



PROLONGEMENT

Athis-Mons > Juvisy-sur-Orge

Compte rendu de la réunion publique

JUVISY-SUR-ORGE, JEUDI 18 NOVEMBRE 2021

SOMMAIRE

1. L'organisation de la réunion

- Les participant.e.s
- Présentation du projet
- Le déroulé de la réunion

2. Synthèse des questions et réponses

- Le tramway et la RN7
- Le tramway et le parc de la mairie
- Le tramway et le centre-ville
- Des projets alternatifs ?
- Autres questions



1. L'organisation de la réunion

La réunion publique d'information s'est déroulée le jeudi 18/11/2021, de 19h30 à 23h, en présence de plus de 300 participants au gymnase Ladoumègue de Juvisy-sur-Orge.

Les participant.e.s

Les instances suivantes étaient représentées :

Ville de Juvisy-sur-Orge :

- Lamia BENSARSA-REDA, Maire de Juvisy

Île-de-France Mobilités, maîtrise d'ouvrage du projet :

- Élodie HANEN, Directrice Générale Adjointe
- Arnaud CROLAIS, Directeur des Infrastructures
- Valentine GEMON, Adjointe au chef de département (Tramway et bus en site propre)

SYSTRA, maîtrise d'ouvrage déléguée :

- Andrea PAOLI, Directeur d'opération délégué

Groupement Ingérop, Richez Associés et RATP, maîtrise d'œuvre du projet



T7

PROLONGEMENT

Athis-Mons > Juvisy-sur-Orge

Le déroulé de la réunion

- **Mot d'introduction de Mme. le Maire (19h30 – 20h)**
- **Présentation du projet par Île-de-France Mobilités (20h – 20h50)**
- **Temps d'échange avec le public (20h55 – 23h)**

Présentation du projet

- Accompagner le **développement** du territoire
- Opérer un **réaménagement urbain** autour du tramway
- **Développer l'accès** aux équipements, aux commerces de proximité et au bassin d'emploi Orly-Rungis
- Assurer **une meilleure articulation** entre les différents modes de déplacement
- **Faciliter les déplacements** de banlieue à banlieue

Lien vers la présentation :

60 000
voyageurs / jour



sur l'ensemble
de la ligne

3,7 km



de ligne nouvelle
du tram T7

6

nouvelles stations



Correspondances



RER C et D
Métros 7, 14, 15 et 18
Bus TVM



Un accès au bassin
d'emploi Orly-Rungis

Le prolongement du

Tram 7



2. Synthèse des questions et réponses

- 16 personnes ont posé une vingtaine de questions sur les thématiques suivantes :
 - **Le tramway et la RN7 :**
 - Stationnement : 5 questions
 - Patrimoine (Observatoire) : 2 questions
 - Circulation (souterrains actuels) : 1 question
 - Commerces : 1 question
 - **Le tramway et le parc de la mairie**
 - Patrimoine (arbres/sources) : 1 question
 - **Le tramway et le centre-ville**
 - Circulation partagée : 1 question
 - **Des projets alternatifs**
 - Choix du mode de transport : 4 questions
 - Tracé : 3 questions
 - **Autres questions**
 - Réorganisation du réseau de bus : 1 question
 - Financement / Coût du projet : 1 question



2. Synthèse des questions et réponses

Le tramway et la RN7

Combien de places de stationnement seront supprimées par le réaménagement de cet axe routier ?

50 places sur 180 identifiées seront supprimées le long de la RN7, soit 27% de la capacité sur cet axe. IDFM poursuit les études en collaboration avec les collectivités pour optimiser la répartition des suppressions selon les besoins de desserte locale (équipements, commerces...).

Comment sera assuré l'accès aux commerces pendant les travaux ? Des indemnités sont-elles prévues ?

Comment seront les trottoirs à l'issue des travaux ?

Les accès PMR sont restitués à l'issue des travaux, les trottoirs refaits et élargis.

Il y aura également des places de stationnement entre les arbres.

Des dispositifs de communication spécifiques seront mis en place pour indiquer que les commerces restent ouverts pendant les travaux.

Enfin, des indemnités pourront également être versées aux commerçants qui verraient leur chiffre d'affaires baisser à cause des travaux, grâce à la mise en place d'une Commission de règlement amiable (CRA).

Que va-t-il advenir des tunnels piétons sous la RN7 ?

Les passages souterrains seront comblés et remplacés par des aménagements plus qualitatifs et plus favorables aux piétons en surface de l'avenue. Le trafic sur la RN7 sera apaisé.

2. Synthèse des questions et réponses

Le tramway et la RN7

Les travaux risquent-ils d'endommager les bâtiments avoisinants, notamment au niveau de la station souterraine de l'observatoire ?

La méthode de travaux choisie, dite en paroi moulée permet de limiter les tassements. Les parois moulées seront situées entre 8 et 12m des fondations de l'observatoire.

La maîtrise d'œuvre a fait des enquêtes, des carottages, des fouilles sur les bâtiments et a dimensionné les ouvrages en fonction du niveau de tassements accepté par les bâtiments. Pendant les travaux, un contrôle sera effectué 24h sur 24, 7j sur 7 afin de vérifier que tout se passe comme prévu.

Quelques mois avant le démarrage des travaux, des visites seront organisées en compagnie d'un huissier dans chaque immeuble à proximité du chantier afin de réaliser un référé préventif, c'est à dire un état des lieux.

Un travail partenarial a également été mené avec la mairie et la DRAC pour valoriser le patrimoine de l'Observatoire et consolider le bâtiment afin de le sauvegarder.

La station souterraine sera-t-elle équipée d'escalators ?

L'accès à la station souterraine pourra s'effectuer par escalators ou escaliers, ainsi qu'avec des ascenseurs pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite.



T7

PROLONGEMENT

Athis-Mons > Juvisy-sur-Orge

2. Synthèse des questions et réponses

Le tramway et le parc de la mairie

Quels sont les conséquences des travaux sur les arbres et les sources du parc ?

Le projet sauvegarde au maximum la surface du parc, laissant intact 86% de celui-ci au cours de la phase chantier. Au cours du chantier, 72 arbres seront coupés et 48 arbres d'essences variées seront replantés dans le parc.

Un contrôle régulier du niveau des nappes phréatiques et des sources sera effectué afin de prévenir pollutions et infiltrations. Le maintien de l'écoulement des eaux pluviales sera également un point de vigilance constant pour le maître d'ouvrage.

Opérationnellement, des siphons seront posés au cours du chantier du tramway pour rendre le tunnel perméable et ne pas gêner l'écoulement naturel depuis les sources du parc.

Les études techniques et les rapports de sol peuvent faire l'objet de diffusion (modalités à convenir).

2. Synthèse des questions et réponses

Le tramway et le centre ville

Combien de places de stationnement seront supprimées par le réaménagement du centre-ville ?

Un total de 58% des places est maintenu sur l'ensemble du centre-ville, ce qui représente 215 places sur 372. La participation d'IDFM au financement de la construction d'un parking en silo est envisagée, en accompagnement du projet de réouverture de l'Orge.

Le partage de la rue Estienne d'Orves entre le tramway et le trafic routier risque-t-elle de générer des problèmes de congestion routière ou de limiter l'efficacité du tramway ?

Le partage de la voirie entre le mode tramway et un trafic automobile apaisé est une pratique banalisée dans le monde et en France. Elle existe sur les réseaux de Saint-Etienne, Angers, Bordeaux, Reims, Orléans; mais aussi en Ile-de-France dans le centre-ville de Gennevilliers. Les études montrent que cela ne génère pas de conflit avec la circulation générale, ni plus de nuisances sonores. Elle est actuellement déployée par IDFM à Noisy-le-Sec dans le cadre du prolongement du T1.

La priorité est alors donnée au tramway aux feux, afin d'assurer un temps de parcours performant.

2. Synthèse des questions et réponses

Des projets alternatifs ?

Pourquoi le choix technologique d'Ile-de-France Mobilités s'est-il porté sur un tramway et non pas sur un autre mode de transport (type BHNS électrique) ?

La vitesse commerciale d'une ligne de bus n'est pas la même que celle d'un tramway, surtout s'il n'est pas en site propre, c'est-à-dire protégé de la congestion routière par une voie réservée. Pour garantir un niveau de service capable d'absorber l'afflux de voyageurs à venir, il faut donc un mode de transport en site propre.

Or, l'emprise d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est légèrement plus large qu'un site propre de tramway, pour une capacité inférieure et un niveau de confort plus faible. Cela est dû à la nature même des modes. Le tramway est un transport guidé sur des rails, dont il ne sort pas. A l'inverse, un BHNS évolue sur la route, son guidage nécessite donc plus de marge sur les côtés pour le chauffeur, notamment dans les virages. Les bus de type BHNS sont également légèrement plus larges que les tramways (2m55 vs 2m40 de large). Un site propre bus implique également les mêmes dévoiements de réseau qu'un tramway.

Un projet de BHNS nécessiterait donc plus d'expropriations, notamment sur la rue Piver.

Par ailleurs, remplacer le T7 phase 2 par un BHNS impliquerait une rupture de charge, c'est-à-dire qu'il obligerait les usagers à descendre du bus afin de prendre le tramway pour rejoindre Orly, ce qui ne changerait rien à la liaison existante apportée par le bus 285.

IDFM précise que les alternatives bus électriques/gaz soulèvent aussi la contrainte des besoins de charge de ces véhicules.

Néanmoins le recours à des bus à motorisation propre est pleinement porté par IDFM dans le cadre de son plan de renouvellement du parc de bus, l'un des plus ambitieux d'Europe. L'autorité organisatrice déploie également des bus bi-articulés électriques sur les lignes de TZEN. Il n'y a donc pas de refus technologique, mais un choix des modes en fonction des territoires à desservir et des prévisions de trafic.

2. Synthèse des questions et réponses

Des projets alternatifs ?

Un tracé alternatif évitant le parc aurait-il été possible ?

Sur les cinq tracés alternatifs étudiés, aucun n'a été retenu. En effet, ils conduisaient tous à des temps de parcours supérieurs au tracé initial, une moindre desserte des bassins de vie ou des impacts fonciers plus importants, notamment sur de nombreux bâtis.

IDFM confirme que le projet du T7 prolongé sera en connexion directe avec les futures lignes de métro 14 prolongée et 18 à l'aéroport d'Orly.



2. Synthèse des questions et réponses

Autres questions

Des lignes de bus vont-elles être supprimées ?

Il n'y aura pas de suppression de ligne mis à part la 285. À la mise en service du T7, IDFM restructurera l'offre de bus sur le territoire afin que le réseau soit réorganisé de façon pertinente autour du tram prolongé, afin de permettre le rabattement des usagers.

Quel sera le montant définitif des travaux ? Il y a-t-il des risques de dépassement ?

Comme pour tout projet, les risques de dépassement existent mais ce n'est pas une fatalité. IDFM, maître d'ouvrage, mettra en œuvre toutes les mesures permettant de maîtriser les risques afin de contenir le budget de l'opération.

Il est à noter que la moitié du budget du prolongement du T7 est déjà sécurisé dans le cadre d'une convention de 115 millions d'euros, financée par la région Ile-de-France à 64%, par l'Etat à 21%, et le département de l'Essonne à 15%