

Synthèse thématique des avis et débats

>> Les toilettes à bord

Quelques personnes ont demandé si des toilettes seraient mises à la disposition des voyageurs, à l'intérieur des trains.

Les porteurs du projet ont indiqué qu'il n'y aurait pas de toilettes à bord du tram-train, comme c'est le cas pour tous les nouveaux matériels roulants du Transilien.

>> Le wi-fi

Un participant a demandé que des bornes Wi-Fi gratuites soient installées à la fois dans les gares, mais aussi à bord des tram-train.

Transilien a indiqué qu'il n'était pas prévu de déployer cet équipement compte tenu des autres modalités de connexion offerte par la téléphonie mobile.

Des avis partagés sur la question d'une station au Pileu

La question d'une station supplémentaire dans le quartier du Pileu, entre les communes de Massy, de Palaiseau et d'Igny, a été **évoquée par les participants dès la première réunion publique à Versailles**. Ce sujet a ensuite été régulièrement abordé dans les différentes rencontres et dans les avis écrits (cartes T et Internet) ; il a fait l'objet de **propositions spécifiques à l'occasion de l'atelier** consacré aux services rendus aux usagers, à Igny le 20 juin 2013.

A l'issue de la concertation, **les avis restent partagés quant à l'opportunité de créer une station supplémentaire à cet endroit.**

UNE STATION POUR DESSERVIR ET ANTICIPER LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER DU PILEU

Le principal argument invoqué par les participants en faveur d'une station supplémentaire dans le quartier du Pileu est **son désenclavement** (pour les logements du Pileu, la zone d'activités – qui compte déjà 600 emplois selon un participant –, le quartier des Erables, le supermarché Leclerc, et le centre de formation Safran) **et la desserte d'un quartier en plein développement**. Les participants ont ainsi évoqué les projets suivants : la nouvelle ZAC des Ruchères, les logements en limite de Palaiseau et les projets sur le site d'Air France.

Ce point de vue est notamment porté par des élus du secteur, en particulier par Françoise RIBIERE, Maire d'Igny, Vincent DELAHAYE, Sénateur-Maire de Massy et Président de la Communauté d'agglomération Euro'Essonne, et David BODET, Président de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay.

Françoise RIBIERE, Maire d'Igny a, de plus, rappelé que la station du Pileu est **une demande ancienne** de la ville, qui en avait fait état dès les échanges sur le projet de Tangentielle ferrée, il y a une dizaine d'années.



Vincent DELAHAYE Sénateur-Maire de Massy a, lui, souhaité rappeler le **portage politique** dont bénéficie la création de la station soutenue par les villes de Massy et d'Igny, les deux communautés d'agglomération du Plateau de Saclay et d'Europ'Essonne, ainsi que le Conseil général de l'Essonne. Guy BONNEAU, Vice-président du Conseil général de l'Essonne, et conseiller général du canton de Massy-Ouest, a lui aussi évoqué le soutien du Conseil général vis-à-vis de la construction de la station du Pileu.

Un second argument est mis en exergue par les participants, celui de la nécessité de **raccourcir le rabattement sur les stations environnantes**. En effet, la distance entre Massy et Igny est jugée trop importante et la création d'une station entre les deux permettrait un temps de rabattement plus approprié.

Enfin, M. Eric LOMBARD, adjoint au maire d'Igny en charge des Grands projets, de l'Economie et des Transports, voit dans la station du Pileu un moyen de **délester le trafic de la gare de Massy-Palaiseau**, très fréquentée.

Les porteurs du projet ont indiqué que c'est lors des échanges avec les collectivités, qui ont débutés dès 2012, que la demande d'une station nouvelle entre Massy et Igny a émergé de la part des élus du territoire. Une analyse succincte et partielle a déjà été menée concernant la pertinence de cet aménagement et ce diagnostic devra être fiabilisé dans les études à venir afin d'être d'un niveau suffisant pour permettre la prise de décision.

LE RISQUE DE DÉGRADATION DU TEMPS DE PARCOURS

A l'inverse, d'autres participants ont fait part de leurs craintes à l'égard de la création de cette station et certains même ont manifesté une franche opposition.

Le principal argument avancé est celui d'une **dégradation du temps de parcours pour l'ensemble des utilisateurs de la ligne**. Des participants souhaitent des précisions sur l'impact exact qu'aurait cette gare sur le temps de parcours, tandis que d'autres demandent une garantie du respect des 18 minutes de temps de parcours annoncées. Pour le Département des Yvelines, notamment, les performances annoncées doivent être assurées pour conserver l'attractivité du projet.

Cet argument a aussi été repris par le collectif d'association COLOS et par Marc PELISSIER, de l'AUT Île-de-France. Celui-ci a rappelé que cette station du Pileu viendrait s'ajouter à d'autres gares nouvelles déjà prévues sur le tronçon principal Massy-Evry (la station ZAC de la Bonde, confirmée, et les stations conditionnées de Champlan et Savigny). S'il ne remet pas en cause la pertinence des stations supplémentaires sur le tronçon Massy – Évry, il voit dans l'accumulation de stations supplémentaires un risque pour le temps de parcours global et donc l'attractivité du tram-train.

Quelques participants, notamment Marc PELISSIER, AUT Ile-de-France, ont souligné qu'une nouvelle station pourrait aussi **ralentir la mise en service du projet de prolongement** et donc allonger la période transitoire.

L'association des Amis de la Bièvres a manifesté son opposition à la création d'une station au Pileu, notamment parce qu'elle considère que « *le TCSP, au départ de Massy, a déjà été créé pour répondre précisément à ce besoin et il dessert les nouveaux quartiers* ». Elle suggère donc que des **solutions de rabattement soient mises en place plutôt que des arrêts supplémentaires**.

Synthèse thématique des avis et débats

D'autres craintes ont été émises plus ponctuellement :

- > **les nuisances sonores** qui seraient dues, d'une part, aux travaux pour construire la station et, d'autre part, aux trains qui ralentiraient lors de leur arrivée en station.
- > **le trafic routier** que la station pourrait générer
- > **la sécurité** pour les riverains de la nouvelle station

Les porteurs du projet ont indiqué que les premières études ont montré qu'une nouvelle station ferait augmenter le temps de parcours d'1 minute à 1 minute 20. Ils ont également expliqué qu'une circulation à pleine vitesse est plus bruyante qu'une circulation à vitesse réduite qui arrive ou part d'une station. Plus globalement, ils ont pris note des arguments exprimés en faveur de cette station et ont précisé que de nouvelles études seront menées, pendant lesquelles la maîtrise d'ouvrage sera en contact avec les collectivités.

Par ailleurs, la question de la **faisabilité financière de cette station** a été évoquée, notamment par Marc PELISSIER, AUT Ile-de-France, qui a rappelé que le budget initial ne prévoyait pas une telle station.

Les porteurs du projet ont expliqué que, si la station supplémentaire est décidée, elle sera à financer dans le cadre du projet. Lorsque les études pour le prolongement jusqu'à Versailles seront plus avancées, des financements complémentaires seront recherchés.

Enfin, un participant a demandé si une **démarche de concertation** encadrerait le projet de station du Pileu.

Les porteurs du projet ont expliqué que la phase de concertation actuelle a permis d'échanger sur l'opportunité d'une station au Pileu, notamment avec l'atelier à Igny. La décision de réaliser ou pas cette station prendra en considération le bilan de la présente concertation, les demandes des acteurs du territoire et les études menées par le maître d'ouvrage sur l'impact et la faisabilité de la station. Si la station est confirmée, de nouvelles études seront menées et les collectivités territoriales seront associées. Les résultats de ces études seront partagés avec les habitants. Au moment de lancer le chantier, il y aura des échanges avec la population pour les modalités de réalisation des travaux.



DES SUGGESTIONS SUR LES RABATTEMENTS ET L'EMPLACEMENT DE LA STATION

Au-delà des arguments présentés sur l'opportunité même d'une station au Pileu, plusieurs participants se sont d'ores et déjà exprimés sur deux de ses caractéristiques : son emplacement et les rabattements.

Lors de l'atelier à Igny, les deux scénarios de **localisation de la station** proposés par les porteurs du projet au niveau du rond-point de la D444, ont été généralement jugés trop proches des habitations et trop peu sécurisés. Plusieurs participants ont demandé qu'un emplacement plus à l'est, au niveau du pont, ou un autre plus proche encore du supermarché Leclerc, soit envisagé.

Par ailleurs, de nombreux participants ont invité les porteurs du projet à être particulièrement attentifs à la **qualité des rabattements** sur cette nouvelle station : prévoir des stationnements pour les voitures, installer des parkings vélo sécurisés, sécuriser les accès piétons et vélos autour de la future station (surtout au niveau du rond-point et de la D444) et assurer une bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les porteurs du projet ont indiqué que des options d'implantation situées plus à l'est, au niveau du pont de la D117, voire même plus loin, sur la commune de Massy, seront étudiées. Plus généralement, ils ont rappelé que l'insertion de la station devra tenir compte de son environnement direct et de l'intermodalité.

Une demande unanime d'accélérer le calendrier pour rapprocher les mises en service des deux phases du tram-train

Plusieurs participants ne sont pas satisfaits par le calendrier du projet. Beaucoup estiment dommage que la mise en service ne soit prévue qu'en 2020 ; d'autres réclament plus explicitement que tout soit mis en œuvre pour **accélérer le calendrier**.

Ainsi, Hervé HOCQUARD, Maire de Bièvres, a indiqué que les communes de Bièvres et de Jouy-en-Josas, ainsi que la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, demandent une mise en service plus rapide. L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre regrette quant à elle que le projet n'aboutisse qu'en 2020, après ce qu'elle considère être des années de réflexion sur le sujet (elle cite notamment le projet de Tangentielle Sud).

De nombreux participants souhaitent donc que le prolongement jusqu'à Versailles soit **mis en service plus tôt, en même temps que le tronçon Massy-Evry**.

Deux principales raisons sont évoquées pour avancer la date de mise en service. La première et la plus fréquente est de **ne pas créer une correspondance à Massy** pendant la période transitoire. C'est le cas en particulier des associations Jouy Écologie et COLOS.

Guy BONNEAU, Vice-président du Conseil général de l'Essonne, et conseiller général du canton de Massy-Ouest, désire quant à lui que le prolongement soit envisagé comme un projet global avec le tram-train Massy-Evry permettant une mise en service concomitante et éviter ainsi la création de ruptures de charges qu'il juge préjudiciables.

Vincent DELAHAYE, Sénateur-Maire de Massy, a demandé que ce prolongement soit mis en service en même temps que le tronçon Massy-Evry et que les travaux pour la correspondance temporaire à Massy soient réalisés à minima.

Enfin, le Conseil Général des Yvelines a, de son côté, manifesté le souhait de limiter au maximum le temps pendant lequel une correspondance sera nécessaire à Massy.