

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
CONCERTATION PREALABLE SUR LE PROJET T ZEN 4
REUNION PUBLIQUE TERRITORIALE
REUNION PUBLIQUE A L'HOTEL-DE-VILLE D'EVRY
9 NOVEMBRE 2011

La réunion a duré environ une heure et demie et a accueilli une cinquantaine de participants.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- . Sandrine GOURLET, STIF, directrice adjointe des investissements ;
- . Eric MAUPERON, STIF, chef de la division Tram Sud ;
- . Armelle QUILLIEN, STIF, chargée de projet T Zen 4 ;

Les financeurs

- . Francis CHOuat, Vice-président du Conseil général de l'Essonne, chargé des transports ;
- . Marianne LOUIS, conseillère régionale d'Ile-de-France et adjointe au maire d'Evry ;

Modération de la réunion

- . Aurélie PICQUE, cabinet C&S Conseils.

Documentations disponibles

- Le dépliant du projet T Zen 4
- Le premier numéro du journal consacré au projet T Zen 4
- L'exposition sur le projet T Zen 4
- Une urne pour le recueil des cartes T

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Francis CHOuat**, Premier adjoint du maire d'Evry, Vice-président du Conseil général de l'Essonne chargé des transports
- Présentation du déroulement de la réunion par **Aurélien PICQUE**, cabinet **C&S Conseils**

2. Présentation du projet

- Présentation du projet, des objectifs et de la concertation par **Sandrine GOURLET**, Directrice adjointe des investissements au STIF, et **Eric MAUPERON**, Chef de la division tram sud au STIF
- Projection du film T Zen
- Présentation des caractéristiques générales et sur le secteur concerné par la réunion par **Armelle QUILLIEN**, Chef de projet T Zen 4 au STIF

3. Temps d'échange

- 4. **Clôture de la réunion par Sandrine GOURLET**, Directrice adjointe des investissements au STIF

Ouverture

. Accueil des participants par Francis CHOUAT, Premier adjoint au maire d'Evry, Vice-président du Conseil général de l'Essonne

Francis CHOUAT remercie les participants de leur présence à cette première réunion publique de concertation sur le projet T Zen 4. Il souligne que la réunion sera animée par C&S Conseils, cabinet qui a accompagné la ville d'Evry dans la concertation sur le Plan Local d'Urbanisme. Francis CHOUAT salue les conseillers municipaux et les représentants de TICE, qu'il estime très directement concernés par le projet T Zen 4. Il déplore le faible taux de participation à la réunion de ce soir et l'explique par les difficultés dans les transports, précisément dans la ligne 402 suite à un incident.

Francis CHOUAT rappelle qu'il s'agit de la première des trois réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation sur le projet T Zen 4 ; il indique que la prochaine réunion publique aura lieu à Corbeil-Essonnes le 15 novembre, et la dernière à Grigny le 23 novembre. Il précise que plusieurs rencontres de proximité ont déjà eu lieu (le 27 octobre à Courcouronnes, le 3 novembre sur le marché de la Grande Borne) ainsi qu'une rencontre avec les voyageurs (le 25 octobre). Il rappelle également qu'une dernière rencontre de proximité se tiendra sur le marché de Ris-Orangis.

Il évoque l'incendie d'un bus appartenant à la compagnie Daniel Meyer, qui n'a heureusement pas eu de conséquences humaines, ainsi que l'agression au laser ce matin d'un conducteur de la ligne 402, entraînant l'usage du droit de retrait des conducteurs. Les discussions sont actuellement en cours entre TICE et les représentants du personnel. Il se félicite du fait que l'agresseur a été repéré et serait en cours d'interpellation. Peut-être ces incidents sont-ils une explication au faible taux de participation à la réunion de ce soir. Il indique également que la municipalité d'Evry a relayé l'information concernant la réunion de ce soir avec une confusion dans les dates, l'annonçant pour le « vendredi 9 novembre ».

Au nom de la Ville d'Evry - il excuse l'absence de Manuel Valls, député maire d'Evry, qui n'a pas pu être présent ce soir - et en tant que Vice-président du Conseil général de l'Essonne en charge des transports, Francis CHOUAT rappelle à quel point ce projet est attendu par les populations dont les territoires vont être traversés par le T Zen 4, et à quel point le projet va améliorer sensiblement les conditions et la qualité du transport dans le territoire.

Il estime que la Communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne a la chance de bénéficier d'un réseau de transport en commun envié par de nombreuses villes de banlieue. Ce réseau fait partie des acquis de la Ville Nouvelle. Or, depuis la construction de la Ville Nouvelle, la population a augmenté, les besoins de mobilité et les exigences en qualité de transports se sont renforcées. Les besoins de connexion de transports en commun ont fait jour, non seulement dans un sens radial - en direction de Paris - mais également dans un sens transversal.

Il estime que les usagers souhaitent des transports en commun sûrs, de qualité, agréables, ponctuels, écologiques, afin d'éviter d'utiliser la voiture. Cela explique la mobilisation du STIF, de la Région Ile-de-France, du Conseil général de l'Essonne et des transporteurs, privés ou publics, pour organiser un maillage des transports dans le Sud Francilien, et plus particulièrement en Essonne.

Il précise que le « T Zen » correspond déjà à une réalité. Francis CHOUAT rappelle l'inauguration du T Zen 1 à l'été 2011, qui vise à relier à terme le Carré Sénart et Corbeil-Essonnes en site propre, et souligne la satisfaction des usagers.

Il indique que, ce soir, il est question du projet T Zen 4, qui vient se substituer à l'historique ligne 402, la ligne la plus fréquentée en Ile-de-France hors Paris *intra muros*. Le T Zen 4 vise à se connecter au T Zen 1 à Corbeil-Essonnes et à relier Corbeil à Viry-Châtillon.

Il accueille Stéphane BEAUDET, Président de TICE et du SMITEC, et le salue en tant que l'un des principaux artisans de l'inscription de la ligne 402 en T Zen et peut-être, plus tard, en tramway.

Il rappelle également le projet actuel de Tram-Train Massy-Evry – dit « TTME » - qui est aussi un projet ancien, très important pour la liaison entre les pôles de Saclay / Massy et d'Evry. Les études sont en cours de finalisation avant l'engagement des travaux.

Aussi bien pour le T Zen 4 que pour le Tram Train Massy Evry, il convient que les échéances peuvent sembler lointaines, mais il indique que les concertations, les enquêtes publiques et les travaux sont des étapes incompressibles qui demandent du temps. Il souligne que les projets T Zen 4 et TTME ont la même échéance de 2017.

Francis CHOUAT estime que le paysage des transports en commun change. Il est possible, selon lui, de souhaiter que ce soit plus rapide, surtout concernant l'évolution de la qualité des RER, notamment du RER D. Il souligne que la volonté des élus, du STIF et de TICE, est de faire en sorte que l'on puisse avancer malgré les difficultés.

F. CHOUAT précise que le projet de T Zen 4 a un coût qui s'élève, en euros actuels, à un peu moins d'une centaine de millions d'euros. Il indique qu'en général, lorsque des projets de transports en commun sont lancés, on annonce des chiffres sans être certains de leur inscription dans les budgets pluriannuels. Il souligne que ce n'est pas le cas de ce projet, pour lequel les financements existent à travers le Plan Espoir Banlieue et Plan de Mobilisation pour les transports. Il estime qu'il sera d'ailleurs important de veiller à ce que les financements du T Zen 4 ne soient pas détournés du projet en cas de retard de celui-ci. Il assure que ce projet est une réalité qui verra le jour.

Aurélié PICQUE, cabinet C&S Conseils, indique être chargée par le STIF et ses partenaires d'animer les réunions de concertation sur le projet T Zen 4. Elle précise que les réunions publiques sont conçues dans une logique territoriale : ce soir, la réunion concerne plus particulièrement les problématiques propres à la Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne.

Aurélié PICQUE présente ensuite les intervenants :

- . Le STIF : Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des Investissements, Eric MAUPERON, chef de la division Tram Sud et Armelle QUILLIEN, chargée de projet T Zen 4 – division Tram Sud
- . Les financeurs : Francis CHOUAT, Premier Vice-président du Conseil général de l'Essonne et Premier adjoint au maire d'Evry, et Marianne LOUIS, Conseillère régionale et adjointe au maire d'Evry

Elle passe la parole au maître d'ouvrage après avoir constaté que les participants n'avaient aucune question quant à l'organisation de la réunion.

Présentation du projet

- Présentation du contexte régional de transport par **Sandrine GOURLET, directrice adjointe des investissements au STIF**
- Le contexte régional
- Le réseau de transport en Essonne à l'horizon 2017
- Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et maître d'ouvrage du projet T Zen 4
 - Présentation du projet, des objectifs et des modalités de la concertation par **Eric MAUPERON, chef de la division tram sud au STIF**
- Les projets T Zen en Île-de-France
- Les objectifs du projet T Zen 4
- Le T Zen 4 entre Viry-Chatillon et Corbeil-Essonnes
- Les partenaires du projet T Zen 4
- Les différentes étapes d'un projet de transport en commun en Île-de-France
- Le dispositif de la concertation
 - Projection du film T Zen
 - Présentation des caractéristiques générales et sur le secteur concerné par la réunion par **Armelle QUILLIEN, chef de projet T Zen 4 au STIF**
- Répondre aux besoins de déplacements en centre-Essonne
 - Eléments de diagnostic
 - La ligne 402 actuelle
 - Une ligne qui montre ses limites
- Les caractéristiques du projet T Zen 4
 - Un nouveau mode de transport pour faciliter les déplacements
 - L'amélioration de l'offre de service
 - Confort et accessibilité
 - Le tracé
 - Desservir des quartiers en mutation
 - Desservir des équipements
 - L'emplacement des stations
 - Les principes d'adaptation du réseau de bus
- Le projet T Zen 4 sur le territoire
 - L'insertion du T Zen 4 à Ris-Orangis
 - L'insertion du T Zen 4 à Courcouronnes
 - L'insertion du T Zen 4 à Évry

- Le Site de Maintenance et de Remisage
- . Coût, financements et calendrier prévisionnels du projet

Temps d'échange avec le public

Interventions des participants

Stéphane BEAUDET annonce, en qualité de Président de TICE, que les négociations avec les conducteurs du réseau de bus sont terminées et que la circulation reprendra dès le lendemain sur la ligne 402.

Il indique que le T Zen 4 est un projet pour lequel il se bat depuis longtemps avec d'autres élus, rêvant d'un tramway qui reste un objectif pour l'étape ultérieure. Il rappelle que ce projet a été porté principalement par trois personnes, que sont Jacques GENTILE, Corinne LEPRINCE-MONTMORY et Jean-Paul MALLERET. Il salue le fait que le STIF ait remercié le SMITEC dans son intervention et reconnaisse, ce faisant, le travail qui y est réalisé.

Il remercie le STIF d'avoir accepté de modifier ses habitudes de concertation et de s'être déplacé sur le terrain, sur les marchés et dans les bus de la ligne 402 afin d'informer les usagers. Il souligne les difficultés dans ces territoires à mobiliser les populations, pourtant les plus concernées.

Il ne souhaite pas revenir sur les qualités du projet. Selon lui, il est indéniable que la ligne 402 est arrivée « à bout de souffle », qu'il était nécessaire d'en changer la forme et l'exploitation. Il affirme que les élus restent vigilants pour que l'ensemble des éléments discutés actuellement dans le but d'aboutir, en première phase, à un T Zen, ne mettent pas en péril la mise en place future d'un tramway, surtout dans un territoire qu'il estime avoir été délaissé en matière de transport.

Il souhaite souligner les quelques points de blocage entre les collectivités locales et le STIF :

- La question du nombre de stations, à Grigny et à Courcouronnes,
- Le problème d'intégration du tracé à Ris-Orangis. A ce propos, il demande au STIF de bien tenir compte des doléances de la Ville de Ris-Orangis, le passage du T Zen 4 à proximité du marché ayant des conséquences importantes sur le stationnement en centre-ville.
- La nature du matériel roulant. Stéphane BEAUDET estime que même s'il est bien « décoré », le T Zen 4 reste un bus, dont la première vocation sera de rouler en site propre sur l'ensemble du linéaire, ce qui va de fait permettre l'amélioration de la desserte. Cependant, du point de vue des usagers et des riverains, il lui semble important de marquer une évolution un peu plus forte que celle du T Zen 1. Pour cette raison, il lui paraît essentiel d'aborder la question des bus hybrides, et de ne pas écarter d'emblée la question du guidage optique. La faculté à accoster convenablement et celle de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite lui semblent primordiales. Il est nécessaire, selon lui, d'avoir une plus value par rapport à ce qui existe déjà sur la ligne 402, qui est déjà de qualité en comparaison de ce qui existe habituellement en Grande Couronne.

Stéphane BEAUDET évoque, de plus, le sujet du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), en soulignant deux difficultés : celui du cahier des charges et celui de la méthode. Il a noté que le STIF était à la recherche d'un terrain de 6 hectares ; il s'interroge sur la nécessité de prévoir une emprise

si importante, lorsque le dépôt du tramway de Tours ne nécessite que 2 hectares. Il estime nécessaire de poser soit la question d'un dépôt global pour l'ensemble du réseau TICE, voire SMITEC, et donc de justifier d'une emprise de 6hectares, soit celle d'un dépôt dédié au T Zen 4, qui n'aurait donc pas besoin de 6 hectares. Il dit comprendre que le SMR doit se situer le long de la ligne pour permettre l'évolution en mode tramway, et souligne la difficulté à trouver un terrain de 6 ha près de la ligne 402.

En termes de méthode, il estime que le STIF connaît des difficultés à trouver un terrain car il ne s'appuie pas suffisamment sur le SMITEC. Le STIF traitant la question ville par ville, il sous-estime le rôle politique du SMITEC. Stéphane BEAUDET propose au STIF de s'appuyer sur le SMITEC pour trouver une solution à ce problème, et annonce avoir déjà avancé dans ce sens en organisant une réunion avec les maires de Ris-Orangis et de Grigny.

Stéphane BEAUDET souhaite aborder un dernier point de blocage, celui du délai de réalisation du projet T Zen 4. Il affirme qu'au départ, le projet avait été conçu pour une mise en service en 2014, adossée aux projets de rénovation urbaine du territoire. Il s'étonne que la date prévue soit désormais celle de 2017 alors qu'il estime que les projets de petite couronne sont réalisés plus rapidement que dans des zones denses plus complexes. Soulignant que pour ce projet, en-dehors de Ris-Orangis, il n'y a aucune expropriation prévue, il estime qu'en agissant de concert, il sera possible de gagner un an ou deux.

Une habitante d'Evry, ancienne enseignante au lycée Robert Doisneau de Corbeil-Essonnes, s'interroge sur le passage par la montagne des Glaises, souhaitant savoir à quel niveau il se fera par rapport au lycée de Corbeil. Elle dit voir un intérêt à ce que le T Zen 4 soit relié à Corbeil-Essonnes, car cela facilitera les déplacements vers le lycée, ce qui est selon elle un point positif, mais elle a l'impression que le départ pour descendre sur la gare de Corbeil se fera soit au niveau de la voie d'accès existant à l'heure actuelle dans le quartier des Tarterêts, soit au-delà du petit centre commercial.

Elle réagit également à l'aménagement des ronds-points présenté par le STIF, qui vont être transformés en « carrés » pour le passage du T Zen. Elle dit que lors des réunions de projet sur le CHSF, elle avait déjà fait des remarques, estimant que l'aménagement de cette zone était problématique, car il y a toujours au niveau du lycée un souterrain censé accélérer la circulation, qui n'est aujourd'hui plus utilisé.

Elle souhaite également en tant que contribuable qu'il soit fait bon usage des deniers publics, afin qu'il ne soit pas nécessaire de réaliser un nouvel aménagement dans quelques années. Elle estime que cette zone est depuis longtemps sinistrée en matière de transports. Enfin, elle souhaite évoquer la section sud. Elle demande ce qui sera réalisé pour la branche sud et comme liaison avec le réseau de Corbeil, pour la desserte de cet endroit autrefois appelé le « désert », qui est aujourd'hui la zone du Centre Hospitalier Sud Francilien (CHSF) et du lycée de Corbeil-Essonnes.

Aurélié PICQUE précise qu'une réunion publique est prévue à Corbeil-Essonnes le 15 novembre prochain.

M. M'BOUDOU, maire-adjoint de Ris-Orangis, excuse l'absence de Thierry MANDON, maire de Ris-Orangis. Il souligne que tout le monde, y compris la ville de Ris-Orangis, reconnaît l'intérêt du projet, mais qu'un certain nombre de problèmes se posent pour sa commune. Il remercie le STIF d'avoir examiné les observations de la Ville et pour les nombreuses rencontres qui ont eu lieu afin de trouver des solutions aux problèmes identifiés.

Depuis que des dépliants ont été diffusés à la population pour annoncer la concertation sur le projet T Zen 4, la mairie a reçu plusieurs demandes des habitants, notamment celle d'examiner les avantages et inconvénients du maintien du tracé actuel de la ligne 402 dans la ville de Ris-Orangis. Il précise que c'est un questionnement qui est posé par de nombreux Rissois.

Devant l'importance de ce projet, le maire a jugé utile d'organiser une réunion publique à Ris-Orangis le jeudi 10 novembre, afin de mieux identifier d'éventuels autres problèmes et également de permettre des échanges productifs lors de la rencontre de proximité organisée par le STIF le 19 novembre sur le marché. L'objectif, souligne M. M'BOUDOU, est de faciliter la réalisation de ce projet qui tient à cœur à la population.

Réponse des porteurs de projet

Eric MAUPERON remercie les participants pour leurs interventions de qualité et les juge positives pour le projet.

Concernant le matériel roulant, il souligne qu'à l'horizon 2017, des progrès auront été faits sur les motorisations diesel et hybrides. Les comités de pilotages prévoient dès à présent d'intégrer ces réflexions au projet T Zen 4, en fonction des évolutions. Actuellement, le retour d'expérience sur le mode hybride est insuffisant. Il assure néanmoins que la question sera regardée avec intérêt. Le STIF et l'exploitant auront tendance à privilégier un matériel fiable, facile à entretenir et disponible. Il souligne que le choix de l'innovation peut parfois se faire au détriment de la fiabilité.

Il indique qu'il est prévu que le guidage optique soit également étudié dans le cadre des études préliminaires car il permet d'améliorer l'accessibilité et le temps de parcours. Eric MAUPERON souligne que le guidage optique présente certes d'indéniables avantages mais également des contraintes, en particulier en termes de délais puisqu'il exige un dossier de sécurité et un processus d'instruction plus long.

Concernant le Site de Maintenance et de Remisage (SMR), il affirme qu'il s'agit d'une difficulté pour ce projet, le terrain adéquat n'ayant pas pu être identifié jusqu'à présent. La surface sera plus certainement un espace de 3 à 4 hectares *a minima*, puisque l'évolution en mode tramway doit être prise en compte dès à présent. Il précise que la surface dépendra aussi de la fréquence et du nombre de matériels à garer et à entretenir. Il souligne qu'il est, en effet, envisageable que le site de maintenance et de remisage accueille d'autres véhicules que le T Zen. Dans ce cas, la surface nécessaire sera plus importante. Pour le T Zen 1, du matériel de Véolia est ainsi remisé avec les T Zen.

Il remercie Stéphane BEAUDET de son initiative pour la recherche du site, qu'il souligne être une question importante pour les délais.

Au sujet des délais de réalisation du projet, il estime qu'ils ne peuvent être améliorés qu'à la marge, la date de 2017 ne permettant aucun confort dans la conduite du projet : un an d'études

préliminaires avec des questions sensibles à régler (site de maintenance et de remisage, insertion, etc.), la concertation avec la population, l'enquête publique, la Déclaration d'Utilité Publique, deux ans de travaux... Il précise que, si la question du site de maintenance et de remisage peut être résolue rapidement, cela sera autant de temps gagné. Toutefois, il insiste sur le fait que les marges restent faibles.

Armelle QUILLIEN revient sur le nombre de stations à Grigny et à Courcouronnes pour rappeler les objectifs poursuivis par le STIF dans le positionnement des stations : desservir au plus près les habitants et atteindre un niveau de service comparable à celui du tramway. Dans ce but, l'espace entre deux stations doit être en moyenne de 500 mètres et par conséquent le nombre de stations doit être limité. Toutefois, elle souligne que le nombre de stations prévu à terme sur le T Zen 4 est à peine inférieur au nombre actuel sur la ligne 402, avec environ trois stations supprimées contre l'amélioration du temps de parcours de 43 000 personnes. Armelle QUILLIEN souligne la nécessité de mesurer cet avantage conséquent au regard de l'ajout d'une station supplémentaire qui péjorerait le temps de parcours.

Armelle QUILLIEN indique que la question de l'aménagement de la RN 7 à Corbeil-Essonnes, et en particulier du carrefour, a bien été identifiée dans le cadre du projet T Zen 4. Elle précise que l'objectif est de tourner vers la ZAC de la Montagne des Glaises à partir de la RN7, au niveau du carrefour qui est relié à un passage souterrain à gabarit limité. Cet ouvrage sera comblé puisqu'il n'est pas utilisé. Dans ce cadre, une réflexion sera menée avant l'arrivée du T Zen 4 afin de permettre aux bus de la ligne 402 d'utiliser le site propre qui sera créé dans la ZAC de la Montagne des Glaises. Ce carrefour fera l'objet d'aménagements en 2014. Des études sont actuellement menées par la Communauté d'agglomération Seine-Essonne pour définir les conditions d'aménagement pendant cette période et limiter les coûts frustratoire dus aux investissements avant T Zen 4.

Eric MAUPERON souligne, à la suite du maire adjoint de Ris-Orangis, que plusieurs rencontres ont eu lieu avec la municipalité de Ris-Orangis sur les différents sujets évoqués par Monsieur le maire adjoint. Il souligne que le tracé proposé à la concertation présente de nombreux avantages, notamment celui de desservir au plus près les équipements, le quartier du Plateau et le marché, mais aussi une principale difficulté, ses conséquences sur le stationnement. Il rappelle que le STIF a rencontré le maire et son équipe à plusieurs reprises pour travailler sur des solutions de restitution de stationnements, la possibilité d'un parking à proximité du marché de Ris-Orangis ayant été évoquée et étudiée.

L'itinéraire actuel de la ligne 402 pose des difficultés de largeur de voirie et de giration. Mais il indique que le STIF entend les demandes de la ville et y donnera suite dans les études. Il rappelle toutefois que la constitution d'un dossier d'enquête publique nécessite un accord définitif sur le tracé.

Interventions des participants

Arnaud BARROUX, élu de Bondoufle et à la Communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne, et Vice-président du SMITEC en charge de la ligne 402, souhaite aborder quatre points :

- Il déplore que le STIF parle de 6 communes, 3 communautés d'agglomération et 28 stations, mais oublie de souligner que le projet reliera cinq gares RER.
- Il s'interroge sur la manière dont seront « raccrochées » les branches Nord (de la Treille à Epinay-sur-Orge) et Sud pour éviter une correspondance trop pénalisante.
- Il est satisfait de voir que le STIF s'appuie sur le SMITEC pour la concertation et l'avancée du projet. Il se réjouit que les élus, rassemblés au sein du SMITEC, travaillent de concert avec le STIF.
- Il estime que 2017 est une date trop lointaine, et souhaiterait que les délais soient raccourcis. Il ne comprend pas pourquoi, avec une mise en service aussi tardive, on ne peut pas envisager directement un tramway. Les délais sont les mêmes selon lui, la preuve étant que le STIF recherche un site de maintenance et de remisage dimensionné pour un tramway.

Un habitant d'Evry s'interroge sur la durée de vie d'un véhicule T Zen selon le type d'énergie utilisé, et demande à quelle échéance l'option tramway aurait été opérationnelle.

Un habitant de la Communauté d'agglomération, utilisateur quotidien des transports en commun, souhaite aborder deux questions :

- Il soulève la question de l'accessibilité, soulignant que les bus connaissent aujourd'hui des difficultés avec les palettes qui ne sont pas toujours en état de marche, et qui sont pensées sans tenir compte du poids des batteries et moteurs des fauteuils roulants, obligeant les agents de TICE à être présents en station afin d'aider les usagers en fauteuils à monter et descendre du véhicule. Ces problèmes de guidage, de niveau de quai et d'aménagement des stations - pour éviter que les gens mal voyants aient des difficultés pour monter, ne lui semblent pas réglés avec le T Zen 1. Selon lui, le T Zen 1 ressemble beaucoup à un bus et il s'agit des mêmes palettes. Il demande ce qui est prévu à terme.
- Il s'interroge également sur les aménagements envisagés pour faciliter le croisement du T Zen avec les autres usagers de la voirie. Il estime que le cas du rond-point de Saint-Pierre-du-Perray montre, pour le T Zen 1, que le mode de fonctionnement n'est pas clair pour les usagers. Selon lui, si les habitués commencent à le comprendre, les automobilistes occasionnels sont plus hésitants. Il demande comment le T Zen 4 tiendra compte de cette expérience et les types de signalisation qui sont prévues, en particulier pour la traversée des ronds-points.

Francis CHOUAT insiste pour que des messages cohérents, et donc réalistes, soient donnés au STIF. Il estime que tout le monde convient du fait que le plus tôt sera le mieux et que le tramway doit rester un objectif. Mais Francis CHOUAT ne veut pas que les élus laissent penser qu'ils rouvrent le dossier en disant que le T Zen n'est qu'un bus amélioré. Il s'agit, selon lui, d'une amélioration substantielle des conditions de transports. De son point de vue, le projet dispose de nombreux atouts pour tenir les délais : le tronçon RN 7 est fait ; l'entrée / sortie CHSF est prévue ; le secteur du Bras de Fer est maîtrisé - même si l'implantation de la station fera l'objet d'une discussion le moment venu concernant le foncier ; sur la partie Evry-Courcouronnes, le site propre existe déjà. Il estime que le

plus important est fait dans ce secteur même s'il faudra améliorer le site propre et reprendre les stations pour les adapter au T Zen. Le problème de Saint-Pierre-du-Perray et de la traversée des carrefours ne se posera pas dans la traversée d'Evry. A Courcouronnes, le maire a organisé un référendum local sur la modification du tracé et a obtenu l'assentiment de la population. Le dossier de Ris-Orangis reste une difficulté, ainsi la question des correspondances avec la ligne 402 au nord et au sud. Il considère que, certes, il reste beaucoup de travail, mais il tient à réaffirmer que ce dossier bénéficie d'ores et déjà de nombreux atouts.

Francis CHOUAT préfère que l'on puisse s'engager sur la réalisation de cette ligne qui ne ferme pas la possibilité d'évoluer vers un tramway, plutôt que de s'accrocher à un tramway au risque de laisser passer la chance de voir améliorer rapidement les conditions de transport sur cette ligne. Il veut être mobilisé pour la réalisation de ce projet, souhaite qu'il se fasse dans les meilleures conditions et dans des délais qui devraient pouvoir être raccourcis. A ce sujet, il souligne que l'échéance de réalisation du T Zen 4 est la même que pour le projet de Tram train entre Massy et Evry alors que ce dernier est un projet plus complexe que le T Zen 4. Il considère donc qu'il est possible de raccourcir les délais. Dans cette perspective, il estime nécessaire de se fixer des délais précis pour régler les problèmes existants que sont la traversée de Ris-Orangis et la localisation du SMR.

Réponse des porteurs de projet

Sandrine GOURLET, directrice adjointe des investissements au STIF, répond que le projet de tram train Massy Evry a débuté avec un an et demi voire deux ans d'avance sur le T Zen 4, ce qui explique qu'*in fine* la date de mise en service soit la même.

Sandrine GOURLET souligne, de plus, qu'un T Zen coûte 7 millions d'euros le kilomètre contre au minimum 40 millions d'euros le kilomètre pour un tramway. Elle rappelle que l'Île-de-France a un grand besoin de réalisation de projets, en Essonne et dans les autres départements franciliens compte tenu du rattrapage nécessaire aujourd'hui : en 20 ans, seuls le RER E jusqu'à St Lazare et la ligne 14 ont été réalisés. Aujourd'hui, la région connaît une profusion de projets pour rattraper un manque considérable d'investissements pendant longtemps. Le développement de réseaux comme ceux du tram train Massy Evry ou du T Zen vont dans ce sens. Compte tenu de ces besoins nombreux et coûteux, elle juge nécessaire d'avoir une réponse proportionnée en matière de transports ; l'argent public est rare et doit être utilisé de façon appropriée. Selon elle, cela plaide pour une réalisation en mode T Zen du projet qui nous occupe ce soir, mode qui permet de répondre aux besoins de ce territoire.

Armelle QUILLIEN souligne que la mise en place du T Zen 4 sera accompagnée de la restructuration du réseau de bus autour du T Zen afin d'améliorer les déplacements des habitants du centre Essonne et de préserver les conditions de transports sur les branches nord et sud de la ligne 402.

Elle rappelle que le principe retenu, à ce stade, pour l'évolution des sections nord et sud est d'assurer, au moins, le même niveau de service que l'actuel, 10 mn en heures de pointe, 15 mn en heures creuses. De plus, elle souligne que l'estimation des temps de parcours permet de constater que les utilisateurs des branches Nord et Sud bénéficieront eux aussi du projet avec des gains de temps sur leur parcours, y compris en intégrant le temps de correspondance. Elle prend l'exemple d'un habitant du Coudray-Montceaux qui se rend à Evry : son temps de parcours sera équivalent à

l'actuel, mais sans les difficultés actuelles de la ligne 402. Elle précise que, sur la branche Nord, le gain de temps sera de 12 minutes entre Epinay-sur-Orge et Evry-Courcouronnes.

A propos du T Zen 1, elle rappelle qu'il s'agit du premier T Zen en Ile-de-France. Elle considère que certains principes-clés fonctionnent très bien (site propre dédié, priorité aux feux), et que d'autres sont à améliorer et font l'objet d'un retour d'expérience. La question des palettes doit être traitée et améliorée. Dans le T Zen 1, les palettes ne se déploient pas toujours, posant un problème d'accès pour les personnes en fauteuil roulant. Pour cette raison, le STIF souhaite réfléchir à l'intégration d'un guidage optique qui permettrait de s'affranchir du déploiement des palettes pour assurer l'accessibilité des véhicules, et aussi d'améliorer les temps de montée et de descente du bus.

Elle précise par ailleurs que la durée de vie moyenne d'un véhicule T Zen est estimée à 15/20 ans.

Elle indique que l'arrivée du tramway sera à définir selon l'évolution du trafic sur le T Zen 4. Elle explique que le critère étudié pour choisir entre le mode tramway et le mode T Zen est le nombre de passagers maximal entre deux stations. Pour le T Zen 4, à l'horizon de sa mise en service, le nombre maximum de voyageurs est estimé à 900 voyageurs entre les deux stations les plus fréquentées, ce qui justifie le mode T Zen qui est jugé pertinent jusqu'à 2000 voyageurs par jour sur la section la plus chargée. Un tramway peut être mis en place d'environ 3 000 personnes sur les sections les plus chargées.

Eric MAUPERON propose de faire part aux participants des premiers enseignements tirés par le STIF sur l'expérience T Zen 1. Il souligne que le réseau viarie dans lequel s'inscrit le T Zen 1 est conçu différemment de celui dans lequel s'intégrera le T Zen 4. En particulier, il indique que le T Zen 1 traverse de nombreux ronds-points, générant des difficultés et nécessitant une période d'adaptation des conducteurs de T Zen et des automobilistes. Il rappelle que le STIF a déploré des accidents au démarrage du T Zen, et un la semaine dernière. Les automobilistes ont progressivement pris conscience de leur environnement, de la priorité sur ces giratoires et de la présence de feux clignotant, de type R 24. Il précise que le STIF a pris des mesures qui vont être mises en place sur le T Zen 1 d'ici la fin du mois de novembre : le diamètre des feux clignotants sera augmenté et chaque feu sera doublé.

Cette situation ne devrait pas se retrouver sur le T Zen 4. Si c'était le cas, le STIF prendrait immédiatement des mesures identiques à celle prises pour le T Zen 1.

Interventions des participants

Un participant se réjouit de voir reprendre les sites propres autour d'Evry. Il indique que l'un des éléments qu'il avait apprécié lors de son installation, en 1975, était les sites propres constitutifs de la Ville Nouvelle. Il dit avoir eu l'impression que le réseau initial s'était arrêté. Que l'on reprenne le développement du site propre à partir d'Evry, qu'on l'étende et l'améliore le réjouit beaucoup. Il estime que le site propre est vraiment un avantage.

Conclusion par Sandrine GOURLET, directrice adjointe des investissements au STIF

Sandrine GOURLET remercie les participants de leur présence. Elle rappelle les thèmes qui ont été évoqués durant la réunion :

- Le matériel roulant, notamment sous l'angle de l'accessibilité ;
- La localisation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) ;
- Le nombre de stations et leur emplacement ;
- Le tracé et son insertion, notamment à Ris-Orangis ;
- L'articulation du T Zen 4 avec le réseau existant ;
- L'impact du projet sur le stationnement ;
- L'attente d'un réel bénéfice du T Zen 4 par rapport au réseau existant ;
- La réalisation rapide du T Zen 4;
- L'objectif, à terme, de mise en service d'un tramway.

Le travail reste à poursuivre, en concertation étroite avec les habitants, les élus, les collectivités locales et le SMITEC.

Aurélié PICQUE, C&S Conseils, rappelle que la prochaine réunion aura lieu le 15 novembre à Corbeil-Essonnes.