

Tram-train

Département concerné

91

Correspondances

Existantes



À venir

T Zen 4

Grand Paris Express

Février 2013

Tramway

Massy – Évry

Le projet

La création de la ligne Massy – Évry a pour principal objectif de renforcer l'offre de transport dans le département de l'Essonne entre les pôles stratégiques de Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes.

Les bénéfiques voyageurs

OFFRE

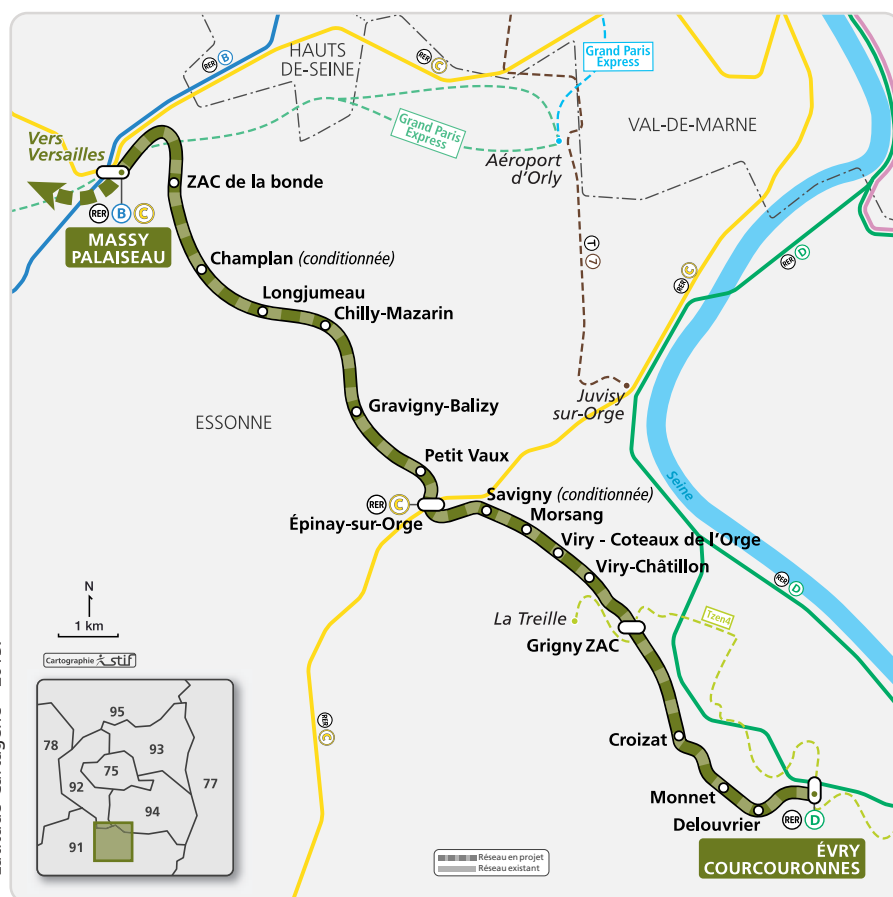
- **Création d'une nouvelle ligne** qui permettra de relier deux pôles importants de l'Essonne (Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes).
- **Correspondances avec des lignes existantes ou en projet** : les RER B, C et D, plusieurs lignes de bus, le futur T Zen 4 et la future ligne Verte du Grand Paris Express.

QUALITÉ DE SERVICE

- **Régularité et fiabilité** grâce à une voie de circulation entièrement dédiée sur la totalité du tracé et à la priorité aux feux.
- **Fréquence de passage soutenue** avec un tram-train toutes les 10 minutes en heures de pointe, 15 minutes le reste de la journée.
- **Accessibilité** des stations et des rames pour les personnes à mobilité réduite.

INTÉGRATION URBAINE

- **Cohérence avec les évolutions des territoires.** Les bassins d'emplois de Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes seront rendus plus accessibles en désenclavant de nombreux quartiers sensibles aujourd'hui mal desservis par les transports en commun.



Latitude-Cartagène - 2013.

Les chiffres-clés

20 km de tracé (dont 10 km de voies nouvelles type tramway) pour **15** stations

40 000 voyageurs/jour attendus

Mise en service : fin **2018**



Le coût et les financements du projet

L'infrastructure

Le coût du projet est estimé à **436 M€** (valeur 2011) dont :

- Travaux : **363 M€**
- Frais d'ingénierie : **51 M€**
- Acquisitions foncières : **22 M€**

Les financeurs du projet

À ce stade, les études d'un montant de **10 M€** (valeur 2006) sont financées à hauteur de 70 % par la Région Île-de-France et 30 % par l'État.

Une première tranche de travaux d'un montant de **30 M€** (valeur 2006) est financée à hauteur de 70 % par la Région Île-de-France et 30 % par l'État.

150 M€ (valeur 2006) seront consacrés à ce projet dans le cadre du Plan Espoir Banlieues.

Le matériel roulant

Le coût du matériel roulant est estimé à **90 M€** (valeur 2011), financé à 100 % par le STIF.

L'exploitation

Le coût d'exploitation sera pris en charge à 100 % par le STIF.

Le contexte

La ligne Massy – Évry se substituera au RER C de Massy-Palaiseau à la gare de Petit Vaux (à Épinay-sur-Orge), en empruntant le réseau ferré national. Le tram-train continuera de desservir les stations actuelles de cette portion ainsi que la ZAC de la Bonde à Massy, avec la création d'une nouvelle station sur le réseau ferré national. À partir de Petit Vaux, la ligne s'intégrera dans un environnement urbain jusqu'à Évry-Courcouronnes.

Les acteurs

En tant que pilote et coordinateur de l'ensemble du projet, le STIF – l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France – veille au respect du programme, du calendrier et des coûts.

Les maîtres d'ouvrages du projet sont :

- le **STIF** pour la partie urbaine d'Épinay à Évry et la coordination,
- **RFF** pour les infrastructures de transport et les gares nouvelles,
- la **SNCF** pour l'atelier garage et les gares existantes sur le réseau ferré national.

Le calendrier

Les principales étapes :

2008

Approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales par le Conseil du STIF

Du 25 mai au 3 juillet 2009

Concertation préalable

2009

Approbation du bilan de la concertation préalable par le Conseil du STIF

Avril 2012

Approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par le Conseil du STIF

Début 2013

Enquête publique

2013

Déclaration d'utilité publique

Fin 2013

Études d'avant-projet

Début 2015

Début des travaux

Fin 2018

Mise en service