

CIRCULE



M. Jean-Pierre CHAULET
Président de la commission d'enquête
publique sur le **Tram Train Massy- Evry**

L'association **CIRCULE soutient le projet de tram train de Versailles à Evry (TTVE)** qui, réalisé en reprenant dans sa totalité la branche actuelle du RER C de Savigny-sur-Orge à Versailles, serait en pleine cohérence avec le schéma directeur du RER C. Il protégerait la section Epinay / Versailles du RER C (branche C8) de la contamination en chaîne des perturbations des autres branches et réciproquement. Il offrirait une fréquence et une amplitude de service meilleures ainsi qu'un prolongement lisible, confortable et performant jusqu'à Evry bénéfique à beaucoup d'Essonniens qui sont aujourd'hui condamnés à utiliser la voiture individuelle ou des lignes de bus peu performantes. Il permettrait de récupérer la de l'ordre de six rames de la branche C 8, récupération bienvenue dans le contexte de pénurie durable de matériel roulant où rien sinon ne semble prévu pour le RER C avant très longtemps.

CIRCULE regrette que le dossier soumis à l'enquête laisse planer autant de flou sur le devenir de la section de Massy à Versailles du RER C : en l'absence, les usagers qui empruntent cette branche du RER C en passant par Massy subiraient une correspondance dont les conditions ne sont pas précisées, correspondance s'ajoutant pour certains à celle d'Epinay-sur-Orge ; leur inquiétude est justifiée de voir leurs temps de trajets considérablement dégradés. Nous y reviendrons plus loin.

-I-

Par rapport au dossier soumis à la concertation en 2009, **CIRCULE note quelques améliorations** qui correspondent à ses attentes.

Fréquence :

CIRCULE critiquait en 2009 le plafonnement de la fréquence à 1 rame toutes les 10 minutes qui, même si les études la jugeaient suffisante pour couvrir les besoins, pouvait s'avérer insuffisante en cas de succès commercial. La possibilité annoncée dans le dossier soumis à l'enquête de monter la fréquence en pointe à 1 rame toutes les 7 à 8 minutes est donc une bonne nouvelle. Ce n'est encore pas suffisant pour prétendre offrir un service de type tramway ou métro urbain et cela maintient des temps de correspondances trop longs avec les autres transports en commun : RER ou bus de rabattement. Cette amélioration n'est pas due comme nous le demandions au confinement des trains de fret en dehors des heures de pointe. Elle est due à la suppression de l'une des deux sections à voie unique : celle en traversée à niveau de la RD 257 à Epinay. Or le dossier laisse planer la menace que les

services de l'Etat s'opposent cependant à cette amélioration sous le prétexte que croiser une route à niveau en roulant à gauche ne s'est jamais fait : c'est pourtant le cas de certains carrefours autrement plus névralgiques pour la sécurité routière : citons par exemple l'échangeur de l'autoroute A 4 dit du Pont de Nogent avec la RD 30 à Champigny-sur-Marne ou l'échangeur de Versailles Nord de l'autoroute A 13 avec la RD 182. Nous aurions aimé que l'accord formel de l'Etat figure dans le dossier.

Amélioration du rabattement en bus vers le pôle d'Epinay :

CIRCULE demandait que les rabattements en bus vers Epinay soient facilités et performants. C'est d'autant plus important en provenance de Savigny sur Orge, qui, ne l'oublions pas, perd un service ferroviaire sans correspondance en direction de Massy ou Versailles. Nous notons avec satisfaction que le dossier présente un schéma de circulation des bus et un passage sous le faisceau Paris-Orléans qui permettent que quelques arrêts soient accolés aux quais du tram train. Nous nous en réjouissons. Nous pensons cependant qu'il est nécessaire de dimensionner cette même gare routière pour qu'elle puisse accueillir de nouvelles lignes en passage ou en terminus. Nous constatons que cette nouvelle gare routière ne remplacera pas l'ancienne située à l'opposé du pôle, près du bâtiment voyageurs du RER C, de l'autre côté de la route de Corbeil (RD 117). La correspondance bus / bus entre les deux gares routières sera non accessible, longue du fait de l'éloignement, et nécessitera une traversée périlleuse à niveau du carrefour route de Corbeil / rue de Grand-Vaux. Voir plus loin nos propositions à cet égard.

Désenclavement du quartier Grand-Vaux de Savigny-sur-Orge :

Nous avons demandé que le quartier Grand Vaux de Savigny-sur-Orge soit directement relié à la station d'Epinay-sur-Orge et donc à la gare du RER C par une liaison piétonne et cyclable. Sur ce point, nos attentes sont comblées : le dossier présente deux liaisons directes et l'opération prend en charge leur réalisation. L'ensemble du quartier de Savigny aujourd'hui très enclavé entre A6, la RD 257 et l'Orge se trouverait dorénavant dans le périmètre de rabattement à pied du RER C et du tram train. Nous nous en réjouissons. Pour aller plus loin dans le désenclavement de Grand-Vaux, **il serait intéressant que le passage inférieur en continuité de la rue Auguste Renoir soit dimensionné pour le passage de bus de gabarit standard.** Cela élargirait le champ des possibilités de restructuration des lignes de bus sur Savigny-sur-Orge ; un tel passage serait à l'abri des bouchons quotidiens d'accès à l'autoroute A6 sur la RD 257. Il pourrait servir à améliorer les circuits des bus de substitution pendant les coupures du RER C (voir plus loin).

-II-

En revanche, **CIRCULE déplore que d'autres de ses attentes ne soient pas satisfaites.**

Prolongement à Versailles :

Notre principale critique en 2009 résidait dans le **caractère partiel de cette section de Massy à Evry qui entrainera une correspondance pour les usagers qui aujourd'hui traversent Massy sans correspondance par la branche C8 du RER C.** Autant un tram

train de Versailles à Evry s'inscrit dans une logique de maillage cohérente avec les lignes franciliennes radiales, autant une première phase de réalisation entre Massy et Evry n'assure plus la liaison avec les nombreuses lignes transiliennes de Versailles Chantiers. Le dossier ne présente pas le planning global de réalisation des deux phases, ni l'articulation avec les autres opérations majeures du RER C :

- La séparation des voies LGV et RER C à Antony qui permettra de doubler la fréquence en pointe de la branche du RER C entre Pont de Rungis et Massy,
- Les travaux autour de la gare de Brétigny-sur-Orge qui doivent permettre d'accueillir à Brétigny-sur-Orge les RER C qui vont aujourd'hui à Versailles – Chantiers.

En l'absence d'une présentation cohérente globale de la programmation, on peut imaginer deux solutions ferroviaires : maintien d'un morceau du RER C actuel avec un fonctionnement en navette, complètement isolé du reste de la ligne C, ou prolongement de sa branche de Choisy à Massy. Les deux solutions nécessiteraient des travaux importants, rendus inutiles au moment de réaliser la deuxième phase du tram train ; ces travaux ne sont d'ailleurs pas prévus. Le niveau de service serait largement dégradé par une correspondance à Massy : les usagers n'ont d'ailleurs aucune garantie que les fréquences de ces services seraient harmonisées avec celle du tram train pour minimiser les temps de correspondance à Massy. Les usagers des gares entre Massy et Versailles ne sont même pas consultés, l'enquête ne se déroulant pas dans ce secteur.

La réalisation au plus vite du prolongement à Versailles permettrait pourtant de libérer des rames supplémentaires bienvenues en cette période de pénurie de matériel roulant sur le Transilien.

CIRCULE a alerté à de nombreuses reprises de nombreux décideurs en utilisant les moyens divers à sa disposition afin d'éviter que ce dossier n'arrive en enquête sans éclairage sur son inscription dans un phasage cohérent. Nous sommes au regret de n'avoir pas été entendus. Nous ne pouvons nous contenter de bonnes intentions, de propos rassurants ou d'annonces d'arrivée imminente d'un dossier toujours remis à plus tard et qui n'engagerait personne dans une programmation précise. Le dossier indique que la rentabilité de ce prolongement est vérifiée : qu'attend-on pour engager sa réalisation ?

Qualité de la correspondance avec le RER C à Epinay-sur-Orge :

Nous avons insisté lors de la concertation sur la **qualité de la correspondance avec le RER C** qui joue un rôle essentiel dans la fréquentation du tram train. Or la station qui était déjà relativement éloignée de l'extrémité Nord des quais de la gare d'Epinay-sur-Orge (même en tenant compte du rapprochement du quai sud), a été éloignée d'environ 50 mètres de plus, ce qui représente entre 30 secondes et 1 minute de plus de temps de correspondance par une marche à pied soumise aux intempéries. Pour atténuer cette distance, nous pensons qu'elle doit être mise à profit pour aménager des rampes paysagères accessibles aux fauteuils, vélos, poussettes et valises à roulettes, dans chacun des talus du faisceau ferroviaire Paris-Orléans pour relier en douceur la station aux deux quais du RER C. Ce serait aussi un moyen de relier les deux gares routières de bus de façon accessible par le quai nord, le cheminement actuel ne l'étant pas. Ces deux rampes s'ajouteraient voire remplaceraient les accès mécanisés évoqués dans le dossier, dont nous connaissons d'expérience le manque de fiabilité.

-III-

Enfin, le dossier appelle les autres remarques suivantes :

Embarquement des vélos à bord du tram train :

Le dossier ne traite pas des conditions d'embarquement des vélos à bord des voitures. Au contraire, à la demande posée lors de l'atelier de Morsang-sur-Orge du 25 novembre 2011, le STIF n'a répondu que sur le rabattement et renvoyé au schéma directeur du STIF muet sur le mode tram train. Or aujourd'hui, les trains du RER C acceptent les vélos à bord entre Epinay et Versailles. Nous demandons que le STIF s'engage au minimum sur le maintien de ce service, lequel doit donc aussi être étendu à la section nouvelle d'Epinay à Evry. La Fédération pour les Circulations Douces en Essonne en a exposé les raisons dans sa lettre jointe dont nous partageons les termes. Nous vous joignons également la réponse du vice-président de la région en charge des transports et des mobilités. Nous attestons que ce service est utilisé quotidiennement aujourd'hui par quelques cyclistes.

Bus de substitution :

En matière de circulation pendant le chantier, le dossier ne parle que des conditions de circulation en voiture particulière ! C'est faire fi des autres modes. Rien n'est dit sur les bus de substitution. Or nous savons combien ce service – généralement nocturne ou de week-end - est aujourd'hui mal organisé et ne répond pas aux besoins des usagers très souvent occasionnels en ces heures creuses.

Le chantier va occasionner de longues et nombreuses interruptions du service du RER C, en particulier le ripage de la grande ceinture à Savigny-sur-Orge. Il rend nécessaire d'améliorer les aménagements les parcours des bus bien avant le démarrage des travaux; entre les gares de Savigny et d'Epinay par exemple, nous demandons que les bus puissent emprunter l'axe quasi direct de la rue des Rossays au lieu de zigzaguer par le plateau et Grand-Vaux. Le débouché de la rue des Rossays sur la RD 257 devrait donc être ouvert aux bus comme il l'a été pendant tout le chantier de la station de traitement des eaux de l'autoroute A6. Il serait également souhaitable que la future liaison douce entre la gare d'Epinay et Grand-Vaux au droit de la rue Jean Renoir soit mise au gabarit des bus et réalisée dès le début des travaux pour permettre si besoin, d'y faire passer les bus de substitution pendant le chantier. Cela permettrait aussi d'y faire passer une future nouvelle ligne de bus régulière sur des voiries à l'écart des bouchons quotidiens d'accès à l'échangeur d'A6.

Cheminements piétonniers et itinéraires cyclables sous chantier :

Nous demandons que les cheminements des piétons soient maintenus accessibles et sécurisés prioritairement au maintien de la capacité offerte à la circulation individuelle motorisée. Nous demandons aussi que toutes facilités soient données aux usagers qui choisiraient le vélo en alternative aux bus de substitution, pour emprunter les circuits les plus

directs et lisibles. La promenade des bords de l'Orge qui relie pratiquement toutes les gares au sud d'Athis-Mons jusqu'à Arpajon, pourrait être signalée à cet effet par exemple. La gratuité du stationnement des vélos dans le parc de rabattement de Savigny nous paraît un minimum : aujourd'hui, les cyclistes doivent acheter un abonnement, à l'instar des motos ou bien payer en mode horaire comme les voitures s'ils sont occasionnels: c'est un comble !

Tarifification du tram train :

Le dossier se contente d'indiquer que le tram train sera intégré dans le système global de tarification d'Ile de France. Les usagers qui ne disposent pas de forfait se posent cependant la question de savoir si le tram train sera assimilé à un tramway nécessitant un ticket T ou à un train avec des billets de gare à gare ; ils espèrent que les correspondances supplémentaires à Epinay et à Massy ne les conduiront pas à **multiplier tickets T et billets de gare à gare**.

Accès au lycée Corot de Savigny-sur-Orge :

Le dossier déclare le lycée Corot en dehors de la zone d'étude (chapitre 3 : état initial de l'environnement page 390). Or la totalité des salles de cours se trouve à l'opposé de l'actuel accès Place Davout, dans l'angle de la rue de Morsang et de l'Orge, à moins de 500 mètres de la station « Morsang » du tram train. Les salles de cours sont plus proches de cette station que de la gare de Savigny du RER C et des gares routières qui desservent aujourd'hui ce lycée. Un accès réservé aux voitures des professeurs, employés et étudiants post bac a d'ailleurs été récemment aménagé rue de Morsang à 200 mètres de la station. De nombreux lycéens, étudiants et personnels pourraient arriver en tram train à la station « Morsang »: il s'agit notamment de ceux des secteurs du Plateau de Viry et de Grigny et aussi de ceux qui aujourd'hui arrivent par la branche Savigny/Massy du RER C et éviteraient ainsi la correspondance à Epinay-sur-Orge. La demande de leur ouvrir un accès par la rue de Morsang a été soulevée lors de la concertation. La taille de cet établissement (un des plus gros de France) justifie pleinement l'existence de deux accès permanents. En l'absence d'un accès rue de Morsang, le détour par l'accès principal Place Davout est beaucoup trop dissuasif et place effectivement ce lycée hors de la zone de rabattement du tram train. L'enjeu est de taille pour la rentabilité du tram train, pour limiter l'accompagnement en voiture des lycéens et apaiser la circulation aux abords de la station et de la gare du RER C de Savigny, ainsi que pour la restructuration des lignes de bus. Il est dommage que ce point n'ait pas avancé depuis la concertation. Cet accès se trouverait sur le territoire de Savigny-sur-Orge (qui n'est pas concernée), en extrême limite de Morsang-sur-Orge, de Viry-Châtillon et de deux (bientôt trois) communautés d'agglomération ; il est à craindre que chacune compte sur les autres pour porter cette demande auprès du rectorat. Le STIF et le Conseil Général ont un rôle à jouer pour qu'elle ne soit pas enterrée.

Pôle gare d'Epinay :

Le dossier d'enquête manque de précision sur le projet du pôle gare d'Epinay porté par Europ'Essonne. Cela soulève plusieurs inquiétudes.

Tarifification du parc de stationnement :

La politique tarifaire régionale des parcs de rabattement sur les gares ne nous paraît pas adaptée au contexte de la grande couronne de Paris : les parcs gratuits sont saturés avant même la fin de la pointe du matin ; c'est le cas de celui d'Epinay comme des suivants, - Sainte-Geneviève-des-Bois notamment - alors que les parcs payants (Savigny, Brétigny) conservent une réserve de capacité en permanence. Cela privilégie les pendulaires matinaux au détriment des usagers dont les horaires sont plus tardifs (employés des commerces par exemple), alors que les bus se font rares en fin de pointe matinale. Nous constatons aussi que le paiement des parcs engendre la diffusion du stationnement longue durée sur voirie dans les quartiers gares, cause de déclin des commerces et activités et de désagrément pour les riverains. Sans recettes spécifiques, les communes concernées n'ont pas les moyens de financer le contrôle d'une restriction de la durée du stationnement gratuit sur voirie. Si le parc d'Epinay-sur-Orge devenait payant, des reports s'effectueraient sur les autres gares du RER C et sur les stations du tram train les plus proches.

Il ne faudrait pas non plus que la tarification du parc d'Epinay incite des usagers potentiels du tram train ou du RER C à préférer la voiture : l'autoroute A 6 est toute proche !

Par ailleurs, la proximité d'A6 du parc d'Epinay peut développer son usage occasionnel en cas de bouchons inhabituels sur le réseau autoroutier.

La tarification du parc d'Epinay ne peut donc être mise en place que dans le cadre d'une politique de stationnement harmonisée sur l'ensemble des gares du RER C entre Savigny et Brétigny et des stations du tram train les plus proches, en tenant compte d'une nouvelle offre renforcée de bus en rabattement. CIRCULE insiste pour que le STIF initie une étude préalable de stationnement en fédérant les collectivités concernées en vue d'affiner et adapter sa politique régionale au secteur d'Epinay.

Eclatement du pôle :

La présence d'une gare routière à chaque extrémité du pôle d'Epinay ajoute le besoin de correspondance bus / bus à celui déjà posé pour la correspondance entre le tram train et le RER C. Entre les deux gares routières, ce n'est pas seulement la dénivelée à franchir mais aussi la distance et la traversée du carrefour route de Corbeil / rue de Grand Vaux qui doivent être traités. Cela renforce encore le besoin de cheminements piétonniers de grande qualité et évidemment accessibles aux personnes à mobilité réduite. La réalisation d'une rampe accessible dans le talus du faisceau Paris-Orléans entre la station du tram train et le quai nord du RER apporterait une réponse à ce besoin. Relier les deux gares routières pour des correspondances bus / bus implique un passage public par le quai Nord du RER C en franchissement de la RD 177, ouvert aux usagers sans titre de transport.

Réhabilitation de la RD 257 à Epinay en boulevard urbain :

CIRCULE souscrit à cet objectif et demande que les cheminements à pied et à vélo en traversée comme en bordure de cette artère soient multipliés en conséquence.

Aux deux **traversées** annoncées le long de l'Yvette et dans l'alignement de la rue Auguste Renoir à Savigny-sur-Orge, il faut en ajouter une autre entre la rue des Rossays à Savigny-sur-Orge et le chemin des Tourelles à Epinay-sur-Orge, traversée qui serait mutualisée avec une traversée des bus de substitution pendant les chantiers et perturbations du RER C.

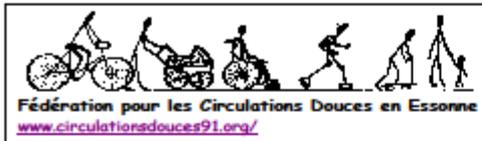
Il faut également un **cheminement sur au moins l'un des côtés de la RD 257 pour relier l'Orge à l'Yvette**. Cette liaison est l'un des tronçons du sentier de randonnée pédestre « ceinture Verte d'Ile de France ». La Promenade de l'Orge est un itinéraire doux d'intérêt

régional et départemental (Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces). Elle présente un réel intérêt en matière de rabattement en vélo ou à pied sur les gares du RER C ou en substitution lors d'interruptions de service du RER C. L'Yvette peut également jouer un rôle similaire entre les stations du tram train de Longjumeau à Epinay.

Le pôle gare d'Epinay se situe en frontière de plusieurs communes et plusieurs communautés d'agglomérations. Le STIF doit s'assurer qu'Europ'Essonne qui pilote l'élaboration du projet du pôle gare d'Epinay y associe étroitement l'ensemble des communes et EPCI voisines.

CIRCULE souhaite être associé à la poursuite des études du tram train de Versailles à Evry, ainsi qu'aux études connexes des collectivités autour de la gare d'Epinay.

En annexe : lettre de la FCDE et réponse de Pierre Serne, vice président de la Région Ile de France, chargé des transports et des mobilités au sujet de l'embarquement des vélos à bord du tram train.



Lisses octobre 2012

Présidente : *Maryvonne Mateu*
7 ter rue Gabriel Vervant
91090 Lisses
01 60 86 92 92 / 06 89 35 34 93
maryvonne.mateu@gmail.com

Monsieur le Président de la Région Ile de France et du STIF
Madame la Directrice du STIF
Madame la Directrice du Transilien SNCF
M. le Vice Président de la Région en charge des transports
M. le Président du Conseil Général de l'Essonne
M. le Vice-président du Conseil Général de l'Essonne en charge des transports
Mme la Vice-présidente du Conseil Général de l'Essonne en charge du Développement Durable

Objet : Tram Train Massy-Evry : Embarquement des vélos

Mesdames, Messieurs,

Dès le stade de la concertation, notre Fédération pour les Circulations Douces en Essonne a apporté son soutien au projet de Tram Train Massy-Evry qui va prochainement être soumis à enquête publique. Conformément à leur vocation, notre fédération et nos associations membres continuent à œuvrer pour qu'il soit accompagné par des systèmes de rabattement efficaces et attractifs pour la marche à pied et le vélo.

Ce projet se substitue à une branche du RER C qui autorise depuis toujours l'embarquement des vélos à son bord. Cela complète au moindre coût pour la collectivité et l'environnement les rabattements par bus nécessairement lacunaires en termes d'amplitude de service et de densité de desserte dans notre territoire essonnien où la location de vélos de courte durée aurait un coût prohibitif. Cela répond aux besoins d'usagers de moins en moins pendulaires qui ont besoin d'un vélo à chaque étape de leurs parcours.

Le tram-train Evry-Massy-Versailles relie des banlieues relativement peu denses et des zones d'habitats sensibles dont les résidents ont souvent des horaires fractionnés, en des lieux multiples ou variables d'un jour à l'autre. Il relie également deux grands pôles universitaires, aux lieux d'études souvent éclatés et aux horaires fortement étalés. Il dessert des aires naturelles de détente comme la vallée de l'Orge et le Bois de Saint-Eutrope qui offrent un intérêt grandissant pour l'ensemble de la Région.

Pour toutes ces raisons, nous nous inquiétons du mutisme du dossier d'enquête publique sur les conditions d'embarquement des vélos à bord du Tram Train Massy Evry. Nous nous inquiétons aussi que les responsables du projet nous renvoient vers le futur exploitant pour obtenir des réponses sur ce sujet.

Le dossier d'enquête publique doit lever ce qui n'était qu'une option lors de la concertation pour manifester clairement l'engagement de la Région et du STIF en faveur des modes de déplacement durables. Il s'agit d'une attente forte des habitants de l'Essonne, objectif qui aujourd'hui leur paraît encore relever du vœu pieu tant les obstacles et discontinuités des itinéraires sont nombreux, pour les vélos comme pour les personnes en situation de handicap. A l'instar du Vélib en couronne dense, une telle mesure aurait à notre avis un effet de levier majeur pour entraîner populations et collectivités vers des pratiques de mobilité plus vertueuses.

Dans l'attente de votre réponse nous vous prions d'agréer, Mesdames Messieurs, l'expression de nos salutations empressées.

Pour la FCDE,
La Présidente
Maryvonne MATEU



Conseil régional

Le vice-président

chargé des transports et des mobilités

Dossier suivi par : Christophe RIBET

Tél. : 01.53.85.64.23

Paris, le 5 novembre 2012

Réf. : PS/CR/GS

Madame Maryvonne MATEU

Présidente de la Fédération pour les Circulations
Douce en Essonne
7ter, rue Gabriel Vervant
91090 LISSES

Madame la Présidente,

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention de votre courrier concernant l'embarquement des vélos à bord du futur Tram Train Massy-Evry (TTME).

Je tenais tout d'abord à vous assurer de mon soutien dans votre démarche : l'intermodalité, avec une augmentation prévue de la part modale des déplacements en vélos, est un des objectifs majeurs du Plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDUIF). Il me semblerait donc anormal que la question de l'embarquement des vélos à bord des nouvelles infrastructures de transports ne soit pas traitée comme il se doit.

Dans votre courrier, vous soulignez avec raison, Madame la Présidente, que ce n'est pas au futur exploitant de décider de l'embarquement ou non de vélos à bord du futur TTME. Au risque, ce qui serait pour le moins ironique, de voir ce même exploitant à l'avenir nous expliquer que cette demande n'était pas dans le dossier d'enquête publique et qu'il ne peut donc l'autoriser.

Je m'engage, en tant que Vice-président en charge des transports et des mobilités à la Région Ile de France et Premier Vice-président du STIF, à regarder au plus vite comment la question de l'embarquement des vélos à bord du TTME pourrait être intégrée au dossier d'enquête publique.

Je ne manquerai évidemment pas de vous tenir informé des suites de cette demande et compte sur vous afin de m'alerter sur d'éventuelles réticences rencontrées localement dans le futur.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération distinguée.

Pierre SERNE

Conseil régional

Adresse postale : 33, rue Barbet-de-Jouy - 75007 Paris
Bureaux : 61, rue de Babylone - 75007 Paris
Tél. : 01 53 85 63 20 - Fax : 01 53 85 64 11
www.iledefrance.fr - E.mail : pierre.serne@iledefrance.fr