

Jusqu'où iront les mensonges concernant l'arrivée du tramway T7 ?



Depuis quatre ans, l'ex-maire de Juvisy, R. Reda, s'oppose à l'arrivée du T7 à la gare de Juvisy côté mairie, ignorant en cela les conclusions de la déclaration d'utilité publique et les problèmes de sécurité en gare de Juvisy. La majorité politique qui dirige la Région Ile-de-France (Les Républicains) a semblé hésiter pendant quelques mois sur la poursuite de ce projet ; mais elle a finalement relancé le projet. L'**AJUV** vous informe à ce sujet.

A ce jour, les quelques opérations d'expropriation nécessaires sont terminées et des travaux préparatoires sont en cours pour un début de chantier en février.

A cause de l'opposition de R. Reda (seul maire défendant cette position), nous aurons donc perdu quatre ans avec un surcoût d'exploitation d'environ 9 millions d'euros. Ils sont dus notamment à la rotation des bus 285 pendant 7 années au lieu de 3 entre la gare de Juvisy, ou plutôt le terminus provisoire place du Maréchal Leclerc qui va perdurer d'autant, et le terminus du T7 à Athis-Mons.

Alors que la fermeture du pont de la gare aurait permis de faire les travaux du tramway sans conséquences supplémentaires pour les habitants, les commerçants et les usagers des transports publics, **le décalage des travaux du tramway va ajouter deux ans ou trois ans de désagréments et de difficultés, notamment rue d'Estienne d'Orves.**

La gare sera terminée en 2019 mais, côté Mairie, sera toujours inaccessible aux transports en commun jusqu'en 2022. Les usagers des transports et les Juvisiens apprécieront.

Le principal mensonge a été de faire croire à un trajet alternatif mais l'engagement de publier cette étude n'a jamais été tenu. Existe-t-elle d'ailleurs ?

Un nouveau mensonge a été publié dans le journal municipal de janvier 2018, à propos des **sondages « destinés à connaître la nature des sols »**. Ces sondages ont eu lieu pendant l'été 2017, dans le parc à côté de l'hôpital et sur la N7 (au niveau de l'Observatoire), pour préparer le lancement des procédures d'appel d'offres. Il suffisait de questionner l'entreprise qui les réalisait.

Les sondages annoncés concernent maintenant la préparation du chantier.

L'action persévérante de l'**AJUV** pour faire arriver le T7 à la gare de Juvisy est clairement reconnue aujourd'hui.

L'**AJUV** s'est fortement mobilisée concernant l'arrivée du T7 en gare de Juvisy et vous pouvez trouver d'autres articles sur notre site en suivant ces liens :

- mai 2014 – [L'AJUV est née](#) ;
- septembre 2014 – [Le T7 ne doit pas s'arrêter à Carrefour](#) ;
- novembre 2014 – [Le T7 avance, un maire dans le déni](#) ;
- décembre 2014 – [Tramway T7 jusqu'à la gare de Juvisy : l'AJUV organise le débat](#) ;
- mai 2015 – [T7, le maire a-t-il les idées claires ?](#) ;
- mai 2015 – [Le PLU, premières inquiétudes](#) ;
- septembre 2015 – [Tramway T7, la mobilisation s'organise](#) ;
- octobre 2015 – [Le T7, une victoire pour les Franciliens et les Essonnais](#) ;
- décembre 2015 – [Le T7 jusqu'à la gare : les travaux démarrent en 2016](#) ;
- février 2016 – [Les Juvisiens sont-ils bien informés ?](#) ;
- janvier 2017 – [Le tracé alternatif est un leurre](#)
- mai 2017, [Le T7 à Juvisy, les travaux démarrent](#)
- septembre 2017 – [Le T7 à Juvisy en 2022 une victoire pour les Juvisiens](#)

Le T7 à Juvisy en 2022 : une victoire pour les Juvisiens



Excellente nouvelle pour les Juvisiens ! **Le T7 arrivera à Juvisy en 2022**, malgré le combat d'arrière-garde mené par le Maire Robin Reda depuis 2014. Grâce au T7, les Juvisiens pourront facilement accéder dès 2024 à la ligne 14 du métro qui arrivera à Orly, puis plus tard à la ligne 18 (Orly-Versailles) mais aussi à la future gare TGV d'Orly. L'**AJUV** s'en réjouit et demande information et concertation.

Finis les projets alternatifs farfelus comme le téléphérique et le bus en site propre ou irréalistes comme le tracé passant par Viry-Chatillon et aboutissant à la gare centrale (voir notre article de janvier 2017, [Le « tracé alternatif » est un leurre](#)).

A l'automne 2016, l'ex-maire Robin Reda avait promis de présenter l'étude de ce « tracé alternatif » au début 2017. L'**AJUV** avait pronostiqué un tracé plus coûteux et remettant en cause la rénovation de la gare. L'étude est si négative que le Maire

a refusé de la rendre publique. **Le retard engendré aura coûté une dizaine de millions d'euros** (lignes de bus maintenues, augmentation du coût des travaux, étude complémentaire inutile...).

La raison a fini par l'emporter et les travaux ont repris pour prolonger le T7 d'Athis-Mons à Juvisy selon le tracé déclaré d'utilité publique en 2017, passant par le centre de Juvisy. **Selon le seul tracé qui ait existé.** Le 6 février 2017, le ministre de l'intérieur et la présidente de la région Ile de France ont signé le prolongement du T7, avec un financement de 110 millions d'euros. Le Conseil Départemental de l'Essonne a confirmé une subvention pour sa réalisation.

Est-ce étonnant ? Non, car le projet initial avait fait l'unanimité en 2015, droite et gauche confondues, au STIF, au Conseil Régional et au Conseil Départemental.

L'AJUV souhaite que le nouveau Maire en informe les Juvisiens et qu'il coopère activement à sa réalisation. Elle demande une réunion publique car les Juvisiens ont droit à une véritable information. L'AJUV sera attentive à la prise en compte de toutes les nuisances liées au futur chantier qui n'a été que trop retardé.

Sur notre site, vous trouverez de nombreux articles d'information sur ce sujet, qui témoignent aussi de la mobilisation inlassable de l'AJUV en faveur du T7 :

- mai 2014 – [L'AJUV est née](#) ;
- septembre 2014 – [Le T7 ne doit pas s'arrêter à Carrefour](#) ;
- novembre 2014 – [Le T7 avance, un maire dans le déni](#) ;
- décembre 2014 – [Tramway T7 jusqu'à la gare de Juvisy : l'AJUV organise le débat](#) ;
- mai 2015 – [T7, le maire a-t-il les idées claires ?](#) ;
- mai 2015 – [Le PLU, premières inquiétudes](#) ;
- septembre 2015 – [Tramway T7, la mobilisation s'organise](#) ;
- octobre 2015 – [Le T7, une victoire pour les Franciliens et les Essonnais](#) ;
- décembre 2015 – [Le T7 jusqu'à la gare : les travaux démarrent en 2016](#) ;
- février 2016 – [Les Juvisiens sont-ils bien informés ?](#) ;
- janvier 2017 – [Le tracé alternatif est un leurre](#)
- mai 2017, [Le T7 à Juvisy, les travaux démarrent](#)

Le T7 à Juvisy : les travaux démarrent

maintenant



L'**AJUV** s'implique depuis sa création pour l'arrivée du tramway à la gare de Juvisy, en participant à toutes les initiatives en faveur de ce projet et en vous informant aussi, via le site, sur les blocages et les avancées. Désormais, et malgré l'obstruction permanente et coûteuse du maire, les travaux débutent. L'**AJUV** vous donne ci-dessous les premières informations.

Depuis trois ans, le Maire de Juvisy, s'opposait à l'arrivée du T7 à la gare de Juvisy côté mairie, ignorant en cela les conclusions de la déclaration d'utilité publique et multipliant **les propositions fantaisistes** : trajet alternatif imaginaire, bus en site propre en centre-ville, téléphérique sur le coteau et même transport pas drones. La nouvelle majorité politique qui dirige maintenant la Région Ile-de-France (Les Républicains) a semblé hésiter pendant quelques mois sur la poursuite de ce projet, mais l'a relancé. Début février, **un accord de financement a été signé entre la Région et l'État (113 M€)** pour lancer les achats fonciers et préparer les appels d'offres pour les travaux. **Les appels d'offres pour les premiers lots de travaux (détournement de réseaux, feux de signalisation...) sont désormais lancés.**

L'accord État-région se fonde sur l'arrivée du T7 à Juvisy comme il était prévu à l'origine. Des sondages de terrain sont par ailleurs en cours dans la ville ; ils permettront de finaliser les études.

Le retard provoqué par l'obstruction puérile du maire se traduit par des conséquences lourdes. **Trois ans de décalage, cela signifie :**

- un surcoût de 9M€ au minimum. Ainsi, l'exploitation du bus 285 durant deux ans entre la gare et le terminus à Carrefour représente 7,2M€ pour deux années seulement. Un pareil gaspillage d'argent public n'est pas acceptable ;
- un allongement des travaux, qui succéderont à ceux de la gare au lieu d'être réalisés de façon simultanée. Les riverains et les commerçants en subiront les conséquences ;
- des transports difficiles, avec des trajets à pied et des changements pour les milliers d'usagers.

Comme prévu, dès l'origine, ce trajet comprend le maintien des capacités de stationnement et la préservation du parc de la mairie.

L'**AJUV**, dès sa création en 2014, a soutenu l'arrivée du T7 à la gare de Juvisy, en participant par exemple à la pétition qui a rencontré un vif succès et a permis

d'appuyer nos demandes. Elle continuera à suivre le déroulement des travaux et à vous en informer.

Concernant le T7, sur ce site, d'autres articles, pour vous informer :

- mai 2014 – [L'AJUV est née](#) ;
- septembre 2014 – [Le T7 ne doit pas s'arrêter à Carrefour](#) ;
- novembre 2014 – [Le T7 avance, un maire dans le déni](#) ;
- décembre 2014 – [Tramway T7 jusqu'à la gare de Juvisy : l'AJUV organise le débat](#) ;
- mai 2015 – [T7, le maire a-t-il les idées claires ?](#) ;
- mai 2015 – [Le PLU, premières inquiétudes](#) ;
- septembre 2015 – [Tramway T7, la mobilisation s'organise](#) ;
- octobre 2015 – [Le T7, une victoire pour les Franciliens et les Essoniens](#) ;
- décembre 2015 – [Le T7 jusqu'à la gare : les travaux démarrent en 2016](#) ;
- février 2016 – [Les Juvisiens sont-ils bien informés ?](#) ;
- janvier 2017 – [Le tracé alternatif est un leurre](#)

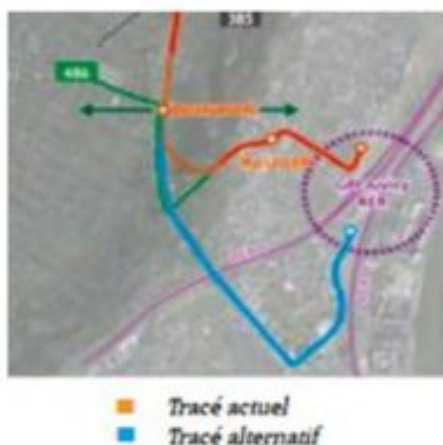
Les liens vers quelques uns des marchés publics évoqués :

- Un marché public concernant les aides aux commerçants (11/2016) : [voir](#).
- Un marché public sur les travaux préparatoires (12/2016): [voir](#).

Tramway T7 : le « tracé alternatif » est un leurre



L'**AJUV** s'est prononcée depuis le début pour l'arrivée du tramway T7 en gare de Juvisy, en suivant le tracé déclaré d'utilité publique voté par toutes les instances. Un « tracé alternatif », qui évite tout le centre-ville, a été proposé et publié dans le journal municipal. L'**AJUV** a étudié ce tracé et vous donne ses conclusions.



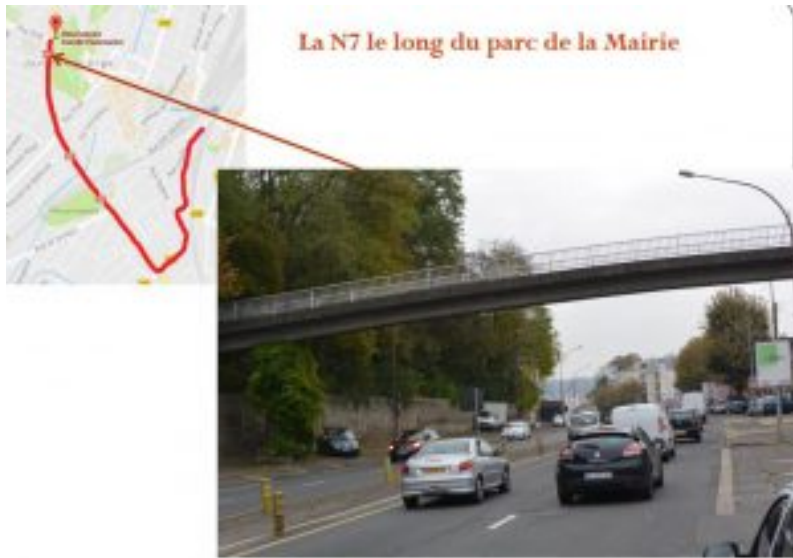
Source : Juvisy-Grand-Paris de septembre 2016

Le seul document dont nous disposons est le suivant : un tracé flou publié dans le journal municipal, scanné tel quel pour publication sur ce site, qui présente un « tracé actuel » (qui reste d'ailleurs d'actualité) et un « tracé alternatif » soutenu par la majorité municipale.

L'**AJUV** s'est fondée sur ce plan pour étudier la proposition.



En reprenant de façon plus claire le trait bleu « alternatif », **le tracé proposé serait celui-ci.**



Avec ce « tracé alternatif » le tramway ne descend pas sous le parc de la mairie en tunnel (et non en tranchée comme il est parfois avancé). **Il descend le long de la nationale 7.** L'**AJUV** ne possède pas les éléments techniques pour savoir si la pente est trop forte ou non pour faire fonctionner le tramway en descente et en montée avec la motorisation actuelle des rames.



Cette photographie, prise au niveau du « Speedy » en témoigne : de rive à rive, **la nationale 7 est large** et le T7 peut passer, en conservant deux voies de chaque côté pour les voitures et des trottoirs pour les piétons.

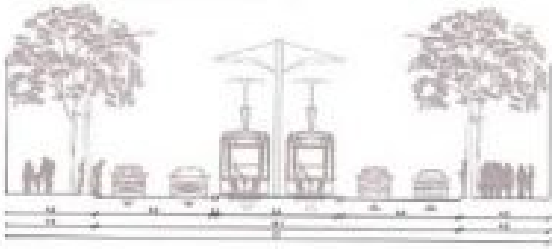
La situation devient en revanche problématique **quand le T7 devrait franchir le pont des Belles Fontaines**. Ces deux photographies donnent une vision claire du rétrécissement considérable de la N7 au niveau de cet ouvrage d'art qui permet de passer au-dessus de l'Orge.



**La N7 : le pont des Belles
Fontaines au-dessus de l'Orge**



En section courante à 27 m



La largeur de la nationale est trop faible pour permettre le passage du T7 à ce niveau, comme en témoigne la mesure de la voirie comparée au dossier technique du T7 qui donne la largeur nécessaire.



Or le **pont des Belles Fontaines** est classé et sa structure (voir photographie ci-contre) ne permet pas d'envisager un **élargissement de la voirie**. Le seul élargissement a été effectué par le passé, en déplaçant les Belles Fontaines dans le parc de la mairie.



Si ce franchissement impossible se réalisait, au prix d'investissements considérables et de la dénaturation de notre patrimoine historique, il faudrait encore **passer le pont SNCF**. C'est techniquement envisageable mais ce serait financièrement très coûteux. Le T7 poursuivrait son chemin jusqu'à Viry-Châtillon.



Le passage de la N7 à la rue Victor Basch peut avoir lieu. **A condition de supprimer le souterrain et de modifier le carrefour**, le T7 ne pouvant pas prendre un angle à moins de 90°.



Le tramway commencerait à rejoindre la gare de Juvisy par cette rue, très étroite

(entre Le Calypso et Come-et-Bardon) et très fréquentée. **Ce qui engendrerait des difficultés de circulation considérables et nécessiterait des expropriations** (des coûts supplémentaires, à nouveau).

Le T7 poursuivrait son chemin, **loin de toute habitation, de tout service et de tout commerce**, ce qui réduit son utilité, pour revenir à Juvisy.



L'arrivée dans Juvisy se ferait à nouveau dans un secteur très chargé sur le plan de la circulation, avec des virages serrés qui nécessiteraient des reprises de voiries et de carrefours importantes (= des travaux et des coûts).



Le T7 poursuivrait ensuite son « tracé alternatif » par la rue Condorcet, avant de rejoindre la gare dans l'entre-deux-voies.



Rue Condorcet, le long du centre Hoche



Rue Condorcet



Croisement rue Condorcet – rue Hoche – rue Wurtz



Entrée de la gare entrevoies



Les problèmes techniques

Une arrivée sur le canal de la gare surchargé

Le pont des Bâtes Fontaines

Une voirie très étroite

Le virage D7 rue Victor Haug



Les problèmes d'exploitation

Un trajet bien plus long (coût-temps)

Un trajet qui ne correspond pas au GPI

Un trajet qui ne dessert pas le centre-ville



En résumé, **les obstacles, le coût et les inconvénients de ce tracé font douter fortement de son sérieux.** Le « tracé alternatif » est bien plus long, au détriment des voyageurs, il ne correspond pas au réaménagement de la gare car tous les usagers du tramway devraient emprunter le même tunnel surchargé, il éviterait complètement le centre-ville, avec ses services et ses commerces, un comble pour un équipement urbain destiné à revitaliser votre ville.

L'**AJUV** a déjà publié concernant le T7 sur ce site. Vous pouvez retrouver ces articles : [Les travaux du T7 en 2016](#), [Le point sur le T7 en 2016](#), [Vote du budget pour le T7 à Juvisy](#), [La mobilisation s'organise](#)

La N7 ou avenue de la Cour de France



Concernant la nationale 7, la lecture du PLU appelle de la part de l'**AJUV** toute une série de remarques. Elles s'appuient systématiquement sur ce qui est écrit – ou ce qui manque – dans les documents officiels. Pour accroître la clarté et l'honnêteté de la présentation, les éléments qui ressortent du point de vue de l'**AJUV** sont indiqués en italique.

Il s'agit là de zones UM1a (Nationale 7) et UM1b (face à l'observatoire). Tout d'abord, **cette zone s'étend, par rapport à ce que prévoit le PLU actuel**. Une zone pavillonnaire proche de la Pyramide passe en UM1, ainsi que des parcelles proches de l'Hôtel des impôts. Par ailleurs, le règlement y est le suivant, avec des conséquences éventuellement négatives.

L'alignement ou retrait par rapport à la voie y est de deux mètres (page 71). Il est intégré une nouvelle règle de retrait variant de deux à quatre mètres sur les deux limites séparatives (les côtés des parcelles) en fonction de la largeur de la parcelle. Cela implique **une non-continuité du bâti, à savoir des « couloirs » ou « trous » entre les immeubles**. *L'AJUV s'étonne de ce choix. En effet, une continuité du bâti serait plus judicieuse, telle qu'elle est actuellement mise en œuvre le long de la Nationale 7. Cette règle aura un impact concernant les nuisances sonores et aérauliques pour les parcelles situées à l'arrière, ces trous formant des entonnoirs à bruit et à courants d'air. L'ensemble paraît assez incohérent. En effet, un chapitre du PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) parle des vues qui ne présenteraient aucun intérêt dans cette zone, dès lors pourquoi faire des fenêtres entre les immeubles ? Tandis qu'un autre chapitre traite du bruit en indiquant qu'il faut de la continuité du bâti à proximité des zones de bruits (et non des trous). L'amateurisme général est encore plus frappant sur cette zone où on peut lire tout un passage sur les zones inondables. Le concepteur du PLU, sous la responsabilité du maire, sait-il que la Nationale 7 est sur le rebord du plateau ? A ce sujet, vous pouvez aussi consulter l'article sur [Le PLU et le développement durable](#)*

Les hauteurs sont plus importantes que précédemment. Le PLU actuel prévoyait des constructions R+3 à R+5 (R+3 signifie, par exemple, rez-de-chaussée puis trois étages, cela revient à 13 mètres de haut) en fonction de la largeur. Cela permet d'éviter un effet-tour avec des immeubles élevés et étroits sur des petites parcelles. Dans le projet soumis à enquête publique, la hauteur passe à 16 mètres, soit du R+5 (UM1a), quelle que soit la largeur de la parcelle. *L'AJUV s'oppose à une telle réglementation des hauteurs que rien ne justifie, à part construire le maximum de logements sur le minimum de terrain. Pour les habitations qui se situent à l'arrière de ces immeubles, les ombres portées seront bien plus importantes et la Nationale 7 étant orientée nord-sud, cela signifie que ces habitants ne verront plus la lumière soit le soir, soit le matin.*

Les places de parking peuvent descendre à 0,5 place par logement, si ce logement est proche d'un arrêt de tramway. *L'AJUV s'étonne de cette soudaine mention du T7, dont le maire fait tout pour bloquer l'arrivée en gare de Juvisy, et ce pour justifier un nombre de places totalement insuffisant qui, certes, favorisera les promoteurs mais posera de gros problèmes quotidiens aux habitants actuels et futurs aux alentours de la Nationale 7.*

Le traitement des zones de transitions entre le pavillonnaire et les immeubles est laissé à la **libre appréciation de l'instructeur du permis de construire.** *L'AJUV estime que c'est à nouveau la porte ouverte à beaucoup d'interprétations, avec des décisions entachées d'arbitraire.*

Conclusion – nos propositions

- *revenir sur cette zone à une volumétrie proche de l'existant pour permettre une légère densification ;*
- *laisser la possibilité de construire sur les 2 limites séparatives pour réaliser un mur écran dans les zones de bruits comme le préconise le PADD ;*
- *maintenir une place de parking par logement pour éviter la saturation des abords de la N7 ;*
- *supprimer toute dérogation à une règle laissée à l'appréciation du décideur car elle est inégalitaire et porte une potentialité de corruption ou d'abus de pouvoir. Cela pourrait faire l'objet d'un recours.*

Si vous souhaitez exprimer votre désaccord vis-à-vis de ce projet faites-le entre le 11 avril et le 17 mai auprès du commissaire enquêteur. Attention cette période comporte des jours fériés, des ponts et des vacances. Vous pouvez pour connaître les modalités pratiques vous reporter à l'article [Comment participer à l'enquête publique sur le PLU ?](#) et utiliser toutes les informations issues de ce site que vous voulez.