



PROLONGEMENT

Athis-Mons > Juvisy-sur-Orge

Compte rendu de la réunion publique

ATHIS-MONS, JEUDI 16 DECEMBRE 2021



T7

PROLONGEMENT

Athis-Mons > Juvisy-sur-Orge

SOMMAIRE

1. L'organisation de la réunion

- Les participants
- Présentation du projet
- Le déroulé de la réunion

2. Synthèse des questions et réponses

- L'organisation des travaux
- Les travaux et la circulation
- Les effets du tramway sur la circulation après la mise en service
- Le réaménagement de la RN7
- Projet alternatif
- Autres sujets

1. L'organisation de la réunion

La réunion publique d'information s'est déroulée le jeudi 16/12/2021, de 20h10 à 22h15, en présence d'une centaine de participants à l'espace René L'Helguen d'Athis-Mons.

Les participants

Ville d'Athis-Mons:

- Jean-Jacques GROUSSEAU, Maire d'Athis-Mons

Ville de Paray-Vieille-Poste :

- Nathalie LALLIER, Maire de Paray-Vieille-Poste

Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre :

- Michel LEPRETRE, Président de l'EPT

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

- Elodie HANEN, Directrice Générale Adjointe
- Arnaud CROLAIS, Directeur des Infrastructures
- Valentine GEMON, Adjointe au chef de département (Tramway et bus en site propre)
- Claire DAVOULT, Chargée de projet (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 M. le Maire (20h10 – 20h25)**
- **Présentation du projet par Ile-de-France Mobilités (20h25 – 21h)**
- **Temps d'échange avec le public (21h – 22h15)**

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

➤ 20 personnes ont posé une vingtaine de questions sur les thématiques suivantes :

➤ **L'organisation des travaux**

- Communication sur les travaux via le site internet du projet : 1 question
- Calendrier des travaux : 1 question
- Aménagement rue Piver : 1 question
- Dévoiement des réseaux concessionnaires : 1 question

➤ **Les travaux et la circulation**

- Maintien à 4 voies de la RN7 : 2 questions
- Travaux concessionnaires : 1 question

➤ **Les effets du tramway sur la circulation après la mise en service**

- Restructuration du réseau de bus : 1 question
- Reports de trafic dans les rues avoisinantes : 1 question
- Report modal grâce au tramway : 1 question
- Feux tricolores : 1 question
- Flux de poids lourds : 1 question

➤ **Le réaménagement de la RN7**

- Parkings à proximité des stations : 1 question
- Passages souterrains : 2 questions
- Aménagements cyclables : 1 question

➤ **Autres sujets**

- Projets alternatifs : 2 questions
- Insécurité : 1 question
- Financement / Coût du projet : 1 question

2. Synthèse des questions et réponses

L'organisation des travaux

Y aura-t-il un site internet où suivre le planning des travaux et leur avancement ?

Il y a un site internet projet, l'objectif étant d'en faire un outil de communication le plus précis possible quand les travaux commenceront. Cet outil est mis à jour au fur et à mesure. Un ensemble d'outils d'information sera mis en place dont la présence d'un agent de proximité.

Le calendrier des travaux sera-t-il respecté ?

Les équipes d'IDFM travaillent dans ce but. Les études de dévoiement des réseaux concessionnaires seront bientôt finalisées, le dépôt des dossiers de procédures réglementaires et environnementales sera fait au début de l'année 2022 et les premiers marchés de travaux seront lancés fin 2022.

Une fois que les entreprises de travaux auront été choisies, IDFM disposera de plus de visibilité sur le calendrier des travaux.



2. Synthèse des questions et réponses

L'organisation des travaux

Comment s'organise l'aménagement du tramway dans la rue Piver ?

Le tramway sortira du tunnel rue Piver sur le côté situé le long du parc de la mairie, le tramway n'impactera pas l'emprise actuelle de la rue, car il circulera sur les parcelles d'une maison et de son jardin déjà acquis par IDFM. Il sera adossé à la butte, qui sera retravaillée. Les maisons situées de l'autre côté de la rue Piver ne seront pas impactées.

Comment allez-vous vous organiser pour le dévoiement des réseaux concessionnaires, notamment pour les canalisations de l'EPT ?

Le principe dans la construction d'un tramway nécessite un dévoiement systématique des réseaux en dehors de la plateforme de circulation des tramways et en dehors des stations. Le dévoiement est réalisé et financé par les concessionnaires.

L'EPT, par la voie de son président présent, est prêt à travailler à la réalisation du dévoiement de ses réseaux. Cette structure intercommunale, structurant un grand territoire, s'engage à réaliser les études et les travaux au rythme de l'avancée du projet.

2. Synthèse des questions et réponses

Les travaux et la circulation

**Quels sont les moments du chantier où vous ne maintenez pas les 4 voies de circulation sur la RN7 ?
Quelle est leur durée ?**

Sur la RN7, les travaux seront réalisés en 6 à 8 phases, en commençant par l'élargissement de la voirie pour maintenir 2X2 voies de circulation aussi souvent que possible. Il existe certains cas pour lesquels cette configuration en 2X2 voies ne pourra pas être maintenue :

- Lors des travaux pour réaliser les stations,
- Lors des travaux sur les trottoirs,
- Lors de l'installation des poteaux support de la Ligne aérienne de contact (LAC), la ligne électrique alimentant les tramways en énergie.

Dans ces cas-là, la configuration sera de 3 voies (2 dans un sens et 1 dans l'autre sens).

Les périodes où il y aura moins de 4 voies ouvertes à la circulation seront limitées dans le temps. En lien avec les gestionnaires de voirie, les dates d'intervention pourront être ajustées en fonction des périodes plus creuses (nuits, période estivale,...).

Comment allez-vous phaser les travaux concessionnaires ? Seront-ils réalisés sur toute la largeur de la voirie en même temps ? Comment maintiendrez-vous la circulation pendant ce temps ?

Les travaux concessionnaires sont réalisés sous la responsabilité de ces derniers. Chaque réseau sera dévoyé successivement, la totalité de la RN7 ne sera donc pas en chantier au même moment. Le principe de maintien des voies de circulation sera le même que celui explicité pour les travaux du tramway. Le maintien des 2x2 voies de circulation sera donc assuré autant que possible.

2. Synthèse des questions et réponses

Les effets du tramway sur la circulation après la mise en service

Est-ce que la mise en service du T7 va s'accompagner d'une restructuration du réseau de bus ?

Oui, l'arrivée du tramway dote le territoire d'un axe de desserte structurant, qui permet de réorganiser le réseau de bus dans le secteur, notamment pour supprimer d'éventuels doublons et rabattre les passagers vers le tramway.

La circulation routière, notamment aux heures de pointe est très importante sur la RN7. Est-ce qu'il y a eu des études d'impact en matière de circulation routière, est ce que les rues alentour ne vont pas être impactées par des reports de trafic amenés par Waze ?

Oui, il y a eu des études de trafic lors des études de conception du projet. Leurs résultats sont partagés avec les communes. Le but, avec l'arrivée du tramway, est d'offrir une alternative efficace à la voiture, et permettre un report modal, c'est-à-dire le passage des usagers de la voiture particulière vers les transports en commun. L'effet immédiat de l'ouverture du tramway est donc la réduction du trafic automobile, ce qui apparait dans les simulations de trafic réalisées en amont.

Il y aura-t-il plus de feux tricolores qu'aujourd'hui sur la RN7 avec l'arrivée du tramway ?

Il y a actuellement 6 carrefours à feux sur la RN7 : avenue Paul-Vaillant Couturier, avenue Aristide Briand, rue Ambroise Croizat, place de la Belle Étoile, la Pyramide, rue Petit.

Deux nouveaux carrefours à feu seront aménagés :

- entre le Boulevard Marcel Perdereau et la RN7 suite à la disparition de la trémie routière
- rue des pivoines pour sécuriser l'accès au centre commercial

Un carrefour à feu sera supprimé rue Ambroise Croizat. Le total sera donc de 7 carrefours à feux.

2. Synthèse des questions et réponses

Les effets du tramway sur la circulation après la mise en service

La majorité du trafic sur la RN7 est causée par les travailleurs du pôle d'Orly-Rungis en provenance du sud Essonne. Mais ces gens ne vont pas pour autant prendre le tramway, car il ne va pas jusqu'à là-bas ?

Il faut penser les transports en commun comme un système intégré et articulé, où il doit être facile et rapide de passer d'un mode régulier à un autre. Ce qui favorise la voiture aujourd'hui est le manque d'intégration entre les modes (RER – BUS – Tramway) pour aller du sud de l'Essonne à Orly-Rungis. Ce trajet n'est aujourd'hui pas compétitif en transports en commun, car cela implique ce que l'on appelle une « rupture de charge » (la « rupture de charge » est un changement de mode de transport sur un trajet) qui décourage les usagers.

Or, en amenant le tramway T7 à la gare RER de Juvisy, on favorise le passage des essonniens d'un mode régulier, confortable et économique à l'autre en supprimant l'étape du bus, moins confortable et moins régulier. Cette intégration RER-tramway rend compétitive une alternative à la voiture.

La RN7 est bloquée tous les matins par le flux de camions provenant du sud et se rendant à Rungis, comment feront-ils pour passer ? De même, qu'en est-il des convois exceptionnels ?

Le projet a été conçu pour s'adapter au territoire traversé qui accueille un itinéraire de convois exceptionnels. La largeur de la voirie est assurée pour laisser passer un trafic routier important, y compris du gabarit des convois exceptionnels. Il n'aura pas à s'insérer sur les voiries voisines.

De plus, le prolongement du tramway T7 sera mis en service après le contournement routier d'Orly, qui devrait déplacer le trafic poids lourds en dehors de la RN7.



2. Synthèse des questions et réponses

Le réaménagement de la RN7

De nouveaux parkings seront-ils construits à proximité des stations de tramway ?

Les études menées depuis plusieurs années sur les parkings relais montrent que ce type de stationnement ne fonctionne que s'il donne accès à un pôle important de transport lourd (RER ou métro). Le tramway est un mode structurant, mais à l'échelle d'un territoire, avec une distance relativement faible entre stations, qui permet une desserte fine.

Il n'y aura donc pas de parking supplémentaire pour inciter au rabattement routier à proximité du tramway. L'objectif est de compléter le maillage en transport en commun entre le pôle Orly-Rungis et la gare de Juvisy pour les habitants et travailleurs du secteur .

Néanmoins, à ce stade, 80% des places de stationnements actuelles le long de la RN7 seront restituées du côté d'Athis-Mons et 67% du côté de Paray-Vieille-Poste. Des discussions et des études sont en cours entre IDFM et les deux villes concernées pour atteindre 100%, si la faisabilité technique est avérée et en cohérence avec l'implantation des activités, commerces et services sur la RN7.

2. Synthèse des questions et réponses

Le réaménagement de la RN7

Les passages piétons souterrains vont-ils être comblés ?

Les passages souterrains routiers et piétons seront comblés, leur maintien n'est pas compatible avec le tramway. Ils sont également générateurs d'accidents et d'anxiété pour les piétons. Tous les passages piétons seront aménagés en surface, à l'air libre, protégés de la circulation automobile par des feux et des îlots refuges.

Les portions à proximité de tunnels de croisements entre la RN7 et les rues adjacentes sont également incluses au périmètre d'aménagement, comme c'est le cas pour le tunnel du boulevard Marcel Perdereau.

Est-ce que les trottoirs seront aménagés pour une piste cyclable ?

Insérer une piste cyclable bidirectionnelle sur l'ensemble de la RN7 n'est pas faisable. Il n'existe pas la largeur suffisante pour disposer : des voies de circulations du tramway, des deux voies de circulation automobile dans chaque sens, du maintien du stationnement automobile et de la végétalisation.

Il aurait fallu élargir l'espace public pour y installer des voies cyclables, ce qui signifie réaliser plus d'acquisitions foncières.

Lorsque c'est techniquement possible, comme au niveau de l'actuel terminus et au niveau de l'Observatoire, des pistes seront aménagées. Ailleurs, un itinéraire sécurisé, parallèle au tramway, sera réalisé, avec des axes de rabattement vers chaque station.

Un travail itératif avec les communes et les cyclistes est possible pour répondre au mieux au besoin local.

2. Synthèse des questions et réponses

Projet alternatif

Pourquoi des projets alternatifs de BHNS électriques articulés n'ont pas été retenus ?

Des tracés alternatifs ont été étudiés en 2016-2017, et les études ont démontré qu'ils conduisaient à augmenter les temps de parcours ou les impacts fonciers sur le territoire. Le tracé actuel, déclaré d'utilité publique, a été confirmé comme étant le plus pertinent et présenté à la Ville de Juvisy, la Région, le Département, qui l'ont accepté.

Un bus articulé électrique, pour qu'il soit performant, doit avoir une infrastructure dédiée, un site propre comme pour un tramway. C'est une infrastructure lourde qui a des impacts fonciers similaires, voire légèrement supérieurs à un tramway pour une capacité de transport de passagers plus faible et une insertion plus compliquée.

Il n'y a pas de refus technologique du côté d'IDFM, ces solutions de BHNS sont mises en place en Ile-de-France lorsqu'elles sont pertinentes, par exemple sur les 5 lignes TZEN, existantes ou en cours de création.

La faible vitesse constatée sur le T7 en exploitation rendrait inopérant ce prolongement pour être efficace pour se rendre à Paris,

Il est rappelé que ce tramway répond en priorité à des déplacements de cabotage au niveau local. Par ailleurs, au-delà de la vitesse, la fiabilité et la régularité supérieure d'un tramway sont des atouts par rapport à un bus. Sur le territoire du T7, ce sont les lignes de RER C et D et la future ligne 14 à Orly qui seront privilégiés pour se rendre à Paris.



2. Synthèse des questions et réponses

Autres sujets

Serait-il possible d'installer une voie de bus express sur l'autoroute entre porte de l'Essonne et Paris ?

En 2024, la ligne 14 prolongée au sud sera mise en service jusqu'à Orly. Elle devrait transporter 1 million de personnes par jour et jouera le rôle d'épine dorsale du réseau de métro. Cela constituera un accès rapide, fiable et à grande capacité vers Paris depuis le Val-de-Marne et le nord de l'Essonne.

Les autoroutes sont gérées par l'Etat et ses concessionnaires, mais IDFM travaille avec eux pour créer des voies express réservées aux bus lorsque c'est pertinent dans le cadre d'un schéma directeur des autoroutes.

Ces solutions de bus express seront probablement pertinentes pour mailler des territoires enclavés proches d'autoroutes, notamment en grande couronne, mais elles ne sauraient être aussi capacitaires et rapides que les grandes radiales RER vers Paris.



2. Synthèse des questions et réponses

Autres sujets

La commission d'enquête avait évoqué une fermeture de la station Observatoire à 20h pour des raisons d'insécurité, qu'en est-il ?

Tout d'abord, il s'agit ici d'un commentaire du commissaire enquêteur, ce n'est ni une recommandation, ni une réserve, qui, elles, doivent être pris en compte par la maîtrise d'ouvrage. Celui-ci était exprimé sous la forme interrogative en réaction à une observation d'habitants du coteau de Juvisy.

Dans sa conclusion, il rappelait finalement qu'il n'était pas défavorable à cette station souterraine, compte tenu de son intérêt en termes de desserte, mais qu'il fallait accorder une importance particulière à la sécurisation de la station, en particulier le soir. Ce point a été traité dans les études de conception, en lien avec l'exploitant.

Deuxièmement, la question de la sécurité dans les transports est bien identifiée depuis plusieurs années en Ile-de-France/ Ile-de-France Mobilités a été renforcé les effectifs régionaux de sécurité dans les transports des exploitants.



2. Synthèse des questions et réponses

Autres sujets

Quel sera le montant réel du projet de prolongement une fois les taxes ajoutées ?

IDFM est un organisme public, chargé d'une mission d'intérêt général. Il n'est donc pas assujéti à la TVA et paye ses projets hors taxe. Il n'y aura donc pas de frais supplémentaires de TVA à acquitter.

Concernant le financement du projet, 115 millions sont d'ores-et-déjà assurés par une convention de financement votée en 2015 et permettent de lancer les premiers travaux.

Le reste du financement avec le T7 sera discuté au cours du prochain Contrat de plan Etat-Région (CPER).

Il s'agit du mode de financement classique des projets de transport en Île-de-France. Les financements sont mis en place progressivement, selon l'avancement des projets et selon les moyens des financeurs qui lissent leurs versements, lors d'échanges avec la maîtrise d'ouvrage (IDFM).