

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

5 JUILLET 2012

La réunion a duré environ deux heures.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- Eric MAUPERON, STIF, DPI, Division Tram TCSP Sud Ile de France (chef de division)
- Carole LAVAL, STIF, DPI, Division Tram TCSP Sud Ile de France (chargé de projet T7 Athis-Juvisy)
- Sandrine ARTIS, STIF, DPI, Pôle concertation
- Stephen GRIFFAUD, STIF, DPI, Pôle concertation

Le groupement d'études responsable de la réalisation des études préliminaires

- Mouna BOULAHBAL, société Ingerop
- Vincent COTTET, Paysagiste et Urbaniste, société Richez et Associés Christophe JASSIONNESSE, société GEOS spécialiste géotechnique

Le mandataire (maitrise d'ouvrage déléguée)

- Thierry DATIN, société Systra

Les membres des associations présents :

- Philippe SALVI, Président de l'Association Locale de l'Environnement (ALE)
- Jean LEMAIRE, membre du bureau de l'ALE
- Jacques SUBITTE, Vice-président de l'Association Pour l'Aménagement du Quartier Seine APAQS
- Frédéric ROSE, membre du JAT et commerçant
- Chantal POMMEREAU, Présidente du collectif Juvisy Alternatif Tramway (JAT)
- 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
- Marc PELLISSIER, Secrétaire Général de la FNAUT Ile-de-France

Modération de la réunion

- Jean-François HENRIC, Egis Conseil

Prise de note et compte-rendu

- Felix OGER, Société Egis Conseil
- Valérie NAHON FORGETTE, Société Egis Conseil

Documentation disponible

- Dépliant du projet T 7
- Carte du tracé

1. Ouverture

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

2. Présentation du projet

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

3. Temps d'échanges et de dialogue**4. Clôture de la réunion par M. MAUPERON**

1. OUVERTURE DE LA RÉUNION

Accueil des participants par M. MAUPERON

- M. MAUPERON souhaite la bienvenue à tous les participants et souligne qu'il est tout d'abord satisfait que cette réunion d'information ait lieu.
- M. HENRIC :
 - Présente Egis Conseil qui accompagne le STIF sur la mission de concertation / information / communication relative à ce projet ;
 - Précise que la première partie de la réunion sera constituée d'une présentation de 45 minutes et qu'une seconde partie sera l'occasion pour les associations présentes d'exposer leurs points de vues ;
 - Signale que cette réunion vise à répondre aux préoccupations de chacun dans un esprit ouvert, respectueux et cordial ;
 - Evoque le fait qu'un compte-rendu précis et détaillé de la réunion de ce jour sera réalisé et soumis aux associations.
- Un tour de table permet à chacun de se présenter et de faire part spontanément de quelques remarques concernant le projet :
 - M. SALVI précise que l'ALE vise à diffuser les bonnes pratiques environnementales sur le territoire de Juvisy et essayant de proposer, d'exposer des idées constructives. Il déclare qu'il aurait aimé que cette réunion ait lieu plus en amont et que cela soit fait à l'initiative des élus. M. SALVI affirme le souhait de la mise en place d'une charte pour la réalisation d'une « vraie concertation » à l'initiative du STIF et à l'attention des élus des communes concernés par les projets, au-delà de l'information telle qu'elle est faite aujourd'hui. Par ailleurs, M. SALVI affirme que l'ALE « s'est positionnée en faveur du tramway comme un moyen de transport en commun de proximité, et permettant de réduire l'usage de la voiture. Notre grande inquiétude c'est le tunnel et l'accès à vélo au tramway ». Par ailleurs M. SALVI affirme la position de l'ALE pour « le verdissement, et l'arrêt de l'imperméabilisation des sols ».
 - Mme. POMMERAU, Présidente du JAT : « nous ne sommes pas contre le tramway mais contre ce tramway, nous voulons un autre tracé : moins cher, plus optimal et sans asphyxier le centre-ville de Juvisy ».
 - M. BOUTRY, Vice-Président de la FNAUT présente rapidement l'institution qu'il représente en compagnie de M. PELLISSIER et indique que la fédération soutien fortement le projet de prolongation du T7.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

- **M. MAUPERON présente le document qui est projeté en séance (voir document joint) :**
 - Rapide présentation du STIF ;
 - Introduction au projet de prolongement du T7 ;

- Présentation de son tracé dans le réseau actuel et à venir des transports en commun ;
- Présentation de la Maîtrise d'ouvrage -MOA- (STIF) , du financement (Etat, Région, Département de l'Essonne) et du calendrier des études réalisées à ce jour et restant à faire ;
- Rappel des interlocuteurs sollicités pour la réalisation de ces études.
- A la suite de cette première partie, M. MAUPERON invite les participants à s'exprimer sur la présentation:

⇒ Le sujet abordé est celui de la **chronologie du projet, de la concertation et du ressenti sur la concertation.**

- M. SALVI, Président de l'ALE souligne qu'il existe une confusion entre information et concertation qui sont pourtant deux choses bien distinctes. Il critique le déroulement de la concertation qui a eu lieu en 2008 et sur laquelle « *nous avons l'impression que rien n'a fait l'objet d'échanges* ». Il souligne que « *si l'on manque une réunion : on a tout raté* ». Il prône ainsi une organisation plus en amont et la tenue de plusieurs réunions, afin que l'absence à l'une de ces réunions ne soit pas handicapante pour le reste du projet.
 - M. ROSE souligne que « *les acteurs locaux ont l'impression que ce projet s'est fait dans leur dos, les réunions servant plus à informer plutôt qu'à concerter.* »
 - M. MAUPERON rappelle que le STIF a concerté en 2008 sur cette deuxième phase du T7. Le bilan de cette concertation n'avait pas remis en cause le tracé retenu pour les études du schéma de principe.
 - M. SUBITTE : souligne que l'APAQS a envoyé de nombreux courriers au STIF pour demander plus de concertation qui sont restés lettres mortes. Il regrette de ne pas avoir été associé à la concertation.
- **Mme LAVAL présente le projet du T7 phase 2 de Juvisy à Athis-Mons et comment il répond à une forte demande en termes de déplacement sur le secteur:**
 - Evolutions importantes en termes de population et d'emplois
 - Explications des solutions techniques retenues sur l'ensemble du tracé
 - Précisions concernant la portion en souterrain
 - Coûts et bénéfices attendus de la prolongation du T7
 - **Mme LAVAL invite par la suite les participants à poser des questions et à s'exprimer sur ce qui a été présenté :**

⇒ **Le premier sujet** qui est ici abordé est celui de la **programmation globale des transports sur le secteur (Grand Pôle Intermodal– GPI-, RER, Orly, TVM, etc.) :**

- M. ROSE s'interroge sur le calendrier des travaux sur le GPI de Juvisy.
 - Mme LAVAL précise que le calendrier des travaux du pôle est en cours de révision et qu'il sera validé au Conseil du STIF en octobre 2012; la coordination de l'ensemble des maîtres d'ouvrage (RFF, SNCF, CG91 et CALPE) de ce projet est assurée par la SNCF.
 - M. MAUPERON précise que le projet du GPI se déroule dans un planning plus avancé et distinct du projet T7 ; le GPI bénéficie déjà d'une déclaration d'utilité publique. A ce jour, la réalisation du GPI est prévue pour 2018-2019. La ville de Juvisy-sur-Orge, la CALPE et le Conseil Général de l'Essonne sont des partenaires de ce projet. Le projet de GPI prend des mesures conservatoires pour la réalisation du tramway (réservation d'un espace pour aménager le terminus du futur prolongement).
- M. SUBITTE et M. ROSE sont interrogatifs sur le fait que la moitié du coût du GPI est lié à l'accueil du tramway.
 - M. MAUPERON dément une telle importance dans le budget global d'aménagement du GPI. Les montants d'investissement envisagés pour le Grand Pôle Intermodal de Juvisy ne sont pas liés à l'accueil du tramway même si des mesures conservatoires sont prévues (pour lequel seule est requise une emprise foncière disponible et réservée). Il rappelle que le projet d'aménagement du GPI comprend notamment la création d'une nouvelle rampe de franchissement des voies ferrées, l'allongement d'un souterrain, le déplacement de certaines emprises ferroviaires et la création d'un bâtiment voyageur sur une gare RER qui est la seconde plus grande gare francilienne en dehors de Paris, ce qui entraîne de nombreuses contraintes d'accessibilité et d'exploitation.

⇒ **Le deuxième sujet abordé est celui de la maîtrise foncière :**

- Mme POMMEREAU demande ce qui va être fait sur les constructions existantes de la rue d'Estienne d'Orves.
 - Mme LAVAL précise que le projet suit les documents d'urbanisme locaux qui ont anticipé un élargissement de la rue d'Estienne d'Orves.
 - M. MAUPERON précise que plusieurs bâtiments terminés ou en cours de construction s'implantent effectivement déjà en retrait et que cette avenue est amenée à évoluer encore d'ici l'arrivée du tramway. Le cas échéant, des expropriations sont envisagées mais devraient concerner principalement du foncier non bâtis, ce qui permettra au T7 de venir s'insérer sans difficulté sur cet axe.
 - M. MAUPERON rajoute que les acquisitions foncières le long de la RN7 seront limitées en nombre et concerneront essentiellement des

espaces non bâtis. Le STIF est particulièrement attentif aux permis de construire délivrés le long de cet axe et veille à ce que le retrait des bâtiments soit systématique.

⇒ **Le troisième sujet abordé est celui de l'insertion urbaine dans le cadre de vie et le maintien de la fluidité des différents modes de transport :**

- M. ROSE interroge le STIF sur les conséquences de l'implantation du T7 sur la modification du plan de circulation et notamment au droit du commissariat.
 - M. MAUPERON expose que cela suppose de modifier l'accès au commissariat de police de Juvisy (inversion des actuelles entrées principale et secondaire) ce qui a été vu avec les acteurs concernés.
- M. ROSE souligne que la largeur de la voie semble inférieure à 16 mètres au nord du commissariat de police de Juvisy, ce qui semble poser un problème quant à l'insertion du tramway.
 - M. MAUPERON propose d'apporter des précisions sur ce point ultérieurement.

⇒ **La question de la maîtrise foncière rue Piver est également abordée :**

- Plusieurs participants s'interrogent : n'y a-t-il pas des expropriations à réaliser au niveau de la rue Piver ?
 - Mme LAVAL signale que le long de ce linéaire, le seul impact porte sur une maison qui est actuellement une propriété de la CALPE.

⇒ **La station Observatoire :**

- Plusieurs participants s'interrogent sur l'insertion urbaine de cette station.
 - M. COTTET précise que l'entrée sur la station est comparable aux accès du métro parisien.
- Mme POMMEREAU demande s'il est envisageable de concevoir une telle structure à proximité immédiate d'un monument historique (Observatoire de Juvisy).
 - Mme LAVAL précise que l'ABF (Architecte des Bâtiments de France) a été consulté et qu'il a émis des recommandations qui sont à prendre en compte.
 - M. COTTET précise que l'ABF souhaite requalifier le parvis de l'Observatoire et ainsi gagner en qualité architecturale tout en réduisant le caractère minéral et routier de cet espace. Il est dans ce sens plutôt favorable au projet de réaménagement du parvis avec l'installation de la station Observatoire.

- M. ROSE demande ce que pense de cet aménagement la société d'astronomie qui est l'actuelle propriétaire de l'observatoire.
 - Mme LAVAL précise qu'elle n'a pas encore été rencontrée à ce stade mais qu'elle devrait l'être prochainement.
- M. SUBITTE s'interroge sur l'accessibilité de cette station pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les services de sécurité.
 - M. MAUPERON affirme que, conformément à la loi et comme tous les équipements neufs, cette station sera complètement accessible aux PMR avec des liaisons verticales idoines (ascenseurs, escalators, etc.) selon les normes de sécurité en cours.
- Plusieurs personnes s'interrogent quant au coût financier important de cette station et demandent une comparaison par rapport à une station de surface.
 - M. MAUPERON insiste sur la nécessité de regarder le coût du projet dans sa globalité et au vue de son intérêt socio-économique, et notamment sur l'ensemble de la ligne T7 qui, malgré un passage en tunnel, reste dans la fourchette des coûts comparables voir supérieur à d'autres lignes de tramway d'Ile-de-France.

3. TEMPS D'ÉCHANGES

⇒ Questions diverses sur l'insertion et la configuration future des voies et des équipements

- M. MAUPERON insiste sur un point : la station « Observatoire » sera dotée d'un emplacement pour les vélos afin de répondre aux besoins d'intermodalité.
- M. SUBITTE, demande le positionnement de l'Orge et de la caserne des pompiers sur la carte du tracé du T7 projeté ainsi que les résultats des études relatives à l'évolution de la circulation suite à la mise en service du T7.
 - Mme LAVAL localise les éléments sur la carte. Elle commente les études de trafic qui ont été réalisées. L'évolution de la circulation continuera à faire l'objet d'une forte vigilance (avec l'anticipation d'une baisse du trafic en parallèle d'une baisse de la capacité, qui se traduira par un maintien de niveaux de congestion) mais le tramway permettra d'offrir une véritable alternative à la voiture.
- M. ROSE demande des informations sur l'emprise des stations.
 - M. MAUPERON indique que les 12 mètres de large nécessaires pour l'implantation des stations sont répartis entre les quais (3 mètres de large sur 40 mètres de long) et les voies du tramway (2 voies de 3 mètres de large en station).
- Mme LAVAL précise que la plateforme sera végétalisée autant que faire se peut et que les passages piétons se feront à niveau, ce qui contribuera à la mutation urbaine de la RN7 vers un espace apaisé.

- M. ROSE s'interroge sur la capacité de la RN7 à accueillir ce tramway notamment au regard du fort trafic qu'elle accueille actuellement.
 - M. MAUPERON précise que le nombre de places de stationnement va être réduit afin de permettre l'implantation du T7, notamment au niveau des stations, ce qui permettra de maintenir une circulation de 2x2 voies.
- M. ROSE demande s'il y aura en somme création de « chicanes » au niveau des stations en raison de la réduction de la largeur dédiée aux véhicules.
 - M. MAUPERON précise que le rétrécissement de la chaussées sera générale sur l'ensemble du linéaire (avec une moyenne de 5,80 mètres). Cela participera à la transformation de la RN 7 en boulevard urbain adapté à la vie locale (avec un objectif de réduction de la vitesse des voitures).
- M. MAUPERON rajoute que sur la commune de Paray-Vieille-Poste, il est impossible de mettre en place une piste cyclable contigu au site propre du tramway. Cependant, il insiste sur la volonté du STIF d'insérer des pistes cyclables dès que possible tout au long du prolongement du T7. Toutes les stations seront par ailleurs équipées de parkings à vélos.
- M. ROSE demande comment se raccordera le projet à l'actuel terminus du T7 (Centre Commercial d'Athis-Mons).
 - Mme LAVAL explique en s'aidant d'une vue 3D de la station terminus :
 - Insertion du tramway au milieu de la RN7 en amont du carrefour Paul Vaillant Couturier, les 2 feux tricolores seront coordonnés.
 - Réalisation d'une gare routière dans le cadre de la première phase du projet et de quelques places de parking au niveau de la station Athis Mons.
- M. SUBITTE souligne que par le passé il avait été évoqué un tunnel de 1,5km sur la RN7 afin de faire circuler les véhicules routier sous le tramway. Qu'en est-il aujourd'hui ?
 - Mme LAVAL précise que les études menées ont abouti au constat suivant :
 - la trémie routière posait des problèmes de sécurité et, en raison de la législation en vigueur, ne permettait pas de réduire l'emprise nécessaire sur la RN7.
 - La mise en place de cette trémie ne permet pas la requalification urbaine de la RN7 qui est l'un des objectifs majeurs du T7.

Cette variante coûteuse a donc été écartée. Mme LAVAL précise qu'il n'y aura pas de report significatif des poids lourds sur les autres axes attenants.

⇒ **M. MAUPERON précise le calendrier des phases et procédures à venir. Plusieurs questions suivent :**

- Concernant les modalités d'insertion urbaine, M. LEMAIRE demande ce que deviendront les trémies routières qui permettent actuellement de franchir la RN7.
 - Mme BOULAHBA précise que tous ces aménagements seront comblés, que les franchissements se feront au niveau de la ligne de tramway

⇒ **Les coûts du projet**

- M. LEMAIRE demande à connaître de manière précise le coût général de la station Observatoire (souterraine).
 - M. MAUPERON précise que le coût de la station est inclus dans le coût de la section souterraine. Les sections enterrées étant toujours plus chères que les sections de surface. M. MAUPERON confirme que la section enterrée représente la section la plus coûteuse du prolongement mais pour un linéaire très réduit..
- Mme POMMEREAU demande le coût du tunnel ainsi que le coût d'un kilomètre de prolongement pour le T7 par rapport au tronçon initial.
 - Mme LAVAL précise que le coût du tunnel est de 47M€. Ce coût est à mettre en relation avec la moyenne du coût d'un kilomètre de tramway en Ile de France (entre 45 et 55M€). A cet égard, le coût de ce tunnel d'une longueur de 900m n'est pas jugé excessif compte tenu des performances qu'il génère dans l'exploitation de la ligne (linéaire plus court, amortissement de la pente, vitesse commerciale plus importante)...
 - M. MAUPERON rappelle les éléments précédemment énoncés, en rappelant le coût de construction du T3 (50 à 55 millions d'euros / km).
- M. SUBITTE regrette de constater un coût de projet de 198M€ dont 47M€ de tunnel, auquel il faut rajouter 50M€ pour la rénovation du Grand Pôle Intermodal de Juvisy. Ce coût apparaît très important.
- M. BOUTRY constate le coût important du projet mais rappelle que même si la mise en place du tunnel peut être considérée comme coûteuse, elle permet de ne pas sur-motoriser les rames. Cette opération aurait été rendue nécessaire par le passage en surface du tramway. Il souligne plus globalement que la ligne 7 bénéficiera à terme d'un matériel roulant de qualité, négocié à un prix extrêmement avantageux, ce qui n'aurait pas été possible s'il avait été nécessaire de recourir à la sur-motorisation.

⇒ Le Pôle d'Échanges Multimodal

- Mme LAVAL précise que l'enjeu du GPI de Juvisy est d'améliorer l'accessibilité du pôle (notamment en réorganisant les circulations souterraines) et de rendre la gare plus fonctionnelle. Le tramway n'est qu'un élément intégré au projet. Le GPI de Juvisy se justifie indépendamment du T7, il n'est pas « rendu nécessaire » par le projet de tramway.
- M. SUBITTE précise qu'il est également nécessaire de réaliser d'autres aménagements plus légers dans cette gare afin de la rendre plus fonctionnelle : mobiliers urbains, dispositifs d'information...

⇒ Le tunnel

- Tout en comprenant la nécessité de le desservir, M. SALVI s'interroge sur les raisons qui ont poussé le STIF à choisir l'option du tunnel pour rejoindre le centre-ville de Juvisy. M. SALVI signale en effet que par le passé, plusieurs affaissements de terrains dus aux ruissellements ont endommagé des constructions dans le secteur du futur tunnel. Il lui semble donc nécessaire d'être particulièrement attentif à la qualité du sous-sol traversé. Il précise aussi que la zone comprend des nappes et de nombreuses sources et que les travaux envisagés comportent des risques pour celles-ci. Il ajoute enfin que les tramways peuvent gravir des pentes jusqu'à 12/13 % et que d'autres tracés étaient envisageables.
 - M. MAUPERON précise que le tunnel permettra le tracé le plus rapide et le plus direct qui soit. Par ailleurs, M. MAUPERON insiste sur les campagnes de forages passées qui ont apporté de nombreuses informations quant à la qualité géologique des sols qui seront traversés.
 - Concernant la faisabilité technique du tunnel, M. JASSIONNESSE affirme que celle-ci est avérée. Pour la suite des études, de nouveaux forages, à inter-distance plus faible (50m) permettront de déterminer avec plus de précisions les modalités techniques de réalisation du tunnel. M. JASSIONNESSE indique par ailleurs que le tunnel sera conçu de manière à perturber le milieu de manière minimale. Il sera totalement étanche, interdisant ainsi tout échange de flux entre les nappes supérieures (de faible qualité) et les nappes plus profondes. Les nappes dont une est traversée par le tunnel (cf plan de coupe présenté) seront ainsi préservées dans leur intégralité.
 - Mme LAVAL ajoute que 3 éléments ont notamment été pris en compte pour aboutir au choix technique du tunnel :
 - La forte différence de niveau (de l'ordre de 50m),
 - L'emprise au sol et les acquisitions foncières nécessaires,
 - La circulation routière.

En prenant en compte ces trois facteurs : le tracé « Flammarion » a été abandonné. En effet sur plusieurs rues : il était indispensable de faire des acquisitions foncières importantes afin d'insérer le tramway sur des propriétés privées, ce qui impactait très fortement la qualité du cadre de vie et les habitants.

- M. SUBITTE fait remarquer que les nappes sont évolutives et les études ne permettront pas d'éviter les risques sur le long terme.
 - Mr JASSIONESSE précise que, de par son étanchéité, *in fine* le tunnel sera un élément neutre par rapport au sous-sol, n'entraînant pas de risques supplémentaire de mouvements de terrain.

⇒ Le tracé et l'organisation des transports dans le secteur

- M. LE MAIRE demande si le prolongement vers Viry-Châtillon a été étudié.
 - M. MAUPERON précise que la Direction des Projets d'Investissement du STIF a un mandat de son Conseil et en accord avec les co-financiers pour étudier l'insertion du tramway sur la RN7 pour desservir la gare de Juvisy. Aussi, le tracé vers Viry n'a pas été étudié car il ne correspond pas aux objectifs attribués au projet.
 - M. BOUTRY indique que la FNAUT considère que le tracé proposé par le STIF dans les rues d'Etienne D'Orves et Piver est parfaitement fonctionnel, en dépit du partage des voies de circulation entre tramway et véhicules routiers. « *Il ne faut pas avoir peur des sites mixtes, dont les exemples sont nombreux* » :
 - A Strasbourg, la mise en place de voies mixtes à proximité de la gare est parfaitement fonctionnelle ;
 - Le tramway du Mans au niveau du Boulevard Gambetta prouve que la cohabitation tramway-véhicules routiers peut se passer de manière harmonieuse dans un quartier d'hyper-centre fortement contraint.
 - A Bienne (Suisse), un projet de réseau de tramways est entièrement conçu en mixité importante avec la circulation routière, ce qui prouve le bon fonctionnement général de ce genre de système.
- M. POMMEREAU souligne que la ville de Juvisy ne compte que 14.000 habitants, ce qui rend la situation difficilement comparable.
- M. ROSE souligne qu'il faudrait faire des réunions plus en amont des projets en liant les autres grands projets du secteur, y compris ceux autour d'Orly. La vision globale n'est pas forcément la même pour le STIF et les associations, ce qui entraîne des conflits d'intérêt et d'interprétation. Par ailleurs,

- M. ROSE rappelle que des scénarios de liaisons en transports en commun entre Orly et le sud de l'Essonne ont déjà été envisagées par l'association, notamment par la réutilisation de voies fret. Par ailleurs, le pôle d'Evry ne doit pas être oublié.
- M. SUBITTE précise que l'essence même du T7 trouve ses origines en 1995, date à laquelle une liaison entre Orly et Rungis a été envisagée. Un autre axe est à mettre en place entre Corbeil et Evry. Le sud de l'Essonne étant déjà largement pourvu en RER, la proposition de l'association est d'utiliser les réseaux des RER C et D existants pour réaliser le projet.
 - Mme LAVAL précise les modalités d'études et de prise de décisions précédant la présentation d'un projet en enquête publique. A l'origine, ce sont des études sectorielles qui déterminent les besoins en transport du secteur au regard des développements attendus. La rupture du mode et le tracé ont été définis pour répondre aux besoins. Dès lors, le Conseil du STIF composé d'élus a voté le dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales du Projet (DOCP).
 - M. MAUPERON précise qu'un projet de transport en commun en site propre sur la RN7 est en cours de réflexion au sein du Conseil général de l'Essonne pour faire la liaison vers Evry et que ce projet ; ce qui renforcera l'intermodalité dans le secteur.
 - M. SUBITTE déclare que le besoin de transports pourrait être assuré par un TCSP du type Mobilien ou Tzen. Il insiste sur le fait qu'il faut impérativement « *réétudier le tracé et ne pas focaliser sur des choses décidées il y a 20 ans* ».
 - M. PELISSIER déclare que la FNAUT et ses adhérents ne sont pas favorables au tracé qui passe par le « Cor de chasse » et les voies fret de la gare de triage de Juvisy car cela dessert très peu d'habitants et d'emplois. Par ailleurs, l'objectif pour les RER étant d'améliorer la régularité des trains, les propositions mixant les circulations RER et T7 sur les mêmes voies ne sont pas envisageables. Il conçoit que le projet du CG91 de relier Evry vers Orly sur la RN7 peut être intéressant mais il souligne qu'il ne faut pas que cela retarde la mise en service du T7. Cependant, il rappelle que cette liaison a existé il y a quelques années par bus avant de fermer par la suite. La combinaison RER D + T7 apparaît plus attractive pour les trajets Evry-Orly.
 - M. MAUPERON insiste sur le fait qu'une ligne de bus, même de type T Zen, impliquerait une rupture de charge à la station Athis-Mons Centre commercial et ne permettrait pas de répondre efficacement à la fréquentation du nouveau tronçon du T7 aux heures de pointe (soit 1800 voyageurs par heure et par sens et 2400 prévu avec l'arrivée du Grand Paris Express).
 - Mme LAVAL souligne que le tramway vise une desserte urbaine de proximité ce à quoi ne peut répondre un tracé empruntant les voies de RER.

- M. SUBITTE souhaite conclure sur le fait que la volonté des associations est de demander un moratoire sur le projet en l'état et de refaire une étude avec des objectifs actualisés.
 - M. MAUPERON ajoute qu'une enquête publique permettra aux uns et aux autres de continuer à s'exprimer mais appelle à la vigilance sur la durée des études.
 - M. BOUTRY affirme que le projet apparaît aujourd'hui solide sur le plan technique. Une nouvelle phase d'étude ne lui semble donc pas nécessaire. En effet, le projet a déjà pris 10 ans de retard et est aujourd'hui prévu pour 2018, ce qui contraste malheureusement avec les besoins réels et urgents des adhérents de la FNAUT (et des habitants d'une manière plus générale). Juvisy-sur-Orge étant la seconde gare d'Ile-de-France (hors Paris) en termes de flux de voyageurs, il apparaît urgent de la relier rapidement au reste du réseau de transports en commun francilien.

⇒ Les modalités d'exploitation du futur T7

- M. SALVI sollicite le STIF pour savoir s'il sera possible de prendre le tramway avec les vélos.
- M. LEMAIRE souligne que les RER autorisent le transport des vélos depuis que des demandes ont été formulées par les associations d'utilisateurs.
 - M. MAUPERON précise que :
 - Ces usages pourront être évalués aux heures creuses, et qu'il s'agit d'un sujet à travailler avec le futur opérateur (RATP).
 - Des pistes cyclables complémentaires sont envisagées compte tenu du souhait du STIF de créer de l'intermodalité autour des lignes de transports en commun.
 - Il est notamment prévu d'implanter des garages à vélos à la gare de Juvisy.
- M. SALVI demande qui sera le futur exploitant.
 - M. MAUPERON indique que cela sera la RATP dans la continuité de la phase 1. Le STIF gardera la maîtrise d'ouvrage de la phase 2.

4. CLÔTURE DE LA RÉUNION PAR ERIC MAUPERON, CHEF DE LA DIVISION TRAM SUD AU STIF

- M. MAUPERON clôt la réunion en :
 - exprimant sa satisfaction d'avoir pu exposer le projet d'extension du T7 devant les associations ;
 - invitant les parties prenantes à participer aux étapes suivantes qui viendront dans les prochains mois ;

- proposant qu'une nouvelle réunion puisse avoir lieu au début de l'année 2013 afin de tenir les associations informés des avancées des études liées au projet de prolongement.