

STIF

PROJET T7 - JUVISY-SUR-ORGE – ATHIS-MONS

Compte-rendu de la rencontre avec les associations AUT et FCDE

La réunion s'est déroulée **le 29 mars 2012**, de 15h à 18h30, dans les locaux du STIF.

Elle a rassemblé les participants suivants :

- . Yves BOUTRY, vice-président de l'AUT
- . Marc PELISSIER, secrétaire général de l'AUT
- . Maryvonne NOËL, FCDE et Elan Savigny Environnement
- . Maryvonne MATEU, présidente de la FCDE
- . Eric MAUPERON, STIF, chef de la division Tram Sud à la direction des projets d'investissement
- . Giuseppe INFANTE, STIF, chargé de projet TTME à la division Tram Sud de la direction des projets d'investissement
- . Caroline LAVAL, STIF, chargé de projet T7 Juvisy- Athis Mons à la division Tram Sud de la direction des projets d'investissement
- . Sandrine ARTIS, STIF, responsable du pôle concertation
- . Helin Yildiz KURUOGLU, STIF, chargée de mission concertation
- . Aurélie PICQUE, C&S Conseils
- . Hélène PERLEMBOU, C&S Conseils

Déroulement de la première partie de la réunion

1. Accueil et introduction par Eric MAUPERON
2. Présentation du projet T7 Juvisy – Athis Mons et échanges

Les échanges avec l'Association des Usagers des Transports (AUT) et la Fédération des Circulations Douces en Essonne (FCDE) ont eu lieu au fil de la présentation du STIF. Ils sont rapportés ci-après de manière thématique.

Introduction

Le STIF remercie les associations de leur venue et leur indique que la réunion a pour objet de faire un point d'avancement des projets T7 Juvisy-Athis Mons et TTME et de leur présenter les décisions du STIF. Il rappelle les éléments de contexte ainsi que les étapes passées et en cours de chaque projet.

Aurélié PICQUE, C&S Conseils, présente le déroulement de la réunion. Elle propose aux associations, qui l'acceptent, de rendre public le compte-rendu de la réunion.

I. Présentation du projet T7 par Caroline LAVAL

1. Rappel du projet
2. Rappel de la concertation
3. Caractéristiques générales
4. Desserte du T7 Athis-Mons>Juvisy
5. Les circulations douces
6. Les prochaines étapes

1) L'insertion urbaine du T7

➤ Insertion à Juvisy-sur-Orge

Maryvonne MATEU, présidente de la FCDE, demande des précisions sur les modalités d'aménagement dans le centre-ville de Juvisy-sur-Orge.

Le STIF indique que les deux études mentionnées pour l'aménagement de la place devant l'église ont été réalisées par deux cabinets d'architectes ; la première par Bécard et Palay pour la ville, la seconde par Richez_Associés, réalisée pour le compte du STIF. Le projet du STIF ne remet pas en cause les objectifs de la ville, y compris celui de la réouverture de l'Orge qui pourra se faire ultérieurement.

Le STIF indique mener un travail de collaboration avec la Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE).

➤ Insertion avenue Estiennes d'Orves

Maryvonne NOËL, FCDE, demande si les voitures circuleront sur les rails du tramway, et s'il s'agit d'une zone de rencontre. Elle souhaite savoir si le tramway aura une voie dédiée.

Maryvonne MATEU, présidente de la FCDE, estime en général que le passage des vélos sur la chaussée est préférable à un passage sur la plateforme du tramway si l'on souhaite apaiser la circulation. Elle souligne que les rails du tramway sont dangereux pour les cycles.

Le STIF souligne que dans le cadre des projets de tramway, ce sont généralement les voies dédiées qui sont recherchées.

Le STIF confirme que compte tenu des contraintes d'insertion dans la rue Estienne d'Orves, les voitures circuleront sur la plateforme du tramway.

Le STIF préconise aux cycles de choisir un itinéraire différent pour plus de confort et de sécurité.

Le STIF indique en outre que plusieurs dossiers de sécurité sont en cours de préparation et qu'ils seront transmis aux autorités étatiques compétentes.

Marc PELLISSIER, secrétaire général de l'AUT, souhaite savoir si des expropriations auront lieu. Il rappelle que lors de la phase 1 du T7, les expropriations avaient été un « cauchemar », aussi demande-t-il que le niveau d'expropriation soit plus raisonnable au niveau de l'avenue Estienne d'Orves.

Le **STIF** indique que la RN7 se densifie et fait aujourd'hui l'objet de fortes mutations. L'insertion du tramway pourrait engendrer des expropriations principalement sur le foncier non bâti. Le STIF informe qu'il mettra en place des outils appropriés pour anticiper au mieux la question des expropriations.

Marc PELISSIER, secrétaire de l'AUT, demande si le STIF a le même type de conclusions que sur le T1 concernant l'organisation des circulations sur l'avenue Estienne d'Orves, qui sera en site mixte.

Le STIF confirme avoir adopté les mêmes conclusions que dans le cas du projet de tramway T1. Du fait de la mixité sur l'avenue Estienne d'Orves, un séparateur infranchissable sera nécessaire entre les deux sens de circulation ce qui impliquera une modification du sens de circulation sur l'avenue de la République. Le STIF souligne par ailleurs que du fait du site mixte, on ne peut pas garantir totalement la priorité entre les deux sens du tramway au droit des carrefours. (, Le tramway venant en sens inverse devra être arrêté, afin de garantir la sécurité des mouvements de tourne à gauche pour les voitures situées avant le tramway.

➤ **L'insertion avenue François Mitterrand**

Maryvonne NOËL, FCDE, demande si les passages souterrains à gabarit limité, dites « trémies », seront supprimés, soulignant qu'il s'agit d'un aspect majeur du point de vue de la qualité des espaces piétonniers. Elle souhaite également savoir si la pente est praticable pour le tramway au niveau de l'insertion sur la RN7, et si le matériel roulant est adapté. Elle estime que les trémies sont un point extrêmement délicat pour les piétons. Elle demande si la passerelle au sud du carrefour Pyramide sera impactée par le projet, soulignant qu'elle est très intéressante pour le rabattement doux en provenance de Savigny-sur-Orge.

Mme NOËL estime que la station Pyramides dispose d'un espace contraint pour insérer une arrivée cyclable. Elle souhaite savoir si le STIF récupèrera de l'espace en surface pour aménager la station, estimant que l'intermodalité est un enjeu important.

Yves BOUTRY, vice-président de l'AUT, demande si des plans inclinés existent à la sortie du tunnel.

Le STIF confirme la suppression des passages souterrains à gabarit limité. Le STIF indique que la pente de la section enterrée du T7 de 6,5% est adaptée ; cela a été validé avec la RATP.

Le STIF confirme qu'il sera nécessaire de réaliser des bordures hautes pour les trémies, et précise qu'il s'agit d'une question à traiter du point de vue de l'accidentologie et du paysage.

Le STIF indique que la passerelle en question est située en dehors de l'aire d'étude, et qu'elle n'est pas concernée par le projet.

Le STIF souligne qu'il est prévu d'insérer un stationnement pour les cycles à la station Pyramides.

Le STIF confirme que l'intermodalité constitue un élément important aux points de correspondances.

➤ **Insertion à Athis Mons**

Yves BOUTRY, vice-président de l'AUT, demande si le STIF a collaboré avec la Ville d'Athis-Mons concernant le projet de gare routière.

Le STIF indique que le projet de gare routière d'Athis-Mons, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le STIF, a été repris suite au retrait de l'Etat sur ce sujet et aux nouvelles exigences d'aménagement de l'entrée de ville de la part de la CALPE. Cette dernière participe au financement du projet. Le STIF souligne par ailleurs qu'il poursuit le calendrier initial.

2) L'accessibilité

Maryvonne NOËL, FCDE, estime que pour d'autres projets, de nombreuses erreurs sont commises en matière d'accessibilité. Elle insiste sur la nécessité de prendre en compte les

malvoyants. En particulier, elle alerte le STIF sur le fait que sans différence de niveau, la circulation sera très difficile pour eux. Il faut penser aux chiens guides et aux cannes blanches, qui ne détectent pas les couleurs et rugosités. Le risque apparaît important dans l'avenue d'Estienne d'Orves en particulier.

Maryvonne MATEU, présidente de la FCDE, indique qu'il faut prendre en compte les piétons, qu'ils ne doivent pas être une variable d'ajustement.

Le STIF indique prendre en compte les piétons de la rue Estienne d'Orves ; c'est pour cette raison que la voie de circulation du tramway compte 16 mètres. Cela favorise ainsi la compatibilité des différents flux.

3) Le T7 dans le réseau de transport

Maryvonne NOËL, FCDE, estime que les automobilistes allant jusqu'au pôle de Juvisy seront très intéressés par l'opportunité de prendre les RER.

Maryvonne MATEU, présidente de la FCDE, indique que le Conseil général de l'Essonne a évoqué une ligne de Transport en Commun en Site Propre venant de Corbeil, pouvant reprendre le tracé du T7. Elle craint ainsi que les deux projets ne viennent se croiser.

Marc PELLISSIER, secrétaire général de l'AUT, indique avoir entendu le souhait de certaines personnes de voir le T7 rejoindre Orly directement. Il s'étonne de cette volonté de changer le terminus du T7, mais conçoit qu'il soit peut-être utile de proposer un autre transport sur la RN7.

Maryvonne NOËL, FCDE, indique que l'association Elan Savigny Environnement identifie un besoin de ligne forte entre Epinay TTME, T7 vers Pyramides, avec la possibilité de rejoindre Juvisy en passant par le plateau. Elle estime que les lignes de bus ne sont pas lisibles. Elle affirme que le projet porté par le Val d'Orge de relier la zone économique de la Croix-Blanche a du sens.

Le STIF rappelle que le Conseil général finance le projet T7 en phase 1 et en phase 2. Il indique que le schéma de référence de la RN7, piloté par le Conseil général de l'Essonne, est un document se situant très en amont dans la vie d'un projet, équivalent à une phase préalable au dossier des objectifs et caractéristiques du projet pour le STIF.

4) Le Pôle d'échange de Juvisy

Maryvonne NOËL indique que le pôle d'échange de Juvisy accueille 4 000 piétons par heure. Elle estime qu'il y a un enjeu important relatif à la restructuration des lignes de bus. En termes d'accessibilité, les rabattements risquent d'être compliqués.

Yves BOUTRY demande si les voies de retournement seront situées au-delà du pôle d'échange.

Le STIF estime que la régulation des flux piétons dépend aussi du mode sur lequel les usagers seront rabattus, sur un tramway fiable ou sur des bus soumis à la circulation.

Le STIF précise que les voies de retournement du tramway seront situées dans le pôle d'échange.

5) L'itinéraire alternatif des vélos sur la RN7

Maryvonne MATEU regrette que le vélo soit la « variable d'ajustement ». Elle indique que les cyclistes choisissent toujours les itinéraires les plus directs, même si des aménagements sont mis en place pour les en détourner. La solution selon elle est d'apaiser la circulation routière pour que les cyclistes puissent s'y insérer.

Maryvonne NOËL insiste sur la nécessité de prendre en compte les cyclistes, sans pour autant créer des pistes cyclables. Elle estime que c'est une erreur des élus de croire que la sécurité des vélos passe par les pistes cyclables. En ville, ce n'est pas le cas, c'est un non-sens ; il suffit de diminuer la vitesse de circulation.

Maryvonne NOËL souhaite qu'une zone 30 soit mise en place sur la RN7, pour assurer la continuité de la sécurité depuis la zone apaisée existante aux Gravilliers. Elle évoque les travaux autour des pistes d'Orly, qui ont pour conséquence d'obliger les vélos à faire 8 km de détour, et souligne que

les associations ont été échaudées par cette situation à Orly. Elles seront donc attentives à ce qu'elle ne soit pas reproduite.

Mmes NOËL et MATEU affirment que l'opportunité du projet T7 n'est pas à démontrer, mais regrettent que le STIF représente très mal les modes alternatifs, bien qu'il en soit chargé au vu de son rôle d'autorité organisatrice des transports et en particulier du Plan de déplacements urbains en Île-de-France. Elles regrettent ne pas avoir l'occasion de le dire dans d'autres lieux, à la direction du STIF. Elles confirment être favorables au tramway, mais indiquent que leur rôle est de se polariser sur la question des circulations douces et des rabattements sur les gares.

Le STIF indique qu'un itinéraire plus apaisé est proposé pour les vélos allant à Orly. Le STIF précise que, n'étant pas gestionnaire de voiries, il ne peut prendre la décision de la mise en œuvre d'une zone 30. Des discussions doivent avoir lieu avec l'Etat, le Conseil général et l'ensemble des acteurs concernés.

Le STIF indique être actuellement en discussion avec l'Etat concernant le tunnel d'Orly. La sécurité des tunnels en Ile-de-France est une question à traiter avec beaucoup de sérieux.

6) L'embarquement des vélos

Maryvonne MATEU, présidente de la FCDE, demande si les vélos seront acceptés à bord des tramways, rappelant qu'il s'agit d'une des demandes de l'association que d'officialiser la pratique d'embarquement des vélos.

Le STIF indique que le matériel sera celui de la phase 1, qui tolère les vélos en heures creuses. La question de l'embarquement des vélos à bord en heure creuse sera à discuter avec l'exploitant.

7) Les coûts et le calendrier du projet

Marc PELLISSIER, secrétaire général de l'AUT, demande si le STIF sera maître d'ouvrage également après la phase d'études, ou si le Conseil général reprendra la maîtrise d'ouvrage.

Le STIF indique que le Conseil général n'a pas demandé à reprendre la maîtrise d'ouvrage. Le STIF dit qu'il ne souhaite pas reproduire la maîtrise d'ouvrage de la phase 1 du T7, qui comptait une dizaine de maîtres d'ouvrage. Le STIF souhaite à présent une maîtrise d'ouvrage unique. Pour ce projet, le STIF a décidé de garder la maîtrise d'ouvrage, y compris de la phase opérationnelle. Un mandat a été attribué à Systra, qui va exercer la maîtrise d'ouvrage déléguée au nom et pour le compte du STIF à partir de la phase d'avant-projet. Le STIF restera très présent dans les contacts, il validera les études.

Le STIF confirme que la RATP, exploitant la phase 1, sera l'exploitant de la phase 2.

Marc PELLISSIER, secrétaire général de l'AUT, regrette que les calendriers des projets T7 et Tram-Train Massy-Evry aient beaucoup évolué ; la concertation du T7 datant de 2007, il estime que le schéma de principe est présenté tardivement en comparaison d'autres projets.

M. PELLISSIER demande des précisions sur le financement, s'étonnant du différentiel des chiffres présentés entre le DOCP et le schéma de principe. Il demande des précisions sur les coûts présentés dans le Dossier d'Enquête Publique.

• Calendrier

Le STIF confirme que les calendriers ont évolué, mais que l'équipe actuelle a repris les dossiers avec la volonté d'y remédier. Il indique mettre en œuvre actuellement les moyens pour développer sa propre maîtrise d'ouvrage, avec la volonté d'anticiper les phases. Pour ces deux projets, des mandats de maîtrise d'ouvrage ont été passés, ce qui n'enlève rien à la complexité des projets (financement, et bouclage du pôle Juvisy pour le T7). Auparavant, des pertes de temps dans l'enchaînement des phases étaient à déplorer, mais le STIF travaille actuellement pour y remédier. En particulier, il cherche à travailler en temps masqué, et non en phases séquencées comme c'était le cas jusqu'alors.

- **Coût**

Le STIF indique que les chiffres du DOCP n'avaient pas tenu compte des acquisitions foncières qui n'avaient pas été identifiées à l'origine. Leur intégration dans l'estimation explique en partie l'augmentation du coût du projet. Il précise que le STIF travaille à minimiser l'impact du projet sur le bâti et précise que peu de logements seront touchés. Ces questions ont été étudiées avec les collectivités.

Le STIF indique avoir présenté dans le dossier d'enquête l'objectif du coût pour le STIF.

8) Les prochaines étapes

Marc PELLISSIER, secrétaire général de l'AUT, salue la publication des fiches et d'une lettre d'info sur le projet TTME, estimant important de recevoir ces documentations, qui permettent de constater que le projet est toujours d'actualité. Il souligne une erreur de date sur la fiche du T7, qui annonce l'enquête publique pour 2011.

Maryvonne NOËL, présidente de la FCDE, indique que les associations ne sont pas destinataires des publications. Elle souligne également que les maires se plaignent de manquer d'information de la part du STIF.

Le STIF souligne que la lettre d'information est une dynamique mise en place avec TTME et qui le sera également sur le T7.