport

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

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

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

La correspondance à Epinay-sur-Orge

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

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

Les demandes de desserte supplémentaire

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

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

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

L'insertion du tram-train

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

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

Le STIF a principalement conclu de la concertation :

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

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

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

2009

Tram-train Massy << >> Évry

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 25 mai au 3 juillet 2009

BILAN DU STIF



SOMMAIRE

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

SYNTHESE

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

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

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

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

Rappel du contexte

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

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

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

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

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

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

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

Le déroulement de la concertation

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

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

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

Les chiffres de la concertation

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

La perception des modalités retenues pour la concertation

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

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

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

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

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

L'opportunité du projet

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

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

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

L'articulation au réseau de transport

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

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

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

La correspondance à Epinay-sur-Orge

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

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

Les demandes de desserte supplémentaire

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

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

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

L'insertion du tram-train

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

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

Le STIF a principalement conclu de la concertation :

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

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

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

Introduction

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

Le projet

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

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

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

La réalisation du tram-train poursuit trois objectifs :

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

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

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

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

Les précédentes étapes de concertation

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

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

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

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

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

Le contexte réglementaire et institutionnel pour cette nouvelle phase de concertation

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

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

Les objectifs de la concertation

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

La concertation avait pour objectifs principaux de :

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

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

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

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

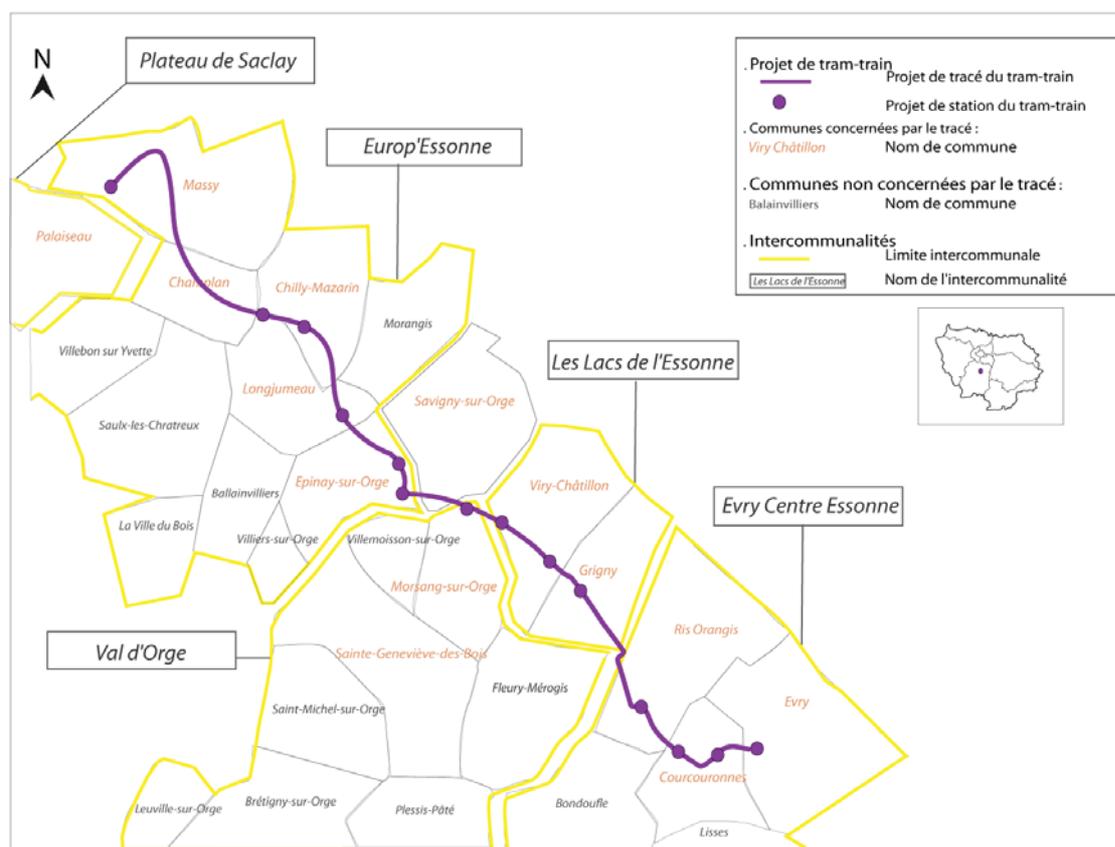
¹ INSEE, 2006

PARTIE I - DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

Périmètre

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

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



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

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

² INSEE, 2006

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

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

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

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

Préparer la concertation

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

Commission de suivi

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

Elle a consisté à présenter :

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

Réunion avec les acteurs socio économiques

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

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

Visites du tram-train T4

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

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

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

Annoncer la concertation

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

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

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

S'informer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Echanger, contribuer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE II - SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS ET DÉBATS

PREAMBULE

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

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

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

Cette partie du bilan :

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

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

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

LA CONCERTATION

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

SUR LA QUALITE DE LA CONCERTATION

Une concertation « où rien n'est figé »

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

La qualité de la concertation

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

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

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

Les modalités de concertation

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

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

La communication

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

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

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

Concernant les réunions publiques :

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

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

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

LES MODALITES DE CONCERTATION ADAPTEES AUX DEMANDES DU PUBLIC

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

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

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

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

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

SUR LA SUITE

Poursuivre la concertation dans une « *atmosphère positive* »

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

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

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

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

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

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

Poursuite de la réflexion en atelier à Viry-Châtillon

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

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

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

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

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

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

- **La prise en compte des avis**

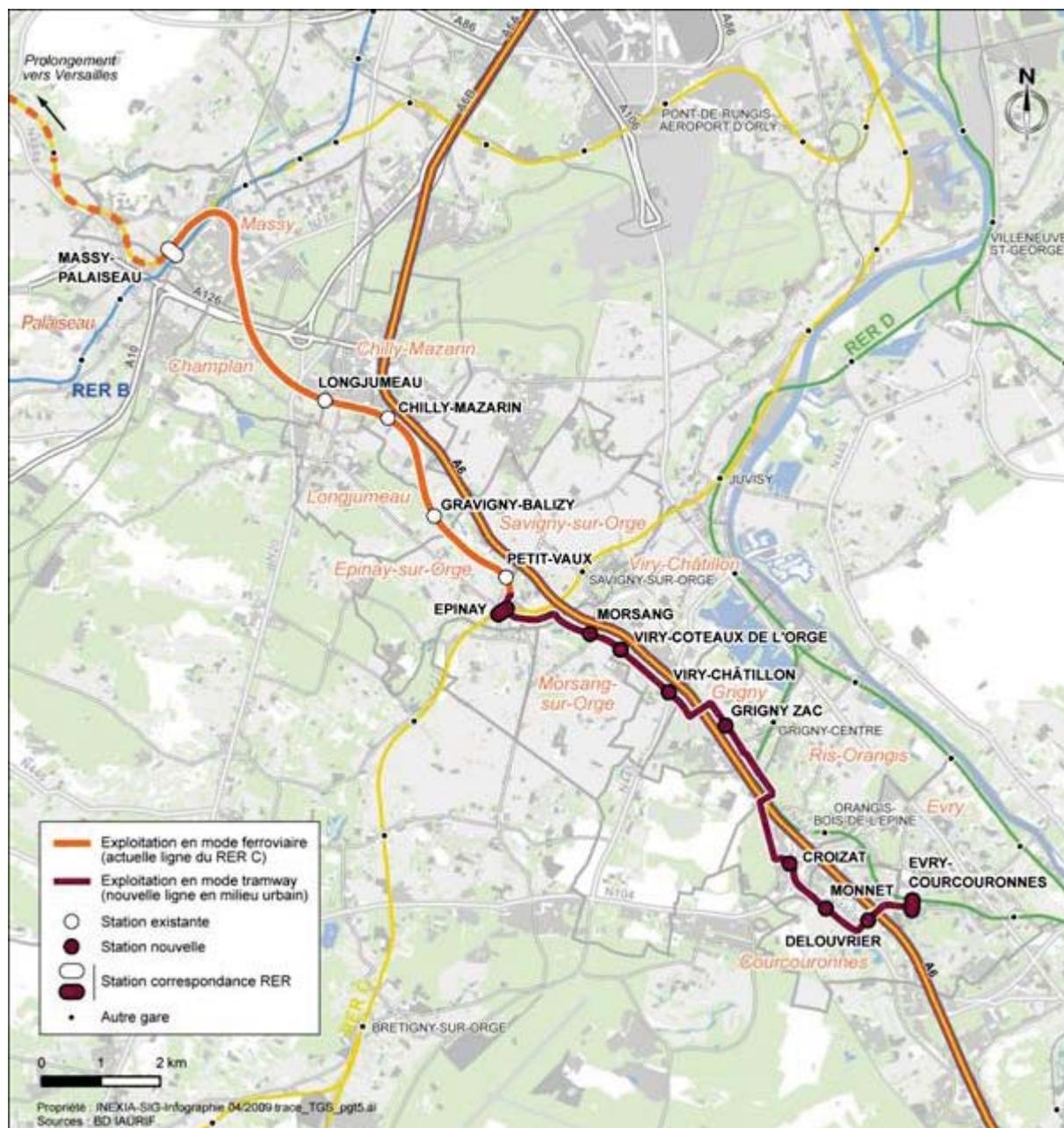
Beaucoup de participants s'inquiètent de la valeur accordée à leur avis au cours de cette concertation et de la façon dont il sera pris en compte. Ils émettent ainsi le souhait que « *cette phase de concertation contribue à améliorer le projet* » et qu'ils soient « *informés des suites du projet et des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

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

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

OPPORTUNITE DU PROJET, TRACE, COUT

CARTE DU PROJET DE TRAM-TRAIN ENTRE MASSY ET EVRY



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

LES ENJEUX DE LA LIAISON MASSY-EVRY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant les déplacements de banlieue à banlieue :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant la liaison entre deux pôles :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant le prolongement du tram-train vers Versailles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant le bilan environnemental du projet :

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

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

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

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

• **La réorganisation du RER C**

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

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

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

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

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

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

Suppression de la liaison directe vers Paris

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

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

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

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

Suppression de la liaison directe vers Versailles

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

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

Impacts sur le temps de trajet

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

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

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

Concernant l'impact pour les usagers lycéens :

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

Concernant l'impact sur les temps de trajet :

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

La rénovation du réseau existant

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

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

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

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

Concernant la situation actuelle du réseau RER :

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

Concernant la réorganisation du réseau et le maillage :

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

-
-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Le STIF veille à assurer les correspondances entre les différents modes de transports collectifs.
- Le projet de tram-train intègre ainsi l'ensemble des projets de transports en commun envisagés sur le territoire essonnien, dont le T7 Juvisy-Athis-Mons, le réaménagement de la ligne 402, les TCSP « Orly – Massy - Saint-Quentin », « Massy – Arpajon », « Massy - Les Ulis » « Sénart – Corbeil-Essonnes » et « axe Francilienne Evry - Val d'Orge – Courtaboeuf ».

L'articulation avec le Grand Paris

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

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

Concernant le projet de rocade « Blanc »

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

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

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

LE COUT, LE FINANCEMENT ET LE CALENDRIER DU PROJET

« Un projet que l'on attend depuis longtemps »

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

Le coût du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

Le financement

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

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

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

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

Le calendrier

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

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

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

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

Concernant le coût et le financement :

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

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

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

LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

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

LA DESSERTE

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

« *Rechercher une correspondance optimale à Epinay* »

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

La fréquence

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les alternatives au projet proposé par la maîtrise d'ouvrage

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

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

Cette alternative permettrait selon les associations de :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant les propositions des associations...

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

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

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

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

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

o **Les autres propositions**

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

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

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

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

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

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

Concernant les autres propositions alternatives :

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

La qualité de la correspondance à Epinay-sur-Orge

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

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

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

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

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

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

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

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

Les garanties à apporter

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

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

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

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

Les demandes de desserte supplémentaires

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

o Le plateau de Saclay

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

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

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

o Les lycées

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

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

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

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

○ **Les hôpitaux**

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

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

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

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

○ **Autres stations**

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

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

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

○ **Station ZAC de la Bonde à Massy**

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

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

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

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

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

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

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

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

o Champlan

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

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

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

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

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

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

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

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

o Savigny-sur-Orge

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

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

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

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

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

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

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

LES RABATTEMENTS

« *Étendre et densifier le réseau de bus* »

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

Restructuration du réseau de bus

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

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

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

Liaisons douces : vélos et deux-roues

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

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

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

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

Stationnement routier

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

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

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

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

LES CARACTERISTIQUES DU TRAM-TRAIN : AVANTAGES ET INCONVENIENTS

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

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

Atouts du tram-train

Rapide, confortable, écologique

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

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

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

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

Accessibilité

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

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

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

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

Sécurité des personnes

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

Requalification urbaine

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

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

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

Concernant les atouts du tram-train :

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

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

Questionnements sur le tram-train

Une solution non « adaptée »

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

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

Les nuisances

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

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

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

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

LE FRET

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

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

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

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

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

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

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

L'IMPACT DES TRAVAUX POUR LES USAGERS

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

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

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

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

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

L'INSERTION DU TRAM-TRAIN

Assurer la « maîtrise des nuisances pour les riverains »

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

Celles-ci ont de manière générale porté sur :

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

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

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

Concernant la période des travaux :

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

Concernant la valeur des biens immobiliers

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

Concernant les nuisances sonores

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

Concernant la sécurité des cheminements :

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

Concernant le stationnement des riverains :

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

Concernant l'aménagement des stations :

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

L'ATELIER GARAGE A MASSY

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

Impacts et nuisances

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

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

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

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

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

Concernant la localisation de l'atelier-garage :

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

Concernant les nuisances sonores :

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

LA STATION CHILLY-MAZARIN

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

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

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

LA STATION EPINAY

Espace vert

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

Cheminements

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

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

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

Circulation routière

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

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

Coût

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

Insertion paysagère

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

Risque

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

Stationnement

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

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

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

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

Concernant les cheminements :

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

Concernant les circulations routières :

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

Concernant l'insertion paysagère :

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

Concernant le stationnement :

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

LA RUE DES ROSSAYS A SAVIGNY-SUR-ORGE

Cadre de vie et impact sur la valeur des biens immobiliers

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

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

Circulation routière

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

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

Cheminements

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

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

Insertion paysagère

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

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

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

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

Stationnement

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

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

Concernant la circulation routière et le stationnement :

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

LE PARC DE MORSANG-SUR-ORGE

Espace vert

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant l'impact paysager

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

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

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

ENVIRONS DE LA STATION MORSANG-SUR-ORGE

Cadre de vie et insertion paysagère

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

Cheminements

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

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

Emplacement de la station

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

Murs antibruit

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

Nuisances

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

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

Concernant les murs antibruit :

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

Concernant les expropriations :

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

ENVIRONS DE LA STATION VIRY COTEAUX DE L'ORGE

Cadre de vie et insertion paysagère

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

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

Cheminements

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

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

Circulation routière

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

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

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

Stationnement

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

Impact sur le bâti

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

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

Nuisances

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

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

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

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

Concernant l'impact sur la circulation :

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

LA STATION VIRY-CHATILLON

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

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

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

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

L'ECHANGEUR RD 446 A COURCOURONNES

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

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

LE TERMINUS A EVRY

Atelier garage

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

Interconnexion tram-train / RER D

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

Localisation de la station

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

Stationnement

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

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

Concernant l'emplacement de la station :

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

Les enseignements de la concertation pour le STIF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXES

Décision sur les modalités de la concertation

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

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

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

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

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

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

Outils de la concertation

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

Annexe n°8 : Arborescence du site Internet

Contributions du public

Annexe n°9 : bulletins déposés dans les urnes.

Annexe n°10 : avis déposés sur les registres.

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

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

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

Comptes-rendus de la concertation

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

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

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



Délibération n° 2009/1024

Séance du 9 décembre 2009

STIF

**RESEAU REGIONAL STRUCTURANT
CREATION DE LA LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE PÔLE A PÔLE
TORCY – CRETEIL**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative 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 dans la région d'Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la délibération n°2006-0573 du 5 juillet 2006 relative au renforcement de l'offre sur un réseau structurant de transport routier en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 9 juillet 2008, approuvant la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** la délibération n°2009/0517 du 27 mai 2009, approuvant la modification de la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 25 septembre 2008 ;
- VU** le rapport n° 2009/1024 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport du 1 décembre 2009 ;

DECIDE

Article 1^{er} : la ligne 014 177 100 « Torcy - Créteil » est inscrite au plan régional des transports.

Article 2 : le GME CIF/VAS est autorisé à exploiter la ligne susvisée, pour une durée de 7 ans comme suit :

- Sont créées les sous-lignes n°01 et 02
 - sous-ligne 1 sens aller « Gare Torcy RER A » (Commune de Torcy) au terminus Métro ligne 8 Créteil l'Echat » (Commune de Créteil),
 - sous-ligne 2 sens retour « Métro ligne 8 Créteil l'Echat (Commune de Créteil) a terminus « Gare Torcy RER A » (Commune de Torcy).

Article 3 : le contrat d'exploitation de la ligne « Torcy- Créteil » annexé à la présente délibération est approuvé et la directrice générale est autorisée à signer ledit contrat avec le GME CIF/VAS.

Article 4 : la directrice générale est chargée 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



Direction de l'Exploitation
Division Offre Routière

CONTRAT D'EXPLOITATION

D'UNE LIGNE DE SERVICES ROUTIERS DE POLE A POLE

« Torcy - Créteil »

I.OBJET DU CONTRAT

1. PREAMBULE

Par délibération du Conseil du 5 juillet 2006, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a marqué sa volonté de développer l'offre de transport en Ile-de-France notamment par la création d'un réseau régional structurant. En grande couronne, une des actions du STIF vise à faciliter les liaisons de pôles à pôles et de roclades par un renforcement de l'offre sur des lignes existantes et par la création de nouvelles lignes.

Par délibération du Conseil du 9 juillet 2008, le STIF a approuvé la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle dans le cadre de la mise en place d'un réseau régional structurant.

Le présent contrat a pour objet l'exploitation de la ligne Torcy-Créteil dont les modalités techniques et financières sont exposées ci-après.

2. PARTIES CONTRACTANTES

Le contrat sera conclu entre la « personne publique » et le « titulaire » désignés ci-dessous :

La personne publique :

- le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 9-11 avenue de Villars à Paris (7^{ème}), (n° SIREN 287 500 078 / n° SIRET 287 500 078 00012), représenté par sa directrice générale, Mme MOUGARD en vertu de la délibération n° _____ du _____, ci-après désigné le « STIF »,

Le titulaire :

-

L'Entreprise s'engage à exécuter les prestations dans les conditions définies au présent projet de contrat.

Sous-traitance :

L'Entreprise peut sous-traiter l'exécution de certaines parties de son contrat à condition d'avoir obtenu l'acceptation de chaque sous-traitant par le STIF.

Lors de la demande de sous-traitance, l'Entreprise devra fournir au STIF les éléments prévus à l'article 114-1 du Code des marchés publics.

Si le sous-traitant est présenté en cours de contrat, son acceptation est constatée dans un acte spécial par le pouvoir adjudicateur et par l'Entreprise.

3. DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat court de la date de notification du contrat jusqu'au 31 décembre 2016.

4. DOCUMENTS APPLICABLES AU PRESENT CONTRAT

Le contrat conclu entre le STIF et l'Entreprise est constitué, par ordre de priorité décroissante, du présent contrat, de ses annexes (y compris la proposition du candidat), du cahier des charges propre à la ligne définie au titre II ci-dessous.

II.L'EXECUTION DU CONTRAT

5. LA PRODUCTION DU SERVICE A ASSURER

1. LA CONSISTANCE DU SERVICE

La ligne « Torcy-Créteil » relie le terminus «Gare Torcy RER A » (Commune de Torcy) au terminus Métro ligne 8 Créteil l'Echat » (Commune de Créteil).

L'itinéraire précis de la ligne (cartographie, axes empruntés, arrêts) est présenté en **Annexe n°1**.

Le niveau de service de référence défini pour cette ligne est le suivant, exprimé en nombre d'Allers / Retours quotidiens par type de journées détaillé en **Annexe n°2**.

- 48 courses en jour/semaine,
- 32 courses le samedi,
- 32 courses les dimanches et jours fériés

Le service est identique pour toute l'année.

Le kilométrage de référence de la ligne est de 24 Km.

2. LES AUTRES COMPOSANTES DU SERVICE

L'exploitation de la ligne comporte, outre la production de l'offre désignée ci-dessus et décrite dans les annexes correspondantes, l'engagement suivant :

L'engagement dans une démarche de qualité cohérente avec la démarche d'ensemble engagée au niveau des services routiers d'Île-de-France. L'Entreprise devra procéder à la mise en place d'un dispositif de mesure de la qualité produite sur la ligne.

6. LE MATERIEL ROULANT

L'Entreprise fournit tous les biens nécessaires à l'exécution des services et en particulier les véhicules, ainsi que les équipements nécessaires à leur garage, leur entretien et leurs équipements relatifs à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

3. DISPOSITION CONCERNANT LE MATERIEL ROULANT

L'Entreprise est tenue de mettre en œuvre pour l'exploitation de la ligne des véhicules neufs et dédiés à ce service.

Le niveau de la qualité de service pour l'offre repose sur un certain nombre de critères relatifs au matériel roulant, que l'Entreprise devra impérativement respecter.

Les véhicules sont tenus en bon état de propreté intérieure et extérieure.

4. TYPE DE VEHICULES

Les véhicules mis à disposition par l'Entreprise devront obligatoirement respecter les normes législatives et réglementaires en vigueur et notamment les normes relatives à la circulation sur autoroute si l'itinéraire emprunte ce type de voies, ainsi que les normes d'accessibilité des PMR.

L'Entreprise devra optimiser le nombre de places assises dans le choix du véhicule retenu. Les véhicules doivent être équipés d'un système de billetterie magnétique et compatible télébillettique ; d'une girouette avant et arrière indiquant le code public et la destination ; à l'arrière des véhicules le code public ; de moyen de télécommunication / radio-téléphonique (à préciser par le candidat) entre le véhicule et le poste central de l'Entreprise.

Les véhicules respecteront la norme environnementale « Euro 5 ».

Le matériel roulant doit être proposé par l'Entreprise conformément aux réglementations en vigueur, le candidat précisera les caractéristiques suivantes :

- capacité en places,
- motorisation et normes anti-pollution,
- baies et confort thermique,
- revêtement intérieur,
- accès au véhicule,
- équipements embarqués,
- confort climatique passager.

5. DECOUPE DE VEHICULE

Elle sera définie par le STIF à partir de sa charte d'habillage du matériel roulant en Ile-de-France.

6. CONTROLE DES VEHICULES

Les véhicules (y compris ceux de réserve) seront déclarés au STIF; la liste de ces véhicules constitue l' « inventaire A » des biens mis à disposition. Cet inventaire précise la marque et le type du véhicule retenu pour ce contrat. L'inventaire A est établi par l'Entreprise retenu avant la signature du présent contrat.

Durant les premiers mois du contrat, l'inventaire A sera complété des informations nécessaires pour prendre la forme de l'inventaire détaillé du parc appelé « Etat de Parc » et dont la copie est fournie en **Annexe n°3**. (L'évolution de l'inventaire A sera effective au plus tard durant le premier mois suivant le démarrage du contrat).

Cet « Etat de Parc » est ensuite mis à jour annuellement par l'Entreprise, chaque mois de janvier.

7. ENTRETIEN DES VEHICULES

Pour des raisons de sécurité et de qualité de service, il est essentiel que les véhicules utilisés sur la ligne soient parfaitement entretenus.

L'Entreprise propose le programme de maintenance préventive et d'entretien qu'il envisage de mettre en œuvre pour répondre à cet objectif, il précise les moyens (internes ou externes) dont il dispose pour l'exécution de ce programme.

Le STIF se réserve la possibilité de procéder à tout moment (ou de faire procéder par un mandataire) à d'éventuelles inspections du matériel en ligne, et mettre en demeure l'Entreprise de remettre à niveau technique ses véhicules sous huitaine (organes mécaniques et équipements) ou sous 48 heures (propreté).

8. GESTION DES SITUATIONS IMPREVUES ET EXCEPTIONNELLES

En cas de situation imprévue et de façon ponctuelle, et pour assurer la continuité du service, l'Entreprise peut avoir recours exceptionnellement à des véhicules non déclarés dans l'inventaire A ou dans l'« Etat de Parc » à condition qu'ils répondent aux normes de capacité et de sécurité demandées et qu'ils n'aient pas plus de 12 ans d'âge.

Dans de telles situations, le STIF doit être avisé dès que possible, et au plus tard le jour même par télécopie.

9. DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIEUX DE GARAGE

Afin de garantir la meilleure disponibilité des moyens affectés au service et la continuité du service public, l'Entreprise s'engage à posséder ou disposer d'un dépôt situé à une distance raisonnable de l'itinéraire de la ligne, de telle sorte qu'il puisse intervenir rapidement en cas de panne et que le kilométrage haut le pied soit minimisé.

La localisation du dépôt et sa distance par rapport à l'itinéraire de la ligne sont des données contractuelles et le resteront durant la durée du contrat, même si l'Entreprise déplace son dépôt (sauf si ce déplacement est effectué pour cas de force majeure).

III. QUALITE DE SERVICE

La recherche d'un bon niveau de qualité de service est l'un des objectifs principaux de la politique du STIF. Cette démarche se décline pour la ligne objet du présent projet de contrat dans la continuité du système existant pour les réseaux franciliens et notamment des autres lignes structurantes.

7. OBLIGATIONS DE QUALITE DE SERVICE

L'Entreprise s'engage à respecter un certain nombre d'obligations de qualité de service définies ci-après.

10. INFORMATION VOYAGEURS

L'entreprise met en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information, et assure le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

Sur l'information multimodale : service d'information voyageurs multimodale et multi-opérateurs

Conformément à l'article 27-1 de la loi n°82-1153 d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI), il revient au STIF d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un service d'information multimodale à l'attention des voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Île de France. Ce service comprend :

- un service d'information multimodale et multi-opérateurs, permettant notamment la recherche d'itinéraires d'adresse à adresse,
- un service d'information multimodale et multi-opérateurs sur l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite.

L'Entreprise fournit à cet effet au STIF les informations nécessaires à l'alimentation de la base de données communautaire.

L'information fournie par l'Entreprise dans ce cadre se doit d'être fiable, à jour et performante.

Le STIF met à disposition de l'Entreprise un logiciel de saisie nécessaire à la description de l'offre (AMIWIN). Il se tiendra à disposition de l'Entreprise pour la former à cet outil de saisie.

L'Entreprise s'engage à ce que la codification des sous-lignes dans la base de données communautaire soit homogène avec celle des annexes techniques des décisions du STIF relatives à la description des itinéraires.

Information théorique à bord des véhicules

Les informations suivantes doivent être disponibles :

A l'extérieur :

- code ligne (à l'avant et à l'arrière du véhicule),
- nom du terminus vers lequel il se dirige,

A l'intérieur :

- schéma de ligne indiquant les arrêts (affiché ou à dispositions auprès du conducteur)
- et tarifs en vigueur.

Information théorique aux points d'arrêt

Tous les points d'arrêts sont équipés de l'information suivante, lisible et à jour :

- nom de l'arrêt,
- nom de l'Entreprise avec indication des coordonnées de l'entreprise (au minimum adresse ou n° de téléphone),
- code et schéma de la ligne avec le nom de tous les arrêts desservis par la ligne et l'indication des correspondances avec les réseaux ferrés,
- indication de la destination.

Le point d'arrêt présente les horaires de l'une ou l'autre au moins des manières suivantes :

- les horaires de passage à tous les arrêts de la ligne, (les correspondances avec les réseaux ferrés si la ligne est en passage ou en terminus à une gare),
- ou, si leur nombre est manifestement trop important, les horaires de passage aux arrêts majeurs, sans que l'intervalle entre deux arrêts renseignés ne puisse être supérieur à 10 minutes.

Information en cas de situation perturbée prévue ou imprévue

En cas de situations perturbées, l'Entreprise s'engage à donner le plus rapidement possible une information à ses clients dans les véhicules et/ou aux points d'arrêts.

En cas de perturbations prévues autres que les grèves (travaux, manifestations, déviations, ...) :

- L'entreprise s'engage à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à tous les arrêts :
 - au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 72h
 - au moins 12h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 72h à l'avance.
- L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage aux points d'arrêts dans les 72h suivant la fin de la perturbation.
- L'entreprise s'engage également à diffuser, par affichage (ou information temps réel, le cas échéant), l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord des véhicules de la ligne :
 - au moins 24h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48h
 - au moins 6h avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24h et 48h à l'avance
- L'entreprise s'engage à supprimer l'affichage à bord des véhicules dans les 48h suivant la fin de la perturbation.

En cas de perturbations imprévues :

L'entreprise s'engage à donner la consigne aux conducteurs d'informer oralement les voyageurs à bord du véhicule sur la nature de la perturbation et ses conséquences sur l'offre.

Information circonstancielle et temps réel aux points d'arrêt

Un dispositif d'information circonstancielle et temps réel, aux points d'arrêts devra être déployé au cours de la 1^{ère} année d'exploitation de la ligne.

L'Entreprise mettra ensuite en œuvre les moyens nécessaires à l'élaboration, la mise à jour et la maintenance de l'information temps réel, et assurera le bon état de marche des équipements permettant sa diffusion.

11. DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS EMBARQUES

- Valideurs,
- Demande d'arrêt,
- Bouton de commande de porte,
- Palettes PMR.

Pour ces différents équipements, l'Entreprise s'assure qu'ils sont en bon état de fonctionnement. En particulier, pour les palettes PMR, l'Entreprise veillera à leur bon fonctionnement afin d'assurer en permanence l'accessibilité des véhicules. Dans le cas de dysfonctionnement constaté, l'entreprise se verra infliger une pénalité de 200 €. De plus, les collectivités étant associées activement dans la mise en accessibilité des points d'arrêt, l'Entreprise participera si besoin aux études d'aménagements.

12. ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi 2005-102 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » adoptée le 11 février 2005.

Conformément à la loi précitée, un schéma directeur d'accessibilité a été adopté par le STIF. Les conclusions et les préconisations de ce schéma directeur s'imposent à ce contrat.

Dès déclaration d'accessibilité de la ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant, l'entreprise s'engage à accueillir toute personne à mobilité réduite, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

13. ENGAGEMENTS CONCERNANT LA POLITIQUE COMMERCIALE DE L'ENTREPRISE

Taux de contrôle

2% des voyageurs sont contrôlés chaque année.

Réponses aux réclamations

Toutes les réclamations doivent obtenir une réponse dans les 30 jours suivant la date de réception.

Le principe de présomption de la bonne foi des clients doit être respecté.

A minima, le client doit être informé des suites données à sa réclamation, voire obtenir des excuses quand il a subi un préjudice.

L'Entreprise s'attachera par ailleurs à analyser et exploiter les informations issues des réclamations pour améliorer la qualité du service.

14. LA MESURE DE LA SATISFACTION ET DES ATTENTES DE LA CLIENTELE

L'Entreprise effectue à la fin de la 1^{ère} année d'exploitation puis pour chaque année du contrat une enquête « Satisfaction / Attentes » qui poursuit un double objectif :

- appréhender la perception de la qualité de service et déterminer les attentes de la clientèle notamment l'adéquation du service à la demande,
- identifier, au travers des attentes exprimées, quels pourraient être les axes d'amélioration.

Les modalités de cette enquête (méthodologie et formulaire) devront être validées par le STIF.

15. ENQUETES SUR LES HABITUDES DE DEPLACEMENT DE LA CLIENTELE.

Les habitudes de déplacement de la clientèle seront étudiées au moyen d'un ensemble de données et d'enquêtes effectuées chaque année, à savoir :

Une base de données de la fréquentation résultant du traitement des validations, afin de :

- quantifier et comprendre la montée en charge de la ligne,
- comparer les niveaux de fréquentation (établissement d'un serpent de charge par période et type de jour).

8. CRITERES D'APPRECIATION DE LA QUALITE DE SERVICE (INDICATEURS)

Au-delà des différentes obligations de qualité de service décrites ci-dessus, l'entreprise doit mettre en place le suivi de plusieurs indicateurs qui définissent les engagements prioritaires et soumis à incitation financière.. Ils sont issus pour certains de la norme européenne relative à la qualité de service dans les transports. Les mesures de ces indicateurs sont effectuées par l'Entreprise ou un mandataire désigné par celle-ci.

Ces indicateurs sont les suivants :

- Régularité et temps d'attente,
- Information statique aux points d'arrêts,
- Disponibilité de l'information voyageur en temps réel aux points d'arrêts,
- Service rendu par le conducteur
- Etat et netteté intérieurs et extérieurs des véhicules

Ils sont définis en **Annexe n°4** dans les fiches indicateurs. Chaque fiche précise le service de référence, le montant du bonus-malus (celui-ci sera défini lors de la signature du contrat), la méthode et l'organisation de la mesure, ainsi que le calendrier de reporting.

Chacun de ces indicateurs est mesuré et soumis à incitation financière. Les séries statistiques seront transmises au STIF à titre d'information durant cette période. Les indicateurs donneront lieu à bonus malus dès l'année suivante dont les modalités de calcul sont fixées à l'article 24.

9. LA PROMOTION DU SERVICE

Si un nom commercial de ligne devait être mis en place, il sera choisi en concertation étroite avec le STIF qui décidera in fine du nom et en sera propriétaire ainsi que des noms de domaines associés.

Au-delà des actions générales d'information, de promotions et de communication qui sont réalisées en Île de France pour l'utilisation des Transports Publics, l'Entreprise a la responsabilité de proposer au STIF et de mettre en œuvre des actions spécifiques d'information, de promotion et de communication de la ligne objet de la présente consultation.

Ces actions ont pour objectif de faire connaître la ligne et les avantages qu'elle présente pour sa clientèle potentielle, dans le but d'accroître la fréquentation du service et incidemment de rappeler le rôle du STIF dans l'organisation des transports et plus particulièrement sur la création de cette ligne.

L'Entreprise présentera annuellement au STIF, pour validation son plan prévisionnel d'information, de promotion et de communication.

D'une façon plus générale, le STIF est associé en amont de toute action de communication et aux étapes clés du déroulement du projet.

Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre le temps nécessaire à la consultation et à la réflexion du STIF, ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées par le STIF puissent être prises en compte.

Par ailleurs, le voyageur en Ile-de-France doit percevoir la cohérence et l'unité du système de transport au travers des communications et informations qui lui sont adressées via les médias ou la presse, mais aussi à travers l'ensemble des éléments, signes et messages qu'il rencontre tout au long de son déplacement. Il est donc nécessaire que l'entreprise soit systématiquement proactive sur ces questions, et qu'avant tout renouvellement, mise à jour, création de documents ou de mobiliers, la question de la présence de l'identité du STIF soit posée et qu'une proposition soit formulée dans ce sens au STIF.

IV.TARIFICATION APPLIQUEE

10. TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT

16.LA TARIFICATION APPLICABLE

Les tarifs applicables aux voyageurs sont ceux fixés par le STIF. En outre, cette ligne de bus entre dans le cadre des dispositions de la délibération du STIF du 2 octobre 2008 au titre des lignes à tarification spéciale : le voyageur doit valider un ticket t + ou acheter un ticket d'accès à bord par palier de 5 sections.

Les titres de transport acceptés ainsi que les conditions de transport relatives aux services de la ligne sont :

- Le Ticket t+ (à l'unité ou en carnet plein et demi-tarif),
- Le Ticket d'accès à bord.
- Le Passe Navigo semaine, mois, année
- Le forfait Solidarité Transport,
- Le forfait gratuité transport,
- Le forfait carte Imagin'R,
- La carte de circulation police
- Le forfait Mobilis,
- La carte scolaire,
- La carte Rubis,
- Le ticket Jeune week-end,
- Le Paris Visite.

Les titres forfait Gratuité Transport, Mobilis, Rubis, ticket Jeune week-end et Paris Visite seront acceptés et ne donneront pas lieu à des recettes voyageurs telles qu'elles sont définies et calculées à l'article 18.

Les voyageurs auront la faculté d'accéder aux véhicules, soit en présentant un titre de transport, soit en achetant un ticket d'accès à bord auprès du conducteur.

Les titres de transport peuvent être acquis dans les points de vente SNCF, RATP, auprès des entreprises d'OPTILE ou des dépositaires agréées, à l'exception des tickets d'accès à bord.

Tous les voyageurs doivent être en possession d'un titre de transport validé et/ou accompagné des justifications requises pour leur utilisation conformément aux indications figurant à l'intérieur des véhicules et aux conditions générales de vente et d'utilisation de ces titres.

Vente de la carte scolaire

1. L'Entreprise délivre aux élèves qui satisfont les critères d'éligibilité définis par décision du STIF, une carte scolaire permettant d'effectuer quotidiennement un aller-retour sur le trajet entre leur domicile et l'établissement scolaire fréquenté.

2. Un prix de référence est fixé pour la carte scolaire. Le prix de référence de la carte varie avec le nombre de sections parcourues par l'élève.

La revalorisation annuelle des prix de référence intervient par décision du STIF. La décision est prise généralement au 31 mars et au plus tard le 30 avril, afin de permettre aux départements de délibérer sur le montant de leur subvention et fixer ainsi la part parentale.

3. La part acquittée par les familles ou les tiers payant représente 35% du prix de référence, elle constitue le prix public.

Contrôles

L'Entreprise organisera régulièrement et de manière aléatoire, les contrôles nécessaires pour s'assurer que chaque voyageur présent dans le véhicule est muni d'un titre de transport valable et validé. La fréquence de ces contrôles devra au minimum permettre le respect des objectifs fixés à l'article 13 ci-dessus.

L'Entreprise adressera annuellement au STIF un compte rendu des contrôles précités.

V.REMUNERATION ET INTERESSEMENT DU TITULAIRE

11. REMUNERATION DU TITULAIRE

18. PRINCIPES GENERAUX RELATIFS A LA REMUNERATION

Un compte financier prévisionnel du service de référence sera proposé, traduisant l'équilibre économique du contrat entre le STIF et l'Entreprise. Il comprendra l'ensemble des produits et charges supportés par l'Entreprise et fait apparaître une juste rémunération pour marge et aléas, contrepartie des risques assumés par l'Entreprise.

Le compte financier prévisionnel, établi conformément à l'**Annexe 5** sur la base du bordereau de prix unitaires, sera annexé au contrat.

L'Entreprise perçoit des recettes voyageurs et reçoit une contribution financière du STIF, au titre de l'exécution des obligations de service public qui lui sont imposées, laissant la possibilité de réaliser un bénéfice raisonnable.

Les ressources de l'Entreprise sont les suivantes :

- **les recettes voyageurs**, telles que calculées à l'article 19,
- **les recettes liées aux activités annexes** telles que décrites à l'article 20,
- les contributions versées par le STIF correspondants à :
 - la **contribution forfaitaire C1**, liée aux charges d'exploitation destinées à couvrir les obligations de service public, définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles ;
 - la contribution C2, égale à l'écart entre l'indexation de l'objectif de recettes voyageurs et les hausses tarifaires.

Outre sa rémunération, l'Entreprise est soumise à des intéressements, des bonifications ou des pénalités liés à sa performance dans l'exécution du service de référence, constitués des composantes suivantes :

- un intéressement à la qualité du service produit, décrit à l'article 23,
- des pénalités sur l'exécution du contrat définies à l'article 26, notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence

19. LES RECETTES VOYAGEURS

Modalités de détermination des recettes voyageurs

L'Entreprise doit être dotée de systèmes billettique et de remontées des validations magnétiques et télébillettiques fiables, sécurisés et auditable. Ces systèmes sont décrits à l'**Annexe n°12**.

Les recettes voyageurs sont déterminées à partir, d'une part, des tarifs et des prix annuels définis pour les abonnements, permettant de reconstruire une recette voyageurs « abonnements », et d'autre part, du trafic voyageurs mesuré par les validations réelles.

Les règles de calcul des recettes voyageurs reconstituées sont les suivantes :

- Pour les tickets en carnet, plein tarif et demi-tarif, et les tickets d'accès à bord :

$$RV1 = (P_{(t+; DT)} \times NV_{(t+; DT)}) + (P_{(t+; PT)} \times NV_{(t+; PT)}) + (P_{tab} \times NV_{tab})$$

Pour les trois types d'abonnements suivants :

- Pour les abonnements Intégrale, carte Orange et carte de circulation police,

$$RV2_{CO} = [P_{V_{CO}} + P_{S_{CO}} \times S_{ABO}] \times NV_{CO}$$

- Pour la carte Imagine'R :

$$RV2_{IMR} = [P_{V_{IMR}} + P_{S_{IMR}} \times S_{ABO}] \times NV_{IMR}$$

- Pour le Forfait Solidarité Transport :

$$RV2_{FST} = [P_{V_{FST}} + P_{S_{FST}} \times S_{ABO}] \times NV_{FST}$$

$$RV2 = RV2_{CO} + RV2_{IMR} + RV2_{FST}$$

- Pour les abonnements avec des tiers payants (carte scolaire) :

$$RV3 = \text{Participation voyageurs} + \text{Recettes tiers payant}$$

Avec :

$P_{(t+; PT)}$: prix ticket t+ plein-tarif ; $P_{(t+; DT)}$: prix du ticket t+ demi-tarif ; P_{tab} : prix du ticket d'accès à bord

P_v et P_s : prix voyageur et section par type d'abonnements, révisés annuellement par décision du STIF.

Au 1^{er} janvier 2008, les valeurs de P_v et P_s sont les suivantes :

- $P_{vCO} = 0,0858 \text{ €}$, $P_{sCO} = 0,1986 \text{ €}$
- $P_{vIMR} = 0,0588 \text{ €}$, $P_{sIMR} = 0,1361 \text{ €}$
- $P_{vFST} = 0,0208 \text{ €}$, $P_{sFST} = 0,0481 \text{ €}$

NV : nombre annuel de validations pour chaque type d'abonnements ; nombre annuel de tickets d'accès à bord ; nombre annuel **de premières validations pour les tickets t+ en carnet**

S_{ABO} : sectionnement moyen « abonnements » de la ligne. Il est identique pour tous les types d'abonnements.

Le sectionnement moyen S_{ABO} est fixé à 5 pour toute la durée du contrat.

La recette voyageur d'une carte scolaire correspond au prix public (35% de son prix de référence). La recette de l'année scolaire septembre n/juin n+1 est affectée à l'année n.

Les modifications des règles de calcul des recettes voyageurs en cours de contrat feront l'objet d'un avenant pour traiter leurs répercussions sur les objectifs de recettes voyageurs et sur la contribution forfaitaire C1.

Nombre de validations pris en compte

- Nombre de validations trimestriel

Le nombre de validations par catégorie de titre est basé sur les extractions des valideurs sur les mois et trimestres civils, les reports d'un trimestre à l'autre n'étant pas autorisé. Ce nombre trimestriel correspond au nombre figurant dans la base des extractions fournie par le constructeur des équipements de validation.

Pour les contrôles, le STIF s'appuiera sur les remontées des données de validation telles que décrites à l'**Annexe n°12**. L'Entreprise devra justifier les écarts constatés.

- Régularisation annuelle et traitement des incidents

Les ajustements de la base des extractions sont autorisés après l'envoi de la déclaration trimestrielle uniquement dans le cas de récupération des données des valideurs et des pupitres en réparation chez le constructeur.

La déclaration de ces données et des montants correspondants est effectuée dans le cadre de la facture annuelle.

Calcul de l'objectif de recettes voyageurs

Pour chaque année du contrat, un objectif de recettes voyageurs est fixé selon les règles de calcul des recettes voyageurs détaillées ci-dessus.

Le montant de l'objectif de recettes voyageurs annuel est revu au cours du contrat par l'actualisation des tarifs et des prix annuels, ($P_{(t+; PT)}$ P_{VABO} et P_{SABO}) et aux modifications du service de référence qui génèrent de nouvelles recettes voyageurs.

20. LES RECETTES ANNEXES

Les recettes annexes seront forfaitaires et constituées notamment des recettes liées à la concession des espaces publicitaires, des indemnités forfaitaires versées par les voyageurs en situation de fraude et, plus généralement, de toute autre recette perçue par l'Entreprise.

Les recettes annexes seront indexées selon les modalités prévues pour la contribution C1.

21. LES CONTRIBUTIONS DU STIF

La contribution forfaitaire C1 couvrant les charges liées à l'exploitation est définie comme la différence entre, d'une part, le coût du service calculé sur la base du bordereau de prix et, d'autre part, la somme des montants de l'objectif de recettes voyageurs et des recettes annexes prévisionnelles.

Par ailleurs, le STIF versera à l'Entreprise :

1. La compensation de l'écart entre l'indexation des recettes voyageurs et les hausses tarifaires

La contribution C2 couvre l'écart entre l'objectif de recettes voyageurs indexé selon les modalités prévues pour la contribution C1 et le montant de l'objectif de recettes voyageurs actualisé des hausses tarifaires du STIF.

La méthode de calcul du taux d'évolution tarifaire est décrite dans l'**Annexe n°6**.

2. **Les recettes voyageurs** diminuées des recettes effectives collectées par l'Entreprise

L'Entreprise conserve les recettes de tickets d'accès à bord, des cartes scolaires et toute recette collectée et reversée éventuellement par une autre entreprise.

Le montant versé par le STIF correspond au **montant RV2** des recettes des abonnements faisant l'objet de validations tel qu'il est défini et calculé ci-dessus.

La contribution forfaitaire versée par le STIF est actualisée et versée à l'Entreprise selon les modalités définies à l'**Annexe 7**. Elles ne varient pas en fonction de recettes voyageurs perçues par l'Entreprise, sauf dans les cas de modifications significatives de l'offre ou de modifications de la tarification en cours d'exécution du contrat qui seront traitées par voie d'avenant.

12. INTERESSEMENT DU TITULAIRE A LA QUALITE DU SERVICE

22. BONUS-MALUS DE QUALITE DE SERVICE

Le système repose, pour chaque indicateur sur la fixation de 3 valeurs de référence auxquelles sera comparé, à l'issue de chaque année du contrat, le résultat annuel de l'indicateur. Ces valeurs de référence sont définies comme suit :

- valeur « Objectif » si le résultat annuel de l'indicateur est égal à cette valeur, il ne donne lieu ni à bonus, ni à malus ;
- valeur « Supérieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est supérieur ou égale à cette valeur, il donne lieu au bonus maximal ;
- valeur « Inférieur » : si le résultat annuel de l'indicateur est inférieur ou égal à cette valeur, il donne lieu au malus maximal.

Toute valeur du résultat annuel compris entre « Inférieur » et « Supérieur » donne lieu, selon le cas, à un malus ou à un bonus égal au rapport entre la valeur de l'indicateur et l'objectif d'une part et l'amplitude entre l'objectif et la borne inférieure ou supérieure multipliée par la valeur maximale du bonus-malus.

Principe général de calcul :

$$\text{Bonus} = \text{bonus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Sup} - \text{Objectif})}$$

$$\text{Malus} = \text{malus maximum} \times \frac{(\text{Valeur} - \text{Objectif})}{(\text{Valeur Inf} - \text{Objectif})}$$

VI.FONCTIONNEMENT DU SERVICE : AUTRES OBLIGATIONS DU TITULAIRE

13. REALISATION DE L'OFFRE SE SERVICE

Sauf en cas de force majeure ou assimilable, tel que le droit de retrait pour cause de sécurité publique, l'Entreprise est tenue d'assurer l'offre de service définie contractuellement.

En cas de non réalisation, partielle ou totale, ponctuelle ou continue du service due à la défaillance de l'Entreprise, de ses prestataires, il sera appliqué une pénalité financière pour non réalisation de l'offre, telle que décrite à l'article 26.

Est considérée comme force majeure, toute circonstance ou fait extérieur aux Parties et indépendant de leur volonté, imprévisible, irrésistible ou qui ne peut être empêché par elles malgré leurs efforts pour y remédier. Sont assimilés à des cas de force majeure, les aléas exceptionnels qu'il n'a pas été possible de programmer et/ou de surmonter malgré des efforts raisonnables, tels que de graves et subites perturbations dues à des mesures de police ou des travaux de voirie non programmés.

Dans les cas exposés ci-dessus, l'Entreprise entreprend le plus rapidement possible tous les efforts et diligences raisonnablement possibles pour limiter les effets de ces événements. Elle doit mettre en place des services de remplacement.

En toutes hypothèses, l'Entreprise doit signifier le plus rapidement possible au STIF toute interruption significative dans l'exploitation de la ligne, que cette dernière soit de son fait ou non, quelle qu'en soit l'origine, ainsi que des mesures qu'elle met en œuvre.

23. ENGAGEMENT DE SERVICE ET D'INFORMATION PAR L'ENTREPRISE EN CAS DE GREVE

1. Plan de transport adapté

Conformément à la loi 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, en cas de perturbations significatives résultant d'un préavis de grève pour un jour donné, (hors cas de grève pour problèmes de sécurité publique consécutifs à des agressions de voyageurs ou de personnel de l'entreprise), l'entreprise s'engage à assurer 50% de l'offre de référence d'un jour normal sur la ligne.

Selon le niveau de conflictualité, l'entreprise met en place un plan de transport adapté, dont le niveau de service est de 50% de l'offre de référence pour l'ensemble de ces lignes. Le plan de transport adapté détermine l'amplitude et la fréquence des dessertes.

Dans ce cas et lorsque l'indicateur de régularité existe, sa mesure est neutralisée.

En cas de grève entraînant des perturbations de plus d'une journée, l'entreprise s'engage à proposer aux voyageurs des moyens de substitution, dans la mesure de la disponibilité de ces derniers.

2. Plan d'information des voyageurs

L'entreprise s'engage à délivrer aux voyageurs, au plus tard 24 heures avant le début d'une perturbation prévisible, une information gratuite, précise et fiable par les différents médias (téléphone non surtaxé, internet si possible).

L'information sur les prévisions de circulation est affichée aux points d'arrêts et à bord des véhicules et disponible également auprès du centre d'informations téléphoniques de l'entreprise.

Les prévisions de service modifié sont transmises au STIF 24 heures avant leur mise en application.

L'information devra être actualisée pour prendre en compte l'évolution de la perturbation.

L'entreprise élabore un plan d'information des voyageurs qui est basé sur :

- la fiabilité de la prévision annoncée 24 heures avant le début de la perturbation ;
- le respect du plan d'information des voyageurs joint en **Annexe n°8**.

3. Remboursement des voyageurs

En application de l'article 9 de la loi précitée, l'entreprise s'engage à rembourser les voyageurs porteurs d'abonnement hebdomadaires, mensuels ou annuels en cas de défaut d'exécution du plan de transport ou du plan d'information demandés par le STIF, lorsqu'elle est directement responsable de ce défaut d'exécution.

Ce remboursement des voyageurs est à la charge de l'entreprise. Ses modalités sont précisées dans **l'Annexe n°9**.

L'entreprise communiquera au STIF le mois suivant la période de grève les données quantitatives des remboursements voyageurs (nombre de remboursements par titre et la somme totale du remboursement en € HT).

4. Audits et contrôles

L'entreprise transmettra au STIF les données de référence permettant de vérifier l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information. Ces résultats sont transmis au STIF à J+10 après la fin de la grève et sont récapitulés dans le tableau de bord trimestriel.

L'exécution du service un jour de grève, les résultats transmis au STIF ainsi que les méthodes employées pour les recueillir pourront faire l'objet de missions d'audit à la demande du STIF. L'entreprise recevra communication des résultats obtenus.

24. MESURE DE LA REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Le STIF assure le suivi de l'offre réalisée afin de mesurer le respect par l'Entreprise de ses engagements de production. La mesure de la réalisation de l'offre de référence porte sur la production kilométrique du service de référence, actualisée des modifications pérennes, (article 30).

Le calcul de l'activité kilométrique réelle de l'Entreprise sur la ligne se fonde sur un système déclaratif, établi par l'Entreprise, permettant d'identifier mensuellement les services non réalisés (ou réalisés en plus) par rapport au service de référence. Elle utilise à cet effet un tableau du type de celui présenté à **l'Annexe n° 11** (cette annexe sera complétée par le candidat retenu lors de la signature du contrat d'exploitation).

L'Entreprise s'engage à produire au STIF des récapitulatifs trimestriels et annuels de ces décomptes, au plus tard le 30 du mois suivant chaque trimestre.

L'Entreprise est tenue :

- d'établir les km commerciaux contractuels KCC non faits, au moyen de la main courante ou de tout autre moyen garantissant la continuité des séries historiques ;
- de calculer par an le taux de non réalisation qui en résulte au regard de l'offre contractuelle contenue dans le service de référence, conformément à **l'Annexe n°2**.
- d'identifier et de quantifier les causes de non réalisation de l'offre en distinguant :
 - o les causes dites de « type A » et notamment l'indisponibilité du personnel, les incidents matériels et les aléas normaux de circulation ;
 - o les cas spécifiques des grèves dans l'Entreprise (« type B ») ;
 - o les cas de force majeure et assimilés (« type C »).

En cas de mise en œuvre de moyens de substitution, les courses sont réputées faites.

25. PENALITES POUR NON REALISATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

Des pénalités sont appliquées pour non réalisation dans les cas de type A.

L'Entreprise encourt une pénalité pour non réalisation de l'offre (**Annexe n°10**) pour chaque course X km non faite en totalité (KCC).

La pénalité est proportionnelle au kilométrage de la course. Elle est égale à 3 euros HT par KCC. Dans une limite de 1% de non réalisation globale sur l'année, la pénalité est diminuée de moitié, à 1,5 euro HT par KCC.

14. MODIFICATIONS DE L'OFFRE DE SERVICE

26. PRINCIPES GENERAUX POUR L'EVOLUTION DE L'OFFRE

Il s'agit d'une ligne nouvelle. L'offre doit pouvoir s'adapter en fonction du rythme de montée en charge du trafic. Au cours de la première année d'exploitation les parties conviennent de dresser un bilan et le cas échéant d'ajuster l'offre par rapport à la demande.

Par la suite, les modifications de services à la hausse ou à la baisse seront conçues et réalisées dans les conditions ci-après et feront l'objet d'une décision du STIF avec ou non ajustement du service de référence.

Le service de référence peut être modifié de façon temporaire ou pérenne.

27. MODIFICATIONS TEMPORAIRES

Sans incidence financière

Dans les cas de travaux ponctuels effectués sur la voirie (ou de toute autres difficultés routières temporaires), des modifications pourront être apportées au fonctionnement des services. Ces modifications porteront selon les cas sur l'implantation de certains points d'arrêts, sur des modifications d'itinéraires, éventuellement sur certaines adaptations des horaires. L'entreprise en avertira le STIF par courrier.

Dans les cas d'urgence non prévus, l'Entreprise prendra les mesures d'adaptation qu'elle estimera nécessaires, et en avertira sans délais le STIF.

Avec incidence financière

Les modifications temporaires de l'offre de référence pouvant éventuellement conduire à une modification de l'offre de référence avec incidence financière relèvent de deux causes distinctes :

- en cas de travaux longs perturbant significativement la réalisation de l'offre de référence,
- en cas de renforcements d'offre décidés par le STIF et liés à des évènements exceptionnels.

La décision de modification de l'offre de référence est prise par le STIF ainsi que leur impact financier (cf bordereau n°9 de la maquette de charge).

28. MODIFICATIONS PERENNES

Le STIF peut demander des modifications à la consistance et aux modalités d'exploitation des services.

Concernant les points d'arrêt, le STIF pourra demander un à deux points d'arrêt supplémentaires en début ou en cours de contrat sans que les unités d'œuvre ne soient remises en cause.

Ces modifications consistent notamment à une augmentation de la fréquence justifiée par les niveaux de trafic, mais également à des modifications d'amplitudes permettant de répondre mieux à une demande des voyageurs. L'objectif de trafic et la rémunération seront modifiés en conséquence. Si ces modifications majorent les charges du contrat initial de plus de 30%, toutes choses égales par ailleurs, les modifications feront l'objet d'un avenant aux documents contractuels (projet de contrat et annexes concernées par les modifications).

15. INFORMATIONS RECIPROQUES

29. PRINCIPES GENERAUX

Les Parties ont une obligation réciproque de transparence et de réactivité dans la transmission de l'Information relative à la gestion du service, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation et les difficultés rencontrées.

L'Entreprise doit répondre dans un délai raisonnable à toute demande d'information émanant du STIF. Elle s'engage en outre à porter à brefs délais à la connaissance du STIF tout incident grave (accident de la circulation, problème social grave, difficultés sur les équipements ou installations, problèmes de sécurité..) qui, par sa portée, est susceptible d'avoir des incidences de quelque nature que ce soit sur le service. Lorsque l'information est verbale, elle doit être confirmée par un écrit.

L'Entreprise s'engage également à transmettre au STIF les informations décrites aux articles suivants,

Toutes les informations transmises par l'Entreprise au STIF sont communiquées sur fichier informatique facilement exploitable et par voie électronique à la demande du STIF.

30. INFORMATION ANNUELLE ET RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

Au plus tard au 31 janvier suivant l'année de mise en service, l'Entreprise communique :

- les éléments de trafic, de recettes, l'état du parc et tout autres éléments permettant au STIF de s'assurer de la bonne exécution du contrat.

Sur le fondement des principes des articles L 1411-3 et R 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005, l'Entreprise transmet chaque année au STIF et, au plus tard dans les cinq mois suivant la clôture de l'exercice comptable, un rapport contenant les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du présent contrat ainsi qu'une analyse de la qualité de service.

L'Entreprise devra en conséquence produire un tel rapport, ce qui implique que soit mis en place une comptabilité analytique permettant l'analyse des produits et des charges afférents à l'exploitation du réseau, ainsi que la mise en évidence du personnel affecté à l'exploitation du contrat avec le STIF.

Ce rapport comprendra notamment :

Eléments financiers

Un compte-rendu financier. L'objectif de ce compte-rendu financier est de porter à la connaissance du STIF les éléments d'information nécessaires pour apprécier les conditions d'exploitation du service de référence, des activités annexes et le suivi de la politique de gestion des biens et investissements. Le compte-rendu financier devra notamment comporter les éléments suivants :

- le compte de résultat de l'exercice présenté et commenté par nature de produits et charges concourant à l'exécution de la convention, selon le format en vigueur dans l'Entreprise. Il comporte en regard le budget pour l'année n, le réalisé de n-1 et la prévision pour n+1.

Il présente également ;

- une analyse des résultats et de leur évolution par rapport au budget et à l'année passée, notamment au regard des principaux événements de l'exercice.

- le chiffre d'affaires ventilé entre contributions du STIF, recettes directes et autres recettes. Les versements du STIF feront également apparaître les contributions forfaitaires, les différentes formes d'intéressements perçus et le partage des risques.

- une présentation analytique des comptes décomposant les produits et charges par grandes fonctions (conduite, entretien et maintenance du matériel roulant et des installations fixes, services en stations ...).

Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

Compte rendu technique.

- l'état des travaux réalisés par l'Entreprise au cours de l'exercice ;

- L'état des travaux envisagé par elle et l'état de vieillissement des équipements constaté et prévisible sur l'exercice à venir ;

- Un bilan des moyens matériels engagés. Celui-ci devra comprendre un compte-rendu détaillé des cessions et acquisitions de biens (transmission d'une copie des factures d'investissement), des assurances souscrites (uniquement en cas de modification des polices d'assurances), ainsi que les inventaires et états des lieux établis contradictoirement.

- Un état du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service ;

Ainsi que les autres éléments financiers prévus à l'Article L 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales modifié par le décret n° 2005-236 du 14 mars 2005.

A la demande du STIF et sous réserve de confidentialité, l'Entreprise transmettra avec son rapport annuel une annexe strictement à usage interne comprenant :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat détaillé et annexes) de l'exercice clos de l'Entreprise, certifiés conformes par un Commissaire aux comptes agréé, ainsi que la liasse fiscale ;

- un tableau des effectifs de l'Entreprise au 31 décembre de l'année échue ;
- un tableau faisant apparaître le nombre des départs et des recrutements lors de l'année échue ;
- un récapitulatif des maturités, taux et amortissements des lignes d'emprunts (bancaires ou autres).

L'Entreprise peut adjoindre à ce rapport annuel tous les documents qu'elle juge nécessaires pour apporter au STIF une information détaillée portant sur les conditions d'exécution du Service de référence.

16. CONTRÔLE

31. PRINCIPES

Le STIF dispose d'un pouvoir de contrôle sur les conditions d'exécution par l'Entreprise des obligations de service public liées au présent contrat.

Le STIF peut effectuer ou faire effectuer à tout moment des enquêtes, audits ou contrôles portant sur :

- le fonctionnement du service ;
- ses performances notamment en termes de qualité, pour des mesures complémentaires à celles prévues dans le cadre du dispositif de qualité mis en place en application de l'article n°8 ci-dessus;

L'information transmise par l'Entreprise et ses méthodes d'élaboration, notamment en matière de mesures de la qualité de service, et d'élaboration du Rapport Annuel d'Activité.

Le STIF peut également procéder à tout moment à des contrôles inopinés.

32. MODALITES PRATIQUES

Ces enquêtes, audits ou contrôles sont effectuées soit par le STIF, soit par l'Entreprise elle-même à la demande du STIF et après accord de celle-ci.

Dans le cas où ils sont effectués par le STIF, celui-ci peut avoir recours à des organismes de contrôle extérieurs et choisis par lui. La procédure de contrôle est alors définie de manière indépendante par ces organismes, en accord avec le STIF. Les méthodes de contrôle mises en œuvre et ses résultats s'imposent dans tous les cas à l'Entreprise. Le STIF prend à sa charge le coût de ces enquêtes, audits ou contrôles.

Dans le cas où ils sont effectués par l'Entreprise par ses propres moyens, celle-ci n'en répercute pas le coût au STIF. L'enquête est réalisée dans des conditions validées par le STIF.

Les enquêtes et audits, font l'objet d'une information préalable de l'entreprise dans un délai raisonnable.

Les résultats des enquêtes, audits et contrôles sont obligatoirement communiqués à l'autre Partie, dans un délai raisonnable fixé d'un commun accord.

Dans les cas où les résultats de ces enquêtes, audits et contrôles ne seraient pas conformes à ceux que l'Entreprise obtient par ses propres mesures, notamment en matière de mesure de la qualité de service et de pénalités, un débat contradictoire est engagé entre les deux parties dans le mois qui suit la remise des résultats.

17. ASSURANCE

33. RESPONSABILITE

L'Entreprise assure l'exploitation des services qui lui sont confiés par le présent contrat dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur et, notamment, de celle touchant à la sécurité.

A ce titre, elle est responsable vis à vis des voyageurs et des tiers, des dommages occasionnés par le fonctionnement du service et contractuellement vis-à-vis ou STIF.

L'Entreprise garantit le STIF contre toute action en responsabilité susceptible de résulter du mauvais fonctionnement des moyens d'exploitation.

34. ASSURANCES

L'Entreprise s'engage à contracter auprès d'une ou plusieurs compagnies d'assurances notoirement solvables, toutes les polices d'assurances nécessaires à la couverture des risques suivants :

- Dommages matériels, y compris bris de glace et bris de machine, aux biens mobiliers affectés à l'exploitation du service, quel qu'en soit le propriétaire à la date du sinistre. Devront impérativement figurer parmi les faits générateurs des dommages le vol, l'incendie, le vandalisme et le dégât des eaux ;
- Responsabilité civile professionnelle générée par l'exploitation du service.

L'Entreprise devra justifier de la souscription de ces polices dans les 45 jours à compter de la prise d'effet du présent contrat.

Le STIF pourra exiger à tout moment la preuve du paiement régulier des primes à leur date normale d'échéance.

Il sera d'autre part stipulé dans les polices :

- Que les compagnies d'assurances ne pourront se prévaloir de déchéance pour retard dans le paiement des primes de la part de l'Entreprise qu'un mois après la notification au STIF de ce défaut de paiement. Le STIF aura la faculté de se substituer à l'Entreprise défaillante pour effectuer ce paiement, sans préjudice de recours contre ce dernier; l'obligation d'informer le STIF du défaut de paiement est à la charge de l'assureur.
- Que l'indemnité versée par la compagnie d'assurance devra être intégralement affectée à la remise en état des biens affectés au service dont l'exploitation est confiée à l'Entreprise par le présent contrat.

Les travaux y afférents seront réalisés sous le contrôle du STIF suivant un échéancier mis au point d'un commun accord entre le STIF et l'Entreprise ; les travaux de remise en état devront débiter immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou impossibilité liées aux conditions d'exécution des expertises. L'Entreprise ne pourra prétendre à aucune indemnité pour plus-values éventuelles résultant de ces travaux.

Les parties devront prendre toute disposition pour éviter, autant que possible, qu'il y ait interruption dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

L'Entreprise et ses assureurs renonce à tout recours contre le STIF pour tous les dommages évoqués aux présentes et réciproquement.

18. FIN DE CONTRAT

35. EXPIRATION NORMALE DU CONTRAT

Le contrat court de la date de notification jusqu'au 31 décembre 2010.

La fin normale du contrat, n'ouvre droit à aucune indemnité à la charge de l'une ou l'autre des parties.

Sauf dispositions législatives et réglementaires en vigueur au moment de l'expiration, aucune clause concernant la reprise du personnel ou de versement d'une quelconque indemnité, ne pourra être invoquée à l'encontre du STIF ou de la nouvelle société qui deviendrait éventuellement nouvellement attributaire du même service.

36. RESILIATION - DECHEANCE

Résiliation de droit

Le STIF se réserve la possibilité de résilier le contrat, sans mise en demeure et sans indemnité, dans les cas suivants :

- dissolution de la société,
- mise en liquidation des biens,
- radiation du registre des entreprises de transport,
- non respect des capacités professionnelles et financières prévues par le décret du 3 juillet 1992,
- perte de l'honorabilité professionnelle prévue par le décret du 3 juillet 1992,
- cession du bénéfice du contrat et de l'exploitation à un tiers, sans autorisation du STIF,
- non exploitation du service.

Déchéance

L'Entreprise peut être déchue du bénéfice du contrat, sans indemnisation, notamment dans les cas suivants :

- fraude et malversation de sa part dans le cadre de l'exécution de ce contrat,
- inobservation de la réglementation du travail,
- inobservation grave ou transgression répétée des conditions d'exploitation du services, ou de toutes dispositions législatives et réglementaires relatives au domaine des transports,
- interruption de tout ou partie du service pendant une période de plus de cinq jours consécutifs, sauf cas de force majeure,
- si du fait du transporteur, la sécurité vient à être compromise, notamment par défaut d'entretien du matériel.

La déchéance est prononcée par le STIF, après mise en demeure de l'Entreprise de remédier aux fautes constatées.

Résiliation unilatérale

Le STIF peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment pour des motifs d'intérêt général. Cette résiliation devra être notifiée à l'Entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception et moyennant un préavis de 6 mois.

En cas de rupture anticipée du présent contrat à l'initiative du STIF pour des motifs d'intérêt général, celui-ci s'engage à verser à l'Entreprise, en réparation du préjudice subi, une indemnité conforme à la législation et aux principes jurisprudentiels en vigueur.

Les sommes dues à l'Entreprise au titre du présent article sont versées dans les trois mois de la date de résiliation.

De la même façon, l'Entreprise pourra résilier le contrat moyennant un préavis de douze mois à tout moment des présentes, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels celui-ci pourrait être tenu par ailleurs.

37. REGLEMENT DES CONTESTATIONS

Toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'exécution du présent contrat seront jugées par le Tribunal Administratif de Paris compétent.

Durant le délai que pourra exiger l'intervention du jugement, l'exécution du contrat sera poursuivie à moins que la personne responsable du contrat, représentant l'autorité organisatrice n'en ordonne expressément la suspension.

Fait à Paris le

Pour le STIF

Pour l'entreprise