

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
REUNION D'INFORMATION AUX ASSOCIATIONS SUR LE PROLONGEMENT DU T7
REUNION AU STIF
50 RUE DE LA VICTOIRE 75009 PARIS

La réunion a duré environ 2 heures.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage du projet :

- Eric MAUPERON, STIF, Direction des Projets d'Investissements, Directeur de la Division Tram TCSP Sud Ile de France
- Caroline LAVAL, STIF, Direction des Projets d'Investissements, chargée de projet du prolongement du tramway T 7 Athis-Juvisy
- Alexandra ROY, STIF, Direction des Projets d'Investissements chargée de projet du prolongement du tramway T 7 Athis-Juvisy
- Stephen GRIFFAUD, Direction des Projets d'Investissements, chargé de mission concertation sur le projet du prolongement du tramway T7 Athis-Juvisy

Le mandataire (maitrise d'ouvrage déléguée)

- Thierry DATTIN, société Systra, Directeur d'Opération Délégué
- Alexandra MERLOT, Etat d'Esprit

Les membres des associations présents :

- Yves BOUTRY, Vice-Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), regroupement de 40 associations locales, comités de lignes, cahiers d'acteurs
- Philippe SALVI, Président de l'Association Locale de l'Environnement (ALE)
- Christian BERTHOMME, membre du bureau de l'ALE
- Jean Pierre FRONTIER, membre du bureau de l'ALE

Modération de la réunion

- Valérie NAHON-FORGETTE, Egis Conseil

Prise de note et compte-rendu

- Céline BOIVIN, Egis Conseil

1. Ouverture de la réunion

- **Accueil des participants par M. MAUPERON**, Chef de la division tram sud au STIF
- Présentation du déroulement de la réunion par **Mme NAHON-FORGETTE**.

2. Présentation et échange sur l'avancement du projet

Présentation du projet, des objectifs et de l'avancement du projet par **M.MAUPERON**, **Mme LAVAL** et **M DATTIN**.

3. Echanges

1. OUVERTURE DE LA REUNION

Eric MAUPERON souhaite la bienvenue à tous les participants. Il précise que cette rencontre fait suite à la réunion du 5 juillet 2012 et à notre engagement de les rencontrer à nouveau pour leur faire part de l'avancement du projet. Un compte-rendu de la rencontre sera rendu disponible sur le site internet du projet.

L'ensemble des participants se présentent.

Valérie NAHON FORGETTE présente le déroulement de la rencontre. Il est souhaité que cette réunion ait lieu dans les mêmes conditions que celle du 5 juillet 2012 : dans une posture d'ouverture et d'écoute mutuelle.

2. PRESENTATION ET ECHANGE SUR L'AVANCEMENT DU PROJET

Eric MAUPERON rappelle les grandes étapes du projet depuis 2000. En 2005, le dossier d'enquête publique du T7 phase 1 présentait des éléments sur la section Athis-Juvisy. Cette section offrira un maillage avec d'autres modes de transport (RER C et D, bus) renforçant ainsi son rôle structurant dans les déplacements du territoire.

Philippe SALVI souhaite faire davantage la distinction entre information et concertation. Il exprime son regret quant au caractère tardif (juillet 2012) de la mise en place de ces réunions.

Eric MAUPERON rappelle que le STIF mène de nombreuses concertations et que l'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France suit les orientations fixées par la loi en matière de concertation et tout particulièrement l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Le bilan de la concertation sur le T7 a été approuvé par les élus du conseil du STIF. De plus le STIF est en contact et travaille de façon collaborative avec les élus. Au moment de la concertation, en 2008, des réunions publiques ont eu lieu pour présenter le projet sur la base du tracé actuellement étudié. Le schéma de principe et dossier d'enquête ont été approuvés en juillet et octobre par le Conseil du STIF. Le STIF a mis à disposition les études du schéma de principe et le dossier d'enquête publique via le site internet du projet dès que le dossier d'enquête publique a été remis en Préfecture. Il est important de préciser que ce dossier pourra faire l'objet d'ajustements à la suite de l'examen par les services de l'Etat.

Eric MAUPERON commence la présentation avec un rappel sur la gouvernance du projet T7 : le Conseil du STIF formés d'élus est l'instance de décision de l'organisme. Le STIF travaille avec les services techniques de la Région Ile-de-France, du Conseil Général de l'Essonne, de la CALPE, les communes concernées par le prolongement et l'Etat qui va financer le projet. Les Commissions de Suivi permettent de travailler en collaboration avec les élus et de préparer les séances de Conseils du STIF. Le STIF travaille avec le territoire et reste le garant de l'intérêt général. Le dossier d'enquête

a été adressé à la Préfecture. Les services de l'Etat, y compris l'autorité environnementale (ARS¹, DDT², DRIEE³, ...) doivent ensuite émettre des avis sur le dossier d'enquête. Le STIF est aujourd'hui dans l'attente de ces retours. Une date pour l'examen conjoint a, elle, été fixée. Cette réunion doit permettre d'examiner les demandes de modifications des PLU⁴. En effet, une modification du PLU de Juvisy est nécessaire pour l'insertion du tramway dans l'avenue Estienne d'Orves à Juvisy sur Orge. Le Préfet saisira ensuite le tribunal administratif pour désigner une commission d'enquête. L'enquête publique, espérée pour le mois de mai ou juin 2013, sera l'occasion pour les associations et les habitants de s'exprimer à nouveau. La déclaration d'utilité publique pourrait être délivrée début 2014.

Philippe SALVI interroge le STIF sur l'intérêt et l'utilité d'avoir la déclaration d'utilité publique.

Eric MAUPERON précise que cet acte administratif consolide le projet quant au fondement de son intérêt général. La DUP permet entre autre d'obliger les concessionnaires à dévier leurs réseaux et de justifier l'expropriation.

Thierry DATTIN rappelle que cela permet d'enclencher les acquisitions foncières.

Eric MAUPERON explique que ce dossier d'enquête est un des premiers qui applique la loi Grenelle 2. Il souligne que les exigences du législateur sont accrues et il est demandé sur le dossier d'enquête publique, de fournir plus de détails par exemple sur les impacts à court, moyen et long termes par exemple,, sur les impacts cumulés avec les autres projets urbains

Jean Pierre FRONTIER demande si cela concerne aussi les impacts positifs des projets ?

Eric MAUPERON confirme les impacts positifs sont bien évidemment pris en compte et traduits, entre autres, dans le cadre de l'évaluation socio-économique.). Il rappelle également qu'il y a d'autres procédures comme le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) envoyé à l'Etat (qui a confirmé sa complétude) ou le dossier d'archéologie préventive. Ce dernier est en cours d'élaboration. D'autres dossiers nécessitent un niveau d'étude plus avancé comme l'enquête parcellaire⁵ qui interviendra après la DUP, le dossier loi sur l'eau ou le permis de construire pour la station Observatoire.

Avancement du projet :

Caroline LAVAL présente l'avancement du projet. Le projet de requalification du **pôle de Juvisy** se met en place. Ces travaux doivent permettre d'améliorer les correspondances et la gestion des flux, intégrer l'arrivée du T7 dans le fonctionnement du pôle et améliorer l'insertion urbaine des différents services offerts. La gare routière sera réaménagée en connexion avec le tramway. Le projet prévoit également la création d'un souterrain, d'une passerelle piéton/ vélo et le déplacement de la rampe. La convention de financement pour la réalisation des travaux a été approuvée au Conseil du STIF

¹ Agence Régionale de Santé

² Direction Départementale des Territoires

³ Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie

⁴ Plan Local d'Urbanisme

⁵ L'enquête parcellaire permet de connaître les propriétaires et les ayants droits pour les acquisitions et les expropriations.

d'octobre 2012. Les travaux du pôle de Juvisy sont prévus entre 2014 et 2020. Un travail est en cours sur le phasage des travaux du pôle, qui intègre les travaux du tramway. Sur l'**avenue Estienne d'Orves**, l'insertion du tramway nécessite l'élargissement de la rue sur le côté sud de la rue notamment afin d'assurer l'accessibilité des services de secours, mais aussi l'accès des riverains à leur maison et le positionnement de l'ensemble des réseaux souterrains sous les trottoirs. Les mutations dans cette rue avec de nouvelles constructions respectent cet alignement.

Jean Pierre FRONTIER précise que les gens se demandent comment il est possible d'avoir sur cet espace contraint à la fois le tramway, les trottoirs élargis, les accès aux immeubles, la circulation, les bus. L'avenue Estienne d'Orves est le seul accès direct au pont de Draveil, les gens souhaitent savoir si le trafic actuel pourra continuer à circuler sur cet axe une fois le tramway réalisé.

Caroline LAVAL rappelle que le tramway circule en site mixte : les voitures et les bus circulent sur les mêmes voies que le tramway. Cette configuration de la ligne avec ce site partagé a été testée pour vérifier les conditions d'exploitation.. La gestion des feux va permettre de donner la priorité du tramway et de réguler la circulation

Eric MAUPERON précise que ce système fonctionne car cette section en site mixte est appliquée sur une courte distance et qu'on est en proximité du terminus de la ligne.

Caroline LAVAL explique que sur la partie nord de l'avenue Estienne d'Orves, tous les accès riverains sont conservés afin que tout le monde puisse sortir de son domicile dans son véhicule en marche arrière en toute sécurité. Une autre dimension importante à prendre en compte est l'accès aux services de secours qui doivent pouvoir déployer leurs échelles sans toucher les Lignes Aériennes de Contact (LAC).

Jean Pierre FRONTIER demande comment les LAC seront installées. Il rappelle que pour les piétons, il est important de laisser les trottoirs les plus libres possibles sans mettre des poteaux en plus pour les LAC. Il évoque la possibilité d'accrocher les supports LAC en potence sur les façades des immeubles.

Eric MAUPERON souligne que ce sujet doit être affiné. Aujourd'hui des poteaux sont prévus, mais cela doit être étudié en fonction des contraintes urbaines et des opportunités.

Philippe SALVI demande si l'alimentation au sol a été étudiée.

Eric MAUPERON rappelle que le système d'alimentation par le sol existe depuis peu de temps. Cette méthode d'alimentation des tramways fonctionne mais il existe de nombreuses contraintes, même si de nouveaux systèmes sont développés. On emploie ce système surtout dans des secteurs avec de nombreux sites classés. La RATP teste des rames équipées de batteries récupérant l'énergie.

Caroline LAVAL poursuit par ailleurs la présentation. Sur le secteur de la **Place du Maréchal Leclerc**, le parti pris a été de contourner la place pour préserver les potentialités d'aménagement. Le choix d'un tracé **souterrain**, depuis la rue Piver est lié à différents facteurs : garantir l'efficacité du mode de transport, les contraintes techniques, le fonctionnement de la ville, les coûts d'investissement et d'exploitation. Le STIF pour préparer la suite des études anticipe des campagnes d'investigations hydro-géotechniques : il s'agit de faire des sondages plus rapprochés le long du tracé du tunnel. Cela permettra d'avoir des éléments plus précis et d'affiner les méthodes de réalisation. Une première

campagne a été réalisée pendant l'hiver 2012-2013. Le STIF attend les résultats. En complément des carottages réalisés, des piézomètres ont été installés pour connaître les natures de sol et les évolutions des deux nappes sur un an. Au printemps, des essais de pompage vont être effectués pour connaître la perméabilité des différentes couches du terrain naturel.

Jean Pierre FRONTIER demande des précisions sur l'insertion du tramway au niveau de la rue Piver.

Thierry DATTIN répond que le souterrain commence au niveau de l'escalier actuel (cf. image dans la présentation faite en juillet 2012). Il y a un mur de soutènement qui pourrait rentrer dans le périmètre des travaux. La maison située à proximité appartient au domaine public. Il explique que plusieurs méthodes constructives seront mises en œuvre pour réaliser le tunnel : en tranchées couvertes ou directement depuis le niveau du tunnel en souterrain. Les travaux dureront environ 2 ans. Les méthodes et délais restent à définir en fonction des études, des entreprises qui sont aussi forces de proposition dans leurs réponses aux marchés. Les travaux se dérouleront uniquement en souterrain et n'auront pas d'impact sur la surface du parc.

Eric MAUPERON précise que le dossier d'enquête comprend une évaluation du nombre de m³ de déblais et les modalités d'évacuation. Les études à venir doivent préciser quelles seront les modalités d'utilisation des déblais. Les entreprises en charge des travaux pourront aussi là-dessus faire des propositions.

Caroline LAVAL explique que la **station Observatoire** sera souterraine. Le parvis sera réaménagé pour permettre la possibilité du projet de TCSP⁶ Juvisy-Evry étudié par le Conseil Général de l'Essonne. Le projet de TCSP Juvisy-Evry est moins avancé que le projet du tramway T7. Le STIF travaille en collaboration avec le Conseil Général de l'Essonne pour tenir compte de ce projet.

Thierry DATTIN expose la méthode de construction de la station Observatoire : à partir des trottoirs, une boîte sera construite puis insérée au bon niveau dans le sous-sol.

Philippe SALVI interroge le STIF sur l'impact du tunnel sur les nappes et les sources et **Christian BERTHOMME** complète la question en demandant quelle est la profondeur du tunnel.

Thierry DATTIN précise que le tunnel est situé entre les niveaux des deux nappes. La présence de la nappe pourrait nécessiter des pompages durant la période de travaux. Après les travaux, le tunnel sera totalement étanche. Les parois seront dimensionnées de façon suffisante pour répondre à la poussée de l'eau. Le tunnel fait 17 m de profondeur à hauteur de la station Observatoire

Jean Pierre FRONTIER rappelle l'inquiétude des habitants par des expériences répétées de pompages malheureux sur la commune de Juvisy.

Eric MAUPERON explique qu'il y aura des constats sur l'état des bâtiments en amont des travaux. La présence d'eau est aussi un sujet très important pour le STIF car c'est un élément essentiel du dimensionnement de la construction du tunnel et de la station Observatoire.

⁶ Transport en Commun en Site Propre

Thierry DATTIN précise qu'une partie des résultats des études seront disponibles au printemps. De nouvelles campagnes seront nécessaires pour avoir des résultats plus fins aux stades ultérieurs des études. Au moment des travaux, les entreprises pourront être amenées à faire des relevés complémentaires.

Caroline LAVAL rappelle que le maître d'œuvre doit suivre les travaux et leurs réalisations. Le mandataire vérifiera que les entreprises travaillent dans les règles de l'art. Des bureaux de vérification sont également mandatés. Le 23 janvier 2013, le Conseil du STIF a désigné comme maître d'œuvre du projet T7 Juvisy-Athis-Mons : un premier groupement est constitué d'Ingérop, Richez et Associés et de la RATP.

Jean Pierre FRONTIER demande s'il existe des stations souterraines pour les tramways.

Eric MAUPERON précise qu'il en existe notamment sur les tramways T6, du Havre, de Strasbourg, à Nice.

Philippe SALVI souhaite savoir si le STIF est confiant sur le bon déroulement des travaux et son absence d'impact sur les nappes et les sources.

Thierry DATTIN explique que les premiers résultats sont favorables, mais qu'ils doivent être confirmés par les études ultérieures.

Jean Pierre FRONTIER désire savoir si le risque principal est celui d'une hausse des coûts de construction.

Eric MAUPERON rappelle que le STIF, comme tous les maîtres d'ouvrage, prévoit dans ces budgets des provisions pour risque, et que tout sera fait pour tenir le budget et le planning. Il précise que la première phase a connu des retards du fait principalement des acquisitions foncières et des déviations de réseau qui ont été longues à réaliser.

Caroline LAVAL présente la portion sur la **RN7** qui sera l'occasion de requalifier cette portion de façade à façade. Une convention entre l'EPFIF⁷ et Athis-Mons existe déjà pour assurer une veille foncière le long de la RN7 en vue de développer du logement social. Le STIF s'est intégré à cette convention, pour que l'EPFIF anticipe les acquisitions amiables nécessaires au droit des stations et que les opérations EPFIF soient compatibles avec le tram T7. Cette façon de procéder permet d'anticiper au mieux les acquisitions et d'accompagner les mutations urbaines.

Caroline LAVAL poursuit la présentation et rappelle que le STIF travaille avec la Fédération pour les Circulations Douces en Essonne sur les problématiques des pistes cyclables.

Eric MAUPERON explique que certains itinéraires cyclables seront, sur certaines portions de la RN7, redirigés dans les rues avoisinantes.

Caroline LAVAL précise que le STIF a recherché la continuité cyclable

Philippe SALVI regrette qu'il n'y ait pas de piste cyclable sur l'ensemble de la portion de la RN7 traversé par le tramway. Il estime qu'on privilégie trop l'automobile.

⁷ Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France

Eric MAUPERON explique que le Conseil Général de l'Essonne est le gestionnaire de la voirie et qu'il ne souhaite pas diminuer de façon trop importante la capacité de cette voie structurante à l'échelle du département.

L'offre de service :

Caroline LAVAL rappelle que la fréquence du tramway avec le prolongement sera de 4 minutes en heure de pointe. Entre Juvisy et Orly, 22 minutes seront nécessaires pour effectuer ce parcours qui représentera environ une fréquentation de 60 000 voyageurs par jour. **Eric MAUPERON** précise que la fréquence sera affinée en fonction du succès du tramway.

Communication et concertation :

Caroline LAVAL présente les différentes actions de concertation-communication menées. Le STIF a notamment participé au forum des associations des communes de la communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne en septembre 2012. Il a également diffusé en octobre 2012 une première lettre d'information à l'ensemble des riverains du futur prolongement. Le dossier d'enquête publique, les études du schéma de principe, les études géotechniques ont été mis en ligne sur le site internet du projet. Prochainement, une nouvelle lettre d'information est en cours d'élaboration. Des rencontres de terrain seront organisés au printemps pour informer sur le projet. Une vidéo didactique sur le projet sera également diffusée.

3. ECHANGES

Jean Pierre FRONTIER demande qui était invité à cette rencontre.

Eric MAUPERON précise que les associations présentes à la dernière rencontre ont été invitées, c'est-à-dire le collectif JAT, la FNAUT et l'ALE.

Jean Pierre FRONTIER souhaite savoir comment passe le tramway au niveau des Gravilliers.

Caroline LAVAL explique qu'un aménagement urbain de type plateau piétonnier est prévu au niveau des Gravilliers. Cet aménagement correspond à une surélévation de la voirie. Il permet aux piétons de traverser au niveau de la chaussée et oblige les automobilistes à ralentir. Le dispositif n'impacte pas le sens de circulation du tramway.

Philippe SALVI note que cet aménagement voulu par le maire d'Athis-Mons ralentit le tramway alors que la rapidité du parcours est une exigence mise en avant par le STIF notamment pour justifier le tunnel.

Jean Pierre FRONTIER demande à partir de quel moment le prolongement sera en tunnel.

Thierry DATTIN précise que le tunnel commence à partir de Pyramide.

Philippe SALVI estime que l'étude d'impact est incomplète au niveau faunistique et floristique. Les inventaires au niveau ornithologique notamment sont à faire en période de reproduction des oiseaux, ce qui n'a pas été fait. Des chouettes Hulotte, espèce rare en zone urbaine, nichent notamment dans le parc de l'Hôtel de ville de Juvisy.

Thierry DATTIN explique que de la même façon que pour les autres études, les études sont complétées et détaillées avec une nouvelle campagne comprenant entre autres des relevés sur les chauves-souris, les batraciens et les oiseaux. Cette campagne doit permettre de vérifier s'il y a des oiseaux qui nichent sur la RN7. Si c'est le cas, cela générera des précautions spécifiques pendant les travaux. D'autres investigations pourront être prévues plus tard en fonction aussi de la saisonnalité à prendre en compte. Ce travail est réalisé par des écologues et différents spécialistes comme des entomologistes, des botanistes. La société AEP Ginkgo intervient sur ces aspects. Il est prévu que des écoutes de chauves-souris soient réalisées.

Le STIF présente un film de présentation du projet.

Jean Pierre FRONTIER rappelle qu'une des préoccupations des gens est l'impact du tramway sur la circulation.

Philippe SALVI indique que l'objectif du tramway est de réduire la circulation automobile et qu'aussi d'autres dispositifs complémentaires doivent être développés comme l'autopartage.

Eric MAUPERON précise que le STIF attend un report modal vers le tramway et les autres transports en commun (bus, RER). Durant les travaux, les automobilistes prennent en général d'autres habitudes et ne reviennent pas tous aux modes et itinéraires initiaux ce qui permet également une diminution du trafic. Par ailleurs, la réduction de la taille des voiries pour aboutir à un dimensionnement constant sur un axe peut permettre de mieux écouler les flux avec une circulation plus régulière et la fin des effets de goulots d'étranglement.

Philippe SALVI remercie le STIF pour cette réunion et d'avoir respecté ses engagements de mise en œuvre de réunions d'échanges avec les associations. L'ALE se positionne fortement sur la préservation des sources et précise que s'il est garanti que le projet n'a pas d'impact sur les nappes, l'association ne s'opposera pas à ce tracé. L'association restera toutefois vigilante à toutes les phases et particulièrement sur les travaux.

Jean Pierre FRONTIER demande au STIF s'il est possible de communiquer à l'association une étude sur les effets d'un tramway sur la dynamisation commerciale.

Yves BOUTRY demande au STIF s'il est possible de communiquer à l'association une étude sur les effets d'un tramway sur la dynamisation commerciale.

Eric MAUPERON rappelle que sur tous les projets de tramway, une commission est mise en place pour les indemnités des commerçants qui rencontreraient des pertes de chiffre d'affaire pendant la période travaux. Il souligne que la vigilance citoyenne des associations et des habitants est bénéfique et permet l'enrichissement des projets.

Les associations seront informées de l'enquête publique. Le STIF est ouvert à revoir les associations dans quelques mois.