

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

Réunion publique
Le 18 juin 2013, à Bièvres

Compte rendu de la réunion

*La réunion s'est tenue devant une assistance de **30 personnes**. Elle a duré **1h45**, de 20h45 à 22h30.*

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 d'Hervé HOCQUARD, Maire de Bièvres.
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. Mot de conclusion d'Hervé HOCQUARD, Maire de Bièvres.

La documentation disponible

- Le dépliant de présentation du projet et de la concertation

1. Mot d'accueil par M. Hervé HOCQUARD, Maire de Bièvres

Hervé HOCQUARD remercie le public et les porteurs de projet de s'être déplacés. Il rappelle l'importance du projet présenté, qui doit relier les deux villes-préfectures d'Evry et de Versailles, et qui doit voir le jour en 2020. Il évoque les avantages présentés par le projet, essentiellement la meilleure régularité et la plus grande cadence. Il explique aussi les principales craintes que le projet peut susciter, comme la disparition de la liaison directe jusqu'à Paris, ou les incertitudes vis-à-vis des passages à niveau.

Il indique que les communes de Bièvres et de Jouy-en-Josas, ainsi que la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, soutiennent le projet ; elles souhaiteraient une mise en service plus rapide.

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.

En particulier, les trois solutions possibles pour traiter les éventuelles difficultés liées aux passages à niveau sont présentées : les aménagements de voirie, la différenciation d'annonce ou les passages sous voie.

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 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 invite les participants qui le souhaitent à s'inscrire par Internet à cet atelier.

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.

✓ L'opportunité du projet

- **Qu'est-ce qui justifie le projet, alors que la desserte actuelle est satisfaisante et sans correspondance à Massy pour se rendre à Paris ?**

Giuseppe INFANTE indique que la pertinence d'une liaison de banlieue à banlieue a été confirmée par la commission d'enquête sur le projet TTME. La commission a en effet considéré que le projet apportait plus d'avantages que d'inconvénients aux 40 000 voyageurs par jours (entre Massy et Evry), malgré la correspondance temporaire à Massy. De plus, il explique que le projet tram-train s'articule avec le schéma directeur du RER C, et qu'il permet donc des gains de régularité sur tout l'axe vers Brétigny (cela concerne 100 000 voyageurs par jour).

Sylvain ALONSO complète en précisant que, aujourd'hui déjà, la liaison vers Paris est le plus souvent assurée par le RER B à partir de Massy, nécessitant donc une correspondance.

- **Qu'est-ce qui justifie le projet, alors que le matériel roulant utilisé actuellement pourrait tout aussi bien atteindre les 18 minutes prévues dans le cadre du projet ?**

Sylvain ALONSO précise que l'amélioration du temps de parcours tient beaucoup à la modification du terminus de Versailles, qui permet d'éviter le sur-stationnement – temps d'attente – à Massy-Palaiseau. Or cette modification du terminus est possible pour un matériel roulant de type tram-train, mais ne serait pas compatible avec un RER C qui serait beaucoup trop long (un tram-train mesure 85m de long alors qu'un RER C mesure 140m de long).

✓ La qualité des déplacements des voyageurs

- **Comment ont été décomptés les 13 000 voyageurs annoncés lors de la présentation ?**

Giuseppe INFANTE explique que les chiffres présentés se basent sur une enquête fréquentation, menée par la SNCF en 2009.

- **Pourquoi cadencer votre projet par une circulation toutes les 10 minutes, alors que les autres lignes sont cadencées à un rythme d'un train tous les quart d'heure ?**

Giuseppe INFANTE rappelle que le projet tram-train Massy Evry prévoit déjà une fréquence de passage de 10 minutes en heures de pointe, et donc son prolongement doit avoir la même cadence. De plus, aujourd'hui, les RER B et C n'ont pas la même fréquence pour la correspondance à Massy. Il souligne qu'en tout état de cause, avec 6 tram-trains par heure, il y aura un important gain de temps de parcours pour aller jusqu'à Massy.

- **En heure de pointe, il faut que le tram-train ait deux rames, sinon la saturation sera inéluctable.**

Sylvain ALONSO explique que le projet actuel prévoit déjà des trams-trains composés de deux rames. Ajouter davantage de rames paraît compliqué, car le tram-train circule également en milieu urbain entre Epinay et Evry, et doit donc rester relativement court.

- **Aujourd'hui le RER C permet d'avoir 3500 places assises par heure. Avec le tram-train, vous n'aurez que 1080 places assises. Pourquoi avoir divisé la capacité par 3 ou 4 ?**

William BRABAN indique que les études trafic ont dénombré 1 650 voyageurs en heure de pointe de matinée. Avec 6 trams-trains par heure de pointe, il y aura une capacité d'emport de 3 000 places. Certes il n'y aura pas 3000 places assises, mais le tram-train tel qu'il est conçu aujourd'hui est suffisamment dimensionné pour accueillir les voyageurs de manière confortable.

De plus, il rappelle qu'une augmentation de fréquence est possible si le besoin était avéré, passant de 6 à 8 tram-trains par heure.

- **Le projet s'accompagne-t-il d'une amélioration de la correspondance à Massy (un changement de quai à quai par exemple) ?**

Giuseppe INFANTE rappelle que la correspondance se fera dans les mêmes conditions qu'actuellement. Des investissements lourds ont déjà été réalisés pour améliorer la passerelle de Massy et modifier à nouveau le plan de voies n'est pas prévu dans le cadre du projet.

- **Que devient le RER C entre 2018 et 2020, en particulier la liaison avec Paris ?**

Giuseppe INFANTE explique que le dossier d'enquête publique du TTME présente deux options pour assurer la desserte du tronçon Massy-Versailles, pendant la période transitoire entre le projet TTME et son prolongement jusqu'à Versailles (2018-2020) : soit la mise en place d'une navette pendulaire [c'est-à-dire faisant l'aller-retour] entre Massy et Versailles, soit le prolongement de la mission Z5 [la ligne du RER C reliant Massy à Pontoise via Pont de Rungis]. Cette dernière option nécessite toutefois la finalisation du projet Massy-Valenton (pour assurer un service à quatre trains par heure). Il indique que rien n'a été arrêté pour le moment sur cette question et que des études complémentaires doivent venir éclairer la décision.

Concernant la liaison avec Paris, il précise que son maintien n'est pas compatible avec l'objectif du projet de créer une liaison tram-train de banlieue à banlieue, entre Evry et Versailles.

✓ **La desserte**

- **Allez-vous supprimer les gares de Vauboyen et de Petit-Jouy-les-Loges ?**

Giuseppe INFANTE indique qu'il n'y aura pas de suppression de gare ; toutes les gares existantes seront desservies par le tram-train.

- **Quelle serait la localisation de la nouvelle gare d'Igny ?**

Giuseppe INFANTE indique que cette gare nouvelle pourrait se situer entre Massy et Igny. Davantage d'informations seront apportés par les études menées par RFF et la SNCF d'une part, et par l'atelier de concertation qui aura lieu à Igny d'autre part. Grâce à ces informations, la création ou non d'une gare sera décidée par le STIF, en concertation avec les acteurs du territoire.

- **Qui la financera ?**

Giuseppe INFANTE précise que si la gare est décidée, elle sera financée dans le cadre du projet. Lorsque les études pour le prolongement jusqu'à Versailles seront plus avancées, des financements complémentaires seront mis en place. De plus des enveloppes de financement, de l'ordre de 300 millions d'euros, existent d'ores et déjà, et témoignent de la forte volonté de réaliser ce projet.

- **La création d'une nouvelle gare nécessite une réflexion approfondie, en particulier au regard de l'impact qu'elle aurait sur le temps de parcours du tram-train.**

Sylvain ALONSO indique que de premières études ont été menées sur ce thème. Elles montrent qu'une nouvelle gare ferait augmenter le temps de parcours d'1 minute à 1 minute 20.

Giuseppe INFANTE complète en expliquant que la création d'une gare nouvelle ne doit être décidée que si elle est utile à la collectivité dans son ensemble. Il faut notamment qu'elle fasse gagner plus de temps à certaines personnes, qu'elle n'en fait perdre à d'autres.

✓ **Le tracé du projet**

- **Qu'en est-il du prolongement jusqu'à Saint-Quentin ?**

Giuseppe INFANTE indique que des études sur le prolongement de la TGO sont menées actuellement par la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, et que les services du STIF regarderont ces études – dans le cadre de la rocade ferrée moyenne couronne.

✓ **Les gares**

- **Avez-vous prévu de détruire la gare de Bièvres ? Ce serait dommage car elle présente des caractéristiques historiques à conserver.**

William BRABAN explique qu'il n'est pas prévu de détruire le bâtiment voyageurs de la gare de Bièvres. Le projet ne remet pas en cause le patrimoine architectural de l'ensemble des gares de la Vallée de la Bièvres. Les diapositives présentées montraient des installations sur les quais, qui seront d'ailleurs démontables.

- **Y aura-t-il du personnel en gare ?**

William BRABAN explique que la philosophie retenue par SNCF, dans le cadre de projet tram-train, est que les usagers soient le plus autonomes possible et donc qu'ils puissent prendre leurs billets par eux même. La SNCF s'oriente donc davantage vers des stations de type tram, que des gares de type train. La concertation pourra toutefois apporter un nouvel éclairage et faire évoluer ce parti pris.

✓ **Les parkings**

- **Est-il possible de réserver l'utilisation des places de parking à ceux qui prennent le train ?**
- **A la gare de Vauboyen, les voitures stationnent de manière illicite le long de la route depuis le feu du parc de Diane. Il faut créer au minimum un parking. RFF a un terrain en friche à côté de la gare de Vauboyen ; est-il possible de le transformer en parking ?**
- **Le Maire indique que sa commune souhaiterait que l'on envisage l'aménagement d'un parking au niveau de la gare de Bièvre. Il explique ainsi que la mairie dispose d'un terrain à proximité de la gare, qui aurait la capacité d'accueillir un nombre de places de stationnement assez conséquent. Il suggère au STIF d'étudier cette possibilité.**
- **Concernant la tarification des parkings relais : la tarification mise en place à Massy est très dissuasive.**

Hervé HOCQUARD indique qu'il existe un projet d'aménagement de parking, grâce à un cofinancement de Versailles Grand-Parc avec la commune de Jouy et la commune de Bièvres. Ce parking, d'une capacité d'environ 35 places, s'accompagnera d'une suppression de la ligne de stationnement qui existe actuellement à côté de la gare de Vauboyen.

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 en 2006, qui prévoit la subvention

à la création de parcs de stationnement, sous certaines conditions. Le parking doit notamment être éclairé, gardienné, fermé et payant.

✓ **Les travaux**

- **Sera-t-il possible d'informer les riverains au moment des travaux ? Pour savoir quel jour ou quelle nuit il y aura du bruit. C'est valable pour l'ensemble des travaux menés sur les voies (par exemple, la coupe des arbres).**

Sylvain ALONSO explique que les travaux sur ce type de ligne sont en général effectués la nuit, pendant les heures creuses, ou pendant les vacances – afin de gêner le moins possible les circulations.

Il indique qu'une phase chantier est toujours accompagnée d'une démarche de communication. La population sera donc prévenue des travaux réalisés. Il précise que, par ailleurs, ce projet ne demande pas de construction d'ouvrage lourd, comme des ponts. Les aménagements seront ainsi très légers, et ne devraient concerner que les quais des gares, les aiguillages etc.

Matthieu BONY complète en indiquant que les phases de chantier sont précédées par une organisation avec les communes concernées, qui prévoient entre autres des réflexions pour bien informer les riverains. De plus, pour certains projets très impactants, les habitants sont eux-mêmes consultés pour donner leur avis sur le type d'information chantiers envisagé.

✓ **Les passages à niveau**

- **Les temps de fermeture des passages à niveau sont très éloignés de ce que vous annoncez sur votre site internet. Vous annoncez 1 minute 20, alors qu'un train venant d'Igny peut engendrer des fermetures de 5, 6 voire 7 minutes. Pouvez-vous nous fournir non pas des calculs théoriques, mais des calculs réels ? Je souhaite avoir un engagement écrit qu'on ne dépassera pas les temps de fermetures affichés – sous peine de pénalités financières.**

[se rapporter à la diapo n°25, dans le document de présentation de la réunion]

Sylvain ALONSO revient sur le fonctionnement du système de différenciation d'annonce, qui doit permettre au tram-train de stationner en gare passages à niveau levés, ceux-ci ne s'abaissant qu'au moment où le tram-train partira de la gare.

Il indique que les études montrent une amélioration du temps de fermeture de 40 secondes au moins. Dans les faits, la plus grande vitesse de circulation du tram-train, sa meilleure capacité d'accélération et de freinage, la longueur plus restreinte des convois, devraient permettre une amélioration encore plus importante.

Il ajoute qu'il va se renseigner sur les temps de fermeture de 7 minutes que le public lui a rapportés, les calculs présentés étant basés sur les grilles Transilien.

William BRABAN précise, qu'en effet, un conducteur a pour consigne de ne pas quitter une gare en avance, ce qui peut le conduire à stationner plusieurs minutes, laissant les passages à niveau fermés dans le fonctionnement actuel. Il rappelle que les temps de fermeture seront diminués grâce à la différenciation d'annonce, quels que soient leurs temps réels.

- **Y a-t-il des projets de suppression de passage à niveau ?**

Sylvain ALONSO indique que la suppression du passage à niveau est l'une des trois options envisagées pour améliorer la situation actuelle (avec les aménagements de voiries et la différenciation d'annonce).

Il explique que RFF a mené de premières études très amont qui montrent que trois passages à niveau posent des difficultés de fonctionnement : celui de Petit-Bièvres (Bièvres), celui de l'avenue Jean Jaurès (Jouy-en-Josas) et celui de la rue de la Libération (Jouy-en-Josas). Une étude plus poussée a été menée sur le passage à niveau de la rue de la Libération à Jouy-en-Josas (d'autres études seront menées sur les autres passages à niveau identifiés). Cette première étude montre qu'en heure de

pointe, ce passage à niveau reste au total fermé pendant 18min48. La différenciation d'annonce permettrait, à l'horizon du projet (i.e. avec deux circulations voyageurs de plus), de passer à 15min45. De même l'étude montre que les trois passages à niveau de la commune sont fermés simultanément pendant 5min13. La différenciation d'annonce permettrait cette fois de passer à 2min05.

- **Y a-t-il eu des études de menées sur les passages en semi enterré de la voie ?**

Sylvain ALONSO indique que cette hypothèse n'a pas été étudiée. Il rappelle que la concertation permet justement d'entendre toutes les propositions du public. Toutefois le fait d'enterrer même partiellement la ligne aurait un cout élevé.

Il rappelle également que le matériel roulant tram-train est plus silencieux que le RER et contribue ainsi de lui-même à diminuer les nuisances sonores.

Matthieu BONY incite la population à communiquer le plus d'informations possible à la maîtrise d'ouvrage, aussi bien sur les observations du réel que des suggestions d'aménagement ou pour signaler des projets urbains qui viendraient s'inscrire autour du projet de tram-train etc.

Les informations transmises pourront venir enrichir les données du projet et ainsi aider à la prise de décisions.

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

- **Combien de trains de fret circulent dans la journée, pas seulement en heure de pointe ?
Combien y en aura-t-il dans le futur ?**

- **Je ne me réjouis pas du tout de l'augmentation du fret.**

- **Je crains que les temps de parcours plus rapide du tram-train, ne servent qu'à insérer davantage de fret, et donc que l'on ait encore plus de temps de fermeture.**

Sylvain ALONSO explique qu'il n'y a pas d'augmentation fret engendré par le projet. Le sujet fret est décorrélé du projet tram-train. La présentation avait pour but de montrer que le projet ne détruit pas de trafic fret, mais il n'en crée pas non plus. Il laisse le trafic fret à l'identique.

Il indique que l'étude fret se base sur une observation qui a duré 6 mois, et qui a mesuré le passage, en moyenne, de 8,7 trains de fret par jour. Aujourd'hui on comptabilise une circulation fret par heure de pointe et le projet n'impactera pas la situation actuelle. Il n'y aura donc pas de report de circulation fret sur les heures creuses (pendant la nuit par exemple).

Le projet n'a aucun effet sur la circulation fret ou TGV.

- **Qu'en est-il des circulations TGV, et de la priorité de circulations des TGV sur celles des RER ?**

Sylvain ALONSO indique que la circulation autre que tram-train, laissée en heure de pointe, peut être fret comme TGV. La maîtrise d'ouvrage s'engage toutefois à faire des recherches sur la question de la priorité de circulation accordée au TGV sur le RER.

5. Mot de conclusion par M. Hervé HOCQUARD, Maire de Bièvres

Monsieur HOCQUARD indique qu'il partagera avec la maîtrise d'ouvrage des études menées par le Conseil Général de l'Essonne sur les passages à niveau. Ces dernières avaient identifié une option qui semblait être la plus simple et la moins onéreuse : la destruction de quinze pavillons et la création d'un viaduc de dix mètres de haut. Passer en dessous, vu la position en fond de Vallée de la ligne, était une solution encore plus onéreuse et plus compliquée techniquement.

Monsieur le Maire remercie le public et la maîtrise d'ouvrage de s'être déplacés. Il estime que de nombreuses informations ont été échangées, mais que quelques questions sont restées sans réponses. Il espère que l'on apportera des réponses à ces dernières grâce aux études à venir.