

ALE
26 avenue Bothere
91260 Juvisy/Orge

Tél. : 06 21 04 13 42
Email : alejuvisy@free.fr
http: //alejuvisy.free.fr



Juvisy le 20 juin 2013,

Monsieur ROBIN, Commissaire enquêteur
Enquête Publique relative au tronçon Athis-Mons -
Juvisy du Tramway T7

Objet : Contribution enquête publique Tramway T7 Seconde tranche Athis-Mons-Juvisy

Monsieur Le Commissaire enquêteur,

Vous trouverez ci-dessous la contribution de l'ALE avec dans sa conclusion un certain nombre de demandes : compléments d'études d'impact (faune, flore , études hydrologiques) et démonstration à la population par le STIF que le tracé actuel très coûteux et présentant des risques pour l'environnement et les habitations juvisiennes était le seul et unique possible.

Restant à votre disposition pour toute précision, nous vous adressons bonne réception de la présente.

Pour le Bureau de l'ALE

Le Président



Contribution de l'ALE relative au projet de tramway T7 – prolongement Athis-Mons /Juvisy

Enquête publique (21 mai – 22 juin 2013)

Préambule

L'Association Locale d'Environnement (ALE) créée en 2001 a pour objet de promouvoir sur Juvisy et communes voisines les bonnes pratiques en matière d'environnement. A cet effet elle interpelle aussi les élus, les entreprises, les acteurs. L'ALE se veut constructive et sollicite les collectivités et leurs organismes pour contribuer et participer en amont aux décisions mais elle n'est malheureusement que très rarement associée.

L'ALE mène aussi des actions de sensibilisation à l'environnement en organisant des conférences. Différents thèmes ont déjà été abordés : l'auto-partage, la biodiversité en ville, les oiseaux des villes, l'eau, les plantes invasives.

Du fait de son objet, l'ALE soutient évidemment tous les types de transports collectifs et leur usage en remplacement de la voiture.

Ainsi l'ALE s'est toujours positionnée pour le soutien au projet de tramway, moyen de transport collectif de proximité, propre et lien futur entre les quartiers et les points importants de nos communes d'Athis et de Juvisy

Cependant concernant le projet présenté en enquête publique, l'ALE émet deux réserves importantes :

- le projet de tramway dont la réalisation est susceptible de générer des impacts sur l'environnement **a été réalisé sans réelle concertation (*)** avec la population et les associations. **Cela déroge à l'article 7 de la charte de l'environnement annexée à la constitution.**

Le tracé du projet n'ayant donc pas été concerté, la suspicion peut être de mise quant à l'objectivité de ce choix au regard des critères économique, social et environnemental

Le STIF, comme beaucoup d'organismes publics a confondu le fait d'informer et le fait de concerter. L'ALE a dû interpeller des élus du Conseil régional pour obtenir d'être reçu par le STIF. L'ALE a pu obtenir d'être reçu par le STIF par deux fois dans le cadre de réunions d'information alors que le tracé avait déjà été décidé.

- **le tracé proposé pour partie en tunnel présente un risque important** sur les nappes et les sources de Juvisy . De même, la réalisation d'une station enterrée à insérer dans une nappe phréatique à l'Observatoire Camille Flammarion est, de notre point de vue, inadaptée au contexte local

() concerter signifie : associer à la définition d'un projet, la résolution d'un problème l'ensemble des personnes concernées*

1/ Absence de réelle concertation

1.1 L’ALE considère que la concertation qui aurait dû précéder le choix du tracé n’a pas eu lieu. L’ALE entend par « concertation » : démarche de co-construction avec les associations et représentants de la population et non simple information du STIF ou des maires de nos 2 communes comme cela a été le cas notamment une fois que le choix du tracé était décidé.

Selon nos informations, au niveau local, **seuls les maires ont eu la possibilité d’intervenir pour le choix du tracé.** Aucune association locale et aucun représentant des habitants situés sur le parcours du tracé n’ont été conviés à participer au comité de suivi composé des seuls maires, représentants des Conseils général et régional et organismes /entreprises porteurs du projet.

La charte de l’environnement adossée à la constitution impose pourtant l’obligation de concertation des populations pour les projets qui impactent l’environnement, ce qui est le cas avec le tracé en tunnel et la station enterrée.

A l’inverse les demandes des villes ont semble-t-il influé de manière « subjective » sur le tracé. Par exemple, alors que le STIF et les mairies de Juvisy et Athis-Mons nous ont toujours fait valoir l’importance de ne pas augmenter la longueur du tracé afin de ne pas ralentir le tramway (argument développé en faveur du tunnel censé raccourcir la distance), la ville d’Athis-Mons aurait imposé un aménagement au niveau du marché des Gravilliers qui va bel et bien à l’encontre de cette prescription. Cet aménagement consiste à la réalisation d’une plateforme surélevée au niveau du marché. Le tramway pour gravir et redescendre cette plate-forme va devoir réduire sa vitesse.

De même, le tracé en contournement du parking Leclerc à Juvisy concerté avec la ville augmente sa longueur et son coût. Un passage en ligne droite en biais sur le parking depuis l’intersection entre l’Allée Jean Moulin et la rue du maréchal Juin (avec plantation de pelouse sur l’emprise des rails) serait plus approprié.

1.2 « Concertation » de 2008

La phase dite de « concertation » réalisée par le STIF en 2008 a consisté en une simple **consultation** des populations et associations dans le cadre de 3 réunions d’information. Par la suite, on notera que le projet présenté a été modifié par le STIF non sur la base des résultats de la consultation menée en 2008 mais sur la base de la concertation menée avec les services de la ville et de la CALPE et des études techniques. (cf. pages 16 et 23 du document d’enquête publique)

Depuis 2008, le projet a donc bien évolué mais sans lien direct avec les enseignements de la consultation menée en 2008 sauf sur un point négatif pour nous qui est de finalement sacrifier la continuité de la piste cyclable sur la RN7 au profit semble-t-il des parkings automobiles.

Nous rappelons qu’en 2008, l’ALE consultée par téléphone avait émis un avis favorable au tramway mais défavorable sur le parcours envisagé en sous-terrain du fait de l’impact sur les sources. Elle avait proposé la traversée du parking Leclerc en son milieu afin de réduire le parcours du tramway.

2/ L’inter-modalité avec le vélo

On notera que le tracé du tramway d’Athis à Juvisy est tel que les pistes cyclables associées ne sont pas prévues en continuité le long de la RN7 mais renvoyées pour partie sur les rues parallèles (cela rallonge le parcours des cyclistes). Par ailleurs, aucun dispositif technique n’est

prévu pour prendre en charge les vélos sur le tramway – Pourtant comme le disait un illustre Français : « Impossible n'est pas français ! »

Ce dispositif constituerait pourtant un élément essentiel pour promouvoir le vélo sur notre agglomération compte tenu des pentes importantes que le tramway permettrait ainsi de franchir pour les cyclistes de tous les âges et de toutes catégories .

L'absence de parkings à vélos aux stations sauf en ses 2 bouts (Carrefour à Athis-mons et Gare de Juvisy) est à noter.

3/ Justification insuffisante quant au choix du tracé en tunnel

Les arguments qui ont été mis en avant par le STIF et les communes en faveur du tunnel ont régulièrement évolué au fur et à mesure que nous développons les nôtres

- la pente de la rue Piver : elle est en moyenne de 5,5 % et donc inférieure à 7% . Or, 7 % c'est le niveau de pente prévue pour la première portion du tunnel : cet élément au regard de l'argument d'une sur-motorisation coûteuse pour gravir la rue Piver par rapport au projet de tracé actuel n'est donc plus valable.
- L'importance de réaliser des tracés le plus court possible et sans « coudes » : en contradiction avec les choix d'aménagements faits au droit du marché des Gravilliers et sur le parking du maréchal Leclerc qui vont ralentir le tramway.

Deux autres arguments sont en défaveur du tunnel :

- **la difficulté technique et potentiellement à risques de creusement dans une zone argileuse et traversée par 2 nappes.** Le risque est confirmé par le STIF dans le document d'enquête publique.
- **le coût important des travaux**

Un autre aspect à considérer, conséquence du tunnel : l'obligation de réaliser une station enterrée pour un arrêt à l'Observatoire Camille Flammarion. Outre l'aspect financier et technique de l'aménagement (coûts d'investissement et d'exploitation des escalators et ascenseurs, pompage de l'eau du fait d'une station sous le niveau de la nappe), il n'est pas mis en évidence qu'une station enterrée en banlieue ne sera pas fréquentée la nuit pour des raisons justifiées ou non d'insécurité potentielle !

4/ Etudes manquantes recensées dans le dossier d'enquête publique

4.1 Etat des lieux faunistique et floristique :

Les études d'identification réalisées sont très sommaires et sont incomplètes.

Notamment concernant la faune et en particulier l'avifaune : pas d'étude récente d'identification réalisée en période de nidification au printemps pour les oiseaux en général ou **en Hiver** pour les Chouettes.

Ainsi n'ont pas été recensées, alors qu'elles sont présentes comme espèces nicheuses sur le parc de la Mairie, le parc Camille Flammarion, le parc aux oiseaux, le parc des grottes, le coteau des vignes, les espèces d'oiseaux suivants :

- la *Chouette Hulotte* (niche dans ces parcs : au moins 2 couples recensés) – C'est de Novembre à Janvier que la chouette se fait entendre le plus et sa reproduction commence dès janvier
- les *Pics Epeiche* et *Epeichette*
- la *Sitelle Torchepot*

Une espèce de batraciens rare n'a pas non plus été identifiée, bien qu'elle soit présente : le *crapaud accoucheur* dont le chant s'entend parfaitement les soirs de fin de printemps et d'été (présents sur les zones humides des parcs).

Un espèce protégée de batracien et plusieurs espèces de chiroptères (toutes protégées) ont été identifiées mais aucune cartographie de leur distribution n'est présentée !

Les travaux de réalisation du tramway et du tunnel peuvent avoir des incidences importantes sur la préservation de ces espèces. La *chouette Hulotte* en particulier est rare en milieu urbain. Elle ne doit pas être impactée par les travaux.

Sur l'Orge et le Coteau des Vignes proche, plusieurs espèces présentes et pour certaines nicheuses n'ont pas été identifiées : espèces présentes en hiver notamment : les *cormorans*, les *Grèbes Castagneux*, *hérons cendrés*, le *faucon crécerelle* et depuis un ou 2 ans, l'*épervier* aperçu plusieurs fois sur le secteur et dernièrement en Juin 2013.

D'autres espèces sont potentiellement envisageables sur ce site (à recenser)

N'est pas précisé dans l'étude d'impact le positionnement des bassins de décantation relatifs aux travaux. Nous considérerons donc que ceux-ci seront bien contenus dans les emprises des travaux présentées page 474 du document d'enquête publique . **L'ALE s'opposerait à ce qu'ils soient positionnés sur d'autres zones du Parc de L'hôtel de ville et du parc aux Oiseaux.**

4.2/ La réalisation du tunnel : les risques et le coût

Le tunnel démarrera par la rue Piver pour remonter sous le parc de la Mairie.

Or, on constate que la nappe la plus basse qui est utilisée pour l'alimentation en eau des populations est susceptible d'être ponctuellement polluée par les travaux à la jonction avec la rue Piver en sortie de tunnel –

En toute théorie, le principe de précaution **doit proscrire un tel risque. Les dispositions à prendre ne sont pas décrites dans le dossier d'enquête publique.**

Par ailleurs, rien n'est précisé sur les conséquences du tarissement possible des sources qui irriguent tout le coteau, tant pour la faune et la flore que, surtout, pour les habitations proches.

Il n'est pas pris en compte de compensations pour les éventuels dégâts sur les habitations dans le dossier d'enquête publique.

Un état des lieux notamment par la réalisation de mesures précises des débits actuels des sources devrait être réalisé et servir de référence

L'observatoire Camille Flammarion et l'Hôpital sont pris en considération dans les paragraphes où il est question des risques de nuisances sonores et de dégâts structurels, pendant les travaux et par la suite : ces risques sont minimisés, sans que les résultats d'une étude précise puissent autoriser un tel optimisme. En outre, rien n'est dit des bâtiments de la Mairie elle-même, qui seront potentiellement concernés par les travaux de percement prévus.

Le coût de ce tunnel environ 45 millions d'euros (estimation 2010) est important alors que ce budget aurait pu être utilisé ailleurs pour d'autres tramways, d'autres transports en commun.

4.3/ En terme « de développement durable »

N'est pas mentionnée la façon dont est traitée la centaine de milliers de mètres cubes de terre et gravats à évacuer du fait du chantier . quel exutoire, quelle valorisation écologique ??

N'est pas non plus mentionnée la prise en compte d'une gestion économe de l'énergie pour les éclairages de la voie tramway, ni le fait que ceux-ci doivent éviter les nuisances lumineuses vers le ciel et vers les parcs.

Quel débit d'eau va être évacué quotidiennement dans les réseaux d'eau pluviale, quelle qualité d'eau envoyée dans l'orge, quel impact sur la faune et la flore de l'orge ?? tout cela n'est pas étudié

Aménagement de la rue d'Estienne d'Orves

Une modification du PLU est envisagée. Rien n'est dit des expropriations nécessaires pour que l'alignement puisse se faire sur le côté de la rue Estienne d'Orves où sont déjà construits (ou en cours de construction) des immeubles collectifs.

4.4 Station enterrée

La station enterrée va nécessiter d'importants travaux d'étanchéité et l'installation de pompes à demeure (probablement). Les escalators, ascenseurs, les éclairages vont consommer beaucoup d'énergie et générer des coûts d'entretien important .

Du point de vue de la sécurité , il est probable que cette station soit désertée le soir dès 20 h.

Quelle garantie que les escalators et ascenseurs soient réparés immédiatement afin d'assurer en permanence l'accès aux personnes à mobilité réduite !

C'est donc au global un coût d'investissement et d'exploitation important qui sera consacrée à cette station sans garantie du service rendu.

5/Conclusions

ALE est très favorable au tramway reliant Athis-Mons à la gare de Juvisy mais :

- Elle s'élève contre l'absence de concertation de la population et des associations pour le choix du tracé rendant peu crédibles et fiables les arguments avancés pour justifier du tracé retenu et rejeter la possibilité d'un autre tracé beaucoup moins coûteux et moins impactant passant par la rue Piver ou par une autre voie.
- Elle souhaiterait que le tracé en tunnel soit remplacé par un tracé plus acceptable compte tenu de son coût d'investissement important (45 M€) et des risques potentiels qu'il fait courir à l'environnement et au patrimoine bâti du secteur du parc de l'hôtel de ville

En tout de cause, au regard du projet actuel , L'ALE demande :

- **Que lors d'une présentation à la population, le choix du tracé soit expliqué et argumenté en détail de même que la non faisabilité d'autres tracés et notamment d'un tracé rue Piver** beaucoup moins coûteux et moins risqué pour l'environnement
- **Que toutes les garanties soient apportées par le STIF quant à l'absence d'impact** du tunnel sur les sources et notamment sur l'aquifère le plus profond, source d'eau potable pour les populations
- **Que toutes les conséquences humaines et écologiques potentielles du projet aient été évaluées** et que les coûts des réparations à l'environnement et au patrimoine bâti soient d'ores et déjà pris en compte
- **Que des diagnostics préalables sur les habitations existantes soient réalisées**
- **Que les études d'impact sur l'environnement, de la faune et la flore** soient complétées et présentées à la population
- **Que l'on retienne un tracé traversant le parking Leclerc en biais** : - : gain de coût et de temps
- **Que l'on repositionne les stations** afin d'éviter de réaliser une station enterrée au niveau de l'Observatoire
- **Que la plate-forme tramway prévue au niveau du marché des Gravilliers** générant un surcoût et réduisant la vitesse du tramway **soit abandonnée**

20 juin 2013

Page 7

- **Qu'un tracé du tramway à une voie en site propre rue Estienne d'Orves soit réétudié**
- **Que les pistes cyclables soient réalisées en continuité** sur la RN7 et que des parkings à vélos adaptés soient réalisés à chaque station.
- **Que des dispositifs soient prévus pour prendre en compte le transport de vélos** dans les rames du tramway
- **Que la SNCF certifie qu'elle pourra prendre en charge les flux supplémentaires de voyageurs générés par le tramway sur les lignes C et D** déjà saturés et qu'elle pourra les accueillir dans des conditions humainement acceptables

Au-delà du tracé Athis-Juvisy, l'ALE souhaite que soit étudiée et prévue la prolongation du tramway vers Vigneux à partir d'Athis-mons, vers Draveil à partir de la gare de Juvisy et vers Viry /Ris Orangis sur la RN7 à partir à partir de l'observatoire.

La liaison bus Evry – Juvisy en projet crée une rupture de charge négative alors que le tramway permet la continuité

Le bureau de l'ALE

Le 20 juin 2013

Association Locale d'environnement