

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
CONCERTATION PREALABLE SUR LE PROJET T ZEN 4

REUNION PUBLIQUE TERRITORIALE
REUNION PREALABLE AU CONSEIL GENERAL DE L'ESSONNE
20 OCTOBRE 2011

La réunion a duré près de deux heures et a accueilli une quarantaine de participants.

Intervenants

- . Francis CHOUAT, Vice-président du Conseil général de l'Essonne, chargé des transports ;
- . Armelle QUILLIEN, STIF, Chef de projet T Zen 4
- . Jean-François LACROUX, STIF, Chef de la division Tram nord

Modération de la réunion : Aurélie PICQUE, cabinet C&S Conseils

Documentation disponible

- 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

Déroulement de la réunion

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Francis CHOUAT**, Vice-président du Conseil général de l'Essonne chargé des transports
- Présentation du déroulement de la réunion par **Aurélie PICQUE, cabinet C&S Conseils**

2. Présentation du projet

- Présentation du projet, des objectifs et des modalités de la concertation par **Jean-François LACROUX**, Chef de la division tram nord 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 Francis CHOUAT, Vice-président du Conseil général de l'Essonne

Ouverture

. Accueil des participants par Francis CHOUAT, Vice-président du Conseil général de l'Essonne

Francis CHOUAT salue les élus, les techniciens, les maires, les adjoints et les conseillers généraux. Il rappelle être lui-même un élu local, à la Communauté d'agglomération Evry Centre-Essonnes, et donc particulièrement concerné par le projet T Zen 4. Il souhaite la bienvenue au STIF et au cabinet C&S Conseils.

Il estime que cette réunion préalable est le franchissement d'une étape importante dans le processus de concrétisation du nouveau T Zen. Il précise que si des personnes présentes aujourd'hui ont pu rêver d'un « tramway nommé désir », ce sera finalement un T Zen. Il rappelle l'existence d'un autre TZen sur le territoire, le T Zen 1, en service entre Sénart et Corbeil-Essonnes ; celui-ci fonctionne en site propre sur une partie de son tronçon et fait l'objet d'études pour un prolongement à Corbeil-Essonnes.

Il indique que l'opportunité de transformer la ligne historique de la 402 en T Zen 4 sur un tracé en site propre a déjà passé plusieurs étapes et est aujourd'hui une réalité tangible. Le T Zen 4 fera la jonction avec le T Zen 1, et empruntera le tracé de la 402 dans une bonne partie de l'agglomération Evry Centre-Essonnes. C'est une ligne structurante du point de vue des transports et du point de vue urbain.

Il indique qu'il est question de la transformation de la ligne 402 en T Zen 4 jusqu'à la Treille à Viry-Chatillon en site propre. La concertation qui s'ouvre est une étape importante car elle fait sortir le projet de la phase d'étude d'opportunité. Cela signifie que la création de la ligne T Zen 4 a franchi les étapes d'arbitrages préalables, que les partenaires publics sont d'accord, que le STIF a inscrit le projet dans son programme de développement, et qu'il est acté dans les récentes conventions et le Plan de Mobilisation pour les Transports signés par la Région et les collectivités territoriales.

La période de concertation préalable doit être tranchée par l'élaboration d'un schéma de principe avant que le projet n'en soit au stade de l'avant projet définitif. Les étapes de travail ne sont donc pas encore toutes franchies.

Par ailleurs, il excuse l'absence de Stéphane Beaudet, Président de TICE et du SMITEC.

Il estime qu'il y a encore matière à débattre sur un certain nombre de problèmes, même si plusieurs ont déjà été résolus. Il y a, par exemple, des difficultés sur le tracé concret, notamment sur le plateau de Ris-Orangis, et le sujet en suspens concernant la localisation du garage T Zen.

Aurélié PICQUE, cabinet C&S Conseils, indique être chargée par le STIF et ses partenaires d'animer les réunions T Zen 4. Elle précise qu'il s'agit aujourd'hui de la première réunion de la concertation, réunion un peu particulière puisque restreinte aux acteurs-relais. L'objectif est de discuter les points clefs du projet tel qu'il a été établi dans le DOCP avant d'en parler avec le grand public. La première réunion publique se déroulera à Evry le 9 novembre prochain.

Elle présente ensuite le déroulement de la réunion :

1. Présentation du projet par le STIF, en la personne de Jean-François LACROUX, chef de la division Tram Nord, remplaçant aujourd'hui Eric MAUPERON chef de la division Tram Sud, qui suit habituellement le projet mais qui est immobilisé par des soucis de santé ; Armelle QUILLIEN, chargée de projet T Zen 4 – division Tram Sud.
2. Echanges avec les participants

Présentation du projet

- Présentation du projet, des objectifs et des modalités de la concertation par **Jean-François LACROUX**, chef de la division tram nord au STIF
 - Le contexte régional
 - Le réseau de transport en Essonne à l'horizon 2017
 - Le STIF, autorité organisatrice des transports 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-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
 - 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
 - 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
 - Viry-Chatillon – Grigny
 - Ris-Orangis
 - Courcouronnes
 - Évry
 - Corbeil-Essonnes
 - . Coût et calendrier prévisionnels du projet

Temps d'échange

Interventions des participants :

Jacques GENTILE, directeur de TICE, indique qu'en tant qu'exploitant de la ligne 402, TICE a constaté une importante augmentation de la fréquentation, qui s'est élevée à 3% cette année. A l'avenir, le corridor du T Zen 4 va connaître une forte augmentation de la population et du nombre d'emplois, ce qui aura pour conséquence d'augmenter le nombre de déplacements.

M. GENTILE souhaite évoquer le déroulement des étapes et ses conséquences sur l'offre de transport. A l'horizon 2013 seront conjuguées l'utilisation de l'infrastructure en site propre et la restructuration de la ligne 402 au nord et au sud. Il dit commencer à douter de ce fait, car Armelle Quillien a évoqué la restructuration en deux temps. Il souhaiterait que le STIF apporte des précisions sur cette question.

Il souhaite également que soit ajoutée une autre étape : l'amélioration de l'offre quantitative et qualitative de la 402 avant la mise en service du T Zen. Il précise que TICE accompagne cette étape de l'amélioration de l'offre de service, et que ses services étudient les possibilités d'une amélioration du site propre existant.

M. GENTILE s'interroge sur la justification de l'horizon 2017 : si toutes les infrastructures sont réalisées en 2013-2014 voire 2015, pourquoi attendre 2017 pour réaliser le T Zen? Il indique qu'il aura fallu douze ans entre les premières études et la réalisation du projet. Il estime que l'attente est deux fois plus longue que pour un tramway dans une ville de province.

Edith MORIN, maire-adjointe chargée des transports à la Ville d'Evry, rappelle que la ligne 402 est en site propre sur un itinéraire important à Evry, et qu'elle voit le nombre de ses voyageurs augmenter chaque année. Cette année, la fréquentation se chiffre à 28 000 voyageurs selon TICE, tandis que le STIF fait état de 26 000 voyageurs. D'ici 2013, si l'augmentation persiste, la fréquentation va être plus importante que prévue.

A Evry, les stations du site propre au niveau des Pyramides nécessitent une restructuration. Mme MORIN souhaite que dans la restructuration des stations, la priorité soit donnée au confort et à la bonne capacité d'exploitation, particulièrement aux stations Miroir, Bras-de-Fer et Pyramides. Elle souligne que la station Bras-de-Fer est en correspondance avec le RER D, et est donc amenée à devenir une station très importante avec l'ouverture prochaine du Centre Hospitalier Sud Francilien. Mme MORIN souhaite que la restructuration de ces stations ait lieu le plus tôt possible, afin d'assurer la qualité de transport de la ligne.

Réponse des porteurs de projet :

Jean-François LACROUX rappelle que l'objectif à terme est de réaliser un tramway, le T Zen étant une étape intermédiaire, et qu'ainsi les études réalisées sont celles qui sont menées dans le cadre de la réalisation d'un tramway. Au regard des augmentations de trafic envisagées, des dispositions seront à prendre avant la mise en service du T Zen 4.

Aujourd'hui, la réflexion est engagée sur la réorganisation du réseau de bus. Cette réorganisation est étudiée très tôt afin de permettre à chacun de profiter de ce nouveau mode de déplacement. Un

premier travail interne a été réalisé, mais il sera nécessaire de le partager, et de réfléchir à la façon d'appréhender cette période intermédiaire.

Il convient du fait que 2017 est un horizon lointain. Il indique qu'il est plus facile de réduire le délai d'études que le délai des procédures administratives (concertation, enquête d'utilité publique, ...) qui est le plus souvent incompressible. Dans l'objectif de réalisation d'un tramway, des mesures conservatoires vont être prises en particulier le dévoiement des réseaux, étape d'une durée d'un an environ. Ce calendrier sera retravaillé plus en détail, mais il faut prendre en compte les contraintes de chantier pour permettre le fonctionnement des infrastructures et des équipements existants. Le calendrier est raisonnable, mais il y a peu de marges de sécurité. Il serait dommage d'annoncer une date de mise en service plus optimiste puis de la décaler dans quelques mois.

Une particularité de ce projet est qu'il existe déjà un linéaire en site propre, ce qui va simplifier la réalisation ; ceci étant, la longueur du site propre va être doublée. De plus, d'autres projets de transports sont menés sur le territoire et il sera nécessaire de bien les coordonner. Toutes ces raisons justifient l'affichage de l'horizon 2017, mais cette date sera précisée lors des prochaines phases d'études.

Les stations sont un sujet de discussion sur ce projet. Le nombre de stations permet une desserte très fine du territoire. En basculant sur le nouveau mode, le nombre de stations va être réduit au bénéfice de la vitesse. Mais le STIF reste ouvert à la discussion notamment sur les emplacements. Le mode T Zen prévoit une station tous les 500 mètres environ, en s'adaptant aux contraintes d'insertion. Il faudra trouver un juste équilibre. Le nombre de stations est défini, mais il faudra arrêter l'implantation de ces stations à l'issue de la concertation préalable, avant l'enquête publique.

Interventions des participants :

Marcus M'BOUDOU, maire adjoint de Ris-Orangis fait état de difficultés concernant la mise en place du projet. Des observations ont été transmises au STIF, des rencontres ont eu lieu entre le STIF et la Ville, mais aujourd'hui, des difficultés persistent concernant le stationnement sur la place du marché. La mise en place du T Zen 4 avec une déviation sur la place du marché puis la rue Henri Sellier n'est pas une solution qui convient à Ris-Orangis. La Ville a une proposition de variante pour remédier à ce problème : le maintien de la desserte actuelle par la route de Grigny, puis Pierre Brossolette. Le seul problème serait le carrefour au niveau de l'église. Entre l'église et la station service, il n'y aura pas de difficultés. L'emprise au niveau de la Poste peut servir à élargir la rue. Il demande que le STIF examine cette proposition et la discute avec la ville.

Réponse des porteurs de projet :

Armelle QUILLIEN répond que la proposition de tracé de Ris-Orangis a été prise en compte par le STIF, mais écartée car elle posait des problèmes de sécurité. Elle se dit étonnée de la remarque de Ris-Orangis concernant la question du stationnement sur la place du marché, car elle avait retenu lors des derniers échanges entre le STIF et la Ville, que celle-ci était favorable aux solutions présentées par le STIF (création d'un parking à deux niveaux et de poches de stationnement). Elle souligne que le STIF est conscient du problème du stationnement et qu'il poursuivra son travail dans le cadre des études ultérieures avec la ville sur cette question.

Armelle QUILLIEN précise que la variante de tracé proposée par Ris-Orangis, reprenant le tracé de la ligne 402 actuelle, a été écartée car il y a une difficulté concernant le mouvement tournant pour l'implantation du T Zen, puis pour son évolution vers le mode tramway. De plus, le projet T Zen 4 privilégie la desserte des populations au cœur même des quartiers, ce qui est permis par le tracé proposé qui traverse désormais le quartier du Plateau. Il reste néanmoins possible de discuter pour faire évoluer cette question sur l'insertion.

Jean-François LACROUX dit que le STIF a peut-être mal identifié certaines contraintes. La concertation est encore une période où il est possible d'examiner des options. Il faut avoir un temps d'échange pour trouver une solution satisfaisante pour la Ville et le STIF. Il y a une piste intéressante pour restituer les places de stationnement. Concernant le tracé, il est pertinent de desservir les quartiers à forte densité de population et d'emploi, avec un mode structurant comme le TZen alors que la desserte assurée par un bus est davantage une desserte de proximité. Un temps d'échange est encore nécessaire avec la ville sur ce sujet.

Aurélié PICQUE souligne qu'une rencontre de proximité est prévue à Ris-Orangis, l'occasion de revenir sur la question du stationnement comme convenu avec la Ville.

Interventions des participants :

Marcus M'BOUDOU précise que si Ris-Orangis refait une proposition, c'est parce qu'elle a consulté les associations de la Ville. Le projet est en phase de concertation, donc la ville donne cette information pour que le STIF l'examine et soit ainsi en mesure de convaincre la population. Il remercie le STIF pour ses efforts et son comportement vis-à-vis de Ris-Orangis pour trouver un compromis acceptable. La piste du parking en silo est en effet à explorer.

Christian REBOLOT, Genopole, rappelle qu'avec 2500 emplois directs et 2500 emplois indirects, le Genopole est le premier employeur d'Evry. M. REBOLOT souhaite aborder la question des modes actifs complémentaires, en soulignant que le RER D est une importante préoccupation. Il indique que de plus en plus de « génopolitains » sont cyclistes et piétons. Il souhaite que le T Zen 4 soit complémentaire de ces modes. Il se dit également inquiet du timing de la réalisation. Les projets de recherche du Genopole sont sur trois ans, il trouve difficile d'annoncer aux chercheurs que le T Zen 4 sera livré en 2017. Il souligne le retard en matière de transports dans le territoire et la nécessité d'accélérer le processus si cela est possible.

Sakina FAOUZI, de la Communauté d'Agglomération des Lacs de l'Essonne, souligne l'existence d'un désaccord concernant le nombre de stations entre le STIF et les collectivités de la CALE concernant la Grande Borne : le STIF préconise trois stations, tandis que les villes et la communauté d'agglomération préconisent quatre stations par rapport aux projets urbains, et au fait que ce quartier compte 13 000 habitants dont environ 30% sont captifs des transports en commun. Elle ne souhaite pas ici revenir sur le débat mais demande comment il sera abordé pendant la concertation, celle-ci étant l'occasion de poser la question à la population. Or, les documents du STIF présentent seulement la version à trois stations.

Thierry-Noël SIMONET, de l'AFTRP, s'exprime concernant la ZAC Centre-Ville à Grigny. Il indique que les tracés alternatifs ont fait l'objet d'arbitrages par les élus locaux, et en particulier que la Ville de Grigny a choisi le tracé nord passant par la rue Rol-Tanguy.

Marc ALMERAS, de la Fédération des Circulations Douces en Essonne, a apprécié la présentation du film concernant la place accordée aux fauteuils roulants dans le T Zen. Il dit avoir apprécié à Montpellier l'aménagement du tramway en centre-ville, qui assure une continuité au même niveau du tramway avec le trottoir, ce qui assure une facilité de circulation. Rappelant que le projet de T Zen 4 desservira de nombreux centres urbains, il souhaite qu'il n'y ait pas de circulations transversales en-dehors des stations où l'accessibilité sera facilitée, afin qu'il n'y ait pas de rupture par rapport à l'urbanisme et à la piétonisation.

Jean-François BAYLE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Seine-Essonne chargé des transports, dit partager la totalité des propos de M. GENTILE. Il précise qu'une concertation va avoir lieu dans un mois à Corbeil-Essonnes. Il dit que Corbeil-Essonnes accueille la restructuration de la ligne 402 / T Zen 4 avec plaisir, sachant qu'elle a pour conséquence un raccourcissement important de la ligne sur leur secteur. L'ensemble de la N7 à Corbeil se trouve potentiellement en restructuration, ainsi que le Coudray-Montceaux. Il précise que ce sont des zones en développement en termes de population et d'activités. Pour cette raison, M. BAYLE estime que la restructuration de la ligne 402 Sud doit nécessairement avoir lieu, mais sans dégradation de service pour la population et les activités économiques qui s'y trouvent, notamment pour les liens que ces territoires auraient avec le Centre Hospitalier Sud Francilien et l'université d'Evry. Ce sera une question essentielle pour la concertation de novembre.

Réponse des porteurs de projet :

Jean-François LACROUX souligne le pragmatisme du STIF sur ce projet, en commençant à préfigurer le site propre afin d'améliorer la qualité de service de la ligne avant 2017. Concernant la restructuration du réseau de bus, M. LACROUX précise que l'objectif est de maintenir le niveau de desserte actuelle voire de l'améliorer. Il précise que le nouveau mode vient compléter le réseau existant ; cela va se traduire par une amélioration des conditions de déplacement pour les personnes directement concernées par ce projet mais également pour les habitants plus éloignés qui seront rabattus sur la nouvelle ligne.

Armelle QUILLIEN précise qu'en phase intermédiaire, la ligne 402 bénéficiera de nouvelles parties en site propre, ce qui n'empêchera pas de mener une réflexion sur la section sud. Il est possible de faire évoluer plus rapidement la ligne, en particulier en s'appuyant sur les études réalisées par le SMITEC. Concernant les variantes et les stations, le STIF présentera en concertation les variantes qu'il estime les plus pertinentes pour remplir l'objectif du projet : la fiabilité, la régularité et la performance.

Jean-François LACROUX dit que le STIF entend présenter les solutions qu'il estime être les meilleures, mais que la discussion n'est pas figée, une évolution est encore possible. Il demande que

chacun garde à l'esprit l'objectif de réaliser un tramway, afin de ne pas être amené à supprimer des stations à l'avenir.

Armelle QUILLIEN assure que l'intermodalité sera travaillée en améliorant les cheminements piétonniers et en respectant la législation concernant les Personnes à Besoins Spécifiques (PBS). Les cyclistes seront intégrés au réseau existant, en assurant la continuité des cheminements. Des stationnements pour vélos seront réalisés à proximité des stations de T Zen 4.

Jean-François LACROUX précise que le STIF a travaillé sur l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF), qui traite l'ensemble des déplacements, dont les cyclistes et les piétons. Ainsi, chaque projet du STIF prend en compte l'ensemble des déplacements.

Interventions des participants :

Guy-Francis PARMENTIER, de la CCI de l'Essonne, partage la position prise par le dernier intervenant, M. Jean-François BAYLE. Il déclare que la CCI est favorable au projet T Zen 4.

Serge MARTINS, Ville d'Evry, demande si le STIF envisage une maîtrise d'ouvrage unique sur l'ensemble du tracé et, tel est le cas, si le STIF sera maître d'ouvrage. Il demande jusqu'à quel niveau de détail la maîtrise d'ouvrage sera assurée. Il invite également le STIF à prendre en compte le fait que le T Zen s'insère dans un milieu urbain, qu'il doit être un facteur d'aménagement et non pas uniquement un moyen de transport.

Il estime, de plus, nécessaire de coupler le T Zen 4 avec les liaisons douces. Il est important selon lui que les stations soient conçues pour s'intégrer dans un environnement urbain. La Ville d'Evry compte de nombreux projets urbains ; c'est pourquoi il souhaite qu'un travail fin soit mené sur ces questions.

Alain DONJON, maire-adjoint de Morsang-sur-Orge, s'associe aux remarques concernant la date de 2017 envisagée pour la mise en service du T Zen 4, jugeant les délais trop longs.

Il estime que la partie nord est abandonnée. Il dit que la Ville de Morsang-sur-Orge demande depuis longtemps l'amélioration de la ligne dans la commune : les bus articulés ont des difficultés à passer sur la voirie étroite. Il est nécessaire, selon lui, de mettre en place des bus simples. Il demande également si l'amélioration de l'amplitude est envisagée pour 2017 ou si elle pourrait intervenir beaucoup plus tôt. Pour finir, il signale que la ville de Morsang-sur-Orge est à la frange des zones 4 et 5, et demande que ce secteur intègre la zone 4.

Marc PELISSIER, de l'Association des Usagers des Transports (AUT), estime que des améliorations sont à envisager concernant l'offre à court terme, car il sera difficile d'attendre 2017 vu l'augmentation sur la ligne. Il demande si le STIF a évalué la réserve de capacité en 2017, et à quelle fréquence il est prévu de descendre pour assurer une exploitation acceptable. Il demande, de plus, des précisions sur le partage éventuel du site propre.

Réponse des porteurs de projet :

Jean-François LACROUX répond que le STIF souhaite une maîtrise d'ouvrage unique, pour une raison d'efficacité. Le STIF envisage de passer le relais à une collectivité territoriale éventuellement après l'enquête d'utilité publique.

Afin de garantir la vitesse commerciale, la fiabilité et la régularité, le principe est de réaliser un site propre réservé au TZen. Un partage ponctuel est envisageable, mais sera exceptionnel, comme pour un tramway.

Armelle QUILLIEN répond que des études sont menées concernant la partie nord par la direction de l'exploitation du STIF pour améliorer l'exploitation avant la mise en place du T Zen 4. La remarque concernant le type de matériel roulant est bien prise en compte, elle sera étudiée afin d'améliorer la ligne 402 Nord.

La ligne 402 et les lignes aux alentours devront être améliorées pour tous les usagers autour du T Zen 4, et pas uniquement pour ceux ayant un accès direct au T Zen 4.

Concernant le zonage, elle indique qu'une réflexion est en cours au niveau régional pour proposer un zonage unique. Elle suggère donc que la question du zonage n'aura peut-être plus de raison d'être dans quelques temps.

L'objectif affiché de fréquence du T Zen est au minimum de 6 minutes en heures de pointe. Dans les études à venir, une fréquence de 4 à 5 minutes sera envisagée en heure de pointe.

Jean-François LACROUX souligne que le STIF s'adaptera aux besoins en transports. Les études prévoient actuellement une fréquence de 6 minutes qui permettra d'assurer un bon niveau de service.

Concernant l'amélioration de l'offre avant la mise en service du T Zen 4, le STIF doit poursuivre l'étude pour définir les conditions d'évolution de l'offre pour répondre aux besoins de déplacement sur ce territoire.

Conclusion par Francis CHOUAT, vice-président du Conseil général de l'Essonne en charge des transports

Francis CHOUAT a souhaité avant tout donner son sentiment sur la question du calendrier du projet. Il rejoint les remarques de l'ensemble des participants qui se sont exprimés sur la date trop éloignée de mise en service du T Zen 4. Il mentionne les années de retard prises dans la réalisation du prolongement du T7. Il estime nécessaire de demander au STIF de raccourcir les délais, mais il souligne dans le même temps que chacun doit en tirer les conclusions, d'abord le Maître d'ouvrage, mais également tous ceux pouvant participer à la réduction de ces délais.

Le niveau de connaissance et de crédibilisation du projet auprès des usagers doit être travaillé : cela signifie que les collectivités locales concernées par les réunions de concertation doivent faire en sorte que ces réunions soient préparées avec un succès de participation, afin de permettre à la concertation d'être une réussite en termes de fréquentation. Cela signifie que les réunions doivent être préparées avec la maîtrise d'ouvrage, afin que personne ne puisse prétendre découvrir les questions.

Il demande que certains mots soient évités dans ce type de réunions de concertation : on ne peut pas engager à la mobilisation, et dire en même temps que telle question a été « retoquée » par le STIF ; selon lui, soit elle est « retoquée », soit elle est en concertation.

Dans le calendrier prévisionnel, apparaît une année d'études complémentaires. C'est l'année qui est actuellement inaugurée, l'année où se résout la contradiction constatée ce matin : tout le monde dit que le projet peut se réaliser plus tôt que prévu, mais tout le monde pose des questions devant être traitées dans un temps court.

Il identifie plusieurs questions qu'il faudra travailler.

La question de Ris-Orangis est la principale pouvant perturber ou modifier le tracé. Des problèmes d'insertion, de fonctionnement sont posés pour cette ville. La question du site propre sur le tracé actuel Brossolette-Grigny doit être étudiée de près, car tant que la question sera en suspens, il sera impossible de dire que l'on veut réaliser le T Zen dans des délais plus courts

Il faut que tout le monde soit constructif et décisionnaire.

Il évoque la question du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), dont il s'étonne qu'aucun participant ne l'ait soulevée aujourd'hui. Il sera pourtant nécessaire d'aborder cette question si on veut que le projet se réalise.

Le nombre de stations va être un élément sensible dans la concertation. Il souligne qu'il sera complexe de remettre en question des situations acquises correspondant à des pratiques, et de justifier la diminution du nombre de stations par le fait de « passer d'un bus à un bus ». Il estime nécessaire de posséder un sens de l'intérêt général assez développé pour accepter dès maintenant que le mode T Zen doit être compatible avec un mode tramway éventuel dont personne ne peut être certain de la réalisation. Cette question du nombre de stations viendra en réunion de concertation publique.

A la fin des études complémentaires, la question de la réalisation du T Zen 4 avant 2017 sera plus claire.

Un élément semble calé à ce jour : les financements.

L'année d'études complémentaires est longue, mais le nombre de questions à résoudre est important. Les réunions de concertation et le calage fin des questions à traiter durant l'année d'études complémentaire lui paraissent essentielles.

Francis CHOUAT remercie les participants de leur présence et de leurs observations.

Aurélié PICQUE rappelle le dispositif de concertation :

- Des rencontres voyageurs
- Des rencontres de proximité
 - Le 27 octobre à Courcouronnes
 - Le 3 novembre au marché de la Grande Borne
 - Le 19 novembre à Ris-Orangis
- Des réunions publiques :
 - Mercredi 9 novembre à Évry
 - Mardi 15 novembre à Corbeil-Essonnes
 - Mercredi 23 novembre à Grigny