

juin 2013

Prolongement du tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy/ Orge

Avis dans le cadre de l'enquête publique

Le projet de tramway T7 Villejuif / Orly / Juvisy est très ancien puisqu'il a été inscrit au contrat Etat / Région dès 2000. Pour des raisons financières, il a été scindé en 2 phases, dont la 1ere entre Villejuif et le nord d'Athis-Mons sera enfin en service fin 2013. La phase 2 Athis-Mons / Juvisy a fait l'objet d'une concertation publique en 2008. L'AUT / FNAUT Ile-de-France se réjouit de la tenue de l'enquête publique mais note que l'objectif de mise en service est passé de 2015 à 2018, soit 3 ans de retard supplémentaire.

L'intérêt de cette portion de près de 4 km est essentiel : connecter le T7 à la gare de Juvisy, c'est plus qu'un maillage de bon sens. C'est permettre à des milliers d'Essonniens provenant des RER C ou D, d'avoir un moyen de transport attractif pour accéder à la zone d'emploi d'Orly-Rungis. On sait qu'une forte proportion des salariés de cette zone viennent du 91 mais très majoritairement en voiture actuellement, faute d'alternative crédibles.

Le projet de TCSP Juvisy / Evry, porté depuis peu par le CG91 sur la RN7 jusqu'à Evry, se raccorderait sur le T7 à la station Observatoire : il compléterait le prolongement du T7 à la gare de Juvisy mais ne vise en aucun cas à le remplacer. Dès lors que la nécessité de raccorder le T7 à la gare de Juvisy est largement reconnue, certains mettent en cause le choix du tracé. Le fort dénivelé entre la RN7 et la Seine ainsi que l'étroitesse des rues ne facilitent pas la tâche. Suite à la concertation, le STIF a affiné les études comparatives des différents tracés possibles : ceux empruntant diverses rues du coteau de Juvisy ont finalement été écartés (car nécessitant trop d'expropriations), au profit du souterrain. Celui-ci impactera peu le parc de la mairie puisqu'il y sera en tunnel. De plus, il sera étanche pour ne pas impacter les flux hydrauliques. Il est vrai que ce tunnel contribue à un prix au kilomètre assez élevé pour cette portion du T7.

L'organisation des circulations dans le quartier gare de Juvisy a fait l'objet d'une étude fine articulée avec les rénovations en cours du bâti. L'insertion en site banalisé (tram + voiture) avenue d'Estienne d'Orves permettra de limiter les reports de trafic. Avec une gestion appropriée des feux, cela devrait garantir néanmoins une régularité suffisante pour le tramway. Cet aménagement devrait amener une diminution globale de la circulation, comme observé sur les réalisations similaires.

Au final, il nous semble que les avantages de ce prolongement, attendu depuis longtemps par les Essonniens, l'emportent largement sur les inconvénients et qu'il mérite donc d'être fortement soutenu, au-delà des considérations politiques locales.

Cependant, l'attractivité du tramway autour de Juvisy ne sera pleinement réussie que si les correspondances bus / tramway sont facilitées. A l'issue des travaux de la phase 1 du Grand Pôle Intermodal de Juvisy, si les correspondances RER / T7 seront aisées, il n'en sera pas de même pour les bus Meyer de la gare routière Condorcet et encore moins pour les bus Garrel&Navarre venant de la rive droite dans la gare routière Seine. Il faudra en tenir compte lors de la restructuration des lignes de bus et prendre soin de préserver et renforcer les lignes qui pourraient effectuer la correspondance directement sur la RN7 à Observatoire, la ligne DM8 notamment. De plus il est indispensable de programmer la réalisation du nouveau pont de franchissement du faisceau ferroviaire réservé aux bus au nord de la gare pour permettre aux bus de la rive droite d'avoir leur terminus à proximité du T7, en préservant la possibilité de prolonger celui-ci ultérieurement vers Draveil.