



Prolongement ligne de tramway T7 Réunion publique du 18/11/2021

Début de réunion 19h40, Durée 3 heures. Public nombreux (plus de 500 personnes ?)

Introduction de Madame le maire

- Le but de cette réunion publique est de dire toute la vérité. Elle demande aux participants d'éviter toute polémique politique ; c'est pour cela qu'aucun des élus n'est invité à participer à la présentation de ce projet.
- Elle dénonce les polémiques mensongères repérées sur les différents réseaux sociaux et le regrette. Cette réunion dit rétablir la vérité.
- Si cette réunion a lieu, c'est parce que la municipalité travaille durement pour tenter de répondre au mieux aux grandes inquiétudes qui se manifestent, aux exigences et problèmes qui découlent du projet et se veut être d'une extrême vigilance à tout instant.
- **Il n'y a pas fondamentalement d'opposition au prolongement du T7** sur 3,7 km d'Athis Mons (carrefour) à la gare de Juvisy. Mais, des propositions d'autres tracés que celui proposé à l'origine, ont été soutenues. Île-de-France mobilité (ex STIF) donnera des réponses sur ces différents tracés.

La réalité

Contrairement aux polémiques existantes, il y a une réalité :

- Actuellement, il n'y a pas de financement voté pour le "dévoisement" des différents réseaux (eau potable, eaux usées, câblage électrique, Fibre, etc.) dont la réalisation doit être terminée avant la construction de toute ligne de tramway : aucun réseau ne peut en effet être conservé sous l'emprise d'une ligne de tramway. En conséquence, il n'y a pas de possibilité actuellement de débiter le projet.

- La déclaration d'utilité publique arrive à échéance et devra être renouvelée dès que possible.

Il faut savoir que l'implantation d'une ligne de tramway urbanisée densifie une ville.

- La N7 sera par conséquent transformée en *boulevard urbain*.
- L'environnement immobilier sera fortement impacté et entraînera la modification du paysage mobilier, notamment par la construction de bâtiments sociaux, qui est une obligation faite par l'État à toutes les municipalités. L'objectif essentiel d'une ligne de tram est en fait de limiter la circulation des véhicules afin de diminuer l'impact carbone qui est l'objectif essentiel des futures années (Coop 21 et 26).

En conséquence, il convient d'être vigilants et de tenter de résoudre tous les problèmes :

- Préserver le patrimoine : l'observatoire, le bâtiment Ducastel, le parc de la mairie, le bâtiment de l'Hôtel-de-Ville.
- Éviter la saturation du centre-ville.
- Limiter au maximum la suppression induite par le tram des places de stationnement.
- Préserver l'hôpital.

- L'impact sur le parc sera vraisemblablement très importante : suppression d'arbres et replantation nécessaires, préservation de la biodiversité.
- Saturation des RER...

En conclusion, le sujet n'est pas la prolongation du T7 ; c'est de son tracé et ses conséquences sur le centre de vie des Juvisiens dont il est question.

I - Présentation par Île-de-France Mobilité.

Les représentants d'Île-de-France mobilité (ex STIF) étaient :

- HÉLÈNE HANEN, directrice adjointe
- ARMAND CROLAIS, directeur des infrastructures
- VALENTINE GENOIS, Suivi du programme

Le but d'un tramway est principalement *l'inter-mobilité*. L'enjeu du transport en Île-de-France est primordial. Sur ce point il n'y a pas de débat.

La phase d'étude est terminée. Le tracé a fait l'objet d'une attention particulière et répond dans la mesure du possible aux attentes ou aux craintes des élus et habitants de Juvisy.

Il a été tenu compte des autres tracés proposés. La solution finale tient compte principalement de l'attractivité du projet pour les utilisateurs et du nombre de personnes pouvant être transportées à chaque trajet et arrêt potentiel les plus adaptés aux besoins des usagers.

Il est rappelé que le but essentiel est de satisfaire, pour la majorité des usagers, la facilité d'utilisation afin de réduire au maximum l'usage des véhicules particuliers.

Le trajet Athis-Juvisy de 3,7 km comportera six stations. Chaque rame de tram pourra transporter jusqu'à 300 personnes, dans des conditions de confort, rapidité et fiabilité : rames climatisées, installation de prise pour charger les téléphones portables, etc. Le trajet est sur-sécurisé, surveillé par vidéo. Plages horaires étendues (dès 5h30 le matin).

- La RN7 sera divisée en 2 × 2 voies pour les véhicules et circulation du tram on axe central.
- Le passage souterrain sera réalisé en amont l'observatoire, pour bifurquer sous le parc de l'Hôtel-de-Ville. La première partie (avant l'observatoire) sera faite à tranchée ouverte, puis recouverte ; enfin, un aménagement paysagé sera réalisé en fin de programme.
- La seconde partie sera exécutée en tunnel souterrain, depuis la station de l'observatoire jusqu'à la sortie rue Piver. Le T7 longera ensuite le la rue Piver dont le double sens de circulation sera conservé.
- Le T7 rejoindra alors le commissariat de police en longeant le parking du général Leclerc et aboutira à l'accès de la rue d'Estienne d'Orves.
- Rue d'Estienne d'Orves, la circulation sera partagée entre tramway, véhicules particuliers et bus.

II - trois phases importantes constituent le programme :

- travaux préparatoires,
- travaux d'infrastructures,
- essais (marche à blanc).

1/ les études préparatoires tiennent compte au maximum de l'environnement:

- * patrimoines foncier et naturel,
- * activités, commerces,
- * places de stationnement,
- * circulation,
- * risques d'inondation.

La phase travaux devra être réalisée avec un minimum de nuisances sur l'environnement et le bâti existant, notamment lors du creusement des tranchées et tunnel : toutes les études d'impact ont été réalisées, notamment sur le renforcement des fondations des maisons, édifices et immeubles.

2/ Les commerces

Tous les commerçants seront régulièrement informés de l'avancement des travaux. Un *Agent de proximité* sera désigné par *Île-de-France Mobilité* ; il recueillera toutes les demandes (accès aux commerces, stationnement, nuisances...) Une procédure d'indemnisation pour perte de chiffre d'affaires sera mise en place.

3/ Besoins en stationnement

- il conviendra de limiter au maximum les impacts sur le stationnement pendant la durée des travaux.
- Le but final est de préserver les 2/3 des places actuelles et de créer des places supplémentaires si possible...

4/ Circulation

La gestion se fera au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Une large communication sera faite aux usagers.

5/ Risques d'inondation

Il sera créé des espaces de rétention d'eau. En cas de crue, les installations nécessaires aux travaux seront au maximum retirées pour permettre la circulation des habitants ; par exemple, la rue Piver sera réouverte à la circulation si besoin.

III - Présentation vidéo (Valentine Genois)

Présentation simulée de l'ensemble du tracé, dont la station enterrée de l'observatoire qui bénéficiera de deux ascenseurs pour personnes à mobilité réduite, d'escaliers mécaniques et d'escaliers classiques.

- N7 avec 2 x 2 voies de circulation automobile et 2 voies tram centrales.
- 304 m de tunnel sous le parc, ouvert sur l'accès rue Piver et tranchée ouverte en sortie de parc.
- L'accès à l'hôpital devra être garanti pendant toute la durée des travaux.
- La durée des travaux est estimée à quatre ans :
 - * La rue Piver sera condamnée pendant 9 mois (sauf accès riverains) et en sens unique pendant 22 mois.
- il y aura réouverture de l'Orge.
- la rue d'Estienne d'Orves sera partagée entre bus, tram et véhicules. « Cette façon de circuler est déjà faite dans de nombreuses villes (et dans le monde) et fonctionne parfaitement ».
- L'arrivée au pôle multimodal permettra une *rupture de charge* fonctionnelle pour l'accès aux réseaux RER C et D.
- Phasage des travaux prévus :
 - * début 2023 : démarrage de l'aménagement N7.

* 2024 ou 2025 : travaux pour accès au centre-ville, dont creusement du tunnel. Prévision quatre ans, soit fin 2027 ou 2028...

- Le financement n'est pas encore abouti. Le coût prévisionnel est de 223 millions d'euros. La moitié des fonds est actuellement garantie par l'État, la Région, le Département. Il reste 100 millions à financer.

IV - Temps d'échange : questions du public

Compte tenu du public nombreux, il n'est pas possible de retranscrire ici l'ensemble des débats. L'essentiel des questions a été :

- Pourquoi les solutions alternatives proposées n'ont-elles pas été retenues ? (bus électriques et articulés en site propre, prolongation du tracé sur la N7 jusqu'au garage Come et Bardon pour rejoindre Condorcet)

La réponse est que ce tracé a bien été analysé dès 2016, mais constitue une solution moins attractive pour les usagers, car nécessitant trop de ruptures de charge (stations) pour le public. Il représente un investissement immobilier trop important (achat de terrains, immeubles, expropriations) car l'emprise des bus est plus importante que celle d'un tramway : il faut plus de terrain pour les bus *en site propre*, ce qui est impossible par exemple rue Piver. D'autres part, les bus présentent un problème de capacité : nombre moindre de personnes transportées.

- Problème des sources au niveau du parc de la mairie ?

Problème résolu par les possibilités techniques actuelles : « Sauvegarde de l'impact global sur l'environnement » [?]

- Ce projet supprime-t-il la circulation des bus actuels ?

Chaque fois qu'un tracé de tramway est réalisé, il y a un déploiement de nouvelles lignes de bus pour un confort de déplacements parallèles : rejoindre les différentes stations, le pôle multimodal des transports ou les pôles d'activités actuels de Rungis et d'Orly

- Y a-t-il des problèmes de financement ?

Faux problème, car tous les projets sont toujours financés par l'État, la Région et le Département. Le financement est consolidé et les prévisions budgétaires existent déjà.

- Problèmes du stationnement en centre-ville ?

Sur Les 372 places existantes place du Général Leclerc, 215 places seront conservées. Une étude est en cours pour la création de nouvelles places...

- Solidité des fondations des biens immobiliers et du patrimoine (observatoire, bâtiment Ducastel, Hôtel de ville) ?

Avant creusement, des parois moulées sont fabriquées pour éviter les glissements de terrain et éboulements. Ce n'est qu'une fois ces parois installées en terre, à 9 m des façades des bâtiments, que tranchées et tunnel sont effectués.

Fin de la réunion 22h45.

Pour le CA,
Patrice Monceaux