



Compte - rendu

Nature de la réunion : Réunion d'information

Date de la réunion : 09/12/13 **Rédacteur :** Alexandra Merlot, Etat d'Esprit, Co-mandataire

Date d'édition : 11/12/13 **Référence :** CR_STIF-FNAUT-CIRCULE_091213 **Nb de pages :** 5

MAÎTRE D'OUVRAGE : STIF

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

Ordre du jour :

1. Ouverture de la réunion par Eric Mauperon (STIF)
 2. Présentation de l'état d'avancement du projet par Caroline Laval (STIF)
 3. Présentation des principes d'aménagement urbain par Caroline Laval (STIF)
 4. Présentation du projet global de déplacement par Caroline Laval (STIF)
-

1. Ouverture de la réunion

Le STIF remercie les représentants des associations pour leur participation à cette rencontre. Il annonce la récente déclaration d'utilité publique du projet survenue le 27 novembre 2013, en précisant que les délais d'instruction ont été courts puisque l'enquête publique s'est déroulée jusqu'à la fin juin 2013. Il précise que la mise en service du tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons, le 16 novembre 2013, permet de mieux se représenter la finalité du projet de prolongement (phase 2).

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

Le STIF rappelle les contours du projet de tramway T7 : sa décomposition en 2 phases, leurs calendriers respectifs, les principaux objectifs et bénéfices du prolongement.

Le STIF évoque la maîtrise d'ouvrage de spécialité de la RATP pour la partie site de maintenance et de remisage (SMR) et poste de commande local (PCL).

Le STIF précise que la RATP était bien identifiée pour la partie SMR/PCL dans le cadre de la maîtrise d'œuvre, mais qu'il était préférable qu'elle intervienne explicitement en tant que MOA.

Le SITF précise que Systra est son mandataire sur ce projet.

La FNAUT s'interroge sur le fait que cette intervention de la RATP comme maître d'ouvrage puisse impacter (financièrement) le projet.

Le STIF précise qu'il est désormais prévu une telle d'organisation.

Le STIF précise que l'Etat a rejoint le financement depuis les études d'avant-projet et pour la suite du projet. Elle dresse ensuite le bilan de la participation lors de l'enquête publique et rappelle le planning général du prolongement (phase 2).

Concernant l'enquête publique, elle rappelle que les avis de la FNAUT et de Circule émis lors de l'enquête ont bien été pris en considération, et précise que les aspects concernant le pôle intermodal de Juvisy ne peuvent être intégrés au projet puisqu'il s'agit d'un projet distinct de celui du prolongement.

La FNAUT demande si une des recommandations du commissaire enquêteur concernait le pôle intermodal. Le STIF confirme ce point.

La FNAUT évoque le fait que la faisabilité du pont du pôle intermodal évoqué lors de l'enquête publique n'a pas été testée (franchissement des voies ferrées par le tramway T7 au-delà du terminus de Juvisy).

Il remarque néanmoins que la rive droite de Juvisy n'est pas attractive en termes de desserte de transports et qu'il serait nécessaire de proposer un terminus des bus à proximité du tramway.

Le STIF répond que cette remarque a été intégrée au rapport du commissaire enquêteur mais que le terminus des bus de la rive droite à proximité du T7 n'est, pour l'heure, pas envisageable.

3. Présentation des principes d'aménagement urbain

Le STIF présente les aménagements urbains qui ont quelque peu évolué dans le cadre des études d'avant-projet, et notamment les cheminements piétons du carrefour Marx Dormoy qui doivent être mis à niveau avec la RN7 afin de permettre une meilleure intermodalité et une accessibilité PMR.

4. Présentation du projet global de déplacement

Le STIF présente les itinéraires cycles envisagés, et notamment l'itinéraire alternatif situé à proximité de la RN7 axe orienté nord-sud et parallèle à l'ancienne RN, côté Ouest). La mise en place d'arceaux aux stations ainsi que le service Véligo sont évoqués.

Le STIF rappelle les échanges qui ont eu lieu avec les associations cyclistes et la difficulté d'implanter des pistes cyclables sur la RN7, compte tenu de sa largeur limitée.

La FNAUT convient de la difficulté d'insérer une piste cyclable sur la portion Nord de l'exRN7. Il précise qu'il est probable que les cyclistes « sportifs » utiliseront tout de même la RN7 et que seules les familles utiliseront les tracés alternatifs.

Le STIF évoque le fait que, même en cas de recours, aucune voie cyclable ne peut être implantée sur la RN7 dans sa portion Nord (27m de largeur « façade à façade »).

La FNAUT convient qu'il sera difficile de « mettre tout le monde d'accord » relativement au STIF, au maître d'ouvrage, au gestionnaire de voirie, aux riverains et professionnels, et aux associations de promotion des modes doux. Il précise qu'il connaît bien l'association MDB et que cette dernière a « mal vécu la piste d'Orly ». Il pense quand même que les cyclistes seront gagnants avec le projet en objet dans la configuration présentée par le STIF.

Le STIF rappelle que les associations cyclistes demandaient une mise à 30 km/h de la RN7 ce qui était inenvisageable.

Le STIF rappelle que l'avenue d'Estienne d'Orves est également une zone sensible pour les cyclistes du fait de sa qualification en site mixte. Il est précisé que le STIF pense à la sécurité des cyclistes en créant des itinéraires alternatifs tout en intégrant techniquement qu'ils puissent quand même circuler sur l'avenue d'Estienne d'Orves.

La FNAUT précise qu'à Bordeaux les cyclistes prennent la voie de tramway puis questionne l'équipe projet sur l'évolution du nombre d'acquisitions foncières.

Le STIF rappelle qu'aucune acquisition foncière n'était prévue initialement mais que certaines ont été envisagées dans le cadre des études d'avant-projet.

Le STIF évoque le fait que la station Belle Etoile prévue initialement a été supprimée pour limiter le nombre d'acquisitions foncières et que cette suppression a entraîné le déplacement de la station Delaune afin de conserver des distances d'interstations satisfaisantes.

De plus, il est précisé que plusieurs acquisitions foncières sont désormais prévues dans l'avenue d'Estienne d'Orves, afin de permettre la réalisation d'une largeur de 16m pour le « façade à façade », largeur minimale pour permettre une intervention efficace et sécuritaire des forces de secours (distances à la LAC et aux façades).

Le STIF rappelle également que le réseau de bus vient d'être réorganisé avec la mise en service de la phase 1, et précise que cette réorganisation anticipe la mise en service à venir du prolongement en privilégiant la mise en accessibilité du réseau.

Il est précisé que peu d'évolutions sont à attendre pour la mise en service du prolongement, mise à part la suppression de la ligne 285.

Le STIF annonce que le pôle intermodal de Juvisy est en phase d'études PRO.

La FNAUT constate que le planning du pôle « glisse ».

Le STIF précise qu'il y a un ajustement des aspects techniques entre les projets de grand pôle intermodal de Juvisy et de prolongement du tramway T7. Une communication croisée d'avant-gare était initialement prévue au terminus de Juvisy. Afin de garantir la bonne exploitation du tramway, une communication d'arrière-gare a été ajoutée sur le parvis en aval de la station.

Le STIF précise que l'équipe projet du pôle intermodal de Juvisy a contraint le projet dans les emprises ferroviaires afin de permettre l'insertion du tramway T7 sur le parvis.

La FNAUT recommande de coordonner les travaux de la rampe. Le STIF indique que cette coordination est en cours, et rappelle que le projet de pôle intermodal dispose d'un planning contraint en ce qui concerne les impacts sur les voies SNCF.

Le STIF évoque les difficultés de coordination, fonction des états d'avancement variables des différents projets, qui sont notamment ressenties dans le cadre du projet d'aménagement de la place du Maréchal Leclerc.

L'association CIRCULE constate que Juvisy-sur-Orge est une ville dense. La FNAUT précise que selon le maire de Juvisy-sur-Orge, celle-ci est la plus petite commune de l'Essonne, et dispose de la gare la plus importante. Le STIF indique qu'une autre zone de contrainte que représente la rue Piver, et rappelle que l'objectif du STIF y est de minimiser les impacts des travaux et de l'insertion du tramway.

CIRCULE revient sur le flux important de bus et de voitures à Juvisy. La FNAUT précise qu'il s'agit plutôt d'un trafic de transit.

La FNAUT demande si certaines lignes de bus ne seront pas remplacées par le tramway.

Le STIF annonce que l'éventualité d'un terminus temporaire du tramway T7 à la station Place du Maréchal Leclerc est étudiée, afin de permettre la réalisation du pôle de Juvisy tout en ne retardant pas la mise en service du tramway T7. La FNAUT répond qu'il ne faudrait pas que cette option dure plusieurs années. Le STIF rappelle que ce terminus permettrait toutefois une avancée par rapport à une desserte allant jusqu'à Athis-Mons.

La FNAUT évoque le tunnel comme un des « sujets brûlants » de l'enquête publique. Le STIF indique que ce sujet a été mis en avant lors de l'enquête publique mais qu'il ne présentait pas de point critique. Il est précisé que c'est plutôt la question de la sûreté de la station qui a pointé, lors de l'instruction du Dossier de Définition de Sécurité auprès de la préfecture d'Ile-de-France.

Le STIF rappelle que le sujet de la réalisation de la station ne fait plus débat depuis la déclaration de projet. Il annonce que, pour le tunnel, les études vont permettre de confirmer la faisabilité, le mode d'étude, les difficultés du terrain, la présence des sources. Il précise que la RATP est expérimentée en matière de réalisation de tunnels.

La FNAUT indique qu'il n'a pas entendu parler du marché de maîtrise d'ouvrage de spécialité « à la RATP » et demande si le montant est de moins de 30M€. Le STIF confirme, précisant qu'il s'agit uniquement d'un marché d'études. Il rappelle que la RATP fait également partie du groupement de maîtrise d'œuvre avec Ingérop et Richez.

La FNAUT demande si les résultats d'études sont connus. Le STIF précise que les résultats d'études sont attendus.

La FNAUT questionne sur l'utilisation d'un tunnelier pour le T7. Le STIF précise que pour le prolongement le tunnel se creusera de manière classique.

5. Conclusion

Le STIF remercie la FNAUT et CIRCULE de leur participation. Les deux associations remercient le STIF de les avoir informées de l'état d'avancement du projet.