

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

Atelier Thématique « services aux usagers »
Le 20 juin 2013, à Igny

Compte rendu de la réunion

*La réunion s'est tenue devant une assistance de **40 personnes**. Elle a duré **2h15**, de 19h45 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 Françoise RIBIERE, Maire d'Igny
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
5. Travail en groupe et restitution par les rapporteurs
6. Mot de conclusion d'Eric LOMBARD, maire adjoint à Igny, en charge des Grands projets, de l'Economie et des Transports

La documentation disponible

- Le dépliant de présentation du projet et de la concertation
- Pour le travail en sous-groupe : plan du secteur de la gare du Pileu, diapositives présentées sur la gare du Pileu et grille de travail

1. Mot d'accueil par Mme Françoise RIBIERE, Maire d'Igny

Françoise RIBIERE remercie le public et les porteurs de projet de s'être déplacés. Elle évoque la spécificité de la réunion de ce soir, qui est un atelier s'intéressant aux services rendus aux usagers – avec un point d'attention particulier concernant l'opportunité d'une gare nouvelle entre Igny et Massy. Elle indique que les mairies d'Igny, de Massy, et dans une moindre mesure celle de Palaiseau, sont intervenues auprès de RFF pour que des études soient lancées sur cette gare. Elle explique que cette gare lui paraît indispensable, d'une part, car la liaison entre Massy et Igny est très longue et, d'autre part, car de nombreuses constructions ont, ou vont, voir le jour entre ces deux gares (200 logements sur Igny, 1 000 sur Massy etc.).

Elle salue ensuite cette forme de travail en atelier et exprime enfin son souhait de trouver des solutions consensuelles.

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 décrivent ensuite 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 le fait que le Tram Train circulera sur les voies du RER C et s'y substituera, la desserte 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 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.

L'opportunité d'une nouvelle gare située au niveau du quartier du Pileu, entre Igny et Massy, est ensuite évoquée. Sylvain ALONSO présente les hypothèses d'entrée, c'est-à-dire toutes les zones d'habitats, la ZAC et l'écoquartier, 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. Il commente enfin un 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 du projet de Tram Train Massy-Evry).

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 a lieu depuis le 1^{er} juin jusqu'au 7 juillet et qu'elle est constituée 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 les 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.

✓ **Le tronçon Massy - Evry**

- **Sur le tronçon Massy / Evry, y aura-t-il une station qui desservira le futur stade de rugby ?**

Giuseppe INFANTE indique que le STIF prévoyait dès le début une station à cet emplacement, pour répondre aux besoins liés aux projets de redynamisation économique. La station « *Croizat* » est aujourd'hui d'autant plus pertinente avec l'annonce de la construction du stade de rugby mais n'est en aucun cas suffisante pour une telle infrastructure. Il ajoute qu'un ensemble de dispositifs doit desservir le stade : le tram-train, le RER D et des aménagements routiers. Dans tous les cas, le STIF est en attente d'éléments de programme et de planning complémentaires sur ce projet.

- **Quelles sont les gares desservies sur le tronçon Massy / Evry, et quels vont être les temps de parcours ?**

Giuseppe INFANTE explique que le temps de parcours entre Massy et Evry est estimé à 38 minutes. [Une carte projetée montre l'ensemble du tram-train, de Massy à Evry, et toutes les gares desservies.¹].

✓ **Les gares**

- **Allez-vous remplacer les gares actuelles par des abris tram ?**

William BRABAN indique que les bâtiments existants ne sont pas touchés par le projet. Il y aura des aménagements supplémentaires, mais pas de destruction de l'existant.

- **Y aura-t-il des places de stationnement et des abris pour les vélos ?**

Giuseppe INFANTE rappelle que toutes les stations du tram-train seront équipées d'arceaux pour les vélos. Certaines gares pourront être dotées de box individualisés sur abonnement. Tous ces dispositifs ont été consignés par le STIF dans un schéma directeur pour les vélos, appelé « *Véligo* » que l'on peut retrouver sur internet.

- **Y aura-t-il de nouvelles correspondances de bus ?**

¹ Carte disponible sur le site internet du tram-train Massy-Evry : http://www.tramtrain-massyevry.fr/IMG/jpg/TTME_carte.jpg

Giuseppe INFANTE indique que pour chaque projet de transport, le STIF procède à une adaptation du réseau bus. Il ajoute que le STIF est au début de la réflexion sur les rabattements bus, et qu'il est preneur de remarques du public sur ce sujet, pour éclairer la décision.

▪ **Y aura-t-il des parkings à proximité des gares ?**

Giuseppe INFANTE explique que la création de parkings n'est pas dans le domaine de compétences « naturel » 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 la subvention à la création de parcs de stationnement, sous certaines conditions. Notamment, le parking doit-être éclairé, gardienné, fermé et payant.

✓ **Matériel roulant**

▪ **Quelle est la longueur des trains RER actuels, et celle des tram-train ?**

William BRABAN indique qu'aujourd'hui les trains circulant sur la ligne mesurent environ 140 mètres. Demain, les tram-trains feront 85 mètres, avec le matériel envisagé.

▪ **Quelle différence de bruit il y a-t-il entre les rames de RER et les rames de tram-train ?**

William BRABAN explique que le tram-train produit deux décibels de moins que les trains du RER C.

▪ **Quelle est la capacité du RER et celle du tram-train ?**

William BRABAN indique qu'aujourd'hui les trains RER C ont une capacité de 800 places assises. Un tram-train proposera 180 places assises, soit 1 080 places assises en heure de pointe (avec six tram-train par heure de pointe). Il précise que le tram-train est dimensionné pour le trafic de la ligne, alors que les trains utilisés aujourd'hui sont sur-capacitaires. Les études de trafic ont montré que la charge dimensionnante – c'est-à-dire la pointe de voyageurs maximum - est aux alentours de 1 700 voyageurs en heure de pointe. Les rames du tram-train, avec la fréquence prévue, seront largement suffisantes, puisqu'en heure de pointe le tram-train aura une capacité d'emport de 3 000 places (assises et debout).

✓ **Les passages à niveau**

▪ **Des études sont-elles prévues pour évaluer l'impact sur les passages à niveau ?**

▪ **Sur d'autres lignes de tramway, il y a eu une suppression des passages à niveau, ce qui conduit les trams à ralentir et parfois même à s'arrêter lorsqu'une voiture se retrouve sur son passage. Ceci pourrait rallonger considérablement le temps de parcours.**

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 baisser 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.

▪ **Qu'est-ce qui empêche de faire ce type d'aménagement dès maintenant ?**

Sylvain ALONSO explique que c'est une question de coûts, et qu'un projet tel que le tram-train permet de consacrer les financements nécessaires à de tels aménagements.

✓ **L'articulation avec les autres types de circulation (fret et TGV)**

▪ **Le fret et le TGV circuleront-ils également sur cette ligne ?**

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

- ✓ **La gare nouvelle à Igny**
 - **Pourquoi ne pas avoir mis en avant la zone d'activité d'Igny – qui doit concerner environ 600 salariés, et les centres de distributions comme Leclerc ou Lidl ?**
 - **Il faut également mettre en avant le quartier des Erables.**
 - **Y aura-t-il des cheminements piétonniers pour accéder à la gare à pied ou à vélo ?**

Ces éléments ont été repris dans le travail en sous-groupe.

5. Restitution de la réflexion de chaque groupe

Sur la base de la grille de travail fournie aux participants

➤ **Groupe numéro 1 :**

- **Accéder aisément aux stations**

Le groupe considère que l'accès en vélo est mal organisé et discontinu. Toutefois, il reconnaît qu'aujourd'hui, on peut monter à bord du RER C avec son vélo, et interroge le maître d'ouvrage pour savoir si cette possibilité sera maintenue avec le tram-train.

L'accès bus est assez peu utilisé à cause de sa qualité de service : l'amplitude horaire est trop restreinte et à sa fiabilité jugée insuffisante.

Concernant l'accès en voiture, le groupe estime qu'il est nécessaire de faciliter le dépôt minute.

Pour faciliter l'accès aux gares, il faut améliorer les circulations douces, faciliter la dépose des passagers en voiture et améliorer le parking.

- **Améliorer la desserte en transports en commun du secteur**

Le groupe juge que l'espacement entre les gares est trop important pour y accéder à pied (entre Igny et Massy).

Une nouvelle gare à Igny permettrait d'avoir un périmètre de rabattement plus court et ainsi d'améliorer la desserte d'un secteur important. Ceci limiterait l'usage de la voiture sur cette zone.

En revanche, cette gare ferait perdre 1min10 environ sur l'ensemble du prolongement pour l'ensemble des autres voyageurs. De plus, le groupe souhaiterait savoir si cette gare ne risque pas de créer de nouvelles nuisances sonores localement.

- **Encourager l'utilisation des transports en commun**

Pour le groupe, c'est la mauvaise desserte de la gare d'Igny et son manque de stationnement, qui freinent l'utilisation du RER C. Le temps de connexion à Massy, lors du changement entre le RER C et le RER B, pousse aussi les usagers à prendre leur voiture pour se rendre directement à Massy, et ainsi éviter ce changement jugé trop long. De la même manière, la faible fréquence du RER, couplée à son amplitude horaire limitée, dissuadent d'utiliser cette ligne. Enfin, les pannes (qui peuvent avoir lieu sur d'autres tronçons du RER C, mais qui font subir leur effet sur la liaison Massy-Versailles) et grèves subies par les usagers limitent également la fiabilité de la ligne et la confiance des usagers.

Pour le groupe, il faudrait

- . améliorer la continuité des circulations douces, la fréquence des trains, l'amplitude des horaires et les temps de correspondance ;
- . résoudre les problèmes de perturbation du trafic ;
- . améliorer le confort (dans le RER B en heure de pointe en particulier) ;
- . améliorer l'information aux usagers qui n'est pas suffisamment fiable.

➤ **Groupe 2 :**

- **Accéder aisément aux stations**

Le groupe estime que la fréquence est insuffisante surtout en dehors des heures de pointe (il n'y a, par exemple, pas de bus le dimanche). A la gare d'Igny, l'accès piéton est dangereux car insuffisamment sécurisé. Des personnes peuvent ainsi circuler le long des voies pour accéder aux quais.

Le groupe rappelle l'importance de prévoir des stationnements pour la nouvelle station et déplore la saturation du parking existant. Enfin, un parking vélo sécurisé est souhaité.

- **Améliorer la desserte en transports en commun du secteur**

Le groupe note un problème de fréquence et de correspondance de la ligne avec celle du RER B. Surtout lors d'un retour de Paris tard le soir, les usagers savent qu'aujourd'hui il faut attendre au minimum 30 minutes sur le quai de Massy.

La nouvelle station au Pileu serait justifiée par les projets d'urbanisme déjà évoqués. L'inconvénient de cette gare serait l'augmentation du trafic routier qu'elle pourrait générer : le stationnement en double file, le dépôt minute, le trafic en vélo...

- **Encourager l'utilisation des transports en commun**

Pour le groupe les parkings vélos ne sont pas suffisamment dimensionnés, la fréquence du RER pas assez importante, les rames trop vétustes et les correspondances pas synchronisées. Il faut que ces points soient améliorés pour encourager l'utilisation de ce transport en commun.

Le groupe soulève enfin la question de l'emport des vélos dans les trains et manifeste le souhait qu'il soit autorisé y compris en heure de pointe.

➤ **Groupe 3 :**

- **Accéder aisément aux stations**

Les bus et les accès piétons sont jugés insuffisants et sont la source des problèmes de fréquentation et de communication. L'absence de places de parking à proximité de la gare d'Igny dissuade d'utiliser le RER. Les vélos ne sont pas assez pris en compte : il n'y a pas de pistes cyclables, pas de parking vélo etc.

Il faut donc créer des emplacements de parking sécurisés pour automobiles et vélos au niveau de la gare d'Igny (près des champs Saint-Nicolas). Les zones de stationnement vertes et bleues créées à Massy ne sont pas adaptées (les 6 heures de stationnement autorisées par la zone verte ne sont pas suffisantes pour les usagers qui vont travailler, et les 2H sont trop chères pour les zones bleues).

- **Améliorer la desserte en transports en commun du secteur**

La gare du Pileu est jugée indispensable pour la zone industrielle, commerciale et d'habitat. Les inconvénients de cette gare seraient le trafic qu'elle générerait et la perte d'1min10 de temps de parcours pour le reste de la ligne.

- **Encourager l'utilisation des transports en commun**

Le groupe estime que ce qui freine l'utilisation de la ligne réside dans

- . le peu de fiabilité des horaires ;
- . les travaux sur les voies ;
- . le manque d'information en amont sur le retard des trains.

L'accueil des passagers en gare est jugé insatisfaisant : difficultés pour avoir des informations. De plus, les intempéries de pluie et de froid sont mal traitées. Des toilettes sont également souhaitées

par le groupe aussi bien en gare que dans les trains. L'empport des vélos dans les trams est aussi attendu.

Le groupe demande au maître d'ouvrage si le CVM [une ligne de bus reliant la station Chaville-Vélizy à celle de Massy] pourrait s'arrêter à la future gare d'Igny, pour assurer une desserte du centre commercial Vélizy 2.

➤ **Groupe 4 :**

- **Accéder aisément aux stations**

Le groupe constate une absence de places de parking et de voies de circulation douce.

- **Améliorer la desserte en transports en commun du secteur**

Le groupe estime dommage que la zone d'activité d'Igny ne soit pas mentionnée dans les intérêts d'une nouvelle gare à Igny. Cette zone d'activité génère plusieurs centaines d'emplois et reste insuffisamment desservie en transports en commun.

Le groupe considère que les premiers scénarios proposés pour l'implantation de la gare, proposent un emplacement proche d'un rond-point très fréquenté par les voitures, où les trottoirs sont très étroits. Il y manquerait également de la place pour installer un parking.

Il recommande de sécuriser les accès piétons et vélos et de créer des accès pour accéder à la zone des Ruchères.

- **Encourager l'utilisation des transports en commun**

Le groupe estime que la faiblesse de la fréquence, la fin du service trop tôt et le manque de service le dimanche constituent des freins à l'utilisation de la ligne. Régler ces problèmes permettrait de favoriser ce mode de transport en commun. Le groupe fait part d'une inquiétude quant à la répercussion d'incidents dans les sections urbaines où le Tram Train va circuler (liés notamment au croisement avec la circulation automobile).

Le groupe relève un problème de cohérence entre les horaires du RER C et ceux des bus (CAPS et RATP) : il faut que les départs et arrivées de bus soient calés sur les horaires des trains.

➤ **Groupe 5 :**

- **Accéder aisément aux stations**

Le groupe constate parfois un manque de rabattements bus sur les gares et désire qu'une ligne de bus puisse relier le Transport en Commun en Site Propre de l'école Polytechnique, traverser Gaumont-Villiers, et aller jusqu'à la gare.

Le groupe souhaite également que des pistes cyclables soient créées. De plus, il attend que le stationnement voiture ne soit pas trop favorisé autour des gares, et accentuer davantage sur les déposes-minutes.

- **Améliorer la desserte en transports en commun du secteur**

Le groupe déplore la fréquence de passage insuffisante de la ligne actuelle.

Il estime que l'intérêt d'une nouvelle gare aux Ruchères est évident, avec la ZAC, la zone d'activité, les riverains etc. Elle constitue aussi une opportunité pour diminuer l'usage de la voiture dans ce secteur.

Il souligne toutefois que les propositions d'emplacement de la gare sont trop proches de la zone habitée des Erables et propose qu'elle soit implantée après le pont.

- **Encourager l'utilisation des transports en commun**

Les problèmes de fréquence, d'accessibilité et de sécurité sur la ligne sont des freins à l'utilisation de cette dernière selon le groupe.

Il souhaite de meilleurs rabattements, une fréquence de correspondance plus élevée et des pistes cyclables sécurisées. Enfin, le groupe insiste sur la demande d'emport des vélos dans les trains.

6. Réponses de la maîtrise d'ouvrage

▪ L'emport des vélos

William BRABAN explique qu'aujourd'hui l'emport des vélos est autorisé en heure creuse dans le RER C et que cette situation sera conservée pour le tram-train.

Giuseppe INFANTE ajoute que l'emport des vélos sera facilité par le matériel roulant, qui possède un plancher plus bas que celui des RER.

▪ Les nuisances sonores possibles dues à la construction d'une nouvelle gare

Sylvain ALONSO explique qu'une circulation à pleine vitesse est plus bruyante qu'une circulation à vitesse réduite qui arrive ou part d'une station.

▪ Les risques d'irrégularités liées à la partie urbaine du tram-train

William BRABAN indique que les risques d'irrégularités existent toujours, et que des études ont été menées sur ce sujet. Il explique qu'un travail opérationnel doit pouvoir minimiser ces problèmes et rétablir une situation de retard, si elle venait à se présenter.

▪ Les toilettes

William BRABAN indique que dans tous les nouveaux matériels roulant du Transilien, et donc dans le tram-train prévu, il n'y a pas de toilettes.

7. Mot de conclusion par M. Eric Lombard, maire adjoint à Igny, en charge des Grands projets, de l'Economie et des Transports

Eric LOMBARD rappelle que la mairie d'Igny se bat pour que soit construite la nouvelle gare à Igny, ainsi que pour l'avancée de la mise en service.

Il estime ensuite que l'amélioration de la fréquence et des plages horaires vont permettre une plus large utilisation du train et générer de nouveaux comportements et de nouveaux usages des transports. Il estime qu'il faudra anticiper ces changements de comportement, en adaptant notamment les offres de bus, pour que l'offre globale de transport soit plus efficace.

Il explique ensuite que même si le service sera de meilleure qualité, il ne sera pas forcément plus coûteux, s'il attire davantage d'utilisateurs.

Il s'adresse enfin au STIF pour indiquer qu'il y a un besoin de délester le trafic de Massy-Palaiseau (qui est déjà très fréquenté), et qu'une gare à Igny, proche de Massy, pourrait aider dans ce sens.