

RFF
Projet de prolongement du tram-train Massy-Evry à Versailles
Concertation préalable

<p>Réunion publique Le 3 juillet 2013, à Massy</p>
--

Compte rendu de la réunion

*La réunion s'est tenue devant une assistance de **38 personnes**. Elle a duré **2H**, de 20h15 à 22h15.*

Les intervenants en tribune

- Représentants des porteurs de projet :
 - . Sylvain ALONSO, RFF
 - . William BRABAN, SNCF
 - . Giuseppe INFANTE, STIF
- Chargé de concertation : Matthieu BONY, RFF
- Modératrice : Aurélie PICQUE, cabinet C&S Conseils

Déroulé de la réunion

1. Mot d'accueil de Vincent DELAHAYE, Maire de Massy.
2. Présentation du projet par Sylvain ALONSO (RFF), William BRABAN (SNCF) et Giuseppe INFANTE (STIF).
3. Présentation de la concertation par Matthieu BONY (RFF).
4. Intervention de Guy Bonneau, Vice-président de Conseil général de l'Essonne
5. Echanges avec les participants.
6. Présentation des premiers enseignements de la concertation par Matthieu BONY (RFF)

La documentation disponible

- Le dépliant de présentation du projet et de la concertation

1. Mot d'accueil par M. Vincent DELAHAYE, Maire de Massy

Vincent DELAHAYE remercie le public et les porteurs de projet de s'être déplacés. Il indique que la réunion doit permettre de présenter le projet de prolongement du tram-train Massy-Evry jusqu'à Versailles. Il soulève la question de la gare du Pileu et rappelle que les villes de Massy et d'Igny, les deux communautés d'agglomération du Plateau de Saclay et d'Europ'Essonne, ainsi que le Conseil général de l'Essonne, soutiennent la création de cette station. Il estime en effet que celle-ci est nécessaire car elle doit desservir des pôles urbains importants. Enfin, il souligne l'importance d'une mise en service concomitante entre le projet TTME et son prolongement à Versailles.

2. Présentation du projet par Sylvain ALONSO (RFF), William BRABAN (SNCF), et Giuseppe INFANTE (STIF)

Cf. diaporama et film mis en ligne sur le site Internet.

Un film sur le projet de quelques minutes est d'abord projeté.

Le projet est ensuite présenté plus en détails, alternativement par chacun des porte-parole.

Ils présentent les porteurs du projet : les maîtres d'ouvrage (RFF et SNCF), l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France (le STIF) et les financeurs (l'Etat et la Région Île-de-France).

Les porte-parole exposent ensuite l'historique du projet et décrivent ses principaux objectifs : améliorer la desserte du territoire, favoriser les déplacements de banlieue à banlieue, améliorer le maillage en transport en commun et relier les trois pôles économiques majeurs que sont Versailles, Massy et Evry.

Les principales caractéristiques du projet sont également détaillées, notamment l'utilisation de la voie existante du RER C, la déserte des six gares actuelles et l'utilisation d'un nouveau matériel roulant. Puis, les porte-parole indiquent les apports du projet pour les usagers, grâce à l'amélioration du temps de parcours et de la fréquence, ainsi qu'à l'élargissement des plages horaires et des heures de pointe. Les bénéfices du projet pour les riverains (matériel roulant plus silencieux et meilleure intégration des tram-trains dans le paysage urbain) sont également précisés. Enfin, les aménagements prévus sur les voies et dans les gares sont présentés, en particulier ceux conçus pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et les améliorations apportées à l'information des voyageurs.

Sont aussi détaillés les aménagements de voiries prévues en gare de Massy – pendant la phase transitoire entre 2018 et 2020, puis au moment de la mise en service du prolongement en 2020 (création de voies et abaissements de quai).

Enfin, les porte-parole indiquent que le coût du projet est aujourd'hui estimé à 55 millions d'euros (CE 2011) auxquels s'ajoutent 43 millions d'euros pour l'achat des 10 nouvelles rames de tram train nécessaires à ce prolongement. La fourniture du matériel roulant ainsi que l'exploitation de ce nouveau service seront financées par le STIF. La mise en service est envisagée pour la fin de l'année 2020.

3. Présentation de la concertation par Matthieu BONY (RFF)

Cf. diaporama mis en ligne

Pour terminer l'intervention liminaire des porte-parole, Matthieu BONY présente la concertation qui a été mise en place par les porteurs de projet. Il indique que ce temps d'information et d'échange avec le public a eu pour objectif d'éclairer la décision sur les principales caractéristiques du prolongement du TTME à Versailles. Il précise que la concertation a commencé le 1^{er} juin, qu'elle doit

s'achevée le 7 juillet, et qu'elle était constituée de trois réunions publiques, d'un atelier et de deux rencontres avec les voyageurs.

Il conclut son propos en présentant les modalités et les moyens d'information et de contribution qui ont été mis à la disposition du public, et indique que 500 cartes T ont été envoyées par le public depuis le début de la concertation.

4. Intervention de Guy BONNEAU, Vice-président du Conseil général de l'Essonne, et conseiller général du canton de Massy-Ouest

Guy BONNEAU indique que le Conseil général attache beaucoup d'importance au prolongement jusqu'à Versailles. Il aimerait toutefois que ce projet ne soit pas envisagé comme un prolongement, mais comme un projet global avec le tram-train Massy-Evry et ainsi offrir une mise en service concomitante. Ceci doit permettre d'éviter des ruptures de charges qu'il juge préjudiciables. Enfin, il rappelle le soutien du Conseil général à la demande d'une gare nouvelle au niveau du quartier intercommunal du Pileu.

5. Echanges avec les participants

Les thématiques suivantes ont été abordées. Les questions et remarques des participants sont listées par thématique et les réponses des porte-parole sont consignées à la suite. De plus, la position de deux institutions a été exprimée : la mairie d'Igny et l'Association des usagers des transports (AUT) Ile-de-France.

Intervention de Mme Françoise RIBIERE, maire d'Igny

Mme RIBIERE indique que la gare du Pileu est une demande ancienne de la ville qui en avait fait état dès les échanges sur le projet de Tangentielle ferrée, il y a une dizaine d'années. Elle insiste ensuite sur le nombre important de projets de logements et d'activités à Igny, Palaiseau et à Massy, qui rendent la construction de la gare essentielle à ses yeux. Elle précise que pour accéder à la gare, il est primordial que les piétons puissent traverser facilement la D444. Elle souhaite, de plus, que la future gare soit construite plus à l'Est que ce qui a été proposé, au niveau du Leclerc de Massy par exemple. Par ailleurs, elle se félicite des apports du projet pour les usagers : l'élargissement des horaires et le renforcement de la fréquence de passage.

Elle déplore toutefois que le projet impose une rupture de charge à Massy pour rejoindre Paris. Pour finir, elle attire l'attention des porteurs de projet sur le caractère classé de la Vallée de la Bièvres, et sur le caractère champêtre des gares – auquel la population est attachée. Elle s'interroge donc sur le devenir des bâtiments voyageurs et rappelle que la construction de parkings autour des gares nécessiterait des autorisations très compliquées à obtenir. Elle précise que l'insertion d'une nouvelle gare au Pileu augmentera les possibilités pour les habitants de se rendre à pied à une gare.

. Concernant les gares de la Vallée de la Bièvre :

William BRABAN explique qu'il n'y aura pas de destruction de bâtiments voyageurs existant, mais qu'au contraire il y aura une valorisation du patrimoine.

Intervention de Marc PELISSIER, Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France

M. PELISSIER évoque la gare du Pileu, la jugeant utile si elle peut desservir des zones en développement ; il souligne néanmoins trois écueils à éviter :

. l'impact sur le calendrier : il ne faut pas que cette gare ralentisse la mise en service du projet de prolongement, pour que la période transitoire soit la plus courte possible ;

. le financement : la gare, elle, n'était pas prévue dans le budget initial ; or, son coût est estimé à 12 millions, soit 15 à 20% du budget total ;

. l'impact sur le temps de parcours, qui viendrait s'ajouter aux deux autres gares supplémentaires dont il est déjà question entre Evry et Massy (ZAC de la Bonde et Champlan).

A ce sujet, il propose une piste d'amélioration du temps de parcours, celui qui est actuellement annoncé étant proche de ce qui existe déjà. Selon lui, on pourrait envisager des arrêts facultatifs dans les gares les plus petites, comme cela se fait en Suisse (par exemple celle de Vauboyen, qui accueille 350 voyageurs par jour).

. Concernant les arrêts facultatifs

William BRABAN explique que les études d'exploitation qui sont réalisées sont des modélisations informatiques, qui prennent en compte des marges de sécurité. Ainsi les chiffres présentés, sont des temps de parcours qui seront à priori respectés, grâce à ces marges de sécurité. Il rappelle enfin que la SNCF ne met plus en place des arrêts facultatifs.

Sylvain ALONSO ajoute qu'entre Massy et Versailles il n'y a qu'une voie par sens, ce qui implique qu'un train – même si il va plus vite – ne peut pas doubler celui qui est situé devant lui. Il n'existe pas d'infrastructure pour permettre de doubler.

✓ **Les caractéristiques générales du projet**

- **Le chiffre présenté, de 31 000 voyageurs, représente-t-il le nombre de voyageurs sur l'ensemble du tram-train ou uniquement sur le prolongement ?**

Sylvain ALONSO indique que les chiffres présentés ne concernent que le tronçon Massy-Versailles.

- **Comment sont calculés les chiffres de la demande de déplacement ?**

Giuseppe INFANTE explique que le STIF a développé un modèle de simulation de trafic appelé « ANTONIN », qui se base sur différentes variables : les données INSEE, les réseaux de transports collectifs existants, les enquêtes de déplacements... Le modèle doit tout d'abord recréer les déplacements actuels, puis le STIF introduit de nouvelles variables (comme des projets de ZAC, de nouveaux rabattements bus etc.), pour produire des prévisions de trafic.

- **Les temps de parcours présentés sont atteignables avec le matériel existant.**

Sylvain ALONSO précisent que pour atteindre le temps de parcours annoncés, des aménagements sont prévus à la gare de Versailles. En particulier, la création d'une arrivée à double voie et de deux positions sur le quai J, permettront de faciliter les montées et descentes des voyageurs en gare et de gérer trois tram-train en même temps (contre un seul RER aujourd'hui). Ces aménagements sont indispensables pour atteindre 18 minutes de parcours car ils permettent d'éviter une attente des trams-trains en gare de Massy-Palaiseau (le « sur stationnement »).

- **Votre projet va introduire une rupture de charge pour les voyageurs qui vont vers Savigny-sur-Orge ou Juvisy.**

Giuseppe INFANTE explique que, par nature, le tram-train Massy Evry crée une rupture de charge à Epinay-sur-Orge et précise que cette information a été délivrée aux usagers depuis 2009. Les usagers qui subiront cette rupture de charge sont estimés à 13-14 000 voyageurs par jour sur la base des habitudes actuelles de déplacement. Toutefois, il rappelle que ce désagrément sera compensé par une fréquence de six trains par heure en heure de pointe, au lieu de quatre aujourd'hui.

De plus, le tram-train est articulé avec le schéma directeur du RER C. Ainsi, l'offre du RER C vers Bretigny sera améliorée et la fiabilité et la robustesse du RER C seront renforcées.

- **Des aménagements de voies sont possibles sur l'existant pour rapprocher les trains. Cela a été fait sur le RER A.**

Sylvain ALONSO explique que ce n'est possible que sur le tronçon central du RER A, exploité par la RATP. Sur le réseau national, à cause de la mixité de trafic, il doit y avoir une signalisation plus classique.

- **Le projet a un coût, mais est-il financé ? Et y aura-t-il un impact sur le prix du billet de transport ?**

Giuseppe INFANTE indique que le tram-train Massy-Evry est aujourd'hui en phase Avant-projet. C'est à l'issue des études réalisées pendant cette phase que les coûts seront stabilisés et que les financements pourront être bouclés. Les financeurs sont en général le Conseil régional, les conseils généraux et l'Etat. Il souligne toutefois que des enveloppes de financement, de l'ordre de 300 millions d'euros, existent d'ores et déjà, témoignent de la forte volonté de réaliser ce projet.

Il explique ensuite que la tarification n'a pas encore été décidée, mais que le financement d'un projet de transport de ce type n'a pas d'impact sur le prix du billet des usagers.

✓ Le calendrier du projet

- **N'est-il pas possible de resserrer le calendrier des projets, pour éviter d'avoir une période transitoire de deux ans, entre la mise en place du TTME et celle de son prolongement ?**

Giuseppe INFANTE explique que le projet TTME et son prolongement à Versailles n'ont pas le même calendrier. Il faut réaliser les deux projets le plus vite possible ; la maîtrise d'ouvrage n'envisage pas aujourd'hui de retarder le projet TTME. Toutefois, toutes les options seront étudiées pour faire en sorte que s'il y a un phasage, il soit le moins péjorant possible. Enfin, les aménagements à Massy, nécessaires si il y a un phasage, ne sont pas nécessairement « *frustratoires* » car ils pourront être utilisés même après la mise en service du prolongement.

Sylvain ALONSO ajoute que la concertation pour le TTME a eu lieu en 2009, le prolongement a donc quatre ans de décalage. Pour autant, le décalage dans la mise en service des deux sections de la ligne n'est pas de quatre ans, mais de deux. Il explique que le calendrier du TTME a déjà fait l'objet de nombreuses optimisations et que, dans le cadre du prolongement à Versailles, il n'est pas réaliste d'espérer rattraper le calendrier déjà très contraint du TTME. De plus, il existe encore sur le prolongement à Versailles des incertitudes qui pèsent sur le calendrier (élaboration ou non d'une étude d'impact, le traitement des passages à niveau etc.) et qui conduisent les maîtres d'ouvrage à parler aujourd'hui d'une mise en service en 2020.

✓ Le matériel roulant

- **Vous présentez en photo des trains (des AGC – qui sont les meilleurs matériels, utilisés en province, pour l'aménagement intérieur) qui ne seront pas utilisés pour le projet.**

William BRABAN que la personne qui a posé cette question, faisait référence à des trains utilisés sur des lignes TER, et pas sur des projets proposant une desserte fine du territoire.

- **Actuellement les trains, plus longs que les tramways, ont une capacité de 9 000 places assises et le projet va diminuer par quatre cette capacité.**
- **Le confort et le silence des tramways ne sont pas une réalité, comme on peut le constater sur les tramways Aulnay-Bondy par exemple.**
- **Y a-t-il une vision du confort du passager qui vous a guidé ? Vais-je devoir rester debout pendant 1H30, sans pouvoir travailler, ni lire ?**

Giuseppe INFANTE précise qu'à partir d'Épinay, il faudra insérer le tramway dans l'urbain, ce qui implique des contraintes de longueur et d'insertion de tramway. Le projet propose ainsi un tramway d'une longueur de 85m, ce qui est déjà assez important.

William BRABAN explique que sur le projet proposera en heure de pointe 3 000 places, dont 1 080 places assises. Les études menées par la SNCF ont montré qu'en heure de pointe, on estime que 1600 voyageurs vont utiliser le tram-train. Ainsi le projet a une capacité suffisante au vu du trafic estimé. Il est possible qu'à certain moment, des usagers voyageront debout. Néanmoins le temps de parcours de Versailles à Evry sera de moins d'une heure, et il y aura trois à quatre minutes de temps de parcours entre chaque gare. Le projet propose un nouveau type de transport, différent en matière d'usage avec des fréquences plus importantes.

Sylvain ALONSO ajoute que projet propose six circulations en heure de pointe au moment de la mise en service mais que l'infrastructure a été dimensionnée pour accueillir huit trams-trains par heure, si le besoin se faisait ressentir.

William BRABAN indique que l'étude d'impact du projet TTME a montré que le tram-train est plus silencieux que le RER C (environ 2 décibels de moins), même si l'on prend en compte l'augmentation de la fréquence. A l'intérieur du tramway des mesures sont faites, pour que les normes acoustiques vis-à-vis des voyageurs soient respectées.

- **Le tramway est moins large que les trains actuels : les sièges sont plus étroit, il y a moins de place pour les bagages, les poussettes, les fauteuils roulants etc.**

Giuseppe INFANTE indique que le tram-train sera au niveau du quai de la station, ce qui permettra un accès plus facile pour les personnes à mobilité réduite, pour ceux ayant des poussettes ou des vélos.

William BRABAN précise que le tram mesure 2,65m de large contre 2,82m pour le RER actuel, ce qui est sensiblement similaire.

- **L'emport des vélos sera-t-il possible ?**

William BRABAN indique qu'il sera possible d'emporter son vélo en heure creuse, comme la politique Transilien actuelle le permet sur le réseau RER C.

✓ La desserte

- **Sur vos plans, vous ne présentez pas le tramway Chatillon - Viroflay.**
- **Pourquoi la zone industrielle de Vélizy n'est jamais desservie par les projets de transport ?**
- **Est-il possible que le projet fasse la jonction avec Saint-Quentin-en-Yvelines ? Quel qu'en soit le coût, il sera sans doute moins élevé que le coût de 4 milliards de la ligne 18 – qui n'est pas rentable et qui a l'inconvénient de dégrader fortement le Plateau de Saclay.**

Giuseppe INFANTE explique que RFF a déjà fait des études sur un prolongement à Saint-Quentin, lors du projet TGO, qui a mis en évidence un besoin d'investissement très important (de l'ordre de 260 millions d'euro), et des contraintes d'insertion très fortes – à cause de la co-visibilité avec le parc de Versailles. Ces mêmes contraintes fortes seront rencontrées pour tout prolongement du tram train au-delà de Versailles.

Brigitte GREGOIRE, de la Société du Grand-Paris, ajoute que la vocation de la ligne 18 est de desservir le Plateau de Saclay (les lignes B et C du RER desservant les vallées) et de relier les centres de recherche à l'aéroport d'Orly. Elle indique ensuite que les prévisions de trafic journalier sont de 105 000 voyageurs et qu'aujourd'hui la ligne d'autobus 91-06 qui assure le service entre Massy et le plateau ne permet pas de faire face à la demande. Les prévisions de trafics de la SGP prennent en compte les améliorations apportées par la mise en place du TTME et de son prolongement. Elle souligne également que la ligne 18 doit desservir Orly, et qu'elle pourrait se substituer à un projet de

TCSP [*transport en commun en site propre*] entre Massy et Orly. Enfin elle rappelle que la ligne 18 a évolué depuis le débat public afin de prendre en compte les demandes de la population et des élus : elle est passée d'une ligne entièrement souterraine desservant quatre gares, à une ligne en partie aérienne desservant onze gares. Elle précise enfin que son coût n'est pas de 4 milliards, mais de moitié moins.

✓ **La gare du Pileu**

▪ **Y aura-t-il une démarche de concertation sur la gare du Pileu ?**

Sylvain ALONSO indique que RFF a rencontré les acteurs du territoire environ 35 fois au cours de l'année 2012 et que c'est au cours de ces échanges qu'est apparue la nécessité de créer une station supplémentaire au Pileu. Ainsi le processus de concertation a déjà commencé ; il se prolonge aujourd'hui avec la concertation actuelle – et plus particulièrement avec l'atelier qui a eu lieu à Igny. De nouvelles études vont être menées, pendant lesquelles la maîtrise d'ouvrage sera en contact avec les collectivités, et le projet sera à nouveau présenté au cours de l'enquête publique. Enfin, au moment de lancer le chantier, il y aura des échanges avec la population pour les modalités de réalisation des travaux.

Giuseppe INFANTE ajoute que le STIF se prononcera sur la décision de réaliser ou pas cette gare, en prenant en considération le bilan de la concertation, les demandes des acteurs du territoire et les études du maître d'ouvrage sur l'impact et la faisabilité de la station.

▪ **Au cours de l'atelier d'Igny vous aviez proposé deux options l'implantation de la gare. Est-il possible d'avoir une discussion autour d'une troisième option (une implantation 500m plus loin à l'est ?**

Giuseppe INFANTE indique que l'insertion de la gare doit tenir compte de son environnement direct, et de l'intermodalité que le STIF doit être capable d'assurer. C'est sur cette base là que les maîtres d'ouvrage travaillent.

Sylvain ALONSO revient ensuite sur les diapositives présentées lors de l'atelier d'Igny (présentant les premières études menées sur la gare au Pileu), pour favoriser la compréhension de l'ensemble du public. Il présente ainsi les hypothèses d'entrée, c'est-à-dire toutes les zones d'habitats, la ZAC et les projets de logements, qui ont déjà été référencés, et qui pourraient justifier la construction d'une nouvelle gare. Il présente ensuite les deux scénarios d'implantation qui ont été étudiés et indique qu'il a bien pris note des remarques faites sur ces scénarios lors de l'atelier d'Igny. La maîtrise d'ouvrage va ainsi étudier des options d'implantation situées plus à l'Est, au niveau du pont de la D117, voir même plus loin, sur la commune de Massy. Il commente enfin le tableau d'analyse multicritères, comparant la station du Pileu à celle de la ZAC de la Bonde (une gare nouvelle étudiée sur la section Massy-Epinay).

Voir les diapositives mises en ligne sur le site du projet.

▪ **La gare de Vauboyen va-t-elle être supprimée ?**

Sylvain ALONSO explique que le projet ne doit pas dégrader l'offre et que toutes les gares actuelles seront desservies. La gare de Vauboyen ne sera donc pas supprimée par le projet.

✓ **Le stationnement aux abords des gares**

▪ **Comment sera traité le problème des stationnements autour des gares ?**

Giuseppe INFANTE explique que la création de parkings n'est pas dans le domaine de compétences du STIF qui cherche avant tout à privilégier les rabattements en bus, en vélo ou à pied. Toutefois, le

STIF a adopté un schéma directeur des parkings relais, qui prévoit, sous certaines conditions, l'attribution de subventions pour la création de parcs de stationnement, subventions pouvant aller jusqu'à 75% de l'investissement afin d'aider les collectivités sur ce sujet. Notamment, pour être éligible, le parking doit-être éclairé, gardienné, fermé et payant afin de garantir une bonne qualité de service aux usagers.

✓ **Les passages à niveau**

- **L'augmentation de la fréquence va dégrader un peu plus la circulation autour des passages à niveau. Qu'est-t-il prévu ?**

Sylvain ALONSO explique que trois options ont été envisagées pour l'amélioration des passages à niveau : des aménagements routiers, par exemple l'élargissement de la route dans l'objectif de créer de nouvelles voies de stockage des véhicules qui viseraient à limiter les remontées de files trop importantes ; un aménagement des passages à niveaux (« *la différenciation d'annonce* »), qui doit permettre aux passages à niveau de rester baissé au minimum 40 secondes de moins ; un aménagement lourd qui vise à faire passer les voitures sous les emprises ferroviaire. En fonction du niveau de criticité pour la sécurité des circulations routières du passage à niveau étudié, une de ces trois options sera choisie.

Voir diapositives mises en ligne sur le site Internet sur projet

✓ **L'articulation avec les autres circulations**

- **Comment va cohabiter le projet avec les TGV et avec les trains de marchandises ?**

Sylvain ALONSO indique que le projet a été conçu pour qu'une circulation fret ou TGV puisse passer en heure de pointe (avec six trains par heure, comme avec huit). Les circulations fret et TGV ne sont pas modifiées par le projet.

6. Présentation des premiers enseignements de la concertation, par Matthieu BONY (RFF)

Matthieu BONY explique tout d'abord que cette présentation n'expose que les premiers enseignements de la concertation et qu'un bilan plus complet sera dressé par la suite.

Il indique que la pertinence du projet a été soulevée à de nombreuses reprises par les participants, des élus et des associations et qu'il y a une véritable attente en matière d'amélioration de la qualité de transport. Il reste néanmoins des interrogations sur le confort à bord des trams, sur leur capacité et sur l'emport des vélos. La question du calendrier du projet a aussi été largement évoquée, tout comme celui de la desserte, et plus particulièrement de la création d'une gare au Pileu. Des interrogations sont également apparues sur les stations (leurs équipements, leur aspects, leur accessibilité) et le STIF et Transilien vont travailler activement avec les collectivités pour affiner le projet. RFF mènera également une réflexion avec les acteurs sur les passages à niveau. Enfin des questions ont été posées sur les articulations avec les autres projets (la ligne 18, TGO, le RER B & C etc.).

La concertation a permis de confirmer l'attente du prolongement et de mieux comprendre les demandes du territoire. Les porteurs de projet ont à présent pour objectif d'affiner certaines études et de mener la réflexion en partenariat avec les collectivités territoriales.

Le site internet permettra de se tenir informer des évolutions du projet, notamment lors de la publication du bilan de la concertation.

Pour terminer, Matthieu BONY remercie le public pour sa participation et les collectivités pour leur accueil.