PREAMBULE

- **Présentation :**

L'étude d'impact développée ci-après concerne la création d'une ligne de tramway entre Villejuif Louis Aragon et Athis-Mons (centre commercial). Le tronçon Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge, qui sera réalisé ultérieurement, n'est pas concerné par ce dossier.

La ligne, longue de 11,2 km, s'inscrit sur deux départements et dix communes :

- Val-de-Marne : Communes de Villejuif, Vitry-sur-Seine, l'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly et Villeneuve-le-Roi ;
- Essonne : Communes d'Athis-Mons et de Paray-Vieille-Poste.

La ligne présente les caractéristiques générales d'insertion suivantes :

- de Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RN7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres dont une partie est réservée dans les documents d'urbanisme.
- A partir de l'esplanade du cimetière parisien, la ligne emprunte l'avenue de la République (RD 65 bis) afin de desservir au mieux le secteur administratif du MIN de Rungis à Porte de Thiais, station assurant un maillage avec le TVM.
- La ligne dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Epine par une station reliée au centre commercial par l'intermédiaire d'une passerelle franchissant la RN7 et l'avenue de l'Europe.
- Après avoir franchi la RN 186 et l'A86 par un ouvrage d'art spécifique, la ligne dessert le secteur administratif de la SOGARIS et un autre secteur du MIN (Porte de Rungis).
- La desserte de la zone d'activité de la SILIC est assurée par 3 stations, la ligne utilisant la voirie interne de cette zone.
- Après le maillage avec le RER C à Rungis-la Fraternelle, la ligne est implantée sur les emprises d'Aéroports de Paris et dessert la zone d'activité d'Orlytech, franchit la RN 7 et l'A106 par un ouvrage spécifique, puis dessert la zone de fret et l'aérogare d'Orly Sud. Dans le cadre de la réalisation de pistes cyclables sur le domaine d'Aéroports de Paris, ADP a demandé que la création d'une piste cyclable sur cet ouvrage soit étudiée.
- Dans la dernière inter station entre Orly Sud et Athis-Mons, longue de 1 730 mètres, le tramway est implanté latéralement à la RN7 dans les deux tunnels, sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare.
- Le terminus (provisoire) situé à Athis-Mons, à proximité du centre commercial, sera accompagné par la création d'une gare routière.

La ligne de tramway comporte 18 stations (plus une réservée à Orlytech, réalisée de façon concomitante avec l'extension de la zone Orlytech).

- **Les objectifs :**

Les objectifs principaux de ce projet sont :

- de participer à la constitution d'un réseau maillé en site propre en proche couronne pour favoriser l'usage des transports collectifs et répondre à un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France ;
- de permettre la desserte du secteur d'Orly-Rungis, un des pôles importants d'activités de la région Ile-de-France et desservi actuellement que par deux gares du réseau ferroviaire : Rungis La Fraternelle et Pont de Rungis Aéroport d'Orly, faisant partie du RER C ;
- de faciliter les déplacements dans les départements du Val de Marne et de l'Essonne, ainsi que les relations avec Paris qui restent importantes en volume de déplacements et assurer le maillage avec le réseau de transports collectifs existant ou à terme : pôles d'échanges de Villejuif Louis Aragon, de la Porte de Thiais, de Rungis La Fraternelle (RER C) et, en deuxième étape, Juvisy-sur-Orge ;
- d'offrir des caractéristiques de vitesse commerciale et de régularité favorisant son attractivité et l'usage des transports collectifs ;
- d'associer au projet la requalification de la RN 7, entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, pour permettre d'améliorer les liaisons entre les quartiers bordant la RN 7 et de requalifier la RN 7 en boulevard urbain où l'espace public, non dédié à la voiture, sera privilégié (trottoirs, pistes cyclables, aménagements pour les transports collectifs) ;
- de constituer par effet induit de la ligne de tramway et la requalification de la RN 7 une opportunité forte pour la revalorisation des territoires qui bordent la nationale.

L'étude d'impact porte sur la création d'un site propre pour un tramway entre Villejuif Louis Aragon et Athis-Mons et comprend le complexe de garage-maintenance nécessaire à l'exploitation de la ligne.

- **La maîtrise d'ouvrage du projet :**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a désigné la RATP coordinateur de l'opération.

L'Etat (DDE 94 et DDE 91), le Conseil Général du Val de Marne, la commune de Rungis et Aéroports de Paris sont susceptibles d'être maîtres d'ouvrage, chacun sur leur domaine. En particulier l'Etat (DDE 94 et DDE 91) sera maître d'ouvrage pour les aménagements de voirie sur la RN 7 et la RATP sera maître d'ouvrage pour les travaux du système de transport.

Le projet traverse également d'autres domaines dont les propriétaires ou gestionnaires sont la SEMMARIS, la SOGARIS et la SILIC. Les travaux[1] sur les différents domaines traversés par le projet pourront être réalisés soit par chaque gestionnaire ou propriétaire, soit par un autre maître d'ouvrage bénéficiaire d'une autorisation.

L'arrêté d'utilité publique visera, en tant que de besoin, les conventions précisant les conditions d'affectation ou de superposition de gestion du domaine nécessaire au tramway.

- **L'étude d'impact :**

Le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977, modifié par le décret n° 93-245 du 25 février 1993, exige la réalisation d'une étude d'impact préalablement à tout aménagement ou ouvrage qui, par l'importance de ses dimensions et ses incidences sur le milieu naturel, peut porter atteinte à l'environnement. L'étude d'impact doit figurer au dossier d'enquête publique (article 6 du décret n° 85-453).

L'étude d'impact est établie conformément aux prescriptions de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et de l'environnement, et au décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 modifié par le décret n° 93-245 du 25 février 1993, qui en précise le contenu et les modalités pratiques.

[1] Sur les domaines de la SEMMARIS, SOGARIS et SILIC, les travaux (hors travaux du système de transport réalisés par la RATP) s'apparentent à des travaux préparatoires pour accueillir la plate-forme du tramway. Le montant estimé des travaux sur chacun des trois domaines est de l'ordre de 1% du montant total des travaux du projet.

Partie 1 – Résumé non technique de l'étude d'impact

Pièce 7 – Etude d'impact

SOMMAIRE Partie 1 – Résumé non technique

1. PRESENTATION DE L'OPERATION ET DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT 7
1.1. INTRODUCTION 7
1.2. OBJECTIFS DU PROJET 7
1.3. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET 7
2. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT 8
2.1. PRÉAMBULE 8
2.2. ENVIRONNEMENT DU PROJET 8
2.2.1. Aire d'étude élargie 8
2.2.2. Etat initial de l'environnement dans l'aire d'influence du projet, effets du projet 9
2.2.3. Approche localisée 9
2.3. PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE 10
2.4. EFFETS DU PROJET ET MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT 10

1. PRESENTATION DE L'OPERATION ET DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT

1.1. INTRODUCTION

La présente étude d'impact est relative à la création d'un site propre pour un tramway entre le pôle Villejuif Aragon et Athis-Mons. Ce projet figure au schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) de 1994, répondant notamment à la volonté de densifier les liaisons en transports en commun de banlieue et d'assurer un maillage de la ligne de tramway avec le réseau existant (la ligne C du RER à la gare la Fraternelle, la ligne 7 du métro au terminus de Villejuif Louis Aragon, le TVM). Cette liaison en tramway est inscrite au Contrat de Plan Etat Région 2000-2006.

1.2. OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs principaux de ce projet sont :

- de participer à la constitution d'un réseau maillé en site propre en proche couronne pour favoriser l'usage des transports collectifs et répondre à un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France ;
- de permettre la desserte du secteur d'Orly-Rungis, un des pôles importants d'activités de la région Ile-de-France et desservi actuellement que par deux gares du réseau ferroviaire : Rungis La Fraternelle et Pont de Rungis Aéroport d'Orly, faisant partie du RER C ;
- de faciliter les déplacements dans les départements du Val de Marne et de l'Essonne, ainsi que les relations avec Paris qui restent importantes en volume de déplacements et assurer le maillage avec le réseau de transports collectifs existant ou à terme : pôles d'échanges de Villejuif Louis Aragon, de la Porte de Thiais, de Rungis La Fraternelle (RER C) et, en deuxième étape, Juvisy-sur-Orge ;
- d'offrir des caractéristiques de vitesse commerciale et de régularité favorisant son attractivité et l'usage des transports collectifs ;
- d'associer au projet la requalification de la RN 7, entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, pour permettre d'améliorer les liaisons entre les quartiers bordant la RN 7 et de requalifier la RN 7 en boulevard urbain où l'espace public, non dédié à la voiture, sera privilégié (trottoirs, pistes cyclables, aménagements pour les transports collectifs) ;
- de constituer par effet induit de la ligne de tramway et la requalification de la RN 7 une opportunité forte pour la revalorisation des territoires qui bordent la nationale.

L'étude d'impact porte sur la création d'un site propre pour un tramway entre Villejuif Louis Aragon et Athis-Mons, ainsi que la réalisation d'un site de maintenance-garage nécessaire à l'exploitation de cette ligne.

Dans une phase ultérieure est prévue la réalisation du prolongement de cette ligne d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge. L'ensemble du projet à terme de Villejuif à Juvisy constitue le programme traité dans la partie 4 de ce dossier.

1.3. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

La ligne envisagée, longue de 11,2 km, s'inscrit sur deux départements et dix communes :

- Val-de-Marne : Communes de Villejuif, Vitry-sur-Seine, l'Hay-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly et Villeneuve-le-Roi
- Essonne : Communes d'Athis-Mons et de Paray-Vieille-Poste

La ligne présente les caractéristiques générales d'insertion suivantes :

- de Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RN7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres dont une partie est réservée dans les documents d'urbanisme.
- A partir de l'esplanade du cimetière parisien, la ligne emprunte l'avenue de la République (RD 65 bis) afin de desservir au mieux le secteur administratif du MIN de Rungis à Porte de Thiais, station assurant un maillage avec le TVM.
- La ligne dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Epine par une station reliée au centre commercial par l'intermédiaire d'une passerelle franchissant la RN7 et l'avenue de l'Europe.
- Après avoir franchi la RN 186 et l'A86 par un ouvrage d'art spécifique, la ligne dessert le secteur administratif de la SOGARIS et un autre secteur du MIN (Porte de Rungis).
- La desserte de la zone d'activité de la SILIC est assurée par 3 stations, la ligne utilisant la voirie interne de cette zone.
- Après le maillage avec le RER C à Rungis-la Fraternelle, la ligne est implantée sur les emprises d'Aéroports de Paris et dessert la zone d'activité d'Orlytech, franchit la RN 7 et l'A106 par un ouvrage spécifique, puis dessert la zone de fret et l'aérogare d'Orly Sud. Dans le cadre de la réalisation de pistes cyclables sur le domaine d'Aéroports de Paris, ADP a demandé que la création d'une piste cyclable sur cet ouvrage soit étudiée.
- Dans la dernière inter station entre Orly Sud et Athis-Mons, longue de 1 730 mètres, le tramway est implanté latéralement à la RN7 dans les deux tunnels, sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare.
- Le terminus (provisoire) situé à Athis-Mons, à proximité du centre commercial, sera accompagné par la création d'une gare routière.

La ligne de tramway est desservie grâce à 18 stations (plus une réservée à Orlytech, réalisée de façon concomitante avec l'extension de la zone Orlytech).

L'implantation des stations est définie de façon à garantir la meilleure correspondance possible avec les autres modes de transports en commun et à couvrir une surface maximale d'urbanisation avec une accessibilité en marche à pied la plus aisée possible, telle que des positionnements à proximité des carrefours.

2. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

2.1. PRÉAMBULE

La réalisation du présent dossier nécessite la définition de plusieurs périmètres d'étude déterminés en fonction des thèmes abordés et de l'importance de ceux-ci vis-à-vis du projet envisagé.

Les impacts seront étudiés sur un secteur défini par une bande de 600 mètres de part et d'autre de la ligne de tramway. L'aire d'influence du projet ainsi définie peut toutefois être élargie à l'ensemble des territoires des communes concernées par le projet (aire d'étude élargie) selon le sujet traité : contexte urbain et socio-économique, déplacements, circulation générale et réseaux de transports collectifs…

Les impacts localisés sont détaillés sur une bande d'environ 250 mètres de large soit environ 125 mètres de part et d'autre du projet. L'aire d'étude localisée permet de détailler certains thèmes, pour lesquels les impacts du projet ont fait l'objet d'un développement dans l'approche globale (circulation, stationnement, desserte, foncier…) et peuvent être précisés à l'échelle locale.

2.2. ENVIRONNEMENT DU PROJET

2.2.1. Aire d'étude élargie

Le projet est présenté dans un contexte général, les thèmes étant traités au niveau d'un secteur englobant les communes directement intéressées par le projet (10 communes au total) ou au niveau de l'aire d'étude élargie caractérisée par Paris au Nord, Juvisy-sur-Orge au Sud, la ligne B du RER à l'Ouest et la ligne D du RER à l'Est.

- **Le tissu urbain** du secteur d'étude est très hétérogène et ne présente pas de qualité paysagère.
  - Les zones d'habitat les plus denses se situent au nord, le long de la RN 7 avec à l'ouest des quartiers d'habitats collectifs à caractère social (les Lozaits, les Sorbiers, les Saussaies), datant des années 1960 ; et à l'est, des zones d'habitat de densité moyenne en raison du passage des lignes à haute tension.
  - L'ensemble de la RN 7 est fortement marqué par la présence de nombreuses casses et services liés à l'automobile, ce qui contribue à dégrader le paysage urbain.
  - Les secteurs de Rungis, Belle Epine, Orly constituent une vaste zone d'activités pratiquement dépourvue d'habitat et représente un pôle d'emploi majeur au niveau régional.
  - Au sud d'Orly, se trouvent des zones d'habitat pavillonnaire de densité variable souvent inférieure à 50 habitants par hectare.

- **En terme de population et d'emplois**, les résultats du recensement 1999 laissent apparaître une baisse légère du nombre global d'habitants du secteur d'étude (les dix communes du secteur d'étude totalisent 283 000 habitants en 1999), à l'exception de deux communes, Chevilly-Larue et Rungis, qui enregistrent un accroissement important de population (respectivement + 12 % et + 83 %) dû à des opérations d'urbanisme en faveur du logement.

  On constate que globalement, entre 1990 et 1999, les communes du secteur ont vu leur nombre d'emplois diminuer, le nombre total d'emplois passant de 151 000 à 136 000, à l'exception de Thiais qui enregistre une augmentation de l'ordre de +2,5 %. Le pôle d'emplois d'Orly-Rungis aurait perdu 10 000 emplois environ. Toutefois il reste, avec 60 000 à 70 000 emplois, un des plus importants de la région Ile-de-France (120 000 emplois Quartier des Affaires de la Défense, 150 000 emplois Pôle de Roissy).

- **Des pôles générateurs de déplacements** importants sont situés dans le secteur d'étude : hôpital Paul Guiraud et institut Gustave Roussy, établissements scolaires du domaine départemental Adolphe Chérioux, centre commercial régional de Belle Epine, MIN de Rungis, aéroport d'Orly.

- **L'enquête globale de transport** (EGT 1991) a mis en évidence :
  - que 23 % des déplacements pour les motifs domicile-travail ou affaires professionnelles sont effectués en transports collectifs ; ce taux est de 66 % pour les relations domicile-école et de 12 % pour les autres motifs ;
  - la faible part de marché des transports collectifs pour des liaisons à dominante banlieue-banlieue (déplacements internes ou entre le secteur d'études et les départements limitrophes).

- **Le réseau routier** se compose :
  - du réseau magistral comportant les radiales autoroutières A6, A4 et A106 et les rocades A86 et boulevard périphérique ; les trafics écoulés par ces infrastructures sont compris entre 150 000 et 250 000 véhicules/jour ;
  - du réseau principal composé de radiales et rocades ; la RN 7 est l'axe structurant de la zone desservie par le tramway, elle écoule un trafic compris entre 40 000 et 50 000 véhicules/jour entre Juvisy-sur-Orge et Paris, hormis dans les tunnels sous les pistes d'Orly où le trafic atteint 73 000 véhicules/jour.

- **Le réseau de transports collectifs** est composé :
  - d'axes lourds : RER C (2 gares seulement desservant le secteur Orly-Rungis), ligne 7 du métro en terminus à Villejuif Louis Aragon, rocade en site propre (TVM) et Orlyval desservant Orly ;
  - du réseau d'autobus qui s'articule autour des pôles d'échanges de Villejuif Louis Aragon, Rungis Marché International / Cor de Chasse et Athis-Mons centre commercial.

  La desserte nord-sud du secteur est essentiellement assurée par le réseau d'autobus, dont les lignes sont tributaires de la circulation parfois difficile, notamment sur la RN 7.

- **Les circulations douces** sont caractérisées :
  - par un réseau actuellement limité en matière d'aménagements spécifiques pour les deux-roues ; le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables du Val de Marne a pour objectif la réalisation d'un réseau assurant la continuité sur l'ensemble de la RN 7 et un maillage transversal sur les routes départementales ;
  - par des circulations piétonnes dont l'organisation générale, en terme de traversées de la RN 7, manque de clarté et de cohérence sur l'ensemble du parcours.

  Le tramway permettra de combler les lacunes de la zone d'étude en terme d'accès au réseau de transport collectif lourd. Avec l'amélioration de la vitesse commerciale, des fréquences et de la

fiabilité du temps de parcours par rapport aux autobus, la création de la ligne permettra de réaliser des gains de temps appréciables pour les habitants et les actifs travaillant dans les secteurs nouvellement desservis. Cette offre renforcée devrait accroître la part d'utilisation des transports collectifs et entraîner un report de la voiture sur ce mode de transports collectifs (conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains), favorisant ainsi le développement durable du secteur et plus largement de la Région.

Le tramway contribuera également à revaloriser le secteur notamment avec la requalification de la RN 7 associée au projet qui tendra à homogénéiser la trame paysagère. **Le développement économique et la revalorisation du bâti vraisemblablement induits par le projet permettront aux communes de diversifier leur tissu social, tout en favorisant l'accès à l'emploi des populations.**

2.2.2. Etat initial de l'environnement dans l'aire d'influence du projet, effets du projet

Cette aire d'étude est plus restreinte, 600 mètres de part et d'autre du projet ; elle intègre l'aire directe d'attraction de la ligne de tramway (rabattement ou diffusion en marche à pied sur les stations). L'analyse est développée dans la partie 6 de l'étude d'impact.

- **Le milieu physique et naturel** se caractérise par une topographie peu marquée liée au plateau de Rungis et par la présence d'espaces verts en nombre restreint : domaine départemental Adolphe Chérioux, parc du Petit Leroy et Cimetière Parisien de Thiais.
  Les alignements d'arbres existants, discontinus, sur la RN 7 seront remplacés par des alignements continus.

- **En terme de commodité de voisinage**, la réalisation du tramway aura un impact positif sur la qualité de l'air, dans la mesure où le tramway est non polluant et où il permet un transfert modal de la voiture particulière vers les transports en commun. L'ambiance acoustique actuelle ne sera pas modifiée de manière significative par l'insertion du tramway.

- **Le contexte économique** se caractérise par :
  - des pôles économiques du bassin d'emplois d'Orly-Rungis : MIN de Rungis, plate-forme logistique et centre routier SOGARIS, zone du SENIA, centre commercial régional de Belle Epine, parc d'activités de la SILIC, plate-forme aéroportuaire d'Orly ;
  - des commerces de proximité concentrés sur la RN 7, plus particulièrement dans les communes de Villejuif, Chevilly-Larue et Thiais.

- **La compatibilité avec les documents d'urbanisme :**
  - le tracé du projet est compatible avec les prescriptions du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, qui a inscrit un site propre structurant entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge ;
  - les communes du secteur disposent toutes d'un Plan d'Occupation des Sols (POS), valant Plan Local d'Urbanisme (PLU). Pour les communes où le projet nécessite des acquisitions foncières, une procédure de mise en compatibilité des POS valant PLU sera réalisée ; cela concerne les communes de Villejuif, Vitry-sur-Seine, Chevilly-Larue, l'Haÿ-les-Roses, Thiais et Rungis.

- **En terme de réseau et de servitudes**, le projet s'inscrit dans des emprises de voirie (RN 7, RD 65 bis, rue Latérale, zone de la SILIC, rue de la Gare…) où existent des réseaux enterrés (eau, assainissement, gaz, câbles électriques).
  La plate-forme aéroportuaire d'Orly présente des servitudes radio-électriques et aéronautiques.

- **Le patrimoine bâti et archéologique** se caractérise par des monuments historiques dont le périmètre de protection est intercepté par le tracé du tramway (groupe scolaire Karl Marx, aqueduc des eaux de Rungis, église Notre-Dame de l'Assomption, pyramide commémorative du maréchal de Vaux).
  Quatre secteurs, de par leur sensibilité archéologique potentielle, sont susceptibles d'être impactés par le projet de tramway.

- **L'insertion du tramway** est réalisée en maintenant l'intégralité des autres fonctions urbaines et en favorisant les circulations douces sur la RN 7 entre Villejuif Louis Aragon et le Cimetière Parisien de Thiais.

- **Le caractère accidentogène** de la voirie sur laquelle est implanté le tramway concerne essentiellement la RN 7. La requalification de la RN 7 permettra le traitement de la voirie (chaussées, traversées piétonnes, piste cyclable) dans le but d'assurer le respect de la vitesse autorisée en ville (50 km/h) par les automobilistes. L'impact de ces aménagements sera positif en terme de sécurité.

2.2.3. Approche localisée

L'aire d'étude localisée sert de support à l'analyse détaillée par séquence (6 au total) et sous séquences (de 2 à 9 selon les séquences) abordée en partie 7 de ce dossier. Elle correspond à une bande d'étude de 125 mètres environ de part et d'autre du tracé de la ligne de tramway de Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons (centre commercial).

Pour chaque séquence ou sous séquence :

- l'état initial de l'environnement du site est décrit (éléments de site) ;
- les effets du projet directs (permanents et temporaires) et indirects sont analysés pour les thèmes concernant la circulation routière, les circulations douces, le stationnement, le foncier et l'aménagement des abords de la ligne de tramway (plate-forme et stations).

Les impacts du projet et les mesures relatives à l'environnement sont analysés sur l'ensemble de l'itinéraire de la ligne, à l'échelle locale.

2.3. PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE

- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 (SDRIF), dans le chapitre consacré aux besoins de transport et d'échanges, a prévu d'accélérer le développement du réseau de transport en commun en site propre. Il y est notamment inscrit la création d'une liaison Villejuif-Orly-Juvisy par la RN 7, au titre des sites propres implantés en radiales, en petite couronne parisienne.

- Entre 1996 et 1998 le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France), alors STP, a piloté une étude d'opportunité de transport en commun entre Villejuif et Juvisy dont l'objectif était de définir les scénarios possibles et d'établir un bilan comparatif débouchant sur des recommandations. Après une première analyse, trois variantes de mode sont apparues faisables et intéressantes au plan socio-économique :

  - une ligne de tramway Villejuif/Juvisy sur Orge
  - le prolongement de la ligne M7 de Villejuif à Rungis la Fraternelle, associé à une ligne de tramway gare Juvisy, MIN de Rungis
  - une liaison en métro automatique entre Villejuif et Juvisy, essentiellement en souterrain.

  Le comité de suivi de l'étude a mis en avant les deux premières solutions, dont les coûts d'investissement étaient dans un rapport de 1 à 2 en faveur de la première solution.

- Le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2000-2006 a inscrit la liaison Villejuif – Juvisy en mode tramway parmi les opérations de maillage du réseau destinées à réduire la durée des trajets et ainsi d'améliorer la compétitivité des transports collectifs par rapport à la voiture particulière et contribuer à la requalification des espaces urbains et au partage de la voirie.

- Le schéma de principe de l'opération a été approuvé par le STIF le 10 octobre 2002.

  Le STIF a désigné la RATP coordinateur de l'opération. L'Etat (DDE 94 et DDE 91), le Conseil Général du Val de Marne, la commune de Rungis et Aéroports de Paris sont susceptibles d'être maîtres d'ouvrage, chacun sur leur domaine. En particulier l'Etat (DDE 94 et DDE 91) sera maître d'ouvrage pour les aménagements de voirie sur la RN 7 et la RATP sera maître d'ouvrage pour les travaux du système de transport.

  Le projet traverse également d'autres domaines dont les propriétaires ou gestionnaires sont la SEMMARIS, la SOGARIS et la SILIC. Les travaux sur les différents domaines traversés par le projet pourront être réalisés soit par chaque gestionnaire ou propriétaire, soit par un autre maître d'ouvrage bénéficiaire d'une autorisation.

  Le projet décrit dans ce dossier est conforme au cahier des charges technique du schéma de principe, et intègre les données nouvelles issues de l'avancement des études.

2.4. EFFETS DU PROJET ET MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Les effets positifs directs et indirects du projet sont liés à la réalisation d'un transport en commun en site propre :

- présentant des caractéristiques d'offre performantes : capacité, vitesse commerciale, régularité, confort, fréquences de passage ;
- permettant d'assurer le maillage avec les axes de transports en commun existants, en radial ou en rocade.

La desserte assurée par le tramway concerne à la fois des habitants, des emplois et des pôles générateurs de trafic importants (scolaire, santé, commerces, aéroport) qui ne sont pas actuellement desservis par un axe lourd de transport collectif.

Outre un gain de temps et de régularité pour les utilisateurs de la nouvelle ligne de tramway, une réduction du trafic routier est attendue ayant des impacts positifs sur l'ambiance sonore, la qualité de l'air et les conditions de circulation.

Le tramway donnera à la RN 7 une vocation de boulevard urbain (circulation automobile apaisée et rééquilibrage modal en faveur des circulations douces) conforme au Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, permettant ainsi à la fois de créer une trame homogène le long de la RN 7, et d'améliorer les conditions de sécurité routière sur l'axe emprunté.

Outre l'ensemble des mesures intégrées dans le projet, il demeure un certain nombre d'impacts résiduels que des mesures appropriées vont permettre de supprimer, réduire ou compenser. Selon le thème, il s'agira de :

✓ **Mesures temporaires durant la phase de chantier**

- actions de communication et de sensibilisation auprès du public et des riverains et définition de l'organisation du chantier et des plans éventuels de la circulation, de manière concertée, avec les services de la voirie et de la police,
- phasage du chantier visant le maintien des circulations motorisées, des circulations douces et des accès riverains et aux commerces et activités,
- réalisation des ouvrages d'art en minimisant les perturbations sur la circulation automobile (passerelle RN 7, franchissement A86-RN186, franchissement RN7-A106),
- remise en état à l'identique à la fin du chantier des terrains occupés temporairement.

✓ **Mesures relatives au milieu physique**

- traitement approprié des sols,
- collecte et raccordement des eaux de ruissellement induites par le projet au réseau d'assainissement existant.

✓ **Mesures relatives aux espaces verts et au patrimoine**

- protection des arbres maintenus et plantations de compensation des arbres abattus,
- choix d'aménagements paysagers valorisant le bâti existant,
- mise en œuvre de la procédure relative à l'archéologie préventive au droit des sites sensibles.

✓ **Mesures relatives au fonctionnement urbain**

- déplacement ou protection des réseaux (eau, assainissement, électricité, gaz, chauffage urbain),
- restructuration du stationnement de manière concertée avec les acteurs locaux.

✓ **Mesures relatives à la desserte urbaine**

- restructuration du réseau d'autobus dans l'objectif d'optimiser le fonctionnement de la desserte urbaine et de faciliter les correspondances bus / tramway,
- interconnexion avec les autres modes de transports en communs lourds : le RER C, la ligne 7 du métro, le Trans Val-de-Marne et Orlyval.

✓ **Mesures relatives au foncier**

- conventions de gestion pour la ligne de tramway sur emprise publique et acquisitions foncières pour les parcelles privées concernées,
- mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols, valant Plans Locaux d'Urbanisme, des communes concernées (Villejuif, Vitry-sur-Seine, l'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Rungis).

✓ **Mesures relatives au bruit, aux vibrations et à l'air**

Le projet améliore globalement l'ambiance acoustique et la qualité de l'air et n'a pas d'effet sur les vibrations, il n'y a donc pas lieu de prendre des mesures compensatoires.

✓ **Coût des mesures d'insertion**

Le coût des mesures en faveur de l'environnement est estimé à environ 15 M€ (valeur 2000), en premier ordre de grandeur.