

PREFECTURE DE L'ESSONNE

Enquête publique
Du 21 mai au 22 juin 2013

Arrêté préfectoral du 25 avril 2013

Objet de l'enquête

Déclaration d'utilité publique
pour le prolongement de la ligne de tramway T7
d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge

Plan local d'urbanisme :
Mise en compatibilité avec le projet de prolongement T7

Communes concernées

Athis-Mons

Juvisy-sur-Orge

Paray-Vieille-Poste

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Louis ROBIN

Commissaire enquêteur

30 août 2013

INTRODUCTION

Par l'Arrêté N° 2013/SP2/BAIE/002 du 25 avril 2013, le Préfet de l'Essonne a ordonné une enquête publique du mardi 21 mai au samedi 22 juin 2013 sur les communes d'Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste.

Cette enquête a deux objets :

- Être un préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement de la ligne de tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge.
- La nécessaire mise en compatibilité du PLU de Juvisy-sur-Orge avec ce projet.

Par la décision N° E13000052/78 du 9 avril 2013, le Président du Tribunal de Versailles a désigné les commissaires-enquêteurs, Louis Robin comme titulaire et Claude Durand comme suppléant,

II- LE RESPECT DES REGLES ADMINISTRATIVES

Les concertations préalables

Elles s'étaient tenues en 2008. Des réunions se sont tenues avec le public. Des expositions ont eu lieu et le public a pu déposer 80 observations dans les urnes prévues à cet effet.

Le rapport de concertation est inclus dans le dossier d'enquête.

Les documents de l'enquête mis à la disposition du public

Le dossier d'enquête est complet et répond aux exigences réglementaires.

Il est de bonne qualité comme l'a souligné l'Autorité environnementale, même si elle a souhaité avoir des informations complémentaires, comme moi-même.

Des registres pour les observations du public ont été tenus à disposition du public dans les trois communes durant toute la durée de l'enquête.

La publicité de l'enquête

- ✓ Par affichage.
 - Sur les tableaux administratifs des 3 communes
 - En divers points sur le parcours prévu pour le tramway
- ✓ Sur les sites des communes
- ✓ Dans les bulletins municipaux
- ✓ Par une publication dans 2 journaux locaux les 2 mai et 23 mai 2013 :
 - Le Républicain
 - Le Parisien

Par ailleurs de nombreux documents d'information ont été distribués

Les permanences du Commissaire enquêteur

Des permanences de 3 heures chacune se sont tenues 3 fois en Mairie de Juvisy-sur-Orge et 2 fois dans chacune des mairies de Paray-Vieille-Poste et d'Athis-Mons, ceci durant la période de l'enquête.

Les registres de recueil des observations

Des registres d'enquête publique, cotés et paraphés, ont été mis à disposition du public pour qu'il puisse y porter ses observations dans les mairies des 3 communes.

Ces registres ont recueillis 220 observations

En conclusion

- Je considère que les règles administratives ont été respectées et que le public a été bien informé et a pu s'exprimer.

II Le Projet

Le projet présenté est la 2^{ème} phase d'une liaison par tramway entre la station métro de Villejuif et la Gare de Juvisy-sur-Orge. Cette ligne est désignée sous le vocable T7

La 1^{ère} phase se termine à Athis-Mons et la 2^{ème} phase y prend le relais pour se terminer à la Gare de Juvisy-sur-Orge.

L'itinéraire du T7 est de 3,7 km, il se décompose ainsi :

- Sur la RN7 d'abord avec dans chaque sens 1 voie de tramway en site propre et 2 voies de circulation automobile, des stationnements arborés et des trottoirs.
- Une portion en tunnel sous le Parc de la Mairie
- Une traversée du centre-ville de Juvisy en site propre
- Une circulation mixte Avenue d'Estienne d'Orves (1 voie commune tramway et automobiles dans chaque sens)
- Arrivée au Pôle multimodal qui sera adapté en conséquence dans le cadre du projet « Pôle multimodal » qui a fait l'objet d'une autre enquête

Le coût d'investissement du projet se monte à 195 M€ auxquels s'ajoutent 33,5 M€ pour les matériels roulants.

Les aspects qui font réagir le public défavorable au projet sont :

- Le coût du projet
- La traversée du Parc de la Mairie avec ses nombreuses sources et son paysage ;
- La circulation dans le centre de Juvisy et particulièrement la circulation mixte tramway/automobiles Avenue d'Estienne d'Orves.

Plusieurs autres tracés lui sont opposés, en particulier un pour rejoindre la Gare RER C et D de Juvisy-sur-Orge via Viry-Châtillon.

III- Les observations du public

Il y a eu 220 observations dans les 3 mairies des 3 communes.

- En mairie de Juvisy-sur-Orge : 158 observations (7 registres)
- En mairie d'Athis-Mons : 52 observations (2 registres)
- En mairie de Paray-Vielles-Vignes : 10 observations (1 registre)

Le tableau ci-dessous en est la synthèse. Il indique pour chaque commune et pour le total :

- Le nombre d'observations favorables au projet tel qu'il est présenté

- Le nombre d'observations défavorables au projet.
Ces observations sont décomposées en thèmes qui correspondent aux raisons de leur rejet.
 - ✓ Présence du tunnel sous le Parc de la Mairie
 - ✓ Préconisation d'un tracé quittant la N7 à Viry-Châtillon pour rejoindre la Gare RER de Juvisy-sur-Orge.
 - ✓ Préconisation d'un autre tracé (Jusqu'à Evry, via Villeneuve-Saint-Georges,...) ou d'un autre mode (trolleybus, funiculaire, crémaillère rue Piver,...)
 - ✓ Le coût élevé
 - ✓ Les problèmes de circulation qui résulteront dans le centre-ville de Juvisy-sur-Orge.
 - ✓ Les autres raisons qui justifient leur opposition au projet
- Les autres thèmes qui ont fait l'objet de remarques par des personnes favorables ou défavorables au projet ou qui n'ont pas pris position (Ces dernières sont 25) :
 - ✓ Les travaux
 - ✓ Le stationnement
 - ✓ Les commerces
 - ✓ La circulation (sans être opposé au projet)
 - ✓ La station observatoire (en général opposition à une station enterrée)
 - ✓ Les pistes cyclables
 - ✓ Les problèmes personnels
 - ✓ Les autres remarques

	Nb total d'observations			Contre le projet							Pas de position, mais questions = 25						
		Favorables (1)	Défavorables	Tunnel Parc Mairie	Tracé par le sud	Autre moyen ou trajet	Coût	Circulation centre-ville	Autres "contre"	Travaux	Stationnement	Commerces	Circulation	Observatoire	Pistes cyclables	Pb personnel	Divers
Total Juvisy/Orge	158	41	105	74	26	32	67	56	15	10	7	11	14	12	7	6	15
Total Athis-Mons	52	40	4	2	0	4	2	2	1	4	1	3	3	1	3	1	6
Total Paray-Vielle-Poste	10	4	1	1	0	1	0	1	0	4	0	5	0	0	0	1	0
TOTAL	220	85	110	77	26	37	69	59	17	18	8	19	17	23	10	8	21

350 personnes ont signé une pétition mais ne comptent que pour une opinion favorable. Les signatures ont été obtenues dans la Gare de Juvisy

L'intérêt d'une liaison entre le sud d'Orly et le sud de l'Essonne est peu contesté. compte tenu de l'important bassin d'emplois autour d'Orly, Rungis, Silec, ... (60 000 emplois)

Les divergences se font jour pour le mode de transport et surtout pour le tracé.

L'examen du tableau montre que :

- A Juvisy-sur-Orge, le nombre d'observations est beaucoup plus important que dans les autres communes
- Parmi ceux qui ont pris position :
 - ✓ A Juvisy-sur-Orge, le nombre d'observations favorables est minoritaire (28 %)
 - ✓ A Athis-Mons le nombre d'observations favorables est majoritaire (91 %)
 - ✓ A Paray-Vielle-Poste, le nombre d'observations favorables est majoritaire (80 %)

Ces chiffres s'expliquent en particulier par deux raisons

- S'il peut y avoir des craintes d'impact négatif pour les populations, c'est bien sûr pour les habitants du centre-ville de Juvisy-sur-Orge.
- A Juvisy-sur-Orge il y a eu un important lobbying d'un groupement d'associations juvisiennes, en particulier par tracts, les arguments sont souvent identiques :
 - ✓ Coût exorbitant
 - ✓ Désastre écologique avec le tunnel sous le Parc de la Mairie
 - ✓ Désastre urbain inévitable (Cohabitation conflictuelle tramway-bus-voitures, ...)
 - ✓ Autres solutions préconisées.

Dans le rapport, 10 thèmes ont été analysés. Je donne ma conclusion pour chacun d'eux. Mon avis global découlera de ces conclusions

1) Le coût du projet

Le coût est élevé. Il s'explique en partie par le fait que la RN7 soit traitée de façade à façade pour en faire une voie urbaine de qualité propre à attirer des activités. Les services du Ministère de l'environnement ont indiqué que le surcoût dû à ce type de traitement peut atteindre 40 %

Le surcoût dû au tunnel n'est que de 10% et sa présence se justifie

Le bilan socio-économique laisse apparaître un bénéfice en adoptant un taux d'actualisation pénalisant de 8 %

Le financement est assuré par l'Etat, la Région et le Département et non par les Communes ou la Communauté d'agglomération.

Tel quel, je le trouve acceptable compte tenu des éléments exposés ci-dessus et surtout dans mon rapport.

Le risque est de voir le coût déraper. D'où une recommandation

→ **Recommandation N° 1**

L'étude du projet doit chercher à détecter par principe les points qui pourraient entraîner des modifications afin d'anticiper les remèdes.

Réaliser des contrats bien bordés. Les sociétés de BTP sont expertes pour présenter des réclamations. Leur responsabilité doit être engagée au maximum.

2) **Autres modes et autres tracés que vers la Gare de Juvisy par N7**

Après analyse, je ne retiens pas :

- Le trolleybus en site propre de Athis-Mons jusqu'à Juvisy ou Evry/Corbeil qui pouvait être intéressant car moins cher, mais de capacité insuffisante.
- Le train via Villeneuve- Saint Georges.
- Les téléphériques, crémaillères rue Piver etc... qui paraissent anecdotiques
- Le tramway T7 jusqu'à Evry/Corbeil (Coût élevé et moins de passagers après Juvisy)

3) Choix de l'itinéraire T7 jusqu'au Pôle multimodal de Juvisy

Deux tracés sont possibles :

➤ Via le centre-ville de Juvisy-sur-Orge

C'est celui du projet de l'enquête qui passe en souterrain sous le Parc de la Mairie.

➤ En passant par Viry-Châtillon et en empruntant :

- ✓ Soit les rues Victor Blasch ou Blazy, mais des expropriations sont nécessaires et il y a quelques problèmes techniques et urbains.
- ✓ Soit en quittant la RN7 à hauteur de la rue Carnot à Viry-Châtillon et en utilisant des réserves de terrain RFF/SNCF pour rejoindre la Gare RER de Juvisy.

Mon choix se porte sur le tracé du projet de l'enquête qui comporte le tunnel sous la Parc de la Mairie, malgré certains avantages du tracé par Viry-Châtillon

Les raisons qui m'ont conduit à éliminer le tracé vers Viry-Châtillon :

- Le coût plus élevé en raison du linéaire plus grand, sans compter le nombre de tramways supplémentaires,...
- Le délai de mise en service recule au moins de 2 ans en raison de la durée des études permettant de présenter un schéma de principe abouti et un nouveau dossier d'enquête, à laquelle s'ajoutent les délais administratifs liés à une nouvelle enquête.
- La partie n'est pas gagnée s'il faut obtenir l'autorisation d'agrandir le Pont classé des Belles Fontaines
- Les discussions avec RFF/SNCF peuvent être difficiles pour disposer de ses terrains et cela aura un coût.
- L'intégration dans la Gare entre les RER C et D remet en question les plans du Pôle multimodal. Est-il facile d'y intégrer une gare T7 ???

Les aspects en défaveur du tracé par le Parc. :

- Le passage sous le Parc. Je suis persuadé que l'on sait bien le faire. Mais il faut être attentif.
- La période des travaux, limité dans le temps bien sûr, mais longue. Les commerces risquent d'en souffrir. Après une période difficile où il faudra les aider à vivre, ils seront bénéficiaires.
- Juvisy-sur-Orge est un centre administratif et de services pour les communes environnantes.

La circulation mixte Avenue d'Estienne d'Orves ne me semble pas un gros problème

4) Le Parc de la Mairie

Les observations font émerger des craintes pour deux aspects :

➤ Les risques liés au creusement du tunnel en raison de l'état hydrique du sol.

Il y a plusieurs phénomènes dont on pourrait craindre les effets pervers (Laollution d'une nappe perméable inférieure par mise en communication avec une nappe perméable supérieure, les retraits / gonflement des argiles, la modification des courants hydrauliques en sous-sol pouvant générer des fissures dans les maisons,...)

Des études géologiques sérieuses ont été entreprises et il y en aura d'autres ;

Ceux qui étudient la réalisation du tunnel et de ses accès sont des sociétés reconnues pour ce type de travaux. Je leur fais confiance pour mener à bien ces études, surveiller les travaux et trouver des solutions si des problèmes surgissaient.

Le risque pour moi est de voir un accroissement des coûts. Ma recommandation sur ce point est incluse dans la recommandation N°1 ci-dessus.

- Le risque de la perte de qualité paysagère du Parc et de voir disparaître de beaux arbres.

Un certain nombre d'arbres abattus sont dits remarquables sans être exceptionnels ; les arbres exceptionnels restent.

Le projet de restauration du Parc me semble mené avec un réel désir d'améliorer le Parc d'abord sous l'aspect paysager et ensuite fonctionnel.

Après quelques années de pousse végétale, il deviendra agréable.

5) La station de l'Observatoire

Certains craignent pour la sécurité des personnes dans cette station enterrée et sans personnel d'exploitation. Ils proposent de la supprimer. Personnellement j'ai posé beaucoup de questions à ce sujet et souvent.

Cette station de l'Observatoire présente des intérêts :

- ✓ Utile pour les habitants du plateau.
- ✓ Le seul lieu facile pour le demi-tour des bus en site propre rejoignant Evry/Corbeil (Projet du Conseil général)
- ✓ Intérêt pour faire de l'Observatoire un petit pôle scientifique.
- ✓ Tous les élus y sont très attachés, ils en connaissent à priori les avantages.

Je ne m'oppose pas à cette station enterrée, d'autant plus que son abandon pourrait nécessiter une nouvelle enquête. J'émetts cependant une recommandation

→ Recommandation N°2

Etudier assez rapidement les moyens de rendre la station de l'Observatoire suffisamment sûre, en particulier aux heures tardives où elle sera déserte. (Faut-il la fermer à 20h ?)

6) Les travaux – Les commerces

C'est pour moi le point le plus difficile du projet, sous deux aspects : la circulation et le suivi du projet.

Je fais les recommandations suivantes :

→ Recommandation N°3

- Considérer prioritaire de rendre la durée de perturbation dans un secteur déterminé aussi courte que possible (ce qui peut aller contre une logique économique des entrepreneurs à travailler sur plusieurs secteurs)
Les services municipaux peuvent prendre part à cette programmation.
- Les plans de circulation en période travaux doivent faire l'objet d'information fréquente.
Préférer les plans clairs en couleurs aux textes.

→ **Recommandation N°4**

- Organiser régulièrement des réunions avec le Maître d'ouvrage, la municipalité et les associations de commerçants pour déterminer comment limiter les nuisances liées aux travaux et aussi, de temps à autre, des réunions de tous les commerçants.
- Pour les indemnités :
 - ✓ S'informer souvent sur la santé des commerces avant qu'elles ne périclitent et étudier ce qui peut être fait pour leur survie
 - ✓ Mettre en place des procédures simples et rapides pour que les indemnités ne soient pas englouties dans des arcanes administratifs

7) La circulation en période opérationnelle du T7

Sur la RN 7

Je ne suis pas sûr du bien fondé de la suppression par principe des passages souterrains sous une voie. (Voir mon rapport)

Créer de tels passages a un coût. Je ne sais pas si le bilan avantages / coût est positif.

Je mentionne ce point, mais sans faire de recommandation

Le Pôle multimodal – Le pont sur la Seine

La sortie du pont sur la Seine sera modifiée pour favoriser un trajet vers la RN7 sans passer par le centre-ville de Juvisy. Tout ce qui sera fait pour éviter le transit des voitures par le centre de Juvisy sera bénéfique.

Lors de l'enquête sur le Pôle multimodal, il était prévu de construire un pont dédié aux seuls bus au-dessus des voies des RER C et D et de concentrer plus de lignes d'autobus sur la gare routière centre ville.

Ce projet n'est plus à l'ordre du jour pour des raisons techniques et financières ; je le regrette. Il valorisait fortement le projet T7 et même au-delà tout le Pôle multimodal.

La Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine est attachée à juste titre à ces problèmes de bus.

→ **Recommandation N°5**

- Je propose que les communautés d'agglomération et les communes se réunissent et examinent l'intérêt de revenir au plan initial du Pôle multimodal (Pont dédié aux bus, gare routière centre-ville accueillant plus de lignes de bus) Et s'ils le jugent intéressant qu'ils fassent pression pour le voir réaliser.
- D'une façon plus générale les lignes de bus sont peut-être à examiner pour la meilleure cohérence possible. L'observation de la Communauté Sénart Val de Seine semble montrer son intérêt

Le centre-ville de Juvisy

Le lieu où il peut y avoir une circulation difficile est le carrefour rue Piver, rue du Dr Vinot, rue Flammarion.

Il ne semble pas possible de faire la sortie voitures par la rue Vinot puis la rue Flammarion sans interférer avec les lignes du tramway.

Le STIF dans une réponse à mes questions dit vouloir faire une étude fine de la circulation à ce croisement.

→ **Recommandation N° 6**

Je suggère

- Que dans un premier temps la circulation rue Piver ne soit pas modifiée.
- Que l'étude fine prévue par le STIF soit menée dans les meilleurs délais avec pour objectif de déterminer les solutions à adopter si la circulation à ce croisement s'avérait difficile à l'usage.
D'adapter le projet pour qu'il puisse être compatible sans lourdes modification avec cette éventuelle solution.

8) **Les pistes cyclables**

Leur tracé n'est pas figé. J'approuve les orientations prises et la concertation prévue avec les autorités locales en associant les « associations vélos ».

J'attire l'attention des autorités locales sur leur responsabilité en cas d'accident si la circulation des vélos sur les voies de circulation de l'Avenue d'Estienne d'Orves était tolérée comme dit dans le dossier. Elle me paraît devoir être interdite formellement.

9) **Le stationnement**

Le nombre de places de stationnement est réduit tant sur la RN7 qu'en centre-ville de Juvisy. Il est prévu de rendre les stationnements « de courte durée » sur la RN7 et sur la Place du Maréchal Leclerc.

Je pense que les autorités locales regardent les possibilités de stationnement pour les riverains.

Je ne sens pas une forte motivation pour prévoir des stationnements proches du Pôle multimodal. La possibilité de se garer est pourtant essentielle pour encourager à utiliser les transports en commun. Beaucoup n'ont aucun autre moyen pour rejoindre le Pôle multimodal en un temps raisonnable.

IV- Les avis des personnes morales

Aucune n'a émis d'avis défavorable.

Il est cependant demandé des modifications mineures, en particulier :

➤ **Par l'Autorité environnementale**

Le problème des eaux de ruissellement est à voir avec la SIVOA

➤ **Par la DDT**

Passer la règle d'interdiction de tout ouvrage qui pourrait entraver la fonctionnalité et la sécurité du tunnel de l'article 1 à l'article 2 de la zone N du PLU

Ceci pour une parfaite conformité avec le Code de l'urbanisme

➤ **Par l'ANS**

Désigner « une personne référente » à laquelle il sera fait part de tout dysfonctionnement durant la période des travaux.

V Mise en compatibilité du PLU de Juvisy-sur-Orge

Deux modifications mineures sont prévues :

- L'article 6.3 de la zone U2 doit être modifié pour supprimer la possibilité de construire en saillie sur l'espace public Avenue d'Estienne d'Orves.
- Modifier l'article 1 du règlement de zone N pour interdire tout ouvrage qui pourrait perturber le fonctionnement du tunnel de T7 et de localiser sur un document graphique l'emplacement du tunnel de T7.

La DDT pense qu'il vaut mieux porter la modification dans l'article 2

L'avis du Commissaire enquêteur

Compte tenu de l'exposé ci-avant,

Le Commissaire enquêteur donne un avis favorable pour :

- La Déclaration d'Utilité publique du Projet de T7
- La modification du PLU de Juvisy-sur-Orge

En même temps que cet avis, je formule les 6 recommandations rappelées ci-après :

→ **Recommandation N°1**

L'étude du projet doit chercher à détecter par principe les points qui pourraient entraîner des modifications afin d'anticiper les remèdes.

Réaliser des contrats bien bordés. Les sociétés de BTP sont expertes pour présenter des réclamations. Leur responsabilité doit être engagée au maximum.

→ **Recommandation N°2**

Etudier assez rapidement les moyens de rendre la station de l'Observatoire suffisamment sûre, en particulier aux heures tardives où elle sera déserte. (Faut-il la fermer à 20h ?)

→ **Recommandation N°3**

- Considérer prioritaire de réduire la durée de perturbation dans un secteur déterminé aussi courte que possible (ce qui peut aller contre une logique économique des entrepreneurs à travailler sur plusieurs secteurs)

Les services municipaux peuvent prendre part à la programmation.

- Les plans de circulation en période travaux doivent faire l'objet d'information fréquente. Préférer les plans clairs en couleurs aux textes.

→ **Recommandation N°4**

- Organiser régulièrement des réunions avec le Maître d'ouvrage, la municipalité et les associations de commerçants pour déterminer comment limiter les nuisances liées aux travaux et aussi, de temps à autre, des réunions de tous les commerçants.

- Pour les indemnités :

- ✓ S'informer souvent sur la santé des commerces avant qu'elles ne périclitent
Et donc étudier ce qui peut être fait pour leur survie

- ✓ Mettre en place des procédures simples et rapides pour que les indemnisations ne soient pas engluées dans des arcanes administratifs

→ Recommandation N°5

- Je propose que les communautés d'agglomération et les communes se réunissent et examinent l'intérêt de revenir au plan initial du Pôle multimodal (Pont dédié aux bus, gare routière centre-ville accueillant plus de lignes de bus), et s'ils le jugent intéressant qu'ils fassent pression pour le voir réaliser.
- D'une façon plus générale les lignes de bus sont peut-être à examiner pour la meilleure cohérence possible. L'observation de la Communauté Sénart Val de Seine semble montrer son intérêt

→ Recommandation N° 6

Je suggère

- Que dans un premier temps la circulation rue Piver ne soit pas modifiée.
- Que l'étude fine prévue par le STIF soit menée dans les meilleurs délais avec pour objectif de déterminer les solutions à adopter si la circulation à ce croisement s'avérait difficile à l'usage.
D'adapter le projet pour qu'il puisse être compatible sans lourdes modification avec cette éventuelle solution.

Versailles le 31 août 2013



Louis ROBIN

Commissaire enquêteur

