



Fédération pour les Circulations Douces en Essonne
www.circulationsdouces91.org/

M. le Président de la Commission d'enquête
sur le prolongement du tramway T 7 à Juvisy-sur-Orge

Présidente : Maryvonne Mateu

7 ter rue Gabriel Vervant

91090 Lisses

01 60 86 92 92 / 06 89 35 34 93

La Fédération pour les Circulations Douces en Essonne a pour objet de promouvoir les circulations douces dans le département de l'Essonne et, plus largement, dans la région Île-de-France. Elle est le relais local pour l'Essonne de plusieurs associations ou fédérations nationales (Fédération des Usagers de la Bicyclette, Les Droits du Piéton, AF3V, Rue de l'Avenir, diverses associations d'handicapés) et fédère en 2012 quatorze associations locales de l'Essonne œuvrant à divers titres dans le même objectif pour un total de 1200 membres.

La FCDE veille auprès des collectivités à la bonne application des obligations des règles découlant notamment de la Loi Laure (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) promulguée le 19 décembre 1996 et de la Loi sur l'accessibilité de 2005 pour son volet voirie.

La FCDE soutient de façon générale les projets de réalisation de transports en commun en site propre sur voirie dans la mesure où ils doivent légalement être l'occasion :

1. de « mettre en place des aménagements cyclables » (obligation exprimée par l'article 20 de la Loi Laure).
2. de réaliser ou d'améliorer l'accessibilité des cheminements piétonniers aux personnes handicapées (Loi de 2005), accessibilité qui profite à tous.

1 - AMENAGEMENTS CYCLABLES

1.1 RN7 entre la gare de correspondance bus d'Athis-Mons et le carrefour de la Pyramide

Le projet n'est pas acceptable en l'état sur la RN 7 entre la gare de correspondance bus d'Athis-Mons (carrefour Paul-Vaillant Couturier) et le carrefour de la Pyramide, puisqu'il exclut la possibilité d'y mettre en place un aménagement cyclable pour y « *maintenir les fonctionnalités actuelles de la voirie* ». Les itinéraires de dérivation proposés à la RN 7 – inscrite au schéma régional d'itinéraires cyclables du Plan de Déplacements Urbains d'Île de France dont l'enquête publique vient de se terminer le 14 mai dernier - ne souscrivent pas aux règles ni du Ministère du Développement Durable - CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), ni de la charte départementale pour les Circulations Douces de l'Essonne. Nous ne partageons pas le pessimisme du dossier quant à l'impossibilité de rendre compatibles les fonctionnalités actuelles de la voirie avec un aménagement cyclable,

- d'abord parce que l'insertion du tramway et la suppression des passages souterrains vont de toutes façons modifier certaines des fonctionnalités actuelles,
- parce que la simplification des carrefours va permettre de maintenir la capacité offerte au trafic automobile sur l'axe,

- parce qu'il suffit pour cela de réserver 2 voies à l'approche de chaque carrefour et non pas sur tout le linéaire,
- parce que le projet feint d'ignorer le besoin d'arrêts de courte durée (pour livraisons, entretien de la voirie, dépassement de véhicules en panne, etc.).

L'étude d'impact pièce G indique fort heureusement page 527 : « *L'étude sur les cycles n'est pas définitive ; des optimisations seront recherchées dans les phases ultérieures du projet en concertation avec la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne et les associations vélos.* ».

La FCDE souhaite proposer plusieurs pistes de solutions qui permettraient, sur la base d'une hiérarchisation partagée des objectifs, de préserver la conformité à la Loi Laure et les jurisprudences qui l'accompagnent dans son application : voir à cet égard le N°85 de mai 2013 de la série Etudes et Documents « pistes pour rendre efficiente l'obligation de créer des itinéraires cyclables en milieu urbain » publiée par le Commissariat Général au Développement Durable, dont copie jointe au présent avis. **La FCDE demande à être associée étroitement à cette concertation au stade des études détaillées pour que soient examinées ses propositions.**

1.2 Rue d'Estienne d'Orves à Juvisy entre la gare et la place du Maréchal Juin

La circulation motorisée dans la rue d'Estienne d'Orves est prévue sur la plate-forme du tramway avec un plan de circulation des rues sécantes permettant de desservir tous les riverains du quartier tout en préservant un bon niveau de service au tramway. Le reste de l'emprise est dédié à de larges trottoirs. Compte tenu du risque d'engagement d'une roue dans un rail, les vélos se verront proposer des itinéraires par d'autres rues du quartier plus sécurisées. La FCDE souscrit au principe de proposer des itinéraires alternatifs à la rue d'Estienne d'Orves ; mais celle-ci assurant la continuité de la traversée du centre-ville de Juvisy depuis le pont de franchissement de la Seine en passant par le pont rénové de franchissement du faisceau ferroviaire, elle sera un itinéraire structurant départemental est-ouest tout à fait intéressant se raccordant parfaitement à la Promenade de l'Orge d'intérêt régional. On comprend la remarque de l'étude d'impact : « *Il ne s'agit pas ici d'empêcher les cyclistes de rouler sur l'avenue d'Estienne d'Orves mais de leur proposer des itinéraires plus sécurisés.* ». Sans nier l'intérêt d'itinéraires alternatifs, **il serait en effet illusoire et choquant d'interdire la rue d'Estienne d'Orves aux vélos, alors que la circulation motorisée y sera autorisée.**

La rue d'Estienne d'Orves, passage le plus lisible et sans détour doit donc pouvoir rester attractive et confortable. Le Code de la Route propose différentes solutions de pacification de la circulation en ville introduites en juillet 2008 par la démarche du Code de la Rue qui a fait suite au Grenelle de l'Environnement. **Le nouveau statut de « zone de rencontre » doit pouvoir être attribué à la rue d'Estienne d'Orves, le tramway gardant priorité sur sa plate-forme grâce à son caractère ferroviaire. En dehors de la plate-forme du tramway, les piétons resteront prioritaires sur les vélos,** tenus à une vitesse compatible avec le confort des piétons. Ce simple changement de statut par arrêté du Maire n'implique pas de travaux d'aménagement spécifiques.

1.3 Promenade de l'Orge – Place du Maréchal Leclerc à Juvisy

La FCDE se félicite de l'évolution du projet sur la place du maréchal Leclerc à Juvisy qui préserve la possibilité d'une remise à ciel ouvert d'une portion de l'Orge. Elle devrait assurer la lisibilité de la Promenade de l'Orge, que l'on perd facilement aujourd'hui dans la traversée de Juvisy-sur-Orge. Cet itinéraire réservé aux piétons et vélos - quasi continu de la source de l'Orge à son confluent avec la Seine à Athis-Mons sur plus de 30 kilomètres - revêt un intérêt régional, est emblématique des paysages de l'Essonne et participe grandement à son image. Sur tout son linéaire, il longe le faisceau ferroviaire Paris Orléans qui supporte la branche principale sud du RER C et donne un accès commode à la totalité des gares du RER C de l'Essonne jusqu'à Arpajon, et au-delà.

2 - ACCESSIBILITE ET CHEMINEMENTS PIETONNIERS

La FCDE approuve le prolongement du T7 à la gare de Juvisy qui va doter la CALPE d'un moyen de transport totalement accessible aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'aux aveugles et malvoyants. Elle souhaite que les règles d'accessibilité soient rigoureusement respectées sur l'ensemble du projet et sur les mesures d'accompagnement qui vont l'entourer et notamment les cheminements de rabattement sur les stations. Elle demande qu'en cas de difficultés, la commission départementale d'accessibilité soit saisie en vue d'autoriser ou pas une dérogation et de discuter les modalités de compensation pour éviter toute rupture de leur chaîne de déplacements.

La FCDE approuve les éléments suivants du projet de prolongement du T7 à la gare de Juvisy-sur-Orge :

- Suppression des passages souterrains voitures qui rendent impossible car trop dangereuse toute traversée piétonne sur une grande partie de la RN7 en dehors des carrefours protégés par feux,
- Suppression des passages souterrains piétons, non accessibles car non pourvus des rampes réglementaires et peu attractifs
- Simplification du fonctionnement des carrefours à feux qui va diminuer considérablement les temps d'attente des piétons et améliorer sensiblement leur sécurité
- Réduction des largeurs de voies allant vers un meilleur respect de la limitation de vitesse

La FCDE préférerait que les stations soient disposées de façon décalée à l'aval des carrefours plutôt que face à face pour :

- éviter les rétrécissements de trottoirs au droit des stations,
- améliorer la sécurité des piétons traversant la plate forme devant un tramway à l'arrêt en station, prêt à repartir

Cette disposition en décalé à l'aval des carrefours est recommandée par différents guides Ministère du Développement Durable - CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) ; elle assure une meilleure vitesse commerciale au tramway sans pour autant nuire à la circulation automobile. Elle a largement fait ses preuves sur le tramway T3 à Paris et tend à se généraliser sur les récentes réalisations de tramways.



Pour la FCDE,

La Présidente,

Maryvonne MATEU