



Compte-rendu

Nature de la réunion : Réunion d'information sur les résultats de l'étude faune-flore			
Date de la réunion :	13/12/13	Rédacteur :	Alexandra Merlot, Etat d'Esprit, Co-mandataire
Date d'édition :	20/12/13	Référence :	CR-STIF-ALE-13.12.13
			Nb de pages : 7

MAÎTRE D'OUVRAGE : STIF

PROJET : T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge

Ordre du jour :

1. Ouverture de la réunion
 2. Présentation de l'état d'avancement du projet
 3. Bilan de l'enquête publique
 4. Présentation de l'étude faune-flore
 5. Présentation des principes d'aménagement urbain
 6. Présentation du projet global de déplacement
-

1. Ouverture de la réunion

Le STIF remercie les membres de l'association de leur participation à cette réunion et rappelle qu'il avait pris l'engagement de les revoir lors de la dernière rencontre, début 2013.

Le STIF introduit la réunion en dressant un état d'avancement du projet de prolongement et rappelle que la mise en service du tronçon entre Villejuif et Athis-Mons est intervenue le 16 novembre 2013.

Le STIF annonce qu'un premier retour d'expérience sur le fonctionnement de la partie nord du tramway entre Villejuif et Athis-Mons pourra être fait dans 6 mois environ.

Un des membres de l'ALE précise qu'il n'est, pour l'heure, pas allé voir le terminus actuel d'Athis-Mons. Un autre membre se dit étonné que les deux phases n'aient pas été réalisées en même temps.

Le STIF rappelle l'histoire de la création du tramway T7, et établit un parallèle avec le tramway T3 qui a été réalisé en 2 étapes, une troisième phase étant en cours pour le prolongement jusqu'à porte d'Asnières.

2. Présentation de l'état d'avancement du projet

Le STIF rappelle les caractéristiques et les objectifs du prolongement du tramway T7.

L'ALE demande si le prolongement de la ligne 14 entre Paris et l'aéroport d'Orly est sous maîtrise d'ouvrage STIF. Le STIF rappelle que la Société du Grand Paris en est le maître d'ouvrage, mais que le STIF reste autorité organisatrice. Le STIF ajoute que ce prolongement sera réalisé en 2 temps, d'abord jusqu'à Villejuif puis jusqu'à Orly.

Le STIF rappelle que la requalification urbaine fait également partie du projet de prolongement du T7.

Le STIF évoque ensuite la question du coût du projet et du financement en rappelant l'intervention de l'Etat au côté de la Région Île-de-France et du département de l'Essonne.

La répartition de la maîtrise d'ouvrage est rappelée sur le projet de prolongement du T7: le STIF est maître d'ouvrage de l'ensemble des aménagements lié au prolongement de la ligne depuis Athis-Mons jusqu'à Juvisy-sur-Orge (rail, aménagements urbains...), tandis que la RATP intervient comme maître d'ouvrage pour l'extension du Site de Maintenance et de Remisage à Vitry et l'adaptation du Poste de Commandement Local.

3. Bilan de l'enquête publique

Le STIF dresse un bilan de la participation à l'enquête publique en précisant qu'elle a été plus importante à Juvisy-sur-Orge.

Le STIF évoque les observations formulées, notamment sur la question du coût du projet (lié en particulier à la réalisation d'un tunnel) et sur l'impact sur les commerces.

Le STIF rappelle l'avis favorable du commissaire enquêteur et les engagements de la maîtrise d'ouvrage suite aux recommandations émises par ce dernier.

Le STIF demande aux membres de l'ALE s'ils ont pu consulter les derniers éléments mis à jour sur le site internet concernant les suites données à l'enquête publique.

L'ALE explique qu'il a pu constater que l'addendum du commissaire enquêteur mentionnait des informations erronées qui ont été corrigées par la mise en ligne d'un rectificatif sur le site Internet du projet.

L’ALE estime que le commissaire-enquêteur a pu apporter des précisions et informations sur le projet, notamment pour le choix de tracé sur la place du Maréchal Leclerc (Juvisy) et sur le choix du tunnel.

Le STIF précise que ce tracé permet de préserver un fort potentiel pour l’aménagement futur de cette place en lien avec une éventuelle découverte de l’Orge.

L’ALE explique ensuite son positionnement sur le tunnel en évoquant des problèmes observés lors de travaux réalisés dans le parc des grottes à Juvisy-sur-Orge. Selon l’ALE, la construction de 2 niveaux de parkings souterrains pour les nouveaux immeubles construits le long de la RN7 ont pu détourner les sources d’où les écoulements importants de sources dans le parc des grottes. Pareil conséquence pourrait être constatée avec le tunnel.

L’ALE remarque que le commissaire-enquêteur l’a appelée plusieurs fois durant l’enquête publique, montrant sa volonté d’entendre les associations.

L’ALE précise néanmoins qu’elle attendait les retours de l’étude faune-flore et des sondages géologiques.

4. Présentation de l’étude faune-flore

Etudes faune-flore complémentaires

GINGKO, le bureau d’étude en charge de la réalisation et de l’analyse des inventaires faune-flore, revient sur les inventaires réalisés et les différentes campagnes qui ont été menées. Il précise qu’aucune espèce végétale protégée n’a été identifiée sur le terrain pendant ses relevés.

L’ALE demande si la tulipe sauvage a été prise en compte. Le bureau d’études GINGKO précise que cette dernière n’a pu être identifiée sur le terrain lors des inventaires mais que sa présence est bien prise en compte dans les études. L’ALE demande où ont été réalisés les inventaires, précisant que les tulipes sauvages sont bien présentes dans le parc aux oiseaux. L’ALE évoque le fait qu’elles peuvent pousser aux endroits où il y a des clairières. L’ALE rappelle que c’est la raison pour laquelle le coteau des vignes est classé et qu’il faut attendre le mois d’avril pour les observer.

L’ALE précise que, d’une manière générale, il convient de se référer aux Espaces Naturels Sensibles (ENS) identifiés pour le département de l’Essonne. Le bureau d’études GINGKO précise qu’il utilise les données de la DREAL, mais qu’il intègre également des éléments complémentaires, notamment ici la présence de Fragon dans le parc Camille Flammarion.

Espèces animales protégées

Concernant les espèces animales identifiées, le bureau d’études GINGKO précise qu’il n’y a pas de danger concernant les moineaux, le projet n’ayant pas d’impact sur ce sujet. L’ALE rappelle que le moineau est en régression et confirme cette information.

L’ALE demande si le bureau d’études GINGKO dispose de la liste des espèces, précisant que la Chouette Hulotte doit en faire partie. Il y a aussi d’autres oiseaux comme les pics verts, épéiches, épéichettes mais aussi la sitelle et des chauves-souris qu’il faut prendre en compte.

Par ailleurs, l’ALE indique également la présence d’écureuils rouges non identifiés dans l’étude. Le bureau d’études GINGKO répond que ces espèces ont été intégrées dans les études. L’ALE précise que la chouette hulotte, comme les chauves-souris, niche dans les grands et vieux arbres ce qui pose problème puisque certains d’entre eux seront coupés dans le cadre du projet et suggère de mettre en place des nichoirs en lien avec la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO). L’ALE demande au STIF de prévoir la mise en place de ces aménagements préalablement à la coupe des arbres. Elle propose un travail en collaboration avec la LPO afin de placer les aménagements aux endroits stratégiques. Le STIF répond qu’il prend en compte la remarque et que la possibilité de réaliser de tels aménagements sera envisagée.

Le bureau d'études GINGKO précise que des nichoirs peuvent effectivement être prévus mais que ces derniers doivent être bien implantés. Ils ne peuvent venir en remplacement des arbres mais en accompagnement. Il rappelle qu'il faut avant tout éviter de couper des arbres en période de nidation.

L'ALE demande à ce que l'action soit lancée en amont pour identifier un environnement de substitution.

Le STIF rappelle que ces aspects vont être étudiés comme les aménagements favorisant la biodiversité.

Arbres situés dans le parc

Le bureau d'études GINGKO précise qu'une douzaine d'arbres dit « remarquables » risquent d'être impactés par le projet

L'ALE souhaiterait que les aménagements proposés pour la reconstitution de la partie basse du parc prennent réellement en compte la problématique de la biodiversité, et pas uniquement les problématiques de paysage ou d'entretien.

Le STIF précise que ces remarques sont tout à fait en mesure d'être prises en compte.

Le mandataire (Systra) présente les impacts en surface prévus sur le parc de la Mairie.

Systra explique ensuite que la section en tranchée couverte sera la plus impactante tandis que le passage en tunnel permettra de ne pas toucher à la surface du parc.

De plus, Systra précise que le commissaire-enquêteur a contacté le jardinier du château de Versailles pour disposer d'un avis d'expert, notamment sur l'impact sur les racines des arbres. Systra rappelle que ce dernier a été rassuré.

Aménagement du parc

L'ALE demande si la maison du gardien du parc de la mairie sera supprimée. Le STIF précise que l'aménagement de la zone est à l'étude pour réfléchir notamment aux accès aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'ALE demande si l'entrée des voitures dans le parc sera toujours possible. Le STIF et Systra confirment que cet accès est maintenu.

En ce qui concerne les aménagements, l'ALE propose d'implanter des haies touffues de charmille ou d'aubépine qui sont optimales pour l'implantation de la biodiversité. L'association précise que la ville de Juvisy-sur-Orge est signataire de la charte régionale de la biodiversité. Le STIF rappelle que ces éléments seront étudiés.

5. Présentation des principes d'aménagement urbain (hors parc)

Systra présente les aménagements urbains envisagés le long du tramway.

Le STIF rappelle l'intervention du groupement de maîtrise d'œuvre Ingérop/ Richez/ RATP en précisant que la RATP est en charge de la partie génie civil du tunnel.

Systra évoque l'ambition de réaliser une ligne verte avec une plateforme végétalisée, des plantations d'arbres et des impacts limités sur le parc de la mairie. Des rappels seront réalisés entre les arbres de l'aménagement urbain et ceux du parc.

Le STIF précise que le type de végétalisation de la plateforme est aujourd'hui en cours d'étude.

Systra rappelle que l'aménagement au niveau du marché de Gravilliers est en cours de réflexion. Le STIF évoque notamment la réflexion sur la question de la sécurité des divers usagers du domaine public au niveau de ce plateau.

Systra rappelle que le marché et les sorties d'écoles sont pris en compte dans les aménagements.

L'ALE demande si ces réflexions portent également sur les accès PMR du marché. Le STIF répond que les réflexions ne portent pas spécifiquement sur cet aspect, mais précise que des accès PMR au marché sont nécessaires et intégrés à la réflexion.

L'ALE demande à quelle hauteur se situera la plateforme à ce niveau. Le STIF répond qu'elle sera à hauteur de trottoir, ce qui ne sera pas sensible en tramway ou en voiture.

Le STIF rappelle que la vérification de la compatibilité du projet avec les réseaux souterrains est en cours.

L'ALE demande comment sera traitée la question des pistes cyclables. Le STIF précise que la largeur entre les façades, sur la RN7, est de 27 mètres, ce qui contraint significativement les aménagements. Ainsi il n'est pas possible dans cette emprise de maintenir une circulation correcte des voitures (2 x 2 voies), du stationnement et des plantations d'arbres et une piste cyclable bi-directionnelle. C'est pour cela que des itinéraires de déviation à l'ouest de la RN7, sécurisées et jalonnées sont prévus dans le cadre du projet, ainsi que des rabattements vers chaque station de tramway. L'ALE rappelle sa demande de réaliser une piste cyclable continue sur la RN7.

Systra présente l'aménagement du parvis de la station Observatoire. Cet espace doit être pensé pour permettre la compatibilité avec l'arrivée d'un terminus bus venant du sud envisagée par le conseil général de l'Essonne. Le STIF rappelle qu'à cet endroit il y a des pistes cyclables.

L'ALE demande si ces aménagements permettront le prolongement du tramway le long de la RN7 au-delà de Juvisy. Le STIF explique que cela n'est pas prévu. En effet, les prévisions de fréquentation réalisées par le STIF montrent que les trafics voyageurs visent principalement, depuis le plateau, à rejoindre le centre de Juvisy et sa gare RER. Les flux entre le plateau et le Sud de la RN7 (vers Viry-Châtillon) sont nettement inférieurs et ne justifient pas un mode tramway.

L'ALE précise qu'elle considère que Viry-Châtillon sera oubliée. Le STIF rappelle que 2 stations du tram-train Massy-Evry se trouvent à Viry-Châtillon et que le TZen 4 passera sur ce territoire.

L'ALE demande si l'association Camille Flammarion a été contactée (Juvisy, observatoire). Le STIF confirme, en précisant qu'elle s'est montrée favorable au projet. L'ALE précise qu'elle est également favorable à une station au niveau de l'Observatoire mais n'est pas favorable à une station enterrée qui pourrait poser des questions de sécurité, et évoque l'impossibilité d'une présence policière continue.

Systra évoque les investigations géotechniques en cours en rappelant leurs objectifs et leur planning. L'organisation de sondages en phase d'études projet (sondages carottés, sondages pressiométriques, différents essais...) est évoquée ainsi qu'une étude hydro-géotechnique qui sera réalisée en parallèle.

Phase travaux

L'ALE demande quels seront les impacts des travaux sur la nappe.

Systra précise que ceux-ci sont en cours d'étude et seront déterminés plus précisément dans les mois à venir. Les impacts du projet sur l'eau et les mesures à mettre en œuvre seront présentées au public

dans le cadre d'une enquête « loi sur l'eau » prévue pour se dérouler d'ici à 2015. Le STIF précise que cette enquête Loi sur l'eau sera menée sous l'égide du Préfet.

Au sujet des travaux, l'ALE considère qu'il y aura des déblais importants. Le STIF rappelle que ce type de procédures est classique notamment pour les lignes de métro. Il rappelle que la section souterraine du T7 est longue de moins d'un kilomètre, là où les projets de métro concernent plusieurs kilomètres.

Juvisy

Systra décrit les aménagements envisagés sur la place du Maréchal Leclerc. Il est évoqué le tracé sur la place.

Le STIF rappelle que ces éléments ont été vus avec le SIVOA (Syndicat Mixte de la Vallée de l'Orge Aval) qui gère l'Orge, la Ville de Juvisy et la CALPE. Des mesures conservatoires ont été prises pour ne pas empêcher les futurs projets d'aménagement de la place. L'objectif était également de ne pas ralentir le planning du projet de tramway.

L'ALE considère que la découverte de l'Orge n'est pas incompatible avec le passage du tramway au milieu de la place du Maréchal Leclerc.

Projet de pôle de Juvisy-sur-Orge

Le STIF précise que le sujet du stationnement et le sujet des travaux sont également à prendre en compte dans l'aménagement prévu de la place. Pendant les travaux du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge, la gare routière sera déplacée sur la place du Maréchal Leclerc.

Concernant le pôle de Juvisy-sur-Orge, le STIF rappelle que les aménagements n'ont pas changé depuis la dernière réunion, et évoque l'organisation de l'interface technique du projet de pôle.

L'association demande comment est organisée la coordination avec le pôle de Juvisy-sur-Orge et si les travaux seront réalisés en même temps.

Systra précise que le travail sur la coordination des plannings est en cours entre le STIF et la SNCF (maitre d'ouvrage coordonateur des travaux du pôle).

Le STIF rappelle l'état d'avancement du T7 et du pôle de Juvisy-sur-Orge (planning et financement).

Avenue d'Estienne d'Orves

L'ALE demande des précisions concernant le fonctionnement en site mixte de l'avenue d'Estienne d'Orves rappelant qu'actuellement la zone est embouteillée tous les soirs.

Le STIF évoque le travail en cours sur la circulation dans le centre-ville de Juvisy-sur-Orge qui préparera l'arrivée du tramway. Il rappelle également que les sites mixtes fonctionnent bien lorsqu'il y a des reports organisés de la circulation. Un travail sur la durée des feux de circulation est également à réaliser. Le réaménagement de la zone permettra également de limiter l'entrée des voitures sur le parvis du pôle.

L'ALE rappelle qu'une ancienne version du tracé proposait un passage en voie unique du tramway.

Le STIF répond qu'il s'agissait d'une version d'étude du tracé qui a été jugée trop contraignante vis-à-vis de l'exploitation du tramway notamment et qui aurait posé des problèmes de sécurité.

L'association s'attend à un engorgement du centre-ville mais elle précise toutefois être favorable à une suppression de la circulation routière à cet endroit.

Le STIF cite les exemples d'Angers et de Tours qui disposent également de tramways fonctionnant en site mixte.

6. Présentation du projet global de déplacement

Le STIF présente les cheminements piétons envisagés sur le projet ainsi que les itinéraires cyclables. L'ALE précise qu'en Suède il existe des pistes communes piétons/cyclistes. Le STIF rappelle que cette option pose des problèmes de sécurité pour les piétons.

L'ALE dit qu'elle pensait qu'il y avait une obligation de faire des pistes cyclables lorsqu'une avenue est réaménagée.

Systra précise qu'il existe une obligation de prévoir des itinéraires cyclables.

Le STIF rappelle que cette réflexion est menée en collaboration avec la CALPE et qu'elle est assortie d'un travail sur l'implantation des stationnements de vélos à proximité des stations de tramway. Le sujet est commun à tous les projets de tramway.

L'ALE demande si le stationnement vélos a été prévu à toutes les stations.

Le STIF précise qu'à Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge, le système Véligo sera mis en place et des arceaux seront proposés à toutes les autres stations.

Le STIF évoque la réorganisation du réseau de bus et le travail effectué pour éviter de nouvelles modifications du réseau au moment de la mise en service du prolongement. Le bus 285 sera supprimé car il sera remplacé par le tramway. En attendant la mise en service du prolongement, le bus 285 est cadencé sur la fréquence du tramway.

7. Conclusion

L'ALE remercie le STIF de l'avoir reçu et informé de l'avancement du projet.

Un des membres de l'association revient sur l'alternative du passage du tramway dans la rue Piver en précisant qu'il a mesuré le dénivelé de la rue avec son altimètre et qu'elle ne lui semble pas trop pentue sur l'ensemble du linéaire pour faire passer le tramway. Systra répond que les tracés alternatifs ont été étudiés et rejetés pour plusieurs raisons : la pente est effectivement trop forte car elle doit être considérée au point où la pente est la plus forte. D'autre part les acquisitions foncières nécessaires en cas de site propre dans la rue Piver seraient très impactantes. Enfin, en cas de site mixte, les contraintes sur la voie ferrée nécessiteraient un matériel roulant sur-motorisé, ce qui n'est pas le cas du matériel employé sur la phase 1 déjà en service.

L'ALE demande s'il n'était pas possible de passer en surface dans le parc. Systra rappelle les impacts qui seraient alors engendrés sur les arbres du parc.

Le STIF remercie l'ALE pour sa participation à la réunion et l'ALE remercie pour l'invitation.