

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
CONCERTATION PREALABLE SUR LE PROJET T ZEN 4
REUNION PUBLIQUE TERRITORIALE
REUNION PUBLIQUE AU CENTRE CULTUREL SIDNEY BECHET A GRIGNY
23 NOVEMBRE 2011

La réunion a duré deux heures et demie et a accueilli une quarantaine 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

- . Claude VAZQUEZ, conseiller général et maire de Grigny ;
- . 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 Claude VAZQUEZ**, conseiller général et maire de Grigny ;
- Présentation du déroulement de la réunion par **Aurélie PICQUE**, cabinet C&S Conseils
- Intervention de **Philippe RIO**, premier adjoint au maire de Grigny, en charge du projet urbain et du développement économique ;
- 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**, chargée de projet T Zen 4 au STIF

2. Temps d'échange

3. Clôture de la réunion

- **Intervention de Claude VAZQUEZ**, conseiller général et maire de Grigny ;
- **Partage des premiers enseignements de la concertation** par **Sandrine GOURLET**, Directrice adjointe des investissements au STIF.

Ouverture

. Accueil des participants par Claude VAZQUEZ, conseiller général et maire de Grigny ;

Claude VAZQUEZ salue la présence de Francis CHOuat, Vice-président du Conseil général, de Marianne LOUIS, conseillère régionale et adjointe au maire d'Evry et de plusieurs conseillers municipaux de la Ville de Grigny dont Philippe RIO, premier maire-adjoint et vice-président de la communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne, siégeant également au SMITEC.

Claude VAZQUEZ souligne que le territoire de Grigny est en mutation, avec la mise en œuvre du projet de ville. Selon lui, Grigny a la chance d'être concernée par de grands projets de transport : la transformation de la 402 en T Zen 4 et le Tram Train Massy Evry, qui prévoit une station sur la ville. Il indique que la Ville veille, en concertation avec le STIF, à ce que ces projets de transport s'insèrent dans de bonnes conditions dans le projet de ville. Au-delà de la modernisation de la ligne 402, il indique que la Ville souhaite qu'un transport en commun puisse, un jour, rejoindre la Croix Blanche, pôle commercial et d'emploi important pour le territoire. Il remercie les représentants du STIF venus présenter le projet, précisant que le projet de modernisation de la 402 bénéficiera de crédits du STIF, de la Région, du Conseil général de l'Essonne et de l'Etat, par l'intermédiaire du Plan Espoir Banlieue, notamment pour la voirie.

. **Aurélié PICQUE, du cabinet C&S Conseils**, indique être chargée par le STIF et ses partenaires d'animer les réunions publiques 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 des Lacs de l'Essonne

Elle présente les personnes en tribune et le déroulement de la réunion puis passe la parole à Philippe RIO, premier adjoint au maire de Grigny et Vice-président de la communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne, après avoir constaté que les participants n'avaient aucune question quant à l'organisation de la réunion.

. Intervention de Philippe RIO, premier adjoint au maire de Grigny, en charge du projet urbain et du développement économique, Vice-président de la communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne

Philippe RIO remercie le STIF d'avoir accepté de modifier le déroulement de la réunion à sa demande. Il estime, en effet, important de resituer le projet de transport structurant qu'est le T Zen 4 dans le projet de ville et le projet de territoire.

Il souligne que les élus du territoire n'ont jamais conçu les transports comme une fin en soi, même s'il reconnaît leur intérêt pour l'amélioration de la desserte et de la fréquence. Il estime que le projet T Zen 4 est un atout, comme le sont également le développement économique et les restructurations urbaines. Il souligne que celles-ci seront accompagnées et renforcées par le projet de Tram-Train Massy-Evry, notamment à la Grande Borne et à la ZAC Centre-ville, actuellement en cours de réalisation.

Saluant la présence du Vice-président aux transports de l'agglomération, Jean-Yves GENESTE, Philippe RIO souligne que l'agglomération souhaite que la démarche soit la plus globale possible,

davantage axée sur la question de savoir comment les transports participent à faire la ville. Il aborde plusieurs points pour présenter le contexte dans lequel s'insère le projet T Zen 4.

Il souligne que la demande de transport est très importante dans le territoire. Précisant que les éléments présentés sont extraits d'une étude réalisée par le SMITEC en 2010 et d'une étude réalisée par la Communauté d'Agglomération des Lacs de l'Essonne en 2007. Il souligne l'importance de la « sous-motorisation » de la population : 30% des habitants de la Grand Borne et de Grigny II, soit 90% de la population grignoise, tous habitant en Zone Urbaine Sensible, sont captifs des transports en commun.

L'étude montre également que l'« armature de transport » est très inégale dans le territoire, que ce soit les RER ou les lignes de bus traversant le territoire du SMITEC : certains pôles sont très bien desservis, comme Juvisy et Evry, d'autres très mal : Viry-Châtillon et Grigny.

Pour le territoire de la communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne, la transformation, dans un premier temps, de la 402 en Bus à Haut Niveau de Service avec un renforcement de l'offre, viendra améliorer la desserte. Parallèlement, la ligne 402 nord permettra d'améliorer le maillage en transports en commun, notamment pour les communes de Viry-Châtillon, de Morsang-sur-Orge et d'Epinay-sur-Orge. Les enjeux de restructuration dans le territoire sont, selon Philippe RIO, la réalisation de lignes structurantes nord-sud et est-ouest, tels qu'ils ont été définis par le SMITEC, syndicat des transports du territoire présidé par Stéphane BEAUDET, maire de Courcouronnes. Sur la question des transports publics en Centre Essonne, il estime qu'il existe un consensus politique général sur le territoire et que les élus du SMITEC ont créé un outil de vision commune sur l'évolution des transports pour les quinze prochaines années.

Philippe RIO estime que le T Zen 4 doit s'inscrire dans une évolution globale du réseau, vers un maillage plus efficace au profit de tous les habitants et travailleurs. D'autant plus que, selon lui, à Grigny, le développement économique induit une augmentation des besoins de déplacements des travailleurs. Il rappelle les évolutions importantes qu'a connues le territoire récemment : en 2009, les lignes DM4 et DM5 ont été renforcées ; la DM 22 a été prolongée, reliant ainsi la gare de Grigny à Savigny. La ligne, qui permet de desservir le lycée de Savigny, est déjà à saturation, et doit être renforcée aux heures de pointe. Plusieurs projets sont à venir : en collaboration avec la Communauté d'agglomération du Val d'Orge :

- la desserte du pôle commercial et d'emplois majeur qu'est la Croix-Blanche, dont le dossier sera déposé au STIF le 12 février 2012 ;
- la desserte de la zone autour de la Nationale 7, comportant des zones commerciales, Pôle emploi et le village de Grigny ;
- le projet de Tram-Train Massy-Evry, la réalisation du site propre sur la route départementale 445, la restructuration de la RN7 engagé par le Conseil général ;
- le soutien à l'amélioration des RER C et D.

Participer au projet de désenclavement de la Grande Borne est, selon Philippe RIO, l'atout majeur du T Zen 4. Cela atteste de la volonté de désenclaver le territoire, même s'il souligne l'existence d'interrogations sur le nombre de stations. Il évoque également la question du franchissement de l'A6, enjeu majeur du projet de ville, selon lui. Il estime que la question est donc de savoir comment

concilier les impératifs urbains, commerciaux et les impératifs portés par les transporteurs et leurs financeurs.

Philippe RIO estime que le SMITEC est actuellement dans une démarche innovante, ayant le projet de devenir une Autorité Organisatrice de Proximité (AOP), projet porté collectivement depuis plusieurs années.

- Présentation du contexte régional de transport du projet, des objectifs et des modalités de la concertation par **Sandrine GOURLET**, directrice adjointe des investissements au STIF, et **Eric MAUPERON**, chef de la division tram sud 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
- Les projets T Zen en Île-de-France
- Les objectifs du projet T Zen 4
- Le T Zen 4 entre Viry-Châtillon 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

2. Présentation du projet

- Projection du film T Zen
- Présentation des caractéristiques générales et sur le secteur concerné par la réunion par Armelle QUILLIEN, chargée de projet T Zen 4 au STIF
- . Répondre aux besoins de déplacements en centre-Essonne
 - Éléments 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 Site de Maintenance et de Remisage (SMR)
- . Le projet T Zen 4 sur le territoire
 - L'insertion du T Zen 4 à Grigny
- . Coût, financements et calendrier prévisionnel du projet

Temps d'échange

Interventions des participants

Une habitante de Grigny demande si le contexte économique de crise financière peut avoir des conséquences sur la réalisation du projet. D'autant plus que les financeurs sont des institutions, et que l'horizon de mise en service est proche, en 2017. Le projet portant le numéro 4, il demande également des précisions sur les améliorations techniques et écologiques apportées au T Zen depuis le numéro 1.

Réponses des porteurs de projet

Sandrine GOURLET confirme que les calendriers indiqués sont présentés sous réserve que les financements attendus arrivent dans les temps. Elle souligne néanmoins qu'il est apparu lors des derniers grands débats sur les transports franciliens, notamment le débat public sur le projet de Grand Paris Express, que la nécessité d'améliorer les transports en commun existants fait consensus. Elle rappelle qu'en vingt ans, très peu de projets ont été réalisés en matière de transports en commun en Ile-de-France : on compte le RER E jusqu'à Saint-Lazare et la ligne 14 du métro. Depuis, les besoins de transport ont augmenté, les RER sont saturés, certaines lignes de métros également. L'Île-de-France connaît d'importants besoins en transports. Sandrine GOURLET dit ne pas croire que la situation économique dégradée conduise à l'abandon de projets répondant à des besoins de déplacements, car ces projets participent également à la possibilité d'implanter des entreprises et permettent aux habitants d'aller travailler. Elle estime possible que des projets soient retardés en cas de dégradation de la situation économique, insistant sur le constat partagé par tous d'un besoin très fort d'amélioration des transports en commun en Île-de-France. Elle souligne néanmoins ne pas pouvoir répondre à la place des financeurs.

Eric MAUPERON explique que le numéro donné au T Zen est un numéro de ligne. Le T Zen 1, en service depuis le 4 juillet dernier, porte le nom de ses terminus « Sénart-Corbeil », ce qui sera certainement le cas pour le T Zen 4. En ce qui concerne le T Zen 2, le dossier d'enquête publique est en cours de réalisation, le T Zen 3 sort de la période de concertation. En tout, dix-neuf T Zen sont inscrits dans les documents cadres des déplacements en Île-de-France.

Concernant les évolutions techniques et écologiques, Eric MAUPERON indique que le STIF va poursuivre les études concernant certaines demandes formulées par les acteurs locaux, notamment celle du guidage optique - système de guidage permettant d'accoster en station de façon plus efficace, car diminuant la distance entre le T Zen et le quai. Sur le T Zen 1, le système est une palette permettant l'accessibilité totale. Il souligne qu'il s'agit d'un meilleur système que celui des bus classiques, mais qu'il entraîne un temps supplémentaire en station, ce qui peut parfois être une difficulté. Des demandes ont été formulées collectivement pour la mise en place de ce système sur le T Zen 4. Les inconvénients du guidage optique sont relatifs aux temps des études et des procédures - qui seront allongés suite à l'obligation de constituer des dossiers spécifiques, et aux coûts - dont la question reste à étudier.

Pour le T Zen 1, la réorganisation des carrefours giratoires liée au passage du T Zen a entraîné des accidents à la mise en service du T Zen 1, car un temps d'adaptation des automobilistes a été nécessaire. La présence d'un feu clignotant - le R24, et la nouvelle organisation du carrefour (le T Zen traverse le carrefour en priorité totale) demandent un temps d'adaptation. Les enseignements ont été tirés de cette première expérience. Ainsi pour les prochains T Zen, il s'agira de favoriser les carrefours à feu, lorsque cela est possible. La question ne se pose pas de la même manière pour le T Zen 4, car il traverse peu de ronds points. Eric MAUPERON précise que le R24 est un feu clignotant existant sur les passages à niveau, qui exige l'arrêt absolu de l'automobiliste. Pour le T Zen 1, les feux seront doublés et leur taille augmentée.

La dernière demande formulée au STIF concernant le T Zen 4 est celle de la motorisation hybride, qui sera étudiée par le STIF dans les études à venir. Eric MAUPERON précise que le STIF souhaite toujours faire mieux pour l'environnement, mais qu'il sera attentif à ce que le matériel soit fiable, disponible et que les coûts de maintenance ne soient pas susceptibles d'évoluer.

Interventions des participants

Un représentant de l'Amicale des Locataires de la Grande Borne souhaite aborder la question du nombre de stations entre Le Damier et La Treille. L'amicale considère fondamental qu'une station soit réalisée au niveau de la place de la Carpe. Cette station est, selon son représentant, utilisée par de nombreux habitants, issus de quartiers tels que Le Méridien, Le Solstice (490 logements de type T4 et T5), la place de la Carpe et la place aux Herbes (représentant au moins une centaine de logements directement liés à ce quartier) ; la station concerne également les habitants du secteur de Viry-Châtillon, qui montent dans la ligne 402 à la station Carrière. Au-delà de la 445, de nombreux logements se raccrochent actuellement à la ligne 402 *via* la station Carrière, qu'il s'agisse d'habitants de Viry-Châtillon ou de lieux plus éloignés. Il estime que cette station place de la Carpe concerne *a minima* 400 logements « au-delà du 445 ». Ainsi, il y a au moins 900 logements qui ont besoin d'une desserte « territorialisée », auxquels il faut ajouter les usagers qu'apporteront les évolutions du quartier avec les restructurations de l'antenne Nord de la Poste, de Pôle Emploi peut-être, de l'OPIEVOY, ainsi que les logements reconstruits dans le cadre du « 1 pour 1 », qui devraient en principe être au nombre de 70. Ainsi, le représentant de l'amicale considère que 1 000 grands logements *a minima* ont besoin d'une desserte actuellement dans ce secteur. Il souligne qu'une partie importante de ces logements est desservie par la ligne 402 et ne sera plus desservie par le T Zen 4 si la station est supprimée. Il indique que cette question est importante pour les habitants de la Grande Borne, et qu'elle a été largement débattue au sein de l'association.

Un autre point important, selon lui, est la station de La Treille, située dans une zone qu'il estime très excentrée. Cette station dessert de nombreux quartiers (quartiers Radar, des Dalles, Ravin, La Peupleraie, La Place de l'Oiseau, etc.), équivalent, selon lui, à 1 200 logements au minimum, situés dans une zone à proximité de la station. Il estime nécessaire d'installer à cette station un point d'information ouvert en permanence, proposant des services tels que la recharge des pass Navigo, avec des personnes présentes pour accueillir les habitants de ces secteurs. Le représentant de l'Amicale estime que ce point d'information intéresserait des personnes issues de secteurs plus éloignés que la zone immédiate, comme Fleury-Mérogis, Morsang-sur-Orge...Il estime fondamental la

création d'un point d'information ouvert en permanence pour faire vivre le quartier des Places hautes, avec une présence humaine. C'est notamment nécessaire, selon lui, pour les familles ayant parfois besoin d'être guidées pour renseigner des demandes de carte de transport.

Un habitant de la Grande Borne indique avoir retenu du projet plusieurs caractéristiques, à savoir que le T Zen 4 reliera Corbeil-Essonnes à Viry-Châtillon, que le pont de l'A6 ne sera pas construit avant 2013, que la ZAC du centre-ville sera en travaux en 2013-14, que le T Zen 1 a été mis en service en juillet dernier et que le T Zen 4 sera mis en service en 2017.

Jacky BORTOLI, conseiller municipal de Grigny délégué au commerce et travaux, estime que le territoire de Grigny a subi de plein fouet des opérations immobilières qui ont frappé les esprits, incitant les habitants à se sentir « relégués ». L'arrivée du T Zen 4 est, selon lui, un élément très important pour que ces habitants – notamment ceux de la Grande Borne, ne se sentent plus « relégués ». Il considère que l'acceptation par les habitants de la Grande Borne de voir une importante voie traverser la plaine centrale conforte cette volonté de faire partie d'un territoire plus large à travers la question des transports en commun. Cette voie est ainsi perçue comme venant irriguer la totalité d'un territoire habituellement considéré comme un « territoire de relégation ».

Il souligne que l'exigence dont font preuve les acteurs locaux dans leurs discussions avec le STIF concernant le nombre de stations est issue de ce constat. L'objectif du projet est, selon lui, de permettre au territoire de la Grande Borne d'évoluer. Il estime que la question du nombre de stations ne doit pas être abordée sous l'angle de la vitesse commerciale, mais qu'il est nécessaire de prendre en compte la réalité urbaine et sociale. Il ne souhaite pas que la vitesse commerciale soit systématiquement mise en avant. Le territoire de Grigny est, selon lui, « martyrisé » du fait du manque de terrains pour se développer : sur les 510 hectares de la ville, 80 sont des plans d'eau, 140 sont préservés comme espaces naturels, 90 hectares sont occupés par la Grande Borne, 55 hectares par Grigny 2, et 70 hectares restent pour faire le cœur de ville, où doit se retrouver la totalité des fonctions urbaines nécessaires aux habitants.

Il souligne que l'emploi est au cœur des préoccupations de la ville de Grigny, et que 30% des habitants de la Grande Borne se déplacent à pied. Tandis que la Ville fait en sorte que chaque parcelle intègre de la mixité d'emplois, de logements et d'équipements, Jacky BORTOLI se dit surpris d'entendre qu'il a été envisagé de placer les 7 ha de Site de Maintenance et de Remisage à Grigny, sur un terrain sur lequel la collectivité tente d'implanter des activités économiques. Tandis que la Ville et la Collectivité travaillent à l'amélioration de la vie sociale et urbaine d'une ville « délaissée pendant des années », le STIF souhaiterait y implanter ce site. Jacques BORTOLI reconnaît la nécessité du site, mais refuse qu'il s'implante à Grigny. Selon lui, l'idée vient des techniciens, et non des élus.

Réponse des porteurs de projet

Sandrine GOURLET confirme l'enjeu consistant à trouver un juste équilibre entre l'objectif de réaliser un mode de transport efficace et rapide et celui d'offrir une bonne desserte des territoires traversés. Elle alerte sur le risque inhérent à un nombre d'arrêts trop important : la vitesse ne serait pas

intéressante, et pénaliserait donc les usagers. Elle précise que les études présentées ce soir par le STIF, dont le positionnement des stations, sont issues des réflexions menées en collaboration avec les élus du territoire. Le principe présenté par le STIF, en tant que spécialiste des transports, est qu'une desserte optimisée pour un mode de type T Zen comporte une station tous les 500 mètres. Elle approuve le fait qu'il soit également nécessaire de s'adapter à la spécificité des territoires traversés, certains étant très denses. Cette question nécessite, selon elle, d'être approfondie avec les élus. Elle insiste néanmoins sur la nécessité de ne pas avoir un nombre trop élevé de stations supplémentaires, au risque de ne pas pouvoir améliorer le temps de parcours. Elle confirme que la demande du territoire a été entendue, et que le bon équilibre reste à trouver.

Elle précise que la question de l'équilibre s'applique également au Site de Maintenance et de Remisage (SMR), qui accueille les véhicules lorsqu'ils ne sont pas utilisés, où ils sont entretenus. Elle rappelle que si l'ensemble des acteurs locaux souhaite que ce projet soit réalisé, cela nécessite également d'identifier un terrain pour accueillir le Site de Maintenance et de Remisage. « Tout le monde veut un T Zen mais personne ne veut du SMR », elle précise que le projet ne pourra pas se faire sans cet équipement. Elle demande à ce qu'un équilibre soit trouvé avec tous les élus concernés par le projet pour identifier un site pertinent, pas trop éloigné de la ligne et assez grand pour accueillir le matériel.

Armelle QUILLIEN indique que l'équipement des stations T Zen est défini dans le schéma général directeur d'information voyageurs, le principe étant d'équiper les stations de systèmes d'information en temps réel sur les conditions de transport (conditions de circulation, horaires). Un travail avec l'exploitant doit être mené pour voir quelles autres informations il serait pertinent d'installer. Elle précise que la question d'un point d'information avec présence humaine n'avait pas émergé jusqu'à présent ; cela sera à traiter avec l'exploitant et les collectivités pour juger de sa pertinence.

Eric MAUPERON souligne que le Site de Maintenance et de Remisage est un impératif. Pour permettre l'évolutivité vers un mode tramway, le site doit se situer à proximité de la ligne. Pour le moment, le STIF dispose de très peu de pistes. Eric MAUPERON indique qu'un Site de Maintenance et de Remisage représente aussi des emplois, et qu'un travail est prévu pour garantir son insertion paysagère. Le site du tramway T7 a ainsi créé des emplois. Il demande à ce que ne soient pas vus « uniquement les mauvais côtés ». Le STIF est ainsi à la recherche de surfaces de quelques hectares, non habitées, nécessitant peu d'expropriations. Il confirme qu'il y a peu de possibilités sur le linéaire du projet. Eric MAUPERON regrette que la Ville soit heurtée par l'identification du site, et se dit prêt à retravailler avec elle.

Claude VAZQUEZ estime que la position de la ville de Grigny est sans appel. La ligne du T Zen 4 compte 18 Km et c'est à cette échelle que la question doit être réfléchie. De l'argent public est investi actuellement pour accompagner Grigny dans son projet de ville, et l'urbanisation est très concentrée sur le Plateau. Il n'est donc pas question, selon lui, d'envisager l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage à Grigny.

Interventions des participants

Jean-Yves GENESTE, Vice-président de la communauté d'agglomération chargé des transports, apporte son soutien total au représentant de l'Amical des Locataires de la Grande Borne. De plus, il conteste le fait qu'il puisse y avoir consensus entre le STIF et les élus concernant le nombre de stations à la Grande Borne. Les élus du territoire sont opposés à la proposition du STIF concernant les trois stations à la Grande Borne. La réponse « technocratique » d'une station tous les 500 mètres est appliquée, selon lui, à tous les territoires, sans tenir compte des situations et besoins locaux. Il estime irrecevable l'argument de la vitesse commerciale, car la zone sera classée en zone 30. La priorité pour les élus du territoire n'est pas la vitesse commerciale, mais de permettre aux habitants de se déplacer, d'aller travailler et de chercher du travail.

Concernant la question de la mixité du site propre, Jean-Yves GENESTE dit entendre les impératifs techniques avancés par le STIF concernant la vitesse commerciale, mais il estime néanmoins que d'autres lignes de bus pourraient l'emprunter à certains endroits. Il sait que le STIF est ouvert à la discussion à ce sujet. Il souligne, de plus, que certaines portions du site propre seront ouvertes trois ans avant la mise en service du T Zen 4. Le STIF doit donc entendre qu'il n'est pas envisageable de laisser ces sites propres sans aucune circulation.

Il dit être conscient du travail mené par le STIF, de son investissement, mais regrette de ne pas avoir des élus comme interlocuteurs. Il souhaiterait entendre les élus régionaux porter la proposition des trois stations, ce qui lui permettrait d'enclencher une discussion politique devant la population. Selon lui, les représentants du STIF sont dans une situation difficile, étant techniciens, ils portent des décisions dont ils ne sont pas responsables.

Réponses des porteurs de projet

Sandrine GOURLET explicite les modalités d'élaboration et de décision d'un projet de transport mené par le STIF. En premier lieu, vient la phase d'études techniques « en chambre », le STIF étudie alors les populations à desservir, leurs besoins en déplacement (emplois, accès aux écoles). Une fois les besoins recensés, le STIF voit comment le projet développé y répond le mieux. Le STIF rencontre ensuite les services techniques des territoires, puis les élus. Quand le projet est jugé suffisamment abouti sur le plan technique et décisionnel, une « commission de suivi » est organisée, rassemblant l'ensemble des élus des communes traversées par le projet, les financeurs et les équipes du STIF. Il y a parfois des désaccords, des enjeux techniques pouvant être confrontés à des enjeux politiques et à des enjeux de financements. Quand une synthèse satisfaisante pour chacun a été obtenue, le projet est présenté au Conseil d'administration, lequel est composé d'élus : des représentants du Conseil régional, de tous les Conseils généraux d'Île-de-France – dont Jérôme GUEDJ, président du Conseil général de l'Essonne. Des discussions ont lieu sur le projet avant qu'il puisse être présenté en concertation. Lors de la concertation menée sur un projet de transport, les intervenants du STIF sont mandatés par un vote des élus du Conseil du STIF pour venir présenter le projet, pour porter l'arbitrage rendu par un conseil d'élus, et non pas uniquement restituer le résultat des études techniques. Il s'agit bien de sujets débattus avec les élus du territoire et validés par un conseil composé d'élus.

A l'issue de la concertation, un bilan sera réalisé, recueillant tous les avis exprimés durant la concertation (en réunion publique, *via* les cartes T, les rencontres voyageurs, de proximité, sur le site Internet...). Le Conseil du STIF sera saisi de nouveau ; il lui sera demandé de s'exprimer sur l'opportunité et les modalités de poursuite le projet. Les élus du Conseil du STIF devront ainsi décider de la poursuite du projet et de ses conditions.

Eric MAUPERON indique que la qualité de service et la vitesse commerciale sont les objectifs déterminant le choix du STIF. C'est la qualité de service du tramway qui est visée avec le T Zen ; ce choix a de nombreux avantages pour l'utilisateur, qui expliquent le succès de ce mode en France et en Île-de-France. Il y a également quelques inconvénients, notamment celui des stations un peu plus espacées. Il rappelle que les arrêts sont systématiques, qu'il est donc important de mesurer l'opportunité d'un arrêt. La mixité du T Zen avec une ligne de bus classique pose des difficultés pour obtenir la fréquence et le niveau de service souhaités. Il rappelle que le T Zen s'arrête systématiquement aux arrêts, ne s'arrête pas aux feux, il n'y a pas de vente à bord... Si le T Zen est bloqué par un bus classique avec vente à bord, par exemple, et sans priorité aux feux, cela entraînerait une dégradation de la qualité de service du T Zen. Pour cette raison, le STIF refuse la mixité, notamment aux stations. Néanmoins, il est possible d'étudier ponctuellement la possibilité d'une mixité sur le site propre sans arrêt des bus classiques, par exemple pour le franchissement de l'ouvrage.

Armelle QUILLIEN confirme qu'il n'est pas envisageable d'attendre la mise en service du T Zen 4 pour utiliser les sites propres livrés dans le cadre des projets urbains. Des réflexions sont menées pour permettre à la ligne 402 de les utiliser avant la mise en place du T Zen.

La vitesse commerciale correspond à la vitesse moyenne d'un bus ou d'un tramway sur l'ensemble de son parcours. Elle intègre la vitesse à proprement parler entre deux stations, et les temps d'attente en station, ainsi qu'aux carrefours à feu. Pour le T Zen 4, la vitesse commerciale est estimée à 20 Km/heure. Armelle QUILLIEN confirme que la zone 30 est un élément qui sera pris en compte dans les réflexions.

Interventions des participants

Un habitant de la Grande Borne demande si le bus 510 peut être prolongé jusqu'à la Croix-Blanche. Il demande également pourquoi un seul point d'arrêt est prévu dans la ZAC de Grigny.

Un habitant de Grigny souhaite connaître la dénomination du « T Zen 4 » une fois en service. Il regrette que l'arrêt de la Mairie soit supprimé, estimant qu'il est très utilisé, notamment par les habitants de Grigny.

Féliciano NDOMBELE, conseiller municipal chargé des transports à la Ville de Grigny, indique que la collectivité demande depuis trois ans au STIF la prolongation du bus 510 à la Croix-Blanche, un important pôle d'emploi. Il indique que de nombreux habitants doivent effectuer un important détour, prenant deux RER puis un bus pour se rendre à la Croix-Blanche, tandis qu'un bus se situe à moins d'un kilomètre de la Croix-Blanche.

Il s'interroge également sur la sécurisation, demandant si elle sera de la responsabilité du maître d'ouvrage, et comment elle sera assurée sur la plaine centrale, où jouent les enfants.

Jacky BORTOLI, conseiller municipal délégué au Commerce et travaux à la Ville de Grigny, confirme avoir compris le processus d'élaboration d'un projet décrit par Sandrine GOURLET. Mais, selon lui, le Maire de Grigny, également conseiller général, n'a jamais été interrogé. Il souhaite qu'il n'y ait pas de confusion : aucun élu de Grigny ou de l'agglomération n'a jamais eu à donner son avis. Il propose de réunir les élus. Il souligne que le maire de Ris-Orangis a été consulté au sujet de la localisation du Site de Maintenance et de Remisage, contrairement au maire de Grigny.

Concernant la vitesse commerciale, il rapporte que RFF (Réseaux Ferrés de France) a, un jour, informé la Ville de la nécessité de fermer la gare de Grigny, sur la ligne de Corbeil, au nom de la vitesse commerciale. Selon lui, des milliers de gares ont été fermées au nom de la vitesse commerciale, ce qui vient s'inscrire en contradiction avec la question sociale. Il convient de l'importance de la vitesse commerciale ; il comprend qu'il y ait des théories, mais il estime nécessaire de ne pas « obéir sans cesse aux techniciens ». Il souligne que l'accès aux transports en commun est fondamental pour la Grande Borne et rappelle que, sur la totalité de l'itinéraire, seules deux communes demandent des arrêts supplémentaires : Courcouronnes et Grigny. Il reconnaît que le STIF a dit être ouvert pour examiner cette question.

Jean-Yves GENESTE souhaite que les citoyens ne confondent pas les choix des élus du territoire avec ceux des élus du STIF. Il confirme que des rencontres ont eu lieu, mais que l'avis des élus est différent de celui voté par les élus du STIF. Il regrette que les représentants du STIF ce soir soient des techniciens, et non des élus.

Il demande que lui soit communiquée la vitesse commerciale avec l'hypothèse de quatre stations au lieu de trois à La Grande Borne.

Réponse des porteurs de projet

Sandrine GOURLET remercie M. GENESTE pour sa dernière prise de parole reconnaissant les échanges qui se sont déroulés, et qui se poursuivent, entre le STIF et les collectivités. Elle estime que le fait qu'il y ait des divergences est une chose saine et naturelle.

Elle confirme que la question des stations supplémentaires a bien été entendue. Le STIF est présent pour entendre les demandes et les relayer.

Fabien MAJESTÉ, de la Direction de l'Exploitation au STIF, apporte des compléments au sujet du prolongement de la ligne de bus 510 jusqu'à la Croix Blanche. En-dehors du cadre du projet T Zen 4, le STIF travaille à l'évolution du réseau de bus, et notamment la ligne 510. Il s'agit d'une ligne « compliquée contractuellement » car gérée par trois opérateurs. Jusqu'à récemment, les outils n'existaient pas pour permettre son évolution. Actuellement, le STIF négocie avec les opérateurs un nouveau cadre contractuel. L'opérateur pilote - TICE, a transmis aujourd'hui même au STIF les éléments de chiffrage sur le prolongement de la 510. En tant qu'opérateur de la ligne, TICE a mené les premières études, qui sont à présent reprises par le STIF. L'objectif serait de pouvoir présenter le

dossier au Conseil du STIF de février 2012. Le travail continue avec l'opérateur, le SMITEC et les services locaux des collectivités. Cet exemple illustre, selon lui, le fait que le STIF continue à faire évoluer l'offre de transport sur le territoire.

Eric MAUPERON indique que la dénomination du futur transport sera dans la lignée de ce qui a été décidé pour le T Zen 1, à savoir la précision des terminus du trajet. Le T Zen 1 est ainsi nommé « Sénart-Corbeil ». Le T Zen 4 s'appellera probablement « Viry-Châtillon - Corbeil ».

Concernant la question de la vitesse commerciale et du nombre de stations, Eric MAUPERON confirme qu'il y a désaccord sur le nombre. Il rappelle que le STIF a toujours dit que cette question du nombre de stations sera examinée de façon globale, en fonction des demandes et des arrêts à supprimer là où par exemple les stations sont en courbe et ne peuvent pas être conservées dans le cadre d'une évolution tramway ou d'un guidage optique. La question des trois ou quatre stations doit être étudiée globalement : selon le nombre d'usagers qui descendra à la station proposée et d'usagers à bord du T Zen qui ne doivent pas perdre de leur temps de parcours ; le temps de parcours collectif étant une donnée importante de cette analyse. Cet aspect fera l'objet des études à venir.

Eric MAUPERON précise également le calendrier : la concertation se déroule actuellement, et donnera lieu à un bilan. Seront ensuite organisés un comité technique et une commission de suivi, puis un conseil d'administration. Celui-ci permettra d'enclencher les études complémentaires, puis l'enquête publique, qui devrait avoir lieu en 2013-14. Les études complémentaires seront lancées à la suite de la validation du bilan de la concertation. S'il est décidé de poursuivre, les études seront prêtes à démarrer.

Sandrine GOURLET précise que ces précautions oratoires concernant la décision de poursuivre ou non le projet sont dues à la nécessité de ne pas préempter la décision du Conseil du STIF.

Armelle QUILLIEN confirme que la station « Mairie » ne sera pas desservie par le T Zen 4, mais qu'elle le sera toujours par les autres lignes de bus. De plus, elle précise que, dans le cadre du T Zen 4, le réseau sera restructuré. La station pourra, par exemple, être desservie par la ligne 402 Nord. Les réflexions sont à affiner.

Concernant la sécurisation de la plaine centrale, Armelle QUILLIEN confirme que le T Zen 4 devra respecter la limitation de vitesse prévue par la zone 30. En complément de l'aménagement de la plateforme, les traversées et les espaces piétonniers seront travaillés afin d'assurer la meilleure sécurité pour l'ensemble des usagers.

Concernant la station dans la ZAC centre-ville de Grigny, elle indique que l'implantation des stations a été définie en tenant compte du principe d'évolutivité vers le tramway. Ceci entraîne la décision de proposer une station tous les 500 mètres. Elle précise que dans le secteur, compte tenu de la proposition de l'insertion d'une voie nouvelle, le STIF n'est pas en mesure de concevoir d'autres stations que celles proposées actuellement.

Eric MAUPERON explique que, dans ce secteur, l'arrivée du Tram-Train-Massy-Evry guide également la réflexion du STIF, avec la création d'un point d'intermodalité important pour le territoire. Le STIF

sera attentif à ce que ces deux systèmes de transport fonctionnent efficacement, que les correspondances soient aisées entre le TTME et le T Zen 4. La question est travaillée avec l'ensemble des acteurs sur ces deux projets qui avancent en parallèle, le Tram-Train-Massy-Evry étant plus avancé que T Zen 4. Il précise que la mise en service aura lieu à un horizon similaire, car les travaux pour réaliser un tramway sont plus importants que pour un T Zen. Il indique qu'en qualité de responsable de la Division Tramway et T Zen Sud, il assure la cohérence entre les deux projets.

Interventions des participants

Le représentant de l'Amicale des Locataires de la Grande Borne souhaite revenir sur la question du point d'information de la station la Treille. Il se dit surpris d'apprendre que le STIF n'en a pas été informé, alors qu'une réunion a eu lieu à ce sujet, présidée par Claude VASQUEZ, à l'initiative de M. NDOMBELE et M. RIO, et en présence de Jacques GENTILE et de l'OPIEVOY. Il indique que le secteur de La Treille est en restructuration sur les Places hautes avec l'OPIEVOY. Une demande précise de point d'information avait été formulée à cette occasion, point d'information lié au local de service des conducteurs. Il estime que le point d'information doit être analysé avec les travaux de restructuration de l'OPIEVOY dans ce secteur. Il se dit étonné de voir que ces décisions prises il y a près de trois mois ne sont pas remontées jusqu'au STIF.

Un participant indique avoir retenu du projet plusieurs caractéristiques, à savoir que le T Zen 4 s'arrêtera à Viry-Châtillon, comme la ligne 402. Il estime qu'à Viry-Châtillon il est nécessaire de réaliser une station et un site propre.

M. Féliciano NDOMBELE, conseiller municipal délégué aux transports, estime que la ville de Grigny remplit les conditions demandées par le STIF pour être subventionnée pour le point d'information : une gare routière va être aménagée, et la station La Treille compte plus de 1 250 départs par an. La question de ce point d'information est, selon lui, fondamentale, notamment pour les parents ne sachant ni lire ni écrire. Les habitants sont obligés d'aller à Evry ou Juvisy pour acheter leur carte de transports ou des tickets T+, qui ne sont pas vendus à bord des bus. Un point d'information serait également utile pour informer les habitants, qui en sont demandeurs, en cas d'annulation des RER, sans qu'ils aient à faire le déplacement jusqu'à la gare RER.

Réponse des porteurs de projet

Sandrine GOURLET constate que le STIF n'a pas été informé de cette volonté de voir créer un point d'information. Elle suggère que les discussions ont eu lieu avec l'exploitant actuel du réseau, mais que celui-ci ne les a pas encore transmises au STIF. Elle précise que la réalisation de la gare routière est sous la responsabilité de la commune, mais que le STIF peut porter le projet de point d'information quand la commune l'estime assez avancé pour le lui présenter. Elle confirme que ce sont des questions que le STIF examine.

Jacques GENTILE, directeur de TICE, se dit heureux d'entendre que l'exploitant actuel peut désormais apporter des contributions à la concertation et à l'évolution de ce futur projet. Il confirme

que la question du point d'information a été traitée et mérite d'être examinée par le STIF. Selon lui, jusqu'ici, l'exploitant n'était pas partie prenante pour émettre des propositions, il était contraint à une attitude de réserve. Il salue le fait que le STIF libère la parole de l'exploitant, lequel fera des commentaires et des propositions. Jacques GENTILE considère que ce soir, le STIF autorise ainsi TICE à contribuer au projet et à faire part de propositions, venues soit de techniciens, soit de concertations ou d'échanges avec les différents acteurs du territoire.

Intervention de Claude VASQUEZ, conseiller général et maire de Grigny

Claude VASQUEZ rappelle que le STIF a organisé la réunion en invitant les participants à donner leur avis ; il estime que l'objectif a été rempli, la réunion ayant consisté en de nombreuses prises de paroles. Sur les 14 km du projet T Zen 4, il souligne que seule la ville de Grigny a la caractéristique d'être un territoire « en train de se faire ». Il souligne qu'il y a quarante ans, l'Etat a décidé la construction de la Grande Borne et de Grigny 2. Depuis, la ville évolue en suivant un projet de ville validé par les habitants, ainsi que par l'Etat. La dimension humaine compte beaucoup selon Claude VASQUEZ, comme l'ont, selon lui, montré les interventions de ce soir. Il ne nie pas les impératifs techniques, mais estime que le point de départ doit être les besoins humains, qu'il est nécessaire d'étudier les modalités d'insertion de ce projet technique au bénéfice des populations. Il pense que des solutions peuvent être trouvées.

Conclusion et partage des premiers enseignements de la concertation par Sandrine GOURLET

Sandrine GOURLET remercie tous les participants à la concertation, soulignant que les avis sont importants pour enrichir le projet malgré les divergences. Elle remercie les élus pour leur participation, particulièrement active sur ce projet. Elle rappelle que la réunion de ce soir était la dernière des réunions publiques de concertation. Pour cette raison, elle souhaite faire état des premiers éléments issus de ces réunions, des rencontres voyageurs et des avis exprimés par les cartes T et le site Internet. Elle précise que ces premières pistes ne préjugent pas des décisions à venir.

Elle rappelle le dispositif de concertation mis en place sur le projet T Zen 4 : trois réunions publiques ont eu lieu, la première à Evry le 9 novembre, à Corbeil-Essonnes le 15 novembre et à Grigny le 23 novembre, comptant une centaine de participants au total, avec deux heures d'échange en moyenne. Trois rencontres de proximité ont également eu lieu: au marché du Canal à Courcouronnes le 27 octobre, au marché de la Grande Borne le 3 novembre, et au marché de Ris-Orangis le 19 novembre. L'objectif de ces rencontres était d'aller au plus proche des habitants et des usagers. A l'occasion de ces rencontres de proximité, environ 500 à 600 dépliants ont été distribués. Ces rencontres ont représenté, pour les équipes du STIF, dix heures de présence sur le terrain, soit environ trois heures par rencontre. D'innombrables contacts et échanges informels se sont déroulés ; il s'agissait d'un cadre où il était plus facile pour les habitants de s'exprimer, moins formel qu'une réunion publique. Des rencontres avec les voyageurs ont également été organisées, la première le 25

octobre, la seconde à venir. 700 dépliants y ont été distribués. A la première rencontre, une centaine d'avis a été recueillie, ce qui permet selon Sandrine GOURLET, d'enrichir considérablement les contributions sur le projet. 140 dépliants avec cartes T environ ont été retournés au STIF : elles permettaient aux habitants et usagers de répondre sans avoir à s'acquitter de l'affranchissement. Elle ajoute que 20 avis ont été déposés sur le site Internet.

Le STIF et ses partenaires, le Conseil général de l'Essonne et la Région Île-de-France, sont satisfaits de la qualité des échanges sur le terrain, estimant très important l'apport des rencontres de proximité.

Les thèmes principalement discutés sont les suivants :

- Une amélioration attendue de l'offre existante en transports publics ;
- La demande du maintien et du développement de la qualité de l'offre de transport en Centre Essonne
- Des inquiétudes sur l'insertion urbaine du T Zen 4 dans les projets urbains (notamment du nombre de stations)
- Concernant l'amélioration de l'offre existante, elle précise que globalement, les participants émettent un avis très favorable à la transformation de la ligne 402 en T Zen 4. Les gains les plus attendus sont la régularité, la fréquence et le confort. Certaines personnes ont fait référence au T Zen 1, estimant qu'il s'agissait d'un moyen de transport avec un niveau de service satisfaisant.

Elle note également la satisfaction exprimée pour les nouvelles dessertes envisagées, notamment celle du Centre hospitalier Sud Francilien et des correspondances avec les gares RER et le T Zen 1.

La mise en service est jugée trop tardive ; la demande est forte pour raccourcir les délais et améliorer la ligne actuelle avant la mise en service en 2017.

Elle souligne que le STIF est toujours satisfait de voir l'accueil positif d'un de ses projets par les acteurs du territoire, et note avoir bien entendu le souhait d'accélérer le rythme du projet, sachant qu'il reste des difficultés à lever (le Site de Maintenance et de Remisage, des questions d'insertion urbaine, des études spécifiques à conduire sur la question du guidage optique et de la motorisation hybride).

Le deuxième thème fort est la demande de maintien et de développement de la qualité de l'offre de transport sur le territoire Centre Essonne, notamment concernant les branches Nord et Sud de la ligne 402. Des attentes fortes ont été exprimées pour qu'il y ait *a minima* un maintien de la qualité de l'offre de service. Les participants ont demandé une amélioration notamment des temps de parcours et de la qualité des correspondances.

- Des demandes de précisions sur la période intermédiaire de la mise en service du site propre ont été formulées. Le STIF a pu apporter des précisions sur l'organisation des branches Nord et Sud, et a bien entendu les demandes pour pouvoir continuer à avancer dans les études, en association avec les acteurs locaux sur question de l'organisation des branches Nord et Sud.

Les participants sont nombreux à s'être exprimés sur la nécessité d'améliorer les conditions de transport, notamment *via* celle des RER C et D et l'arrivée du projet de Tram-Train Massy-Evry, pour proposer un maillage efficace du réseau transport au bénéfice de tous.

- Le troisième point à avoir été débattu est l'insertion urbaine du T Zen 4, avec des questions sur l'impact de la réalisation du site propre sur la circulation et le stationnement, notamment à Corbeil-Essonnes (interrogations concernant le carrefour de la RN 7 et son impact sur l'accès au lycée) et à Ris-Orangis (des craintes sur les impacts sur le stationnement et sur l'accès au marché, ainsi qu'une proposition alternative au tracé existant).

Elle mentionne également la question de la traversée au cœur des projets urbains : les participants ont été à la fois satisfaits par rapport au désenclavement et à l'amélioration que cela va apporter, mais ont également formulé des interrogations sur des questions de sécurité, notamment pour les quartiers de la Grande Borne et du Canal. Le STIF est bien conscient de l'attention particulière dont doit faire l'objet cette question, tant pour les voyageurs dans le T Zen, que les conducteurs, et à l'extérieur, les enfants.

Elle souligne également la demande d'une desserte fine avec des questions sur le nombre et le positionnement des stations.

Le STIF a noté la nécessité de bien articuler les projets urbains et les projets de transport. Il cherchera à pouvoir mieux présenter aux habitants et aux riverains la bonne articulation entre les projets d'aménagement et le projet T Zen 4. Elle rappelle que les études menées ont conduit le STIF à privilégier certaines variantes de tracé pour atteindre les objectifs du projet.

Elle confirme avoir bien entendu les remarques et les suggestions émises tout au long de la concertation. Sans préjuger de la décision du Conseil, elle assure qu'il en sera tenu compte dans le bilan qui sera rédigé.

Concernant les étapes à venir : un bilan rassemblant l'ensemble des observations sera réalisé puis présenté au Conseil du STIF en avril 2012. A l'issue du Conseil, si le projet est poursuivi, ce dont elle ne doute pas, les études complémentaires seront réalisées en vue de la constitution d'un dossier d'enquête publique, l'occasion d'interroger de nouveau le territoire. L'enquête publique est attendue pour mi 2013. Le STIF s'est engagé à ne pas attendre l'enquête publique pour continuer à concerter avec le territoire, conformément aux attentes des élus locaux. Elle remercie les participants pour leur attention et leur présence.