



Compte-rendu

Nature de la réunion : Réunion d'information avec les associations cyclistes			
Date de la réunion : 6/02/14	Rédacteur : Alexandra Merlot, Etat d'Esprit, Co-mandataire		
Date d'édition : 7/02/14	Référence : CR-STIF-FCDE-MBD-6.02.14	Nb de pages : 6	

MAÎTRE D'OUVRAGE : STIF

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

Ordre du jour :

1. Avancement du projet
 2. Présentation des aménagements au stade AVP
 3. Accompagner l'arrivée du T7
-

1. Ouverture de la réunion

Le STIF remercie les membres de la Fédération pour les Circulations Douces en Essonne, de Mieux se Déplacer à Bicyclettes et du Comité Départemental 91 de la Fédération Française de Cyclotourisme de leur participation à cette réunion et rappelle qu'elle fait suite à un précédent échanges qui a eu lieu en mars 2012 avec la FCDE et aux demandes adressées par les membres des associations au STIF suite à la déclaration de projet du STIF.

Le STIF rappelle les dernières évolutions du projet : la déclaration d'utilité publique prise par le préfet le 27 novembre 2013 et les études d'avant-projet, actuellement en cours.

Les associations demandent si un compte-rendu officiel sera produit ce que le STIF confirme en indiquant qu'il sera mis en ligne sur le site du projet qu'après l'instruction des procédures contentieuses en cours devant le Tribunal Administratif de Versailles.

MDB précise qu'un recours contentieux a été introduit contre la DUP auprès du tribunal administratif de Versailles et que la procédure est en cours contre la déclaration de projet. L'association rappelle qu'elle n'est pas défavorable au projet mais elle demande une meilleure intégration du volet cyclable.

Sur ce point, MDB et FCDE aurait souhaité être plus amplement associé lors des phases amont de définition du projet. Le STIF rappelle que l'ajout de voies cyclables sur la continuité du tracé n'est pas possible techniquement : des itinéraires cyclables de substitution sont cependant bien prévus et financés dans le cadre du projet de tramway.

2. Avancement de l'opération

Le STIF revient sur la mise en service de la phase 1, le 16 novembre 2013, et rappelle les aménagements qui ont été réalisés jusqu'au pôle d'Athis-Mons. Les caractéristiques du projet de prolongement sont également rappelées en citant les 48 000 voyageurs attendus après la mise en service du prolongement ; 60 000 voyageurs lorsque le prolongement de la ligne 14 sera réalisé dans le cadre du Grand Paris.

Le STIF rappelle les objectifs du projet de prolongement jusqu'à Juvisy, ainsi que son coût et son financement. Par ailleurs, il est précisé qu'une nouvelle campagne de sondages géotechniques est annoncée pour le printemps 2014 : cette dernière pourra être visible.

Rappelant l'état d'avancement du projet, le STIF évoque les engagements pris suite aux recommandations du commissaire enquêteur. Il est précisé que le commissaire a rendu un avis favorable avec 6 recommandations, mais sans réserve. Le STIF mentionne que l'ensemble des engagements a été rappelé dans la lettre d'information n°3 qui a été diffusée sur le territoire.

Le STIF rappelle également que les interrogations des associations cyclistes ont bien été relayées par le commissaire enquêteur qui a questionné la maîtrise d'ouvrage à ce sujet. Ces questionnements n'ont cependant pas été retranscrits dans ses conclusions sous la forme d'une réserve ou d'une recommandation

La FCDE précise que ce n'est pas la lecture qui a été faite par les associations car le commissaire recommandait plus de concertation sur ces sujets.

Le STIF réaffirme que, dans les conclusions du rapport, aucune réserve, ni aucune des recommandations émises sur le projet ne porte sur les itinéraires cyclables. Toutefois, le STIF rappelle sa volonté de consulter les associations cyclistes durant la vie du projet, comme en témoigne la réunion du jour.

3. Présentation des aménagements au stade avant-projet

La maîtrise d'œuvre (MOE) présente les aménagements prévus sur la RN7 et rappelle que cette voie de 5,80m (voire 6 mètres au niveau de certains carrefours) de large sert au passage des convois exceptionnels.

La MOE présente ensuite les aménagements prévus au niveau de la station Le Contin et précise que les stations sont souvent situées au niveau des carrefours.

Les associations interrogent la MOE sur le stationnement des vélos au niveau des stations tramway. La MOE précise que des stationnements vélos sont envisagés, avec des arceaux couverts mais non fermés, et un peu en retrait par rapport aux stations du tramway afin de ne pas gêner les flux piétons / vélos.

Le STIF et la CALPE évoquent l'offre Véligo qui est proposée le long du tracé avec environ 60 places à Athis-Mons (terminus de la phase 1 du T7) et un autre parc de stationnement abrité au niveau du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge.

La MOE explique que l'objectif est de proposer des trottoirs d'environ 2,5 mètres de large afin de pouvoir intégrer le mobilier urbain et de maintenir un espace acceptable pour les cheminements piétons.

Le STIF rappelle que la largeur concédée aux véhicules a donné lieu à de nombreux échanges avec le gestionnaire de voirie afin de permettre sa réduction à 5,80 mètres. Il précise que des acquisitions foncières sont nécessaires, notamment pour permettre l'implantation des stations.

A la question de la FCDE sur l'emplacement des stations en face à face, la MOE rappelle qu'il est possible de faire des stations en quais face à face ou décalés, mais que la position en quai central prend plus de place. La MOE précise que, si les quais étaient décalés, cela nécessiterait un mouvement en zigzag du tram avant d'arriver à la station.

La MOE annonce ensuite que la station Stade Delaune a été décalée au nord par rapport aux plans initiaux. La CALPE précise qu'il y a un rapprochement du carrefour Belle Etoile ce qui permettra une meilleure correspondance avec les bus 399.

La MOE présente l'aménagement prévu au niveau du marché des Gravilliers, prévoyant un apaisement de la circulation et envisageant un plateau permettant un aménagement de type zone 30.

La MOE évoque le fait que les études d'avant-projet concluent que la largeur disponible n'est pas suffisante pour créer des voies cyclables sur la RN7 tout en restituant les fonctionnalités existantes

A la station Pyramide, la MOE annonce que le long de la trémie, une bande cyclable entre le stationnement et la voie piétonne sera créée.

La FCDE précise que les pistes et les bandes cyclables sont des chaussées au sens du Code de la Route et qu'elles doivent être distinctes des trottoirs ces derniers étant soumis aux règles d'accessibilité, notamment malvoyants. La MOE précise que le trottoir sera accessible aux Personnes à Mobilité Réduite, conformément à la réglementation.

La FCDE demande comment seront matérialisées les limites entre piste cyclable et trottoirs, notamment pour les aveugles. MBD précise qu'il ne doit pas y avoir de conflit entre les piétons et les vélos donc les voies vélos doivent être différenciées. MDB rappelle que les cyclistes n'aiment pas les

dénivelés pour la sécurité et préfèrent des bandes ou un revêtement qui tranche. La MOE et la FCDE indiquent qu'une surélévation du trottoir de 2 cm par rapport aux chaussées cyclables est acceptée comme compromis pour le repérage des aveugles à canne blanche ou chien guide.

Pour MDB, la piste cyclable réalisée le long de la RD7 (Val-de-Marne) dans le cadre de la phase 1 du T7 fonctionne de manière satisfaisante.

Le STIF rappelle que sur le tronçon nord du tramway, les trottoirs sont plus larges et demande si les associations seraient prêtes à ce que les cyclistes circulent sur la route.

Pour les associations, cela dépend de la vitesse de circulation et du niveau de trafic.

La MOE présente les aménagements prévus sur le parvis de l'Observatoire et la station souterraine avec un volume ovoïde et un puits d'accès sur le côté.

Les associations demandent si la station sera accessible aux Personnes à Mobilité Réduite, ce que le STIF confirme par ascenseur.

La FCDE fait remarquer que l'ascenseur d'aérogare sud sur le T7 phase 1 ne fonctionnait plus le weekend précédent.

La MOE présente ensuite les aménagements prévus sur la place Leclerc avec le prolongement de l'itinéraire cycle dans la rue d'Estienne d'Orves à partir de l'Eglise.

La FCDE demande quelle sera la limitation de vitesse en arrivant au quartier gare. La MOE précise que la vitesse devrait être de 30 km/h.

La FCDE répond que, dans ce cadre, les vélos peuvent circuler sur la chaussée sans bande ou piste cyclable.

La CALPE précise que le schéma structurant de l'agglomération a été réalisé en incluant des voies cyclables où cela était possible et que les contraintes d'accessibilité seront appliquées.

Le STIF précise que le tramway ne sera pas gêné par les virages serrés autour de la place du Maréchal Leclerc car, dans cette zone, il ne peut pas rouler très vite compte tenu de l'arrêt au niveau de la station Place Leclerc. D'autre part, le tracé retenu permet de préserver le potentiel d'aménagement de la place.

La MOE rappelle que les cyclistes seront invités à emprunter la rue Victor Hugo plutôt que la rue Estienne d'Orves, afin d'éviter les accidents avec les rails du tramway sur cette voie mixte. Pour les associations, les vélos emprunteront tout de même la rue Estienne d'Orves plus directe et lisible.

La FCDE demande de faire de la rue d'Estienne d'Orves une zone de rencontre. MDB prend également l'exemple du tramway de Nice où une zone de passage du tramway est devenue piétonne. Les associations précisent que les livraisons sont interdites dans les aires piétonnes ce qui n'est pas le cas des zones de rencontre.

Pour la FCDE, si le secteur devient une zone de rencontre alors il n'y a pas besoin d'avoir de trottoir.

Les associations regrettent que soit installé un séparateur au milieu de la voie. Le STIF précise qu'il devrait être franchissable par un piéton valide et par les véhicules de sécurité, conformément à la demande des services de secours.

Le STIF présente l'arrivée du tramway au pôle de Juvisy-sur-Orge et précise que les projets sont distincts (financement, maîtrise d'ouvrage...). Les calendriers sont également différents mais les interfaces sont en cours d'étude..

Pour la FCDE, les vélos passeront par le pôle pour traverser la Seine et rappelle que le commissaire enquêteur avait indiqué ne pas avoir eu le dossier du Grand Pôle Intermodal (GPI) de Juvisy-sur-Orge lors de l'enquête publique sur le prolongement du T7.

Le STIF rappelle que le GPI a fait l'objet d'une enquête publique spécifique, et qu'un dossier d'enquête propre au GPI a été présenté au public à cette occasion. Le projet de GPI a depuis été déclaré d'utilité publique.

La FCDE ne comprend pas comment se fera la connexion avec les bus et considère qu'il n'est pas normal de ne pas avoir ce type d'éléments pour l'enquête publique sur le tramway.

La CALPE rappelle les aménagements envisagés pour le pôle.

La CALPE précise que des aménagements de stationnements vélos sont envisagés.

MDB demande des précisions sur le fonctionnement de la piste cyclable sur le pont « SNCF ». La CALPE précise en séance des pistes de travail, mais précise qu'elles ne sont pas définitives.

4. Accompagner l'arrivée du T7

Le STIF présente les itinéraires et aménagements avec double-sens cyclables prévus dans le cadre de l'opération en précisant qu'ils seront bien financés dans le cadre du projet.

Pour la FCDE, le périmètre de la zone 30 reste à préciser.

La CALPE et le STIF précise qu'il ne s'agit pas de zone 30 mais d'aménagements de type zone 30 qui permettent de garantir la continuité sur tout le tracé.

La CALPE précise que, dans le cadre du projet de schéma de référence CALPE / Département de l'Essonne, le maillage entre l'aménagement cyclable réalisé dans le cadre du projet T7 et l'aménagement cyclable existant à Viry-Châtillon est bien intégré.

Le STIF présente la modification du réseau de bus et le trafic attendu sur le territoire du projet.

Pour la FCDE, le niveau de trafic attendu était confus dans le dossier d'enquête.

Le STIF précise que le tramway permet de contenir l'augmentation du trafic, grâce au report modal et à l'apaisement de l'abaissement de capacité de la RN7, et que de nouveaux comptages du trafic seront réalisés, suite à la mise en service du T7 phase 1, pour vérifier les mesures précédentes avec les nouveaux aménagements, notamment à Athis-Mons. Le carrefour Paul Vaillant Couturier est actuellement le plus saturé.

La FCDE note qu'il y a un maintien de la capacité offerte actuellement au niveau du carrefour Paul Vaillant Couturier que la MOE indique comme étant dimensionnant pour l'ensemble de la RD7. La FCDE fait observer que cette capacité ne nécessite qu'une seule voie en section courante et qu'il ne sert à rien de surdimensionner le reste de l'itinéraire au-delà de ce qui peut s'écouler au carrefour dimensionnant. La réserve de capacité peut donc être utilisée à d'autres fins. ,

Le STIF précise qu'il n'est pas possible de modifier le fonctionnement en 2 x 2 voies et que ces modifications relèvent à la fois du programme de l'opération et de la compétence du Conseil Général de l'Essonne, gestionnaire de la voirie ;

Pour MDB, l'avenue François Mitterrand doit devenir cyclable. En effet, elle se situe au centre d'une zone urbaine qui est amenée à se transformer. Il est en conséquence nécessaire que l'on se

préoccupe de la sécurité des cyclistes qui l'emprunteront. MDB précise qu'une circulation mixte en zone 30 n'est pas une solution en raison de l'intensité du trafic.

La représentante de l'association MDB précise qu'elle habite rue des lilas à Athis-Mons et qu'elle ne peut pas aller aujourd'hui à vélo faire ses courses et qu'elle ne le pourra toujours pas après la mise en service du prolongement.

La CALPE objecte que le passage des convois exceptionnels nécessite 4 mètres de large. La FCDE fait remarquer qu'il reste alors 2 mètres de chaque côté de la plate-forme du tramway, ce qui permet d'implanter des bandes cyclables.

Le STIF précise que le recours des associations est un aléa fort pour le projet de tramway.

Pour MDB, il faut continuer à échanger et l'association rappelle qu'elle est favorable à la réalisation du tramway. MDB demande néanmoins qu'aucun aménagement irréversible ne soit entrepris sur la section comprise entre le carrefour Paul Vaillant-Couturier et le carrefour de la Pyramide tant que le tribunal administratif n'aura pas statué sur l'action en cours.

5. Conclusion

Sous réserve de la possibilité juridique dans le cadre d'un contentieux, le STIF propose de revoir l'association dans quelques mois avec les nouveaux chiffres de trafic, en présence du conseil général et d'Aéroport de Paris également concerné par le sujet.

Pour la FCDE, la façon de répartir l'espace entre les modes montre que les mentalités continuent à placer en premier lieu les besoins des véhicules motorisés individuels, alors qu'il faudrait inverser les priorités avec les modes actifs pour changer de paradigme. Elle juge aussi que limiter la vitesse à 30 km/h serait en harmonie avec l'activité urbaine et réduirait fortement les nuisances phoniques subies par les riverains.

MDB rappelle que lors de la phase 1, la continuité cyclable entre les rives nord et sud de l'aéroport a été supprimée, qu'il était antérieurement compté environ 300 cyclistes par jour sur la piste établie le long de la RN7, et que les cyclistes sont en conséquence très mécontents de cette situation.

Le STIF rappelle qu'il doit travailler en étroite collaboration avec le gestionnaire de voirie et qu'il propose de revoir les associations. Le STIF attend leurs préconisations sur la zone pavillonnaire et sur la départementale, s'ils le souhaitent. La FCDE est prête à les apporter lors de la rencontre avec le Conseil Général, étant convaincue que de nombreux cyclistes ne passeront pas par les itinéraires proposés dans la zone pavillonnaire.