

Enquête publique prescrite par l'arrêté préfectoral n°13 DCSE EXP 31 du 22 août 2013  
relative à la réalisation d'une liaison en transport en commun en site propre,  
le T Zen 2 entre Sénart et Melun.

## **Réponses thématiques du maître d'ouvrage aux observations recueillies pendant l'enquête publique**

### **1- Impact environnemental, repaysagement, requalification, voies piétons et cycles, conservation du patrimoine**

Impact environnemental : voir thème n° 3

Repaysagement, requalification : le T Zen, un projet d'aménagement de l'espace public

Le T Zen n'est pas seulement un projet de transport en commun. C'est également un projet d'aménagement urbain qui s'attache à repenser intégralement chaque rue traversée et à embellir la ville. En effet, toutes les voies empruntées par le T Zen seront réaménagées de façade à façade pour accueillir le transport en commun et ses stations, mais également pour donner davantage d'espace aux piétons et aux cycles, insérer des espaces verts, créer des espaces publics plus lisibles et plus conviviaux. C'est notamment le cas pour les places urbaines qui seront traversées par le T Zen qui, pour certaines d'entre elles à Melun, font déjà l'objet d'un partenariat avec la commune.

Dans cette optique, le projet paysager sera particulièrement soigné et adapté aux situations rencontrées. Le passage du T Zen dans un site à dominante végétale (parcs urbains, avenues plantées, proximité de boisements, « espaces verts »...) sera conçu avec l'objectif de respecter les structures paysagères présentes (choix des matériaux de la plateforme et de ses abords, végétalisation, plantation d'arbres, choix des essences), de conforter les ambiances et de minimiser l'effet de coupure. Le passage du T Zen dans ces espaces constitue l'occasion de les réaménager pour créer ou restituer des lieux de promenade ou de loisir. Dans un site dont la qualité d'espace public est moindre, le passage du T Zen permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants par un travail attentif sur les revêtements de sol et l'utilisation du végétal.

Le T Zen nécessitera parfois l'abattage d'arbres à Melun et Sénart. Dans les phases de mise au point du projet, une attention toute particulière sera apportée à réduire autant que possible le nombre d'arbres qui seront réellement supprimés. En outre, il est prévu de replanter, à l'échelle de l'itinéraire du T Zen, un nombre d'arbres supérieur au nombre d'arbres abattus. Dans le cas où il est impossible de replanter à proximité immédiate de l'emplacement des arbres abattus, il est prévu de proposer une compensation sur d'autres parcelles.

Etang du Miroir d'eau et Allée de la Perspective de Savigny-le-Temple

Le projet de T Zen dessert le quartier du Miroir d'eau en empruntant la rue de Rougeau. Il circule au sud de l'Etang du Miroir d'eau et dans l'emprise actuelle de cette rue. Le projet n'a pas d'impact sur l'étang, la faune et la flore qui le borde. Le tracé aborde ensuite l'Allée de la

Perspective sur une voie nouvelle, ce qui induira l'abattage de certains arbres. Toutefois, ils seront replantés en nombre plus important afin de mettre en valeur la perspective sur le Domaine de la Prévôté, le long de l'allée piétonne et de la plateforme du T Zen. L'intégration paysagère du T Zen dans cet espace vert sera particulièrement travaillée afin de maintenir tous ses usages actuels (cheminement piétons, pratiques sportives, jeux d'enfants), de minimiser la coupure induite et d'embellir cet espace.

### Parc de Savigny

Concernant la traversée du Parc de Savigny, sa fonction de promenade et d'aire de jeux sera maintenue. La plateforme du T Zen est un espace ouvert et un cheminement piéton sera créé le long du T Zen. Un travail sera réalisé sur l'intégration paysagère du projet pour maintenir la qualité de cet espace vert, minimiser la coupure induite et embellir cet espace.

### « Coulée verte » de Cesson

Le projet restitue le cheminement piéton existant ainsi que l'alignement d'arbres. La plateforme du T Zen est un espace ouvert et la fonction de promenades est maintenue. Un travail d'intégration paysagère sera réalisé pour garantir la qualité de cet espace vert. Il s'attachera en particulier à assurer la sécurité des traversées piétonnes et des cheminements d'un lotissement à l'autre.

### Plaine du Moulin à vent, bassin des haies fleuries à Vert-Saint-Denis

Dans la plaine, l'insertion de la plateforme est suffisamment éloignée des habitations pour limiter les nuisances visuelles et sonores. Cet espace sera réaménagé afin de créer un nouveau lieu de vie autour du T Zen avec un cheminement piéton et un espace paysager. Par ailleurs, le projet s'attachera à valoriser l'espace de transition situé entre le T Zen et les habitations, à travers un traitement paysager de qualité de l'actuelle digue. Le passage du T Zen dans la Plaine du Moulin à Vent aura, du fait du tracé empruntant la digue, un faible impact sur les arbres existants, actuellement peu nombreux.

### Voies piétons cycles

L'objectif est d'offrir depuis et vers le T Zen la possibilité de circuler de manière confortable et sûre. Dans les rues empruntées par le T Zen, chaque fois que cela est possible, les trottoirs seront élargis et des aménagements cyclables seront créés en tenant compte du réseau cyclable des deux agglomérations. A ce titre, le projet prévoit plusieurs configurations d'aménagements cyclables :

- des espaces mixtes piétons cycles bien séparés de la voirie, principalement à Sénart, lorsque la faible densité de l'habitat et des flux de piétons et cycles le justifie,
- des plateaux mixtes piétons, cycles, type zone de rencontre,
- des pistes et des bandes cyclables,
- des cycles dans la circulation générale lorsque les trafics le permettent ou que la configuration de la voie ne permet pas la création d'espaces dédiés.

Concernant la rue Dajot à Melun, une piste cyclable est créée dans le sens nord-sud ; dans le sens sud-nord, il est proposé que les cyclistes s'insèrent dans la circulation générale. Cette rue,

plus calme et confortable pour la circulation des cyclistes, a été préférée à des aménagements dans l'avenue Thiers de Melun pour effectuer à vélo la liaison gare – centre-ville.

Il convient de préciser qu'il n'est pas possible d'assurer une continuité complète des aménagements cyclables tout au long du tracé du T Zen. Ainsi, dans le cas où la configuration des lieux ne le permettrait pas (rues étroites de Melun par exemple), une recherche d'itinéraire alternatif par d'autres voies sera étudiée au stade de l'avant-projet. De plus, un travail partenarial sera mené avec les collectivités compétentes (communes, CAMVS et SAN de Sénart) afin de définir des itinéraires permettant de connecter les stations T Zen aux quartiers voisins.

De façon générale, les aménagements proposés seront conformes à la réglementation, notamment en termes de largeur de trottoirs ou d'aménagements cyclables.

Par ailleurs, il n'est pas prévu de prise en charge des vélos dans les bus, compte tenu de la fréquentation attendue en heures de pointe. Cependant des places de stationnement sont prévues aux abords des stations (voir thème n° 11).

Enfin, il est à noter que le site propre du T Zen sera interdit à la circulation des cyclistes afin d'assurer la sécurité de ces derniers ainsi que de préserver la régularité du T Zen. De plus, le système accordant la priorité au T Zen aux carrefours n'est pas adapté aux cyclistes qui prendraient alors des risques importants en traversant le carrefour ou en sortant du site propre pour rejoindre la circulation générale.

### Préservation du patrimoine

Les études du T Zen ont été réalisées en associant le Service Territorial d'Architecture et du Patrimoine avec l'objectif de préserver et même au-delà, de mettre en valeur le patrimoine jouxtant l'itinéraire du T Zen. Les phases ultérieures d'études s'attacheront à travailler sur la mise en scène des monuments (les Eglises de Melun en particulier) au travers d'un choix particulier de matériaux pour la plateforme et les trottoirs (nature, texture et couleur des matériaux), la disposition du mobilier urbain, ou l'utilisation du végétal. Le projet vise, lors de la traversées des places, à favoriser les piétons, tant dans son cheminement, que dans sa perception de l'identité du lieu et du paysage urbain.

Ainsi, une attention particulière sera portée à la mise en valeur du parvis de l'église Notre Dame, du chevet de l'église Saint-Aspais, ainsi qu'à l'aménagement des places Chapu, Saint-Jean, etc.

A l'occasion du projet T Zen, la Commune de Melun étudie le réaménagement de plusieurs places situées sur son tracé (place Chapu, place Notre Dame, place Saint Jean, place des Trois Horloges) avec l'appui du Département. Cette étude prévoit que le réaménagement de chaque place urbaine, impulsé et rendu nécessaire par l'arrivée du site propre, devra s'adapter à la spécificité de chacune en fonction de la situation et de l'environnement pour un résultat adapté à chaque lieu. Elle s'attachera particulièrement à certains critères tels que l'intégration urbaine, le respect des usages, le respect de l'identité et de l'image de ces places.

## 2- Matériel roulant : motorisation, tarification, sécurité

### Matériel roulant

L'étude d'impact du dossier d'enquête publique décrit les principes d'exploitation et les caractéristiques du matériel roulant du T Zen. A ce stade, il est prévu une exploitation de la ligne au moyen de 24 bus articulés de 18 mètres avec une motorisation diesel.

Compte tenu de la date de mise en service en 2020, les caractéristiques techniques du matériel roulant, notamment sa motorisation, ne sont pas arrêtées. Cependant, il devra a minima répondre aux dernières normes européennes en vigueur: la norme EURO 6 qui diminue les émissions autorisées d'oxydes d'azote de -80%, d'hydrocarbures de - 72 % et de particules de - 50%.

En fonction des avancées technologiques en cours en terme de motorisation, des choix pourront être fait le moment venu en faveur d'une motorisation de type hybride, électrique, GNV, etc. Actuellement, toutes ces technologies ne sont pas totalement éprouvées.

De plus, le Conseil du STIF a mis en place en 2013 une démarche visant à confirmer et accélérer la sortie de la motorisation diesel du parc de matériel roulant des bus en Ile-de-France. Le STIF va donc, sur la base d'un état précis du parc francilien et de l'état des différentes technologies des matériels roulants bus se prononcer dans les mois à venir sur un scénario technique et financier d'accélération du renouvellement du parc pour tendre vers les meilleures performances environnementales possibles.

**Postérieurement à la remise de ce document au commissaire enquêteur, le STIF a délibéré le 11 décembre 2013 sur les perspectives pour le renouvellement du parc de matériel roulant bus et a en particulier décidé d'engager les actions permettant la transition du parc d'Ile-de France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Bio Gaz.**

### Vidéosurveillance

Les véhicules seront équipés en géolocalisation et en vidéoprotection embarquée. La géolocalisation permet de localiser en permanence l'ensemble de la flotte pour une meilleure régulation du trafic et pour une éventuelle intervention de sûreté. La vidéoprotection installée sera conforme à la réglementation en vigueur et permettra, dans les conditions prévues par la loi, le visionnage de séquences par l'exploitant ou les forces de l'ordre. Des affichettes signaleront la présence de caméras dans les espaces concernés.

### Tarification

La tarification du T Zen sera identique à celle mise en place pour les bus et les tramways de l'ensemble de l'Ile-de-France. Les Tickets T+ (1,70 €), permettant de circuler sur le réseau de bus pendant 1h30 avec possibilité de correspondance, ou les abonnements Navigo pourront pas exemple être utilisés.

La définition de la tarification applicable aux transports collectifs en Ile-de-France relève du STIF. Pour plus d'informations sur la tarification et les titres de transports existants, le guide tarifaire du STIF est disponible à l'adresse suivante : ([http://www.stif.org/IMG/pdf/Guide\\_tarifaire\\_2013\\_HD.pdf](http://www.stif.org/IMG/pdf/Guide_tarifaire_2013_HD.pdf)).

### **3- Pollutions, nuisances**

Les conséquences environnementales ont fait l'objet d'une étude d'impact détaillée. L'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact est joint au dossier d'enquête et a été rendu conformément à la réglementation.

Les simulations acoustiques le long du tracé ont permis de comparer les niveaux de bruits à l'horizon 2035 avec et sans T Zen, en tenant compte de l'évolution du trafic à cet horizon. Les résultats mettent en évidence une différence de bruit avec et sans T Zen inférieure à 2 décibels sur l'ensemble de l'itinéraire lorsque le T Zen vient s'insérer en plus de la circulation générale, une diminution du bruit sur les tronçons où une partie des circulations est supprimée et des niveaux de bruits qui restent inférieurs au seuil réglementaire de 60 décibels sur les portions de tronçons neufs. Il convient de rappeler que la fréquence de passage maximale du T Zen est d'un véhicule toutes les 6 minutes dans chaque sens en heure de pointe les jours de semaine (toutes les 20 minutes les dimanches).

Concernant la qualité de l'air, l'impact du projet a été quantifié par une estimation des émissions de polluant sur les principaux axes empruntés par le T Zen à l'horizon 2020, en tenant compte des évolutions de trafic. Pour l'ensemble des polluants pris en compte, les résultats montrent une amélioration de la qualité de l'air en partie due au report modal généré par le T Zen, mais également au renouvellement du parc automobile par un parc progressivement plus moderne et moins polluant. De plus, les simulations ont été réalisées sur la base d'un parc de véhicules T Zen avec une motorisation diesel et ne tiennent donc pas compte des évolutions possible sur ce point détaillées dans le thème n° 2 ci-dessus.

### **4- Autres tracés dans Melun, voirie T Zen, stations**

#### a) Positionnement des stations

Plusieurs observations portent sur des demandes de déplacements de certaines stations. Voir à ce sujet le thème n° 16.

#### b) T Zen et pôle gare de Melun

Le projet de T Zen est compatible avec le projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare de Melun, récemment soumis à la concertation par la CAMVS. Le projet soumis à l'enquête publique prévoit un passage du T Zen avenue Gallieni. Toutefois, en fonction de l'évolution et de l'aboutissement du projet de pôle, il est également compatible avec un passage du T Zen rue Barchou.

Le projet de T Zen soumis à l'enquête publique est compatible avec la configuration actuelle des différentes circulations aux abords de la place de la gare :

La station terminus est située avenue Gallieni par laquelle le T Zen accède depuis l'avenue Thiers puis se dirige ensuite vers le nord via la rue Dajot.

Les bus accèdent comme actuellement à la gare routière via la rue Barchou et se dirigent vers l'avenue Thiers via l'avenue Gallieni. Le croisement des bus et des T Zen ne sera pas problématique dans la mesure où deux voies de largeurs suffisantes seront créées. Là où le T Zen tourne pour s'engager rue Dajot, la priorité lui sera donnée par rapport à la voie d'en face.

L'accès des voitures à la gare en venant de l'avenue Thiers se fait également comme aujourd'hui, en provenance du nord, en tournant à gauche dans la rue Barchou puis retour par la rue Gallieni et en provenance du sud, via la rue Damonville. Seul l'accès par la rue Dajot est interdit ou limité aux riverains.

Le projet T Zen seul, ne nécessite, hormis pour la rue Dajot, aucune modification des sens de circulation, des stationnements, des accès riverains, des voies adjacentes (rues Damonville, Barbazan, Gonon, Libération, de la Rochette etc.).

#### Projet de pôle gare de Melun

Le projet de pôle gare menée par la CAMVS ne relève pas de ce projet. Les deux sont toutefois menés en étroite concertation.

Le projet de pôle gare vise à dissocier l'ensemble des flux sur deux niveaux. Un niveau de surface dédiés aux piétons, cycles et aux transports collectifs et un niveau souterrain, dédié au stationnement et à la dépose-minute. Ce projet viendrait contribuer à soulager la rue Dajot et les rues adjacentes de la gare de la circulation et du stationnement en dépose-minute en proposant un accès souterrain via la rue Barchou et plusieurs sorties dont une rue Gallieni.

Dans le cadre de ce projet, des réflexions sont effectivement en cours sur la modification du sens de circulation de certaines voies adjacentes à la rue Dajot.

#### Modification de la station terminus du T Zen

Dans le cadre de ce projet, la CAMVS demande le déplacement de la station terminus du T Zen, de la rue Gallieni à la rue Barchou, sur le parvis de la gare.

Cette demande apparaît pertinente et sa faisabilité avérée si le projet de pôle gare est réalisé. Le maître d'ouvrage pourra étudier sa prise en compte dans les études ultérieures. En effet, cette localisation permettra de rapprocher le T Zen de la gare SNCF et de la future gare routière pour faciliter l'accès des piétons et des personnes à mobilité réduites, renforcera l'attractivité du T Zen et améliorera la lisibilité de ce nouveau parvis.

Une coordination étroite des deux projets sera alors nécessaire, notamment dans l'organisation et la gestion des différentes phases des deux chantiers.

### c) Circulation dans l'avenue Thiers et rue Dajot, circulation en sens dissociés

Une voie de T Zen, dans le sens nord – sud, sera insérée au centre de l'avenue Thiers avec deux voies de circulation de part et d'autre, maintien du stationnement bilatéral et des alignements d'arbres.

Pour accéder à la station avenue Thiers, la création du site propre au centre permettra aux piétons d'effectuer des traversées en trois temps avec un îlot refuge de part et d'autre du site propre, ce qui divisera les distances à traverser. Les études à venir définiront quelles dispositions précises de sécurité pourront être mises en place pour sécuriser ces traversées.

Les études de trafic réalisées avenue Thiers montrent que le projet est viable avec le trafic actuel et à l'horizon 2020. Cela s'explique notamment par la largeur insuffisante des 3 voies actuelles, incompatibles avec un gabarit poids-lourds, qui pénalise fortement la circulation. La réduction de fait à 2x2 voies, par les poids-lourds, ne permet donc pas l'écoulement du trafic dans des conditions satisfaisantes. L'aménagement projeté améliore la lisibilité du parcours et propose des largeurs de voies constantes et règlementaires qui n'engendreront pas de diminution significative du trafic écoulé.

De plus, dans le cadre de la coordination du projet de T Zen 2 avec le projet de pôle gare de Melun, qui prévoit une reconfiguration des accès à la gare SNCF, des études de trafic ont été menées conjointement sur les voies adjacentes (y compris avenue Thiers, rue Dajot) afin de prévoir les itinéraires de report induits par les modifications de sens de circulation. L'arrivée du T Zen et la mise à sens unique de la rue Dajot font partie des hypothèses de cette étude. Les résultats montrent que malgré les baisses et les reports des trafics sur certains itinéraires, les carrefours du secteur d'étude ne seront pas saturés.

De plus, ce projet doit contribuer à réduire la circulation automobile à destination de la gare de Melun par du report modal.

Plusieurs observations proposent une circulation du T Zen dans les deux sens de circulation avenue Thiers. A l'issue de la concertation préalable, ce tracé n'a pas été retenu. Il a en effet été convenu avec la Ville de Melun de maintenir l'ensemble des fonctionnalités urbaines actuelles de l'avenue Thiers, en particulier le stationnement et les plantations d'arbres, rendant impossible l'implantation des deux sens de circulation du T Zen sur cette voie. Cette solution entraîne la requalification de la rue Dajot comme suit.

Dans la rue Dajot, une voie sera réservée au T Zen dans le sens sud – nord entre la place de la gare et la Rue Damonville. Sur cette même section, les véhicules particuliers circuleront uniquement dans le sens nord-sud (mise en sens unique descendant avec accès via la rue Damonville). Au-delà et jusqu'à la rue de la Rochette, le T Zen circulera en mixité au sein de la circulation générale. Sur cette section, la rue sera mise en sens unique dans le sens sud – nord. Cela permettra d'élargir le trottoir, d'implanter une piste cyclable, un alignement d'arbre et du stationnement.

Cette rue, ainsi mise à sens unique verra son trafic diminuer de moitié et réduira de façon importante sa fonction actuelle de « délestage » de l'avenue Thiers, la réservant ainsi de fait à l'usage des riverains, au T Zen, mais également aux piétons et cyclistes. Il n'est pas prévu à ce stade des études, de ralentisseur ni de limitation particulière de vitesse en deçà des 50km/heures réglementaire ; ceci relevant des études d'avant-projet.

#### d) Rue de la Rochette et Place Chapu

Le T Zen emprunte la rue de la Rochette pour accéder à la place Chapu. Cet itinéraire a été privilégié à celui, du boulevard Chapu afin de répondre aux contraintes techniques nécessaires pour garantir l'accessibilité des stations de T Zen. En effet, les T Zen doivent aborder la station par une ligne droite d'au moins 20 mètres pour accoster au plus près des quais. Cela n'était pas possible via l'avenue Chapu, sauf à réaliser des acquisitions foncières sur des parcelles privées.

La place Chapu fera l'objet d'une étude complète de requalification sous l'égide de la ville de Melun à l'occasion de l'arrivée du T Zen. Celle-ci s'attachera à permettre la circulation du T Zen et l'implantation d'une station, à prendre en compte tous les usages locaux et tous les modes de déplacement, à rendre plus lisible l'identité de place urbaine de ce lieu, à travailler sur les espaces verts tel que décrit dans le thème n°1. Le cheminement des piétons liés au fonctionnement des écoles primaires et maternelles sera pris en compte. A cette occasion, un léger déplacement de la station pourra être proposé (voir thème n° 16).

#### e) Rue Saint Aspais, passage dans le centre historique de Melun, variantes de passage dans le centre-ville et hors centre-ville.

##### Desserte du centre ville et passage par la rue Saint-Aspais

Le passage du T Zen dans le centre historique de Melun et de ses rues commerçantes prévoit de réaménager les espaces traversés en tenant compte des besoins et usages locaux et de tous les modes de déplacement. Il permettra d'offrir aux Melunais et aux Sénartais un accès en transport en commun à des emplois, des commerces, des administrations, des lieux d'enseignement, des services, des loisirs. Il favorisera ainsi l'attractivité de Melun et facilitera son accès, sans contrainte de circulation ou de stationnement, à ses propres habitants, comme aux Sénartais. Sur l'opportunité du projet, voir le thème n°9.

Les contraintes liées à l'étroitesse des rues ont été traitées. Des sens dissociés de circulation du T Zen dans le centre ville permettent l'implantation dans les rues d'un seul sens de site propre. Enfin, sur certains tronçons la circulation du T Zen s'effectuera sans site dédié au sein de la circulation générale, notamment rue Dajot, rue Saint-Aspais et rue Général-de-Gaulle

La rue Saint-Aspais sera réservée au T Zen, piétons et cycles en heures de pointes et ouverte à la circulation automobile en heures creuses. Quelles que soient les heures, l'accès des riverains sera maintenu. Un travail précis sur le positionnement et le fonctionnement des espaces de livraison sera réalisé lors de la phase opérationnelle à venir de ce projet. Le stationnement handicapé et les espaces de stationnement liés au transport de fonds seront traités conformément à la réglementation en vigueur.

Les études de trafic montrent une amélioration des conditions de circulation sur les quais et les carrefours liées à l'interdiction de la circulation automobile de la rue Saint-Aspais en heures de pointes.



L'insertion du T Zen avec des sens dissociés entre la gare et le centre-ville de Melun fait l'objet de quelques observations. Elle induit effectivement une moins bonne lisibilité du service de transport proposé. Toutefois, elle est rendue nécessaire par l'étroitesse des voiries et par la contrainte des franchissements de Seine par l'ensemble des modes de déplacement avec seulement deux ponts urbains, limitant ainsi fortement les variantes possibles d'itinéraires.

### Variante de tracé dans le centre-ville

Trois variantes de tracé avaient été étudiées lors de la concertation préalable dans le centre-ville de Melun et ont donné lieu à de nombreux échanges avec la Commune. Il s'agit des variantes via la rue Saint-Aspais( n°1), via le boulevard Victor Hugo puis le quai Pasteur (n°2) et via la boulevard Victor Hugo, un nouveau franchissement de Seine puis le Cours de la Reine Blanche (n°3).

L'étude d'impact présente la méthodologie et les raisons du choix de la variante retenue. Elle analyse d'une part les contraintes des différents tracés au regard de l'hydrologie et de la préservation du patrimoine historique et culturel :

- la variante n° 3 est la plus impactante car la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de Seine avec implantation de piles dans le cours d'eau a des impacts en phase chantier ou dans la durée en termes de débit et de qualité de l'eau. Il se situe de plus en zone rouge du Plan de prévention du risque inondation. Ce tracé vient également modifier de façon importante le cadre de vie des riverains et le paysage urbain.
- Les 3 variantes passent dans des périmètres de protection des bâtiments historiques et devront faire l'objet d'une autorisation avec avis de l'architecte des bâtiments de France.
- Les variantes 2 et 3, en franchissant la Seine ou en empruntant les quais, qui sont des sites inscrits, devront être soumises à déclaration avec avis simple de l'architecte des bâtiments de France.

La variante n°1 apparaît la moins contraignante au regard de ces critères et la variante n° 3 la plus impactante.

L'étude d'impact analyse d'autre part l'incidence des 3 variantes au regard des contraintes fonctionnelles : le nombre d'habitants et d'emplois desservis, la longueur de la section, les temps de parcours, la qualité des interfaces avec le réseau de bus, les conditions d'insertion, l'impact sur les riverains, sur la circulation et les carrefours, l'intégration urbaine, la requalification du site traversé, l'impact sur les commerces, le coût :

La variante n° 1 est la meilleure du point de vue de la desserte et du temps de parcours, elle est la plus proche de la place St Jean, lieu important de destination et proximité de la station T Zen permettant d'effectuer le trajet « retour ». Comme évoqué plus haut, elle ne gêne pas la circulation et le fonctionnement du carrefour avec le quai Pasteur ; c'est elle qui supprime le moins de stationnement. C'est également la moins coûteuse. L'impact, sur les commerces et sur l'ensemble des riverains et usagers de cette rue, principalement en phase travaux, a bien été identifié, et fera l'objet d'une attention particulière tout au long du chantier.

Les variantes n° 2 et 3 sont un peu moins performantes du point de vue de la desserte et des temps de parcours. La connexion avec la Place St Jean y est plus éloignée. Elles présentent moins d'impact sur les commerces. La variante n° 2 est la moins pertinente du point de vue de ses conséquences sur la circulation. La réduction d'une voie sur le quai Pasteur, voir sa mise à sens unique ont un fort impact sur la gestion des carrefours Saint-Aspais / quai Pasteur et boulevard Victor Hugo / quai Pasteur avec des remontées de file importantes. Les véhicules ne peuvent s'écouler et gênent la plateforme du T Zen. Par ailleurs, la giration des véhicules de transport en commun est problématique entre le quai Pasteur et le pont et nécessite soit des aménagements coûteux sur l'ouvrage, soit un fonctionnement très dégradé pour la circulation sur le quai Pasteur. La variante n° 3 est elle, sans impact notable sur la circulation ; elle est en revanche la plus coûteuse avec un surcoût de l'ordre de 8 M € par rapport à la variante n° 1.

Au terme de cette analyse dite « multicritère », le maître d'ouvrage a choisi de soumettre au débat public la variante n° 1 via la rue Saint-Aspais, considérée comme la plus pertinente.

#### Autres propositions de tracé

Plusieurs propositions de tracés sont faites dans le cadre de l'enquête publique. Certaines envisagent un tracé évitant le centre-ville avec un terminus du T Zen à la place des 3 Horloges puis une correspondance bus, ou un passage par la « pénétrante », éventuellement requalifiée en boulevard urbain jusqu'à la rue Chamblain. Ces tracés alternatifs constitueraient une modification majeure du projet, réduisant considérablement le potentiel de fréquentation du T Zen et venant ainsi remettre en cause son intérêt et sa pertinence économique (voir à ce sujet le thème n° 9). En évitant le centre – ville, ces tracés réduiraient la qualité de desserte, notamment pour les habitants et les employés de Melun (desserte nord de Melun – centre-ville et centre-ville – gare).

D'autres propositions de tracés sont évoquées via le boulevard Aristide Briand ou via la rue Saint- Barthélémy pour desservir la Préfecture. Certains d'entre eux avaient été examinés lors des études préalables et écartés. Ils n'offrent pas toujours une faisabilité dans les deux sens de circulation et aboutissent, comme la variante n°2 au boulevard Victor Hugo et au Quai Pasteur, provoquant ainsi les mêmes dysfonctionnements, notamment sur le trafic que cette dernière. Enfin ceux rejoignant la Cité administrative via une double passerelle de part et d'autre de L'île Saint-Etienne, ont ainsi des conséquences similaires à la variante n° 3.

#### f) Place Saint-Jean

La place Saint-Jean est actuellement caractérisée par une présence importante du stationnement venant gêner la perception de la fontaine, par un carrefour peu lisible entre la rue Saint- Liesnes et la rue Bancel, par des cheminements et des traversées piétons peu aisés. Quelques observations formulent une demande de restructuration de cette place pour laisser plus de place aux piétons, aux terrasses des commerces et souhaitent l'implantation d'une station T Zen. Cette place fera l'objet d'une étude complète de requalification sous l'égide de la ville de Melun à l'occasion de l'arrivée du T Zen. Celle-ci s'attachera à permettre la circulation du T Zen, à résoudre les dysfonctionnements énumérés plus haut, à rendre plus lisible l'identité de place urbaine de ce lieu, tel que décrit dans le thème n°1. Une station place

Saint-Jean aurait des avantages pour la vie locale. Dans le cadre de l'étude de cette place, cette proposition pourra être faite au maître d'ouvrage de l'étude.

g) Rue Bancel, rue Charles de Gaulle, stationnement aux abords des établissements scolaires, avenue de Meaux

Rue Bancel, une voie de circulation automobile sera maintenue pour accueillir la plateforme du T Zen dans le sens sud- nord.

Rue Général de Gaulle, le T Zen circulera dans la circulation générale dans le sens sud-nord depuis l'intersection avec la rue Bancel jusqu'à l'intersection avec la rue Despatys. Dans le sens nord-sud, il se positionnera principalement dans la circulation générale de l'intersection avec la rue Despatys à l'intersection avec la rue Carnot. L'intégralité du stationnement ne pourra être maintenue dans cette rue, en particulier dans les sections où le T Zen bénéficiera d'un site dédié.

Dans le cadre des études opérationnelles à venir, des solutions techniques seront recherchées avec la Commune pour le stationnement des autocars scolaires et la dépose-minute tout en garantissant la sécurité aux abords des établissements scolaires.

Le positionnement de la station Castor est compatible avec les différents accès du bâtiment récemment construit par l'office HLM.

h) Route de Voisenon, rue Edouard Branly, Place des 3 Horloges

La plateforme du T Zen sera insérée à l'ouest de la rue de Voisenon. Cette rue sera mise en sens unique pour la circulation générale entre l'avenue de Meaux et la rue Branly. Les voitures en provenance de la commune de Voisenon devront tourner à droite dans la rue Branly.

Rue Branly, les deux voies du T Zen s'insèrent au nord de la rue avec deux voies de circulation générale au sud. Compte tenu de la largeur insuffisante de la voirie, quelques acquisitions foncières seront probablement nécessaires, n'entraînant toutefois pas de démolitions de bâtiment. A cet effet, le Plan local d'urbanisme de Melun prévoit des emplacements réservés. Les études d'avant-projet viendront confirmer ou non la nécessité et la surface de ces acquisitions foncières et une enquête parcellaire sera réalisée conformément à la réglementation. Concrètement, il pourrait s'agir de bandes de terrain de surface limitée en front de voie, nécessitant un recul des clôtures ou murs existants de quelques mètres. Les travaux du T Zen n'impacteront pas les parcelles ayant récemment fait l'objet de travaux de résidentialisation sous l'égide de la Ville de Melun. Les accès à la Maison du projet devront faire l'objet d'une concertation entre la Ville et le maître d'ouvrage.

Une observation propose la mise en sens unique pour la circulation générale de la rue Branly, permettant de libérer de l'espace pour les cheminements et les traversés piétons, importants aux abords des différents établissements scolaires de cette rue, et les bus. Cette suggestion intéressante pourrait être étudiée en lien avec la Commune dans les phases ultérieures d'études, sous réserve que le futur plan de circulation maintienne la desserte du quartier.

### i) RD 605

Le T Zen viendra s'insérer au centre des voies de la RD 605 requalifiée en boulevard urbain. Cette voie marque actuellement la limite de la ville et doit être repensée afin de constituer la « couture » entre le tissu urbain existant et le futur éco-quartier de la Plaine de Montaigu. Ce projet de requalification ne relève pas du projet T Zen qui toutefois y participe.

Une partie du trafic empruntant actuellement cette voie sera reportée sur une voie nouvelle créée en frange nord du quartier de la Plaine de Montaigu.

### j) Entrée de l'hôpital sur la RD 306

La desserte principale du futur hôpital devrait être localisée sur la RD 306. Une station du T Zen sera positionnée sur cette voie, à proximité immédiate, afin de créer les conditions d'un accès optimal pour les usagers des transports collectifs. La sécurisation des traversées et les cheminements depuis la station seront étudiés avec attention. Une concertation étroite sera nécessaire entre les maîtres d'ouvrage du T Zen et de l'hôpital pour la configuration du carrefour d'accès et le positionnement de la station T Zen.

### k) Desserte de la Préfecture, du quartier de l'Almont

Plusieurs observations remarquent l'absence de desserte de plusieurs secteurs de Melun, fortement générateurs de trafic, en particulier le pôle constitué par la Préfecture et le Conseil général et le quartier de l'Almont. Le T Zen qui doit relier les agglomérations de Melun et Sénart, ne peut pas desservir l'ensemble des quartiers de Melun. La desserte de ces quartiers est actuellement réalisée par le réseau Mèlibus. Elle sera réexaminée dans le cadre de la restructuration de ce réseau, telle que décrite dans le thème n° 14, et elle pourra, dans certains cas, bénéficier du site propre partagé.

## **5- Autres tracés dans Vert-Saint-Denis, voirie T Zen, stations**

### RD 306

Sur la RD 306, le projet de T Zen soumis à l'enquête publique prévoit l'insertion de la plateforme T Zen au centre de la chaussée existante et la restitution d'une voie de circulation automobile de part et d'autre. Le projet du T Zen sur la RD 306 comprend notamment la création de voies piétons/cycles et de larges espaces verts avec plantation d'alignement d'arbres séparant la voirie des habitations et il tient compte de la requalification à terme de la RD 306.

### Station Haies fleuries et passage par la Plaine du Balory

Le tracé proposé vise à desservir le futur quartier du Balory puis le quartier de la ZAC du Moulin-à-Vent. Les propositions de modification de tracé via la RD 306 ou selon un tracé parallèle auraient pour conséquence de supprimer la desserte offerte à ces quartiers (station Aimé Césaire) et de diminuer ainsi le potentiel de desserte et l'intérêt du projet. Selon les tracés proposés, il pourrait également impacter de nombreuses parcelles agricoles.

La digue aménagée au dessus du ru de Balory fera l'objet d'un renforcement structurel pour supporter les véhicules du T Zen 2. Dans la plaine, l'insertion de la plateforme est suffisamment éloignée des habitations pour limiter les nuisances visuelles et sonores. Cet espace sera réaménagé afin de créer un nouvel espace de vie autour du T Zen avec un cheminement piéton et un espace paysager (voir thème n° 1).

Plusieurs observations interrogent le positionnement de la station Haies Fleuries et la forme du carrefour créé sur la RD 306. L'emplacement de la station pourra être légèrement modifié dans le cadre des études ultérieures selon les principes décrits dans le thème n° 16 et en tenant compte de l'état d'avancement des projets d'urbanisation du quartier du Balory. L'implantation de cette station ne nécessite pas d'acquisition foncière sur parcelle privée. Il en est de même pour la forme du carrefour (carrefour giratoire ou carrefour à feux).

#### Absence de desserte du centre-ville

Le T Zen desservira le quartier de la ZAC du Balory. Ce projet urbain relève de l'établissement public d'aménagement. Une desserte du centre de Vert-Saint-Denis n'a pas été retenue compte tenu de la configuration des voiries et des conséquences sur le temps de parcours.

Les arrêts actuellement desservis par le Citalien et non intégrés dans le projet T Zen seront maintenus par des bus classiques dans le cadre de la restructuration du réseau Sénart bus qui sera rendue opérante par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et le SAN de Sénart à la mise en service du T Zen.

### **6- Autres tracés dans Cesson, "coulée verte", voirie T Zen, stations**

#### « Coulée verte »

Le tracé du projet de T Zen Sénart - Melun a pour objectif de réaliser une desserte fine des quartiers et de desservir au plus près les habitants. A Cesson, il emprunte, afin de desservir la ZAC du Moulin-à-Vent, une allée verte, qui est une réserve d'emprise dédiée à ce projet. Il doit permettre aux habitants de ces lotissements de se rendre aisément dans différentes pôles d'emplois, d'enseignements, de services, de loisirs de Melun et Sénart.

Les propositions de modification de tracé, via le quartier du Balory, auraient pour conséquence de supprimer la station « Coulée verte » et la desserte du quartier du Moulin-à-Vent et de diminuer ainsi le potentiel de fréquentation et l'intérêt du projet.

Les études acoustiques réalisées montrent que le niveau de bruit atteint restera inférieur aux seuils réglementaires nécessitant des mesures palliatives. Il est rappelé que la fréquence de passage maximale du T zen est d'un véhicule toutes les 6 minutes dans chaque sens en heure de pointe les jours de semaine (toute les 20 minutes les dimanches), ce qui n'est pas incompatible avec la volonté de préservation et de mise en valeur de cet espace. (voir thème n° 1)

Dans le cadre d'un aménagement paysager, le projet restitue le cheminement piéton existant ainsi que l'alignement d'arbres, et la fonction de promenade est maintenue (voir thème n°1).

Demande de modification du profil en travers en arrivée du T Zen sur la rue de Paris en vue d'un projet plus économe en espace public et plus lisible. L'opportunité et la faisabilité de cette modification pourront être étudiées dans les phases ultérieures du projet (voir thème n° 16).

Demande d'une station supplémentaire à hauteur de la butte du Luet, le long de la rue de Paris. L'opportunité et la faisabilité technique de cette demande pourront être étudiées dans le cadre des études ultérieures selon les principes décrits dans le thème n° 16.

Positionnement de la station Boissénart : Quelques observations préconisent le déplacement de cette station en vue de la rapprocher des accès piétons au centre commercial. Cette suggestion pourra être étudiée dans le cadre des études ultérieures et selon les principes indiqués dans le thème n° 16.

#### Absence de desserte du centre-ville, des autres quartiers et de la gare

La configuration de la voirie dans le bourg de Cesson et les conséquences sur le temps de parcours global n'ont pas permis d'insérer le projet de T Zen dans ce quartier. La desserte des quartiers neufs de la commune a été privilégiée.

La desserte des quartiers de Cesson non assurée par le T Zen et celle de la gare de Cesson, relèvera de la restructuration du réseau de bus initiée par le Syndicat des Transports-d'Ile-de-France et le SAN de Sénart, qui interviendra lors de sa mise en service en s'appuyant sur le réseau ferré et le T Zen. Le STIF garantit que la mise en place d'un T Zen s'accompagnera d'une amélioration de l'offre bus sur les secteurs impactés.

Enfin, la desserte de la gare pour les déplacements vers Paris n'est pas l'unique ligne de désir des Cessonais, y compris pour leur déplacement domicile-travail puisque les données INSEE issues du recensement général de la population de 2009 montrent que les principales communes de destination des actifs sont Melun puis Savigny-le-Temple. Ainsi, le projet pourra-t-il apporter une réponse supplémentaire en transport en commun à une partie de ces actifs.

Par ailleurs, en réponse à plusieurs observations portant sur les difficultés d'accès et de stationnement à la gare RER de Cesson, ne relevant pas du projet T Zen, il est rappelé que cette gare peut faire l'objet d'une démarche de pôle gare en application du Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France. Celle-ci vise à réaménager la gare et ses abords afin de renforcer son attractivité et faciliter le rabattement pour tous les modes de déplacement.

## **7- Autres tracés dans Savigny-le-Temple, voirie T Zen, stations**

### a) Positionnement des stations

Plusieurs observations portent sur des demandes de déplacements de certaines stations. Voir à ce sujet la réponse thématique supplémentaire n° 16

### b) Passage dans le centre-ville de Savigny

L'implantation d'un transport en commun en site propre dans une zone urbanisée et contrainte renforce la complexité d'un projet et nécessite une réelle concertation avec les communes et les riverains. Toutefois, l'objet même d'un tel projet est de pénétrer au cœur des quartiers et des centres-villes pour offrir un service de transport à un maximum d'habitants et d'emplois. Il existe aujourd'hui des déplacements très nombreux entre les cinq communes desservies par le projet de T Zen qui s'effectuent principalement en voiture particulière (voir thème n° 9). L'objectif est d'offrir une alternative en transport en commun pour une partie de ces déplacements. Le passage par la RD 306 diminuerait de façon très significative le potentiel de desserte de ce transport en commun et l'intérêt du projet.

### c) Passage sous l'ouvrage ferroviaire, place du 19 mars 1962 et intermodalité depuis la gare, le parking, la gare routière

Le passage sous le pont SNCF se fera par l'insertion d'une seule voie dédiée au T Zen située au centre avec une voie de circulation générale de part et d'autre. Le besoin de maintenir l'ensemble des usages présents sous le pont ferroviaire (à savoir bus, piétons, cycles, voitures) tout en assurant le passage sans perte de temps du T Zen a conduit à proposer un aménagement en « sas ». Ce mode d'aménagement a été retenu dans d'autres expériences de bus en site propre, notamment à Rouen, et fonctionne avec succès. La lisibilité de cet aménagement sera assurée au moyen d'une signalisation particulière et conforme à la réglementation, de manière à orienter les différents usagers pour leur bonne sécurité.

Les études opérationnelles à venir chercheront à optimiser autant que possible l'organisation des circulations sous l'ouvrage et à proximité tel que décrit au thème n° 12.

L'étroitesse du passage sous l'ouvrage nécessite la suppression du trottoir situé au sud de l'ouvrage. Dans les études ultérieures, une attention particulière sera portée sur cette section de façon à élargir au maximum l'espace dédié aux piétons et aux cycles sur le trottoir nord.

Plusieurs observations sollicitent l'élargissement de cet ouvrage afin de restituer le trottoir sud, voire d'augmenter le nombre de voies dédiées à la circulation générale. A l'inverse, une observation propose la piétonisation de l'avenue de l'Europe, y compris sous l'ouvrage d'art et jusqu'à la gare routière. Des comptages des piétons et cycles franchissant cet ouvrage d'art ont été réalisés en septembre 2013 afin de s'assurer du bon fonctionnement de l'aménagement proposé, y compris à terme en intégrant les projets d'urbanisation situés à l'ouest de la gare. Cette étude montre que les flux piétons et cycles à l'horizon 2020 sont relativement limités, y compris à l'hyper pointe (suite à l'arrivée d'un RER), et que le trottoir prévu dans le projet est tout à fait suffisant pour permettre à ces flux de circuler et de se croiser dans de bonnes conditions.

De plus, les simulations de trafic réalisées à l'horizon avec et sans T Zen font également apparaître des flux de véhicules tout à fait adaptés à une voie de circulation générale dans chaque sens.

Enfin, si les acteurs locaux considèrent l'élargissement du pont comme nécessaire pour les projets d'urbanisation futurs, il s'agit là d'une autre opération ne relevant pas du projet T Zen.

## Intermodalité

Le positionnement de la station place du 19 mars 1962 permet une bonne intermodalité entre la gare et le T Zen. Elle donne également la meilleure lisibilité au T Zen pour les habitants de Savigny et constitue l'occasion de repenser le fonctionnement de cette place (voir thème n° 1), dans la continuité de l'avenue de L'Europe qui sera dédiée aux piétons, cycles et transports collectifs et en lien avec le projet de réaménagement de pôle gare mené par le SAN de Sénart.

Une observation formule la nécessité de favoriser cette intermodalité en travaillant sur la signalétique du T Zen dans les RER et dans la gare. Cette suggestion intéressante pourra être portée par le maître d'ouvrage auprès du STIF et de la SNCF.

Le choix a été fait de privilégier les facilités de correspondance entre T Zen et train ; les correspondances entre T Zen et bus étant estimées moins nombreuses. En revanche, il est prévu sur la place une station double permettant le stationnement des T Zen et d'une partie des lignes Sénart Bus afin de faciliter les correspondances.

Une observation sollicite le déplacement des contrôleurs automatiques de billets dans le souterrain de la gare en vue d'ouvrir ce passage au public non muni de billet afin de faciliter l'accès au T Zen des usagers en provenance de la gare routière et du parking. Le maître d'ouvrage partage cette orientation et souhaite engager des études en lien avec le STIF et la SNCF pour vérifier sa faisabilité.

### d) Avenue de l'Europe

L'avenue de l'Europe sera entièrement dédiée au T Zen, aux piétons et aux cycles depuis l'avenue Pierres Mendès France jusqu'à la place du 19 mars 1962. Le plan de circulation sera travaillé en lien avec la Commune pour rendre lisible aux automobilistes les itinéraires alternatifs pour se rendre à la gare et dans le centre-ville. Aucune autre voie de Savigny ne sera fermée à la circulation ou mise en sens unique.

Le maître d'ouvrage sera particulièrement vigilant sur la qualité des aménagements en regard de la sécurité des piétons, notamment au droit des lycées de la commune. Voir thème n° 12.

### e) Miroir d'eau et Allée de la perspective

L'insertion du T Zen dans l'Allée de la Perspective, espace dédié aux pratiques sportives, aux loisirs et aux cheminements piétons fera l'objet d'un traitement paysager de qualité (voir thème n° 1). Il est envisagé de planter des arbres d'essences nobles afin de mettre en valeur la perspective sur le Domaine de la Prévôté, le long de l'allée piétonne et de la plateforme du T Zen. L'intégration paysagère du T Zen dans cet espace vert sera particulièrement travaillée afin de maintenir tous ses usages actuels (cheminement piétons, pratiques sportives, jeux d'enfants), de minimiser la coupure induite et d'embellir cet espace. Les équipements sportifs seront préservés ; certains seront modifiés dans le cadre du projet de requalification de ce quartier mené par la Commune. Le programme détaillé sera défini dans les étapes ultérieures et la végétalisation des espaces situés entre les habitations riveraines et la plateforme du T Zen fera l'objet d'une attention particulière afin de proposer un cadre de vie agréable.

En plus d'offrir une station T Zen, l'aménagement comportera des cheminements permettant de relier les différents points d'intérêt du quartier : équipements, commerces, logements, parc,



dans la limite du périmètre d'intervention du projet T Zen. Les traversées de la voie T Zen seront organisées avec un aménagement soucieux de la sécurité des riverains.

La plateforme traversant l'espace vert sera entièrement dédiée au T Zen et interdite à la circulation générale. Celle-ci venant de la rue du Rougeau, sera dirigée vers le sud au moyen d'un carrefour dont la géométrie et le positionnement exacts restent à définir lors des études opérationnelles (voir thème n° 14).

L'importance de la desserte du centre commercial du Miroir d'eau a été soulignée dans les observations. Elle sera assurée par la station Miroir d'eau, le renforcement des cheminements piétons à l'ouest de l'étang dans la limite du périmètre d'intervention du projet T Zen. Le positionnement de la station pourra être affiné pour améliorer autant que possible la qualité de cette liaison entre les habitations et le centre commercial.

Les études acoustiques réalisées montrent que le niveau de bruit atteint restera inférieur aux seuils réglementaires nécessitant des mesures palliatives. Il est rappelé que la fréquence de passage maximale du T Zen est d'un véhicule toutes les 6 minutes dans chaque sens en heure de pointe les jours de semaine (toutes les 20 minutes les dimanches).

f) Accès au T Zen depuis Plessis-la-Forêt et Plessis-le-Roi à la station avenue du 8 mai 1945 , insertion et circulation sur la RD 50

Les stations seront équipées, selon les situations, de dispositifs adaptés de sécurité pour les usagers ; les traversées piétonnes seront sécurisées sur la RD 50. De plus, la création d'un nouveau carrefour sur la RD 50 au droit du Domaine de la Prévôté contribuera à la diminution des vitesses moyennes pratiquées sur la RD 50.

En ce qui concerne l'accès à la station depuis les quartiers et rues voisins, notamment pour les personnes à mobilité réduite (création de rampes adaptées), les possibilités de création ou d'amélioration de cheminements seront étudiées finement, en concertation avec les collectivités locales.

Par ailleurs, les capacités de trafic sur la RD 50 restent adaptées et les temps d'attente aux giratoires satisfaisants en regard de l'insertion du T Zen. Enfin, la mise à deux fois deux voies de cette route ne relève pas de ce projet, mais le passage du T Zen préservera cette possibilité.

Une demande est toutefois formulée sur la modification du profil en travers de l'insertion du T Zen entre les voies de circulation de la RD 50. L'opportunité et la faisabilité de cette modification pourront être étudiées dans les phases ultérieures du projet (voir thème n° 16).

g) Demandes portant sur un tracé différent de la variante retenue, notamment via la RD 50 ou via Plessis-le-Roi et Plessis-la-Forêt

Six variantes de tracé ont été étudiées dans la commune de Savigny-le-Temple suite à la concertation préalable et à plusieurs réunions publiques.

L'étude d'impact présente la méthodologie et les raisons du choix de la variante retenue. Elle analyse en premier lieu les contraintes induites par le projet sur l'environnement et le cadre de vie des différents tracés. De ce point de vue, seule la variante dite « RD 50 », qui emprunte uniquement des voies existantes, n'a pas d'impact sur l'hydrographie et les milieux naturels et

agricoles. Les cinq autres variantes proposent un tracé du T zen via un ou plusieurs espaces vert, induisant des imperméabilisations nouvelles et des impacts sur le cadre de vie. La variante dite « Charles de Gaulle et Cueillette » est la plus contraignante avec en plus un impact sur l'exploitation agricole de la Cueillette.

L'étude d'impact analyse en second lieu l'incidence des variantes au regard des contraintes fonctionnelles : le nombre d'habitants et d'emplois desservis, la longueur de la section, les temps de parcours, la qualité de interfaces avec le réseau de bus, les conditions d'insertion, l'impact sur les riverains, sur la circulation et les carrefours, l'intégration urbaine, la requalification du site traversé, l'impact sur les commerces, le coût.

La variante Charles de Gaulle offre le meilleur potentiel de desserte à proximité de ses stations ; celui de la variante RD 50 étant très nettement inférieur et ceux des autres variantes étant intermédiaire. Les variantes RD 50 et Allée de la Perspective offrent le temps de parcours les plus attractifs. La variante via la rue de la Grange nécessite compte tenu de l'étroitesse de la voie, l'insertion d'un seul sens de circulation du T Zen avec un dispositif spécifique d'alternat, moins performant pour le T Zen. La variante Allée de la Perspective permet la desserte du quartier du Miroir d'Eau faisant l'objet d'un projet de requalification et de construction de logements collectifs ; elle induit le plus faible impact sur la vie locale en phase travaux. La variante via le nord de Plessis-le-Roi permet la valorisation de plusieurs espaces verts mais offre un accès insuffisamment attractif à la station. La variante via le dénivelé du Pont Pierre Point induit des problèmes de sécurité routière avec une insertion sur la RD 50 masquée aux automobilistes par les piles du pont et nécessite en outre l'acquisition de parcelles privées. La variante RD 50 est contraignante pour les riverains via la suppression du stationnement et de la contre-allée rue Pierre Mendès France.

De plus, la concertation préalable puis les différentes réunions publiques ont montré une mauvaise acceptabilité par les habitants des variantes Charles de Gaulle et rue de la Grange (préservation de la Cueillette et de l'accès aux lotissements situés de part et d'autre).

Enfin, plusieurs observations recueillies proposent une adaptation de la variante Charles de Gaulle avec notamment un tracé circulant à l'est de la Cueillette afin de préserver cette dernière. Cette proposition aurait des conséquences similaires à celles exposées ci-dessus avec toutefois un accroissement du temps de parcours de cette variante qui est déjà la plus longue et une compatibilité avec les projets d'urbanisation du secteur du Carré Sénart qui reste à vérifier.

La variante retenue, dite « Allée de la Perspective », proposée par des habitants de la Commune, est apparue aux vues de l'analyse multicritère et de la concertation, comme la meilleure solution de compromis.

## **8- Autres tracés dans Lieusaint, Cueillette, voirie T Zen, stations**

### Cueillette

Le positionnement de l'entrée de la cueillette pourrait être modifié. Cette décision relève de son exploitant et de l'Etablissement Public d'Aménagement, propriétaire de ce terrain. Le projet T Zen est réalisé en concertation avec ce dernier. Le projet de T Zen n'apporte aucune

modification aux documents d'urbanisme relatifs au zonage de cette parcelle ou à sa destination future.

La création du carrefour au droit de la cueillette répond à plusieurs objectifs, dont celui de sécuriser la circulation des engins agricoles en traversée de la RD 50, et est par ailleurs compatible avec l'accès à un projet d'urbanisation à long terme, situé à l'est de la cueillette. La forme définitive du carrefour (giratoire ou carrefour à feux) sera étudiée dans le cadre des études ultérieures, en tenant compte des impératifs d'insertion du T Zen et de la sécurité de l'ensemble des usagers.

Lorsque le T Zen quitte la RD 50 pour rejoindre le Carré Sénart, la variante de tracé retenue ne coupe pas la Cueillette mais la tangente avec un impact réduit, limité au passage du T Zen au sud de l'alignement de tilleuls délimitant le Carré. Son positionnement exact sera étudié de façon à limiter au maximum son impact sur la Cueillette.

L'insertion du T Zen tient naturellement compte des projets d'aménagements et d'urbanisation du secteur du Carré Sénart et les études ultérieures associeront la Commune et l'EPA.

#### Terminus à la gare de Lieusaint/Moissy

Concernant la possibilité de déplacer le terminus du Carré Sénart à la Gare de Lieusaint-Moissy, les besoins en transport en commun ne le justifient pas actuellement. Cette liaison est déjà assurée par le T Zen 1 avec laquelle une correspondance de quai à quai sera possible au Carré Sénart. Toutefois, si le trafic le nécessitait à l'avenir, cette question pourrait être réétudiée. La décision relève du STIF et sa faisabilité est aisée puisque l'infrastructure le permettra. La mise en service effective d'une future gare TGV nécessitera, le cas échéant, de réexaminer cette question au vu de l'analyse des flux qui seraient générés par cet équipement.

### **9- Coûts, pertinence de l'investissement du T Zen 2, rentabilité, opportunité du projet et du mode**

#### Coûts du projet

Le coût total du projet est estimé à 174,3 M € HT. Ce coût comprend 11,2 M € pour les véhicules qui seront financés par le STIF et 163,1 M € HT financés par le Département et la Région pour l'infrastructure, comprenant la plateforme T Zen, les stations, les réaménagements de voiries, de trottoirs et aménagements cyclables, les carrefours, les espaces verts et alignements d'arbres.

Le coût au kilomètre du T Zen 2 est estimé à 9,5 M€/km et est cohérent avec les coûts rencontrés sur d'autres projets de T Zen. Ce coût est toutefois à apprécier avec précaution. En effet, chaque projet de transport en commun en site propre s'adapte spécifiquement au territoire sur lequel il s'insère. Ainsi certains territoires et certains tracés nécessitent des coûts d'investissement plus élevés du fait de leurs spécificités, par exemple:

- voiries étroites engendrant des contraintes techniques fortes ou des acquisitions foncières,
- contraintes patrimoniales ou urbaines,
- ouvrage de franchissement (fleuve, axe routier, topographie...), etc.

Par ailleurs certains projets de transports en commun en site propre s'accompagnent d'une requalification des voiries, influençant fortement les coûts du projet. L'ambition du projet et des aménagements associés peut fortement varier d'un projet à l'autre : de l'insertion à minima d'un site propre sur des emprises existantes, au réaménagement de façade à façade pouvant comprendre des acquisitions foncières.

Il est également à noter que les coûts d'un tramway nécessitent un niveau d'investissement 3 à 6 fois plus important que celui d'un bus à haut niveau de service comme le T Zen. Ceux-ci sont de l'ordre de 30 à 50M € / km en Ile-de-France en fonction de la complexité des projets.

### Rentabilité du projet

La pièce 8 du dossier d'enquête publique décrit le bilan socio-économique du projet. Ce dernier démontre que le projet est rentable pour la collectivité (balance coût d'investissement/ service rendu à la collectivité).

Le bilan socio-économique, établi selon une même méthode pour l'ensemble des projets de transports collectifs franciliens, vise à déterminer si un projet est rentable pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. Il tient compte des coûts d'investissement et d'exploitation, des gains de temps pour les usagers des transports et les autres usagers de la voirie, des économies de dépenses publiques sur différents postes, des impacts du projet notamment en terme de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre etc.

Les deux principaux indicateurs permettant de déterminer la rentabilité socio-économique d'un projet sont le Bénéfice Actualisé (BA) et le Taux de Rentabilité Interne (TRI).

Le bénéfice actualisé du T Zen 2, qui correspond à la somme des coûts et avantages actualisés du projet, s'élève à 125 M €<sup>2010</sup>.

Le taux de rentabilité interne (TRI), qui correspond au taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé, permet la comparaison des projets entre eux. Un bénéfice actualisé net positif équivaut à un TRI > 8%. Le taux de rentabilité interne du T Zen 2 étant estimé à 12% il est admis que le projet est rentable pour la collectivité.

### Opportunité du projet

La très grande majorité des déplacements des Melunais et Sénartais, tant pour se rendre au travail, pour étudier, pour réaliser des achats ou des loisirs, est interne à ces deux agglomérations et est réalisée en voiture particulière.

L'enquête globale transport réalisée par le STIF et l'Etat en 2009 et 2010 montre que sur un bassin élargi intégrant les agglomérations de Melun et Sénart, 70 % des déplacements sont réalisés au sein de ce bassin. Cela confirme le besoin fort de liaisons internes performantes et attractives pour l'ensemble des motifs de déplacement. Cette enquête, seule à analyser les déplacements réalisés pour l'ensemble des motifs de déplacements, fait apparaître que les flux domicile-travail représentent 18% des flux en Seine-et-Marne comme dans le reste de l'Ile-de-France, et les flux domicile-étude 12%.

En revanche, seules les données de l'INSEE issues du recensement général de la population et portant uniquement sur les flux domicile-travail et domicile-étude, permettent d'analyser des flux de commune à commune, tels que présentés dans le dossier d'enquête publique. Elle montre que les flux domicile-travail internes au bassin de Sénart/Melun sont aussi importants que les flux issus de ce bassin et à destination du reste de la Seine-et-Marne et de l'Ile-de-France. Seuls 13% de ces flux internes sont réalisés en transports collectifs alors que ce taux atteint 40% pour les flux domicile-travail à destination du reste de la Seine-et-Marne et de l'Ile-de-France. Ces données confirment que le manque de liaison en transport collectif est avant tout interne au bassin de Sénart/Melun ; le réseau ferré lourd permettant essentiellement de répondre à la demande de déplacements à destination de Paris et de la petite couronne.

Le projet de T Zen n'est pas conçu pour réaliser des déplacements de la gare de Melun au Carré Sénart, trajet pour lequel le RER restera plus attractif (voir thème n° 14). Avec une distance moyenne d'environ 600 m entre chaque station, il a pour objectif de relier entre elles les cinq communes concernées et d'offrir des dessertes inter-quartiers. Il sera plus compétitif que la voiture, en particulier aux heures de pointes, pour parcourir des portions de tracé telles que Savigny - Carré Sénart ou Melun Nord - Melun gare, sans risque de congestion et sans contraintes de stationnement. Ainsi, le T Zen n'est-il pas concurrent mais complémentaire du RER D.

Le T Zen n'a donc pas pour objectif unique de relier les Melunais aux différentes zones commerciales de Sénart dont le Carré Sénart comme le mentionnent de nombreuses observations. A travers la requalification du centre-ville de Melun à laquelle il est associé, il a pour ambition d'en accroître l'attractivité pour ses propres habitants comme pour les Sénartais.

#### La performance du mode T Zen comparée aux bus classiques et au Citalien

Le T Zen est le nom donné par le STIF à l'adaptation à l'Ile-de-France du concept de bus à haut niveau de service qui se développe dans de nombreuses agglomérations, en France et à l'étranger. Le véhicule est un bus de grande capacité, totalement accessible (plancher bas et portes coulissantes), dotée d'une information voyageurs visuelle et sonore en temps réel. La qualité de service est celle d'un tramway avec une voie dédiée et un système de priorité aux carrefours, qui permettent de garantir la fréquence et la régularité. Comme un tramway, le T Zen est l'occasion de requalifier l'espace public.

Ainsi, l'augmentation de la fréquence des bus classiques ou du Citalien ne saurait constituer une alternative comparable au T Zen. En effet, historiquement, aucune ligne ne reliait Sénart à Melun jusqu'à la mise en service du Citalien dont le succès est aujourd'hui reconnu. Cette ligne préfigure dans une certaine mesure la mise en place d'un T Zen entre les 2 agglomérations, mais ce sont deux projets de nature très différente. Le trajet actuel du Citalien a été conçu avec les contraintes de circulation automobile que l'on connaît et en complément des lignes existantes à Sénart et Melun. Le T Zen est dans une logique inverse puisque son infrastructure vise à l'affranchir de la congestion automobile et les réseaux de bus existants viendront se structurer autour de lui. Le T Zen apportera un niveau de service bien supérieur au Citalien, en termes de fiabilité (voie réservée, priorité aux feux), de confort (accessibilité totale, billettique, info dynamique) et de fréquence avec un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe et un service de 05h30 à 00h (contre 1 bus toutes les ½ heures à l'HP et toutes les heures à l'HC pour le Citalien).

## **10- Les moyens de communication, de publicité**

La réglementation prescrit les modalités d'information minimales de l'enquête publique consistant en des annonces légales dans la presse et de l'affichage sur le site du projet. Outre ces procédures, le Département a pris l'initiative de mettre en place à l'occasion de cette enquête publique, un large dispositif de communication :

- 13 000 dépliants ont été réalisés et remis notamment en mairies, dans les bus, dans les centres commerciaux ou via l'association des commerçants de Melun,
- 700 affiches ont été remises pour affichages aux mêmes partenaires
- un site internet dédié au projet a été mis en place en amont de l'enquête publique permettant la consultation de l'intégralité des pièces du dossier d'enquête publique (dont l'étude d'impact, le plan des travaux, les estimations de dépenses, l'avis de l'Autorité environnementale, etc) et permettant, pendant la période de l'enquête, de déposer un avis ou une observation à l'attention du commissaire enquêteur,
- un communiqué de presse et un dossier de presse ont été diffusés,
- l'information a été relayée par le site internet des communes et du Département,
- un journal n° 2 du T Zen a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres, soit près de 40 000 exemplaires,
- des expositions ont été mises en place en mairies, à l'hôtel du Département et à la maison du Projet à Melun.

Les réunions publiques des 16 et 18 octobre 2013 n'étaient pas prévues à l'ouverture de l'enquête. Elles ont été sollicitées par la Commissaire-enquêteur, comme la réglementation lui en donne la faculté, environ 15 jours avant la première réunion. Les mesures de publicités mises en œuvre sont les suivantes :

- 12 000 flyers ont été mis à disposition dans les cinq Communes concernées, mais également diffusées en gares de Melun, Cesson et Lieusaint-Moissy, dans le centre-ville de Melun et les centres commerciaux de Bois Sénart et Carré Sénart,
- Des affiches ont été disposées dans les réseaux de bus Sénart Bus et Mélibus,
- Un communiqué de presse a été diffusé
- Les réunions publiques ont été annoncées sur les sites internet du projet, du Conseil général et de certains partenaires.

## **11- Les parkings de rabattement, sécurisation des vélos aux stations, accès PMR**

### Stationnement et parkings

L'insertion du T Zen nécessite la suppression de places de stationnement, essentiellement à Melun et Savigny-le-Temple afin d'offrir davantage d'espace pour le transport collectif, les piétons et les cycles mais aussi dans certains cas, pour permettre le maintien de la circulation automobile. Le projet s'attache toutefois à limiter au maximum les suppressions et à les compenser en partie. Ainsi, des solutions de compensation seront recherchées en lien avec les communes, notamment à Melun, au travers des projets de création de parkings ou d'accroissement de la capacité de parkings existants en centre-ville.

Des réflexions sont également en cours en lien avec les collectivités locales sur des parkings-relais en gares et à la limite entre les deux agglomérations de Sénart et Melun mais ils ne relèvent pas de ce projet.

Enfin, il convient de souligner que ce projet vise à favoriser les déplacements en transports collectifs et à offrir une alternative à certains déplacements, actuellement réalisés en voiture. Il va ainsi engendrer du report modal estimé à 460 000 voyageurs annuels du T Zen qui auront abandonné leur voiture au profit du T Zen. Enfin, conformément aux orientations du PDU, le projet de T Zen s'attachera à restituer un certain niveau de stationnement mais ne vise pas une restitution totale du nombre de places.

Les places de stationnement réservées au transport de fonds et le stationnement des personnes handicapées sont intégrées dans le projet et seront réalisées conformément à la réglementation en vigueur. Dans les rues étroites (dans le centre historique de Melun notamment), l'insertion du T Zen se fera en respectant les usages actuels des livraisons et des transports de fonds. Des solutions seront recherchées pour les maintenir en l'état, ou les restituer de manière satisfaisante.

#### Stationnement vélo en station

L'implantation de stations T Zen pose effectivement la question du rabattement sur ces dernières par d'autres modes de transport. Pour le rabattement vélo, il sera proposé dans la mesure du possible un emplacement de stationnement pour vélos, abrité et éclairé, par station, conformément au schéma directeur du stationnement vélo adopté par le STIF. Celui-ci prévoit des abris vélo (arceaux abrités en libre accès) à chaque station de T Zen ainsi que des consignes sécurisées vélo aux terminus et gares.

#### Accessibilité

Le T Zen sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite. Les stations seront conformes aux normes. Le véhicule sera équipé de larges portes à ouverture escamotable facilitant l'accès. L'information voyageurs visuelle et sonore, en station et dans les véhicules, respectera également les normes d'accessibilité aux différentes formes de handicap.

### **12- Liaisons douces, sécurisation des piétons, enfants, cycles, véhicules**

Liaisons douces : Voir thème 1

#### Sécurisation des piétons / enfants

Les piétons bénéficieront systématiquement d'aménagements dédiés, ponctuellement partagés avec les vélos. Les traversées du site propre et de la voirie, ainsi que les accès aux stations, seront bien entendu étudiés du point de vue de la sécurité, bien matérialisés, signalés et protégés par des dispositifs adéquats, notamment lorsque les stations sont implantées au centre de la voirie.

La plateforme est un espace ouvert visuellement, qui compte tenu de l'intervalle de 6 minutes entre les véhicules ne constitue pas une coupure au sein de la ville. Ainsi les tramways et bus à haut niveau de service sont fréquemment insérés dans les centres-villes, les rues piétonnes, les places. Ils peuvent cohabiter avec les piétons et les cycles, à des vitesses réduites, dans des dispositifs de type zone de rencontre.

Selon la configuration des lieux (insertion du T Zen dans une rue, une place, un parc, etc.), la visibilité réciproque entre les piétons (et cycles) et le chauffeur du T Zen sera assurée par un aménagement adapté. Les T Zen seront équipés d'avertisseurs sonores (type « gong ») utiles notamment à l'approche d'un espace fréquenté par des piétons. Ces éléments combinés à la présence de cheminements lisibles et confortables permettront des traversées aisées et sûres. Dans une situation où la visibilité réciproque serait difficilement obtenue, le guidage des piétons vers des traversées bien signalées et sécurisées sera envisagé.

L'ensemble de ces dispositions sera étudié de manière précise, en fonction des lieux traversés, au cours des études opérationnelles à venir dans le respect de la réglementation et avec l'objectif d'offrir les meilleures conditions de sécurité. Une concertation avec les partenaires locaux est prévue et portera également sur ces sujets.

### Sécurisation des traversées de la plateforme T Zen par la circulation générale

Lors des études opérationnelles à venir, la lisibilité des aménagements sera travaillée dans un objectif de sécurisation de l'ensemble des usagers. Lors de croisements entre le site propre et les voies de circulation automobile, une signalisation particulière conforme à la réglementation en vigueur sera mise en place selon les situations rencontrées (signaux lumineux, panneaux, revêtements de sol différenciés et/ou marquage au sol), afin que les usagers soient correctement orientés. De plus, quand cela sera justifié, l'aménagement de carrefours à feux tricolores classiques entraînant l'arrêt des véhicules lors du passage d'un T Zen sera étudié, ce qui permettra de réduire très fortement les risques de conflit.

### Franchissement des giratoires

Dans le cas où le site propre du T Zen franchit un giratoire, l'aménagement sera conçu dans le sens de la sécurité de tous les usagers. La configuration la plus fréquente dans laquelle le T Zen franchit un giratoire en son centre est considérée comme la meilleure de point de vue de la sécurité, d'après de nombreux retours d'expériences (tramways, BHNS). Elle constitue une réponse conforme aux recommandations du CERTU, qui constituent une référence nationale. Ainsi les études seront orientées autant que possible vers cette configuration. Les incidents qui ont pu avoir lieu aux carrefours du T Zen 1 étaient dus pour la plupart à la faible lisibilité des signaux lumineux par les automobilistes. Une attention particulière sera apportée à l'implantation des signaux et à la lisibilité globale du carrefour.

## **13- Les travaux : durée, calendrier, organisation**

La durée de cette opération s'explique par l'importance et la complexité du chantier et des procédures administratives. En effet, les travaux ne porteront pas uniquement sur l'implantation d'une voie dédiée au T Zen et de stations. Ils consistent en une requalification totale de l'itinéraire emprunté avec le réaménagement de la voirie mais également des espaces publics: création de carrefours, de trottoirs, de stationnement, d'espaces verts, création d'alignements d'arbres le cas échéants. Il n'est pas possible de mener un tel chantier d'un seul tenant sur un tracé de 17 km.

Les travaux préparatoires (concessionnaires) devraient débuter fin 2014 / début 2015. Ils seront réalisés par tronçons successifs. La mise en service totale est prévue à l'horizon 2020.



Enfin, le coût de ce projet explique également la date de mise en service en 2020 qui doit être compatible avec les contraintes budgétaires pesant par ailleurs sur les financeurs, Région et Département impliquant l'étalement des dépenses.

Concernant la localisation précise du démarrage des travaux, actuellement envisagée sur Melun, les études d'avant-projet confirmeront le déroulement précis des phases successives de travaux.

#### Organisation du chantier

Le planning prévisionnel qui figure dans le dossier d'enquête publique sera affiné au fur et à mesure des études. L'organisation des travaux rue après rue sera déterminé en fonction des usages des lieux : accès riverains, livraisons, circulation, etc. Une information locale précise et fréquente sera mise en place, un ou des interlocuteurs privilégiés (ambassadeurs du projet) se chargeront de faire le lien entre les intervenants et les riverains (habitants, commerçants, usagers...). Cela vaut également pour les travaux de déplacements de réseaux (eau, électricité, gaz, télécommunications, ...) pour lesquels le dialogue avec les différents concessionnaires permettra d'organiser au mieux le chantier afin d'en réduire les nuisances.

### **14- Circulation, organisation des voiries, stationnement, ponts, maillage des transports en commun,**

#### a) Organisation des voiries, incidence du T Zen sur le trafic, contournement de Melun et nouveaux ponts

En termes d'organisation des voiries, le T Zen s'insère dans les voiries sans modifier leurs principes de fonctionnement pour la circulation générale dans la très grande majorité des cas. Dans certains secteurs, il peut nécessiter des modifications de sens de circulation (exemple rue Dajot à Melun). De même, la priorité donnée au T Zen dans les carrefours induira des modifications de ces derniers, en termes de géométrie et de gestion des feux notamment. Ces évolutions seront étudiées en tenant compte des conséquences sur la circulation, que ce soit pour le maintien de la desserte riveraine ou pour la fluidité du trafic.

Les études de trafic réalisées montrent que le projet est viable avec le trafic actuel et à l'horizon 2020. Ce projet doit contribuer à réduire la circulation automobile par du report modal avec plus de 460 000 usagers annuels du T Zen (sur un total de 7,8 millions) qui auront abandonné leur voiture au profit du T Zen.

Le passage du T Zen sur les ponts de Melun ne pose pas de problème particulier en termes de structure. En effet, les ponts supportent déjà des passages de bus. Seule la répartition des files de circulation sera modifiée, car une voie sera dédiée au T Zen et des aménagements cyclables seront proposés autant que possible, tout en maintenant la circulation automobile.

Le contournement routier de Melun ou la construction de nouveaux ponts ne relèvent pas du projet soumis à enquête publique.

### b) Création de carrefours à feux et de carrefours giratoires

Le projet de T Zen prévoit la création de plusieurs nouveaux carrefours à feux ou carrefours giratoire. La forme de ces carrefours, conformément aux règles de l'art, a été déterminée en fonction de l'importance des flux de circulation et des flux piétons, des géométries les plus adaptées à la sécurité des différents usagers, de la nécessité de donner la priorité au T Zen, et le cas échéant des projets des Communes. Le positionnement et la forme des carrefours pourront être modifiés dans le cadre des études ultérieures en concertation avec les communes. Toutefois, ces modifications devront respecter les objectifs et contraintes cités plus haut.

### c) Restructurations des transports collectifs

L'arrivée du T Zen nécessitera une restructuration des réseaux de bus du secteur, principalement les réseaux Mélibus et Sénart Bus. Cette restructuration consiste en une nouvelle définition de l'itinéraire de certaines lignes afin d'éviter les itinéraires parallèles au T Zen, et d'assurer une desserte de l'ensemble des quartiers non desservis par ce dernier. Celles-ci seront réalisées par le STIF en partenariat avec la CAMVS et le SAN de Sénart à l'horizon de mise en service du T Zen.

Les principes recherchés viseront à organiser des rabattements des lignes de bus sur le T Zen, à minimiser le nombre de changements nécessaires pour les voyageurs et d'établir une complémentarité entre le train, le T Zen et les bus classiques. L'objectif visé est l'amélioration de la qualité du service de transport pour l'ensemble des usagers du réseau actuel. Il y aura une augmentation globale du volume de service de transport sur les communes impactées.

La ligne Citalien qui relie actuellement Melun et le Carré Sénart a constitué une préfiguration du T Zen en proposant la première liaison bus reliant ces deux agglomérations avec une desserte fine. Au vu de sa fréquentation, l'offre de cette ligne a pu être renforcée à plusieurs reprises, ce qui est indice supplémentaire de la pertinence du projet T Zen. Dans le cadre de restructuration des réseaux de bus, cette ligne est amenée à disparaître, remplacée par le T Zen.

La desserte des arrêts du Citalien non repris par le T Zen sera étudiée dans le cadre de la restructuration bus.

Une observation demande le maintien de l'ensemble des arrêts actuels du réseau Mélibus et en particulier de l'arrêt Gambetta permettant notamment la desserte de l'école Sainte-Marie. L'étude de restructuration devra notamment apporter des réponses sur la complémentarité entre T Zen et bus pour la desserte du centre-ville. Le maître d'ouvrage s'efforcera, en lien avec la CAMVS et la ville, de proposer des solutions techniques pour permettre le maintien des arrêts Mélibus, chaque fois que l'étude montrera leur nécessité. Dans certains cas, leur déplacement pourra toutefois être nécessaire.

Les lignes Seine-et-Marne Express, les lignes interurbaines à vocation scolaire, les lignes privées seront, a priori, peu impactées.

### Complémentarité entre les bus classiques et le T Zen

Le principe est celui d'un site propre uniquement dédié au T Zen. Toutefois, compte tenu des contraintes de voiries et de l'importance de la circulation générale, un principe de mixité

limitée est envisagé sur certaines sections. Aussi, certaines lignes du réseau Mélibus devraient circuler sur le site propre entre le centre-ville et la gare de Melun ; certaines lignes du réseau Sénart bus pourraient également emprunter le site propre sur l'avenue de L'Europe entre la gare de Savigny/Nandy et les lycées. Toutefois, la circulation de l'ensemble des lignes des réseaux urbains sur le site propre ne permettrait pas d'assurer de façon satisfaisante la priorité au T Zen. Les lignes concernées restent donc à définir à l'horizon de la mise en service du T Zen et en fonction de la restructuration des réseaux de bus.

Cette mixité se traduit également dans le projet, dans les tronçons concernés de Melun et Savigny-le-Temple, par la réalisation de stations doubles T Zen / bus. Il s'agit de deux stations accolées, l'une dédiée aux T Zen, l'autre dédiée aux bus empruntant le site propre. Cela est nécessaire compte tenu de la différence de hauteur de quai préconisée pour assurer l'accessibilité à chacun de ces modes de transport, mais également pour assurer la priorité du T Zen par rapport aux bus.

L'implantation de ces stations doubles est parfois complexe et consommatrice de foncier en centre-ville. Quelques observations souhaitent ainsi leur mutualisation. Les études ultérieures permettront d'affiner ce principe et de trouver des solutions d'aménagement les plus adaptées au cas par cas, en respectant les normes d'accessibilité et en veillant à garantir la vitesse commerciale du T Zen.

#### Réseaux de bus pendant les travaux et en phase transitoire

La configuration des réseaux de bus pendant les travaux relève de la phase d'organisation du chantier et n'est pas déterminée à ce jour. Elle devra être fixée en lien avec les transporteurs, la CAMVS et le SAN et connaîtra des modifications successives en fonction de la localisation du tronçon en travaux et de l'avancée du chantier.

Une observation sollicite l'utilisation du site propre par les bus dès que possible après la réalisation du site propre. Certaines lignes de bus des réseaux Mélibus et Sénart bus pourraient effectivement utiliser les sections de plateforme du T Zen au fur et à mesure de leur livraison et avant la mise en service complète de celui-ci.

#### d) RER D et complémentarité avec le T Zen

Le RER et le T Zen sont deux modes complémentaires. Le T Zen vise à réaliser une desserte fine et rapide, intermédiaire entre celle des bus et celle du RER afin de relier entre eux les communes et les quartiers. Il offrira des temps de parcours comparables ou inférieurs à la voiture sur de nombreux trajets.

L'objectif du T Zen n'est pas de transporter des passagers sur l'ensemble de son parcours, distance pour laquelle le RER D sera plus attractif.

Une observation formule la nécessité de favoriser cette intermodalité en travaillant sur la signalétique du T Zen dans les RER et les gares. Cette suggestion intéressante pourra être portée par le maître d'ouvrage auprès du STIF et de la SNCF. Elle suggère également que le T Zen puisse jouer le rôle d'une desserte de secours en cas de perturbation majeure du RER D. Le T Zen permettra, en effet, de se déplacer entre la gare de Savigny / Nandy et celle de Melun, toutefois, il convient toutefois de prendre en compte que la capacité du véhicule T Zen est limitée au regard de celle d'un train.

Par ailleurs, l'amélioration de l'offre ferrée ne relève pas du projet T Zen. Un schéma directeur du RER D est en cours, piloté par le STIF, afin d'améliorer les conditions de transport sur cette ligne.

### **15- Risque pour les commerces melunais, problème des indemnisations des commerçants et autres, dévalorisation immobilier**

La réalisation d'un projet structurant de transport en commun tel qu'un tramway ou un bus à haut niveau de service est l'occasion de réaménager les espaces traversés. Le passage du T Zen au sein des rues commerçantes, avec un traitement de la voirie de façade à façade, permettra d'embellir les rues et de redonner des espaces de vie, notamment pour les piétons. Il favorisera ainsi l'attractivité des commerces de Melun et facilitera leur accès, sans contrainte de circulation ou de stationnement, à ces propres habitants, comme aux Sénartais. Les retours d'expérience sur des projets similaires font état d'une augmentation de l'activité des commerces et de la valeur des fonds de commerces liées à l'implantation de transport en commun structurants à proximité.

L'organisation de la phase de chantier n'est pas définie à ce jour. Toutefois, le Maître d'ouvrage s'engage à maintenir les fonctionnalités des accès aux riverains et aux commerces pendant cette phase et à limiter au maximum les impacts. Bien en amont de la phase chantier seront déterminés l'organisation des travaux, les périodes de chantier les moins pénalisantes, les modalités d'information et de communication auprès des commerçants sur l'avancée des travaux, les modalités d'accès pendant chacune des phases. Des mesures d'accompagnement seront mises en place afin de limiter les perturbations. Ces modalités seront fixées en lien avec les Communes et les associations de commerçant si elles le souhaitent.

La réglementation permet sous certaines conditions l'indemnisation des commerçants. Au-delà de la procédure habituelle, le maître d'ouvrage étudie la mise en place d'une commission d'indemnisation amiable placée sous l'égide d'un tiers. Une évaluation précise de la situation économique des commerces avant et pendant les travaux sera nécessaire.

Concernant la valeur des biens immobiliers le long du tracé du T Zen, il convient de souligner que la qualité et la proximité de la desserte d'un logement par les transports collectifs sont des éléments importants de valorisation des biens immobiliers. Cette tendance va probablement se renforcer dans une perspective de long terme compte tenu des perspectives de hausses du coût des carburants.

### **Propositions de thèmes complémentaires :**

### **16- Positionnement des stations, équipement des stations, station supplémentaire, modification de l'insertion du T Zen**

Les stations du T Zen prévues dans le dossier d'enquête publique ont été positionnées en tenant compte de la localisation des principaux pôles générateurs de trafics (densité de l'habitat, proximité d'activités, de commerces, d'équipement ou de service), des conditions de sécurité, du foncier disponible, des possibilités existantes d'accès depuis les quartiers

périphériques, des contraintes liées à l'accessibilités PMR aux véhicules (20 m d'alignement droit avant la station) et des distances entre les différentes stations. Leur positionnement définitif et l'implantation, à la marge, de stations supplémentaires seront étudiés dans les phases ultérieures du projet en concertation avec les communes. Toutefois, ces modifications devront respecter les objectifs et contraintes précisés ci-dessus.

Plus généralement, certaines stations pourraient être déplacées pour mieux s'adapter aux flux principaux des piétons et des usagers des transports publics ou pour satisfaire quelques contraintes fonctionnelles urbaines.

L'intégration des équipements prévus en station (abris, billettique, information voyageurs, etc.) sera étudiée au mieux en fonction de la configuration des lieux. Une station dans un espace large pourra comporter l'ensemble des équipements "types", une station dans un espace contraint (notamment dans Melun) pourra être adaptée afin de s'intégrer au mieux tout en offrant les services essentiels.

Certaines observations portent sur une modification de l'insertion du T Zen sur le même itinéraire, correspondant à une modification du profil en travers des voies empruntées. Celui-ci pourra évoluer dans les phases ultérieures de l'étude, en concertation avec les communes dans le respect des objectifs et contraintes du projet.

#### **17- Desserte de la Snecma, des communes de Vaux-le-Pénil (bourg et zone industrielle), du Mée-sur-Seine, de La Rochette, de Dammarie-lès-Lys (Clos Saint-Louis) et de Livry-sur Seine**

La desserte de la Snecma et des communes précitées par le T Zen, relativement éloignées du tracé présenté en enquête publique, constitue de fait pour chaque destination des projets à part entière, distincts du T Zen 2 dont il conviendrait d'étudier l'opportunité et la faisabilité.