

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

<p>Réunion publique Le 12 juin 2013, à Versailles</p>

Compte rendu de la réunion

*La réunion s'est tenue devant une assistance de **30 personnes**. Elle a duré **1h30**, de 18h45 à 20h15.*

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 Thierry VOITELLIER, Maire-Adjoint de Versailles, délégué à la Voirie, aux Déplacements urbains, à la sécurité et aux affaires juridiques
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. Echanges avec les participants

La documentation disponible

- Le dépliant de présentation du projet et de la concertation

1. Mot d'accueil par M. Thierry VOITELLIER, Maire-Adjoint aux transports de Versailles

Thierry VOITELLIER indique que l'objet de la concertation est la transformation de la ligne C de RER en tram-train, qui doit permettre d'avoir une liaison entre Evry et Versailles-Chantier. Il rappelle que ce projet s'inscrit dans un ensemble plus global de projets de transport autour de Paris, et notamment celui de la Tangentielle-Ouest. Il exprime d'ailleurs le souhait de la ville de Versailles de voir ces deux projets se rejoindre, afin d'avoir une véritable interconnexion entre Evry, Versailles, Saint-Germain et Cergy.

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 pointes. 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.

En particulier, les aménagements prévus à la gare de Versailles sont développés, notamment la création d'un double quai devant permettre de faciliter les montées et descentes des voyageurs en gare et d'éviter une attente des trams-trains en gare de Massy.

Enfin, les porte-parole indiquent que le coût du projet est aujourd'hui estimé à 55 millions d'euros auxquels s'ajoutent 43 millions d'euros pour l'achat et l'exploitation des nouvelles rames. 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 mise en place par les porteurs de projet. Il indique que ce temps d'information et d'échange avec le public a pour objectif d'éclairer la décision sur les principales caractéristiques du prolongement du TTME à Versailles. Il précise que la concertation aura lieu du 1^{er} juin au 7 juillet et qu'elle sera

ponctuée de trois réunions publiques, d'un atelier et de deux rencontres avec les voyageurs, dont il indique le calendrier.

Il précise que l'atelier sera l'occasion d'approfondir les points de débat qui sont apparus lors de la concertation comme par exemple la création d'une nouvelle gare au Pileu.

Il conclut son propos en présentant les modalités et des moyens d'information et de contribution mis à la disposition du public.

4. 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 : le Conseil général des Yvelines et l'Association des usagers des transports (AUT) Ile-de-France.

➤ **Intervention de Kamel OULD-SAÏD, Conseil Général des Yvelines :**

Le Conseil Général des Yvelines se réjouit que des études sur le prolongement du TTME à Versailles soient réalisées. Cela représente la réalisation d'une véritable rocade ferrée en moyenne et grande couronne.

Le Conseil général est favorable, comme la ville de Versailles, à une mise en connexion entre les projets tram-train et Tangentielle-Ouest. De plus, si la communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines obtient le prolongement de la TGO jusqu'à Saint-Quentin, il sera nécessaire de s'interroger sur le prolongement du tram-train également à St Quentin, pour mettre en interconnexion les deux lignes.

Par ailleurs, le Conseil Général souhaite que les mises en service du tram train et de son prolongement soient rapprochées, afin de limiter dans le temps la correspondance à Massy.

De plus, le Conseil général alerte les porteurs de projet sur la nécessité de garantir les performances annoncées, en particulier celle du temps de parcours, et ce, quelles que soient les demandes qui seront exprimées au moment de la concertation.

Enfin, le Conseil souhaite qu'une attention particulière soit apportée au confort des voyageurs qui, aujourd'hui, voyagent assis dans le RER C.

➤ **Intervention d'Yves BOUTRY, AUT (Association des usagers des Transports) Ile-de-France**

L'association se réjouit de la qualité des études effectuées et de l'arrivée de ce projet : Il relie deux préfectures entre elles et favorise les déplacements de banlieue à banlieue. Il est, de plus, tout à fait compatible avec la ligne 18 du Grand Paris Express et les correspondances à Versailles et Massy sont efficaces.

Deux préoccupations doivent toutefois être exprimées.

La première concerne le matériel roulant. Si le concept du tram-train est intéressant – puisqu'il permet de mixer les différents types de transports – le matériel n'a toutefois pas répondu, à ce stade, aux attentes. Le Dualis (d'Alstom) qui est prévu pour ce projet pose des difficultés sur d'autres sites français ; à l'ouest de Lyon, par exemple, il ne semble pas compatible avec le trafic fret. Ce matériel est-il donc vraiment adapté ?

La seconde préoccupation concerne le décalage de deux ans entre les mises en service du projet tram-train Massy-Evry et de son prolongement à Versailles. Celle-ci nécessite des travaux assez lourds dans la gare de Massy-Palaiseau (créer trois jonctions, modifier des postes d'aiguillage etc.). Il faut donc essayer d'éviter ces « *coûts frustratoires* », pour faire en sorte que les deux projets soient mis en service en même temps.

Il suggère donc d'accélérer la mise en service du prolongement jusqu'à Versailles, quitte à l'exploiter en navette pendant quelques temps (faire une courte navette entre Massy et Versailles le temps des travaux). Il est, de plus, opposé à un prolongement de la mission « Z5 » [la ligne du RER C reliant Massy à Pontoise via Pont de Rungis], qui vient de Paris, car cela génèrerait des irrégularités sur le RER C.

➤ Réponses des porteurs de projet

- **Concernant le matériel roulant**

William BRABAN confirme que le matériel roulant qui sera utilisé pour le projet de tram-train à Versailles sera potentiellement un « *Dualis* » du constructeur Alstom. Ce matériel, qui a déjà été déployé en province, accepte assez mal les « *accélérations verticales* » (terme qui désigne les sauts de haut en bas d'un véhicule qui roule sur un caillou par exemple). Ces problèmes ont été identifiés et les centres d'ingénierie de la SNCF, en relation avec le constructeur, travaillent à modifier la conception du matériel roulant, pour lui permettre d'être compatible avec l'ensemble des autres formes de circulations. D'ici à 2018, le matériel pourra donc mieux accueillir l'ensemble des chocs dû à l'irrégularité de la voie.

- **Concernant le calendrier**

Giuseppe INFANTE rappelle que les deux projets ont un historique différent et que le projet entre Massy et Evry est plus avancé que celui de son prolongement. Le premier est au stade des études « avant-projet », qui doivent permettre de confirmer l'objectif d'une mise en service en 2018. Le projet de prolongement a démarré plus tard, notamment suite à la forte demande portée lors de la concertation préalable sur le projet entre Massy et Evry, ce qui explique que sa mise en service soit prévue deux ans plus tard. Le planning prévisionnel est sécurisé, la mise en service en 2020 tenant compte d'un certain nombre d'incertitudes. Le STIF et les maîtres d'ouvrage sont toutefois mobilisés pour optimiser autant que possible ce calendrier ; ils resteront vigilants à la qualité du service s'il y a un phasage.

Sylvain ALONSO précise que le phasage est lié à de nombreux éléments d'étude encore inconnus à ce stade. Certains ouvrages pourraient ainsi demander plus de travaux que ce qui est prévu aujourd'hui. De plus, l'intervention d'organismes tiers, comme l'Autorité Environnementale, pourraient conduire à des études complémentaires impactant le calendrier. Enfin de nouvelles demandes pourraient émerger de la concertation actuelle ou de l'enquête publique, suscitant également des études supplémentaires. La date de 2020 tient compte de l'ensemble de ces éléments.

Il souligne, de plus, qu'il n'est pas possible de mettre en service le prolongement à Versailles en 2018 ni de retarder l'arrivée du tram-train Massy-Evry.

- **Concernant la phase transitoire**

Giuseppe INFANTE prend note de la suggestion. Il précise que, dans le dossier d'enquête publique Massy-Evry, deux solutions ont été présentées : un fonctionnement en navette de Massy à Versailles et le prolongement de la « mission Z5 », la branche du RER C de Pont de Rungis à Massy. La décision n'est pas prise et le STIF est en attente d'études complémentaires et reste à l'écoute des propositions des acteurs du territoire.

✓ **Les objectifs du projet**

- **Pourquoi dépenser 90 millions d'euros pour gagner seulement 5 minutes ?**

Giuseppe INFANTE précise que les apports du projet sont plus larges. Le tram-train Massy-Evry et son prolongement à Versailles s'articulent avec l'ensemble du schéma directeur du RER C. Ainsi, au-delà de ces tronçons, c'est l'ensemble du RER C qui bénéficiera du projet avec un fonctionnement plus « robuste » : aujourd'hui, un incident sur RER C a des répercussions sur toute la ligne. Avec le prolongement du TTME à Versailles, il n'y aura pas d'impact en fonctionnement sur RER C et vice-versa.

✓ **Le trafic attendu**

- **Les rames du tram-train sont-elles plus courtes que celle du RER ? Ont-elles la même capacité ?**

William BRABAN souligne qu'aujourd'hui les rames qui circulent sont en surcapacité [c'est à dire qu'il existe un nombre important de places vides]. Il indique que les études de trafic montrent que le projet actuel du tram-train est largement dimensionné : le tram-train peut transporter 500 personnes, dont 180 assises, toutes les 10 minutes, ou toutes les 7 minutes 30 ensuite si la fréquence est augmentée.

- **Aujourd'hui on peut circuler assis dans le RER C ; en sera-t-il de même à bord du tram-train ?**

William BRABAN estime que le matériel roulant permettra aux usagers de voyager dans de bonnes conditions.

- **Avec le développement du Plateau de Saclay, la ligne ne risque-t-elle pas d'être rapidement saturée ?**

Giuseppe INFANTE précise que les études trafic de ce projet sont produites par les services du STIF. Les résultats présentés prévoient jusqu'à 31 000 voyageurs par jour. Ces études devront être affinées, car elles se basent sur les données du projet Massy-Evry, qui génère beaucoup plus de trafic en dehors des déplacements domicile-travail, que sur la portion Massy-Versailles.

- **Un tram-train crée un appel d'air en termes de demande de transport. Les études de trafic en tiennent-elles compte de cet accroissement de la fréquentation ?**

Sylvain ALONSO souligne qu'à la mise en service il est prévu de mettre en place un service à six trams-trains par heure, ce qui correspond aux besoins de déplacement actuels. Néanmoins, le projet a été conçu pour que l'infrastructure soit en mesure d'accueillir huit trams-trains par heure. Une augmentation de la fréquence est donc possible en cas d'augmentation de la demande.

✓ **Les aménagements en gare de Versailles Chantiers**

- **Les aménagements restent-ils dans les emprises existantes ?**

Sylvain ALONSO indique que les aménagements resteront entièrement dans les emprises RFF.

- **Le terminus du tram-train sera-t-il positionné du côté centre-ville de Versailles ou du côté de la Porte de Buc ?**

Sylvain ALONSO précise que le terminus du tram-train sera situé à l'emplacement du terminus actuel du RER C (voie J).

- **Est-il possible d'ajouter des quais en plus des deux prévus dans le projet ?**

Sylvain ALONSO estime qu'un autre emplacement nécessiterait de créer de nouveaux itinéraires et des nouvelles communications de voies et modifier la signalisation et les postes d'aiguillage. Ça serait donc plus complexe et plus coûteux à réaliser.

✓ **Les impacts sur l'environnement :**

- **Entre Massy et Versailles, la Vallée de la Bièvre est classée. Lors des travaux, allez-vous faire des efforts particuliers vis-à-vis de l'environnement (architecture/paysage) ?**

Sylvain ALONSO explique que les aménagements à réaliser seront relativement limités (signalisation, aiguillage notamment) et qu'il n'y aura pas d'ouvrages lourds à créer, limitant donc l'impact du projet sur l'environnement.

William BRABAN précise, concernant les gares, que le classement de la Vallée de la Bièvre a été pris en compte. Les études architecturales sont en cours et tout est fait pour que l'insertion paysagère soit en adéquation avec l'ensemble des caractéristiques du site.

- **Le projet sera-t-il l'occasion d'améliorer l'environnement (passages à faunes par exemple) ?**

Sylvain ALONSO indique que le tram-train est un matériel plus léger et plus court que le RER C, qui s'intègre mieux dans le paysage urbain.

- **L'augmentation de la fréquence génèrera-t-elle des nuisances sonores ?**

Sylvain ALONSO explique que les études ont prouvé que le tram-train fait moins de bruit que le RER C (pris isolément, un tram-train fait deux décibels de moins que le matériel RER actuel). Ainsi, malgré l'augmentation de la fréquence, les études menées sur le tronçon Massy-Evry ont montré que la nuisance sonore reste en moyenne inférieure à celle du RER C. Le projet a donc un impact positif sur l'acoustique.

Giuseppe INFANTE précise que, sur les tronçons entre Massy et Evry, les études ont montré qu'il n'était pas nécessaire de construire des écrans de protection acoustique.

✓ **L'articulation avec les autres projets de transport**

- **Y aura-t-il une liaison avec la ligne vers Orly, très importante pour les étudiants qui vont sur le plateau de Saclay et qui voyagent par avion ? Comment s'articulent les projets entre eux ? Avec la ligne verte, avec la ligne TCSP qui traverse le plateau de Saclay, et surtout avec la Tangentielle-Ouest ?**

Giuseppe INFANTE rappelle que pour rejoindre **Orly**, il sera possible d'emprunter le RER C à partir de Massy [mission « Z5 » de Massy à Pontoise via Pont de Rungis], mais qu'il n'y aura pas de liaison du tram-train jusqu'à Orly.

Les déplacements sur le **Plateau de Saclay** seront assurés, à terme, par la Ligne 18 du Grand Paris Express. A court et moyen termes, une adaptation du réseau bus sera réalisée pour mieux desservir cette zone. Le Transport en Commun en Site Propre représenté sur les cartes est un projet de bus en circulant sur des voies dédiés entre Massy et Saclay, qui doit permettre une desserte plus fine du territoire.

Giuseppe INFANTE revient, de plus, sur le calendrier de la **Tangentielle-Ouest** (TGO) : l'enquête publique sur la phase 1 sera menée du 13 juin au 14 juillet ; la mise en service est prévue fin 2018. La

concertation préalable vient de s'achever sur la phase 2 entre Saint-Germain-Grande-Ceinture et Achères-RER-A.

La question du prolongement de la TGO jusqu'à Versailles-Chantiers a été étudié par RFF dès le début du projet, mais que des contraintes techniques et des enjeux financiers très importants sont apparus. Sylvain ALONSO complète en indiquant que, dans le SDRIF (le Schéma directeur de la région Île-de-France), le lien entre la TGO et le prolongement à Versailles du tram-train est prévu. Il rappelle cependant qu'il y a de très nombreuses circulations sur ces lignes et qu'elles ne permettent pas d'insérer des trains supplémentaires. Le lien entre Saint-Cyr et Versailles-Chantiers ne peut donc être envisagé que par la création d'infrastructures nouvelles, qui coûteraient entre 200 et 300 millions d'euros. Si de tels aménagements devaient être pris au titre du prolongement du TTME, le coût passerait de 55 millions à 255 ou 355 millions d'euros, remettant en cause son opportunité même.

✓ **Les passages à niveau**

▪ **Les passages à niveaux entre Jouy et Massy seront-ils supprimés ?**

Sylvain ALONSO indique que plusieurs solutions sont envisagées.

La solution la plus simple consiste à faire des aménagements de voiries, en créant par exemple, une voie supplémentaire sur le côté. Cela permet de stocker davantage de véhicules au passage à niveau, et ainsi diminuer de moitié la remontée de file de voitures.

Une seconde solution consiste à aménager les passages à niveau afin de diminuer leur temps de fermeture. Ce système, appelé « *différenciation d'annonce* », permet de laisser ouvert les passages à niveau quand le tram-train est en gare et de ne les fermer que lorsque celui-ci redémarre. Ce système génère un gain de 40 secondes de temps de fermeture.

La troisième solution est de créer un ouvrage sous les voies ferrées pour la circulation des voitures. Cette solution est très onéreuse (environ 10 millions d'euros).

Il précise que pour chaque passage à niveau, une étude sera menée pour déterminer son niveau de « *criticité* » et définir la solution adéquate.

✓ **Les autres sujets**

▪ **A Versailles au niveau du pont de l'A86, il y a un goulet d'étranglement sur la voie de chemin de fer : allez-vous changer les voies ou les agrandir ?**

Sylvain ALONSO rappelle que le tram-train va circuler sur les voies existantes. Il n'y aura donc pas d'infrastructures nouvelles, ni d'élargissement des emprises ferroviaires y compris au niveau du Pont de l'A86.

▪ **Les tram-trains en circulation confirment-ils la faisabilité des objectifs affichés ici, en termes de fréquence, de vitesse, et de trafic ?**

Sylvain ALONSO indique également qu'il y a deux exemples de tram-train sur lesquels RFF peut s'appuyer pour baser ses études : le premier est celui de la Tangentielle-Nord, dont les études sont déjà très avancées ; le second est le tram-train à Mulhouse, qui est déjà en circulation.

William BRABAN précise qu'il y a aussi le T4, en circulation entre Aulnay et Bondy, qui a un taux de régularité de 98,5%. Le T4, comme le TTME, est un mode de circulation sur des voies dédiées, ce qui permet d'avoir des taux de régularité aussi élevés.

▪ **Y aura-t-il une billettique combinée avec les autres modes de transport urbain ?**

Giuseppe INFANTE rappelle, au sujet de la billettique, que le tram-train est un mode de transport très récent et que cette question n'a pas encore été tranchée. Les réflexions sont en cours et elles prennent en considération les particularités de ce mode de transport et celles du territoire traversé.

- **Les TGV et les trains de marchandises continueront-ils à circuler sur cette voie ?**

Sylvain ALONSO indique, à propos des circulations fret et TGV, que la voirie utilisée se situe sur ce que l'on appelle « *la grande ceinture ferroviaire* », un axe majeur pour le transport fret notamment. Le projet a donc été conçu en intégrant la nécessité de conserver un « *sillon* » (c'est-à-dire une circulation) par heure de pointe, destiné à une circulation fret ou TGV. En heure creuse, il y aura moins de trams-trains en circulation : il sera alors possible de d'insérer davantage de trafic fret et TGV.

- **Y aura-t-il dans les rames, des espaces aménagés pour emporter les vélos ?**

William BRABAN rappelle, concernant l'emport des vélos, qu'aujourd'hui SNCF-Transilien permet aux usagers de voyager avec leur vélo en dehors des heures de pointes et indique que ce fonctionnement sera conservé pour le tram-train.