

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 poste, 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.