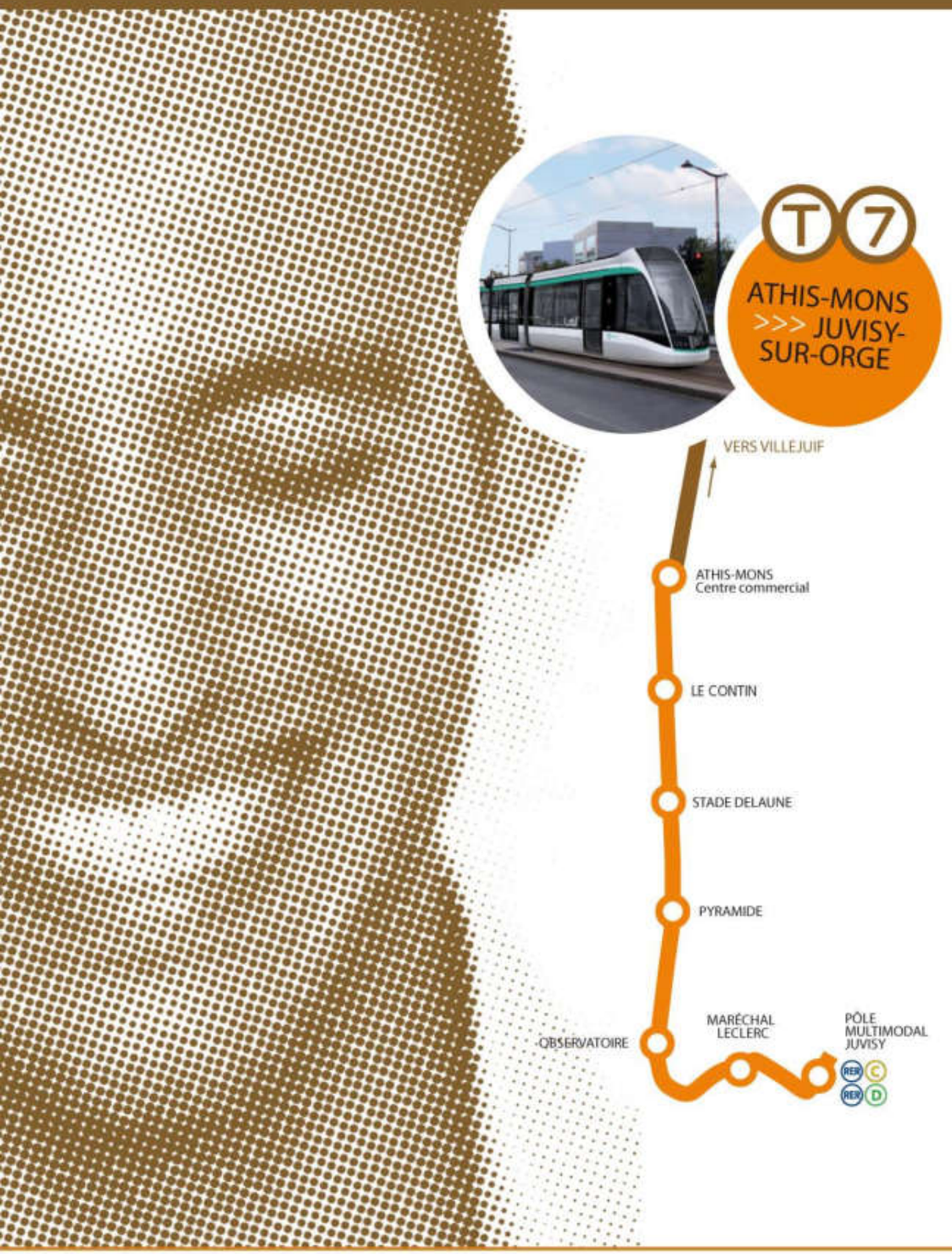
Prolongement de la ligne 7 du tramway



Dossier de demande d'autorisation environnementale

- **Pièce C : Description du projet**

2. Note de présentation non technique du projet

Suivi des modifications

Indice	Date	Commentaire
1	22/12/2021	Création

I. OBJET DU PRESENT DOSSIER 3

II. PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET 4

II.I LOCALISATION DU PROJET 4

II.II LE TRACE ET LES STATIONS 6

I. OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier porte sur la demande d'autorisation environnementale (DAE) pour le projet de prolongement du T7.

II.PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET

II.I LOCALISATION DU PROJET

Le projet de prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge est implanté dans le département de l'Essonne (91), dans le sud de l'agglomération parisienne.

Le tramway s'insère au sud de l'aéroport d'Orly, entre l'autoroute A6 à l'ouest et la Seine à l'est. Il traverse les communes de Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge.

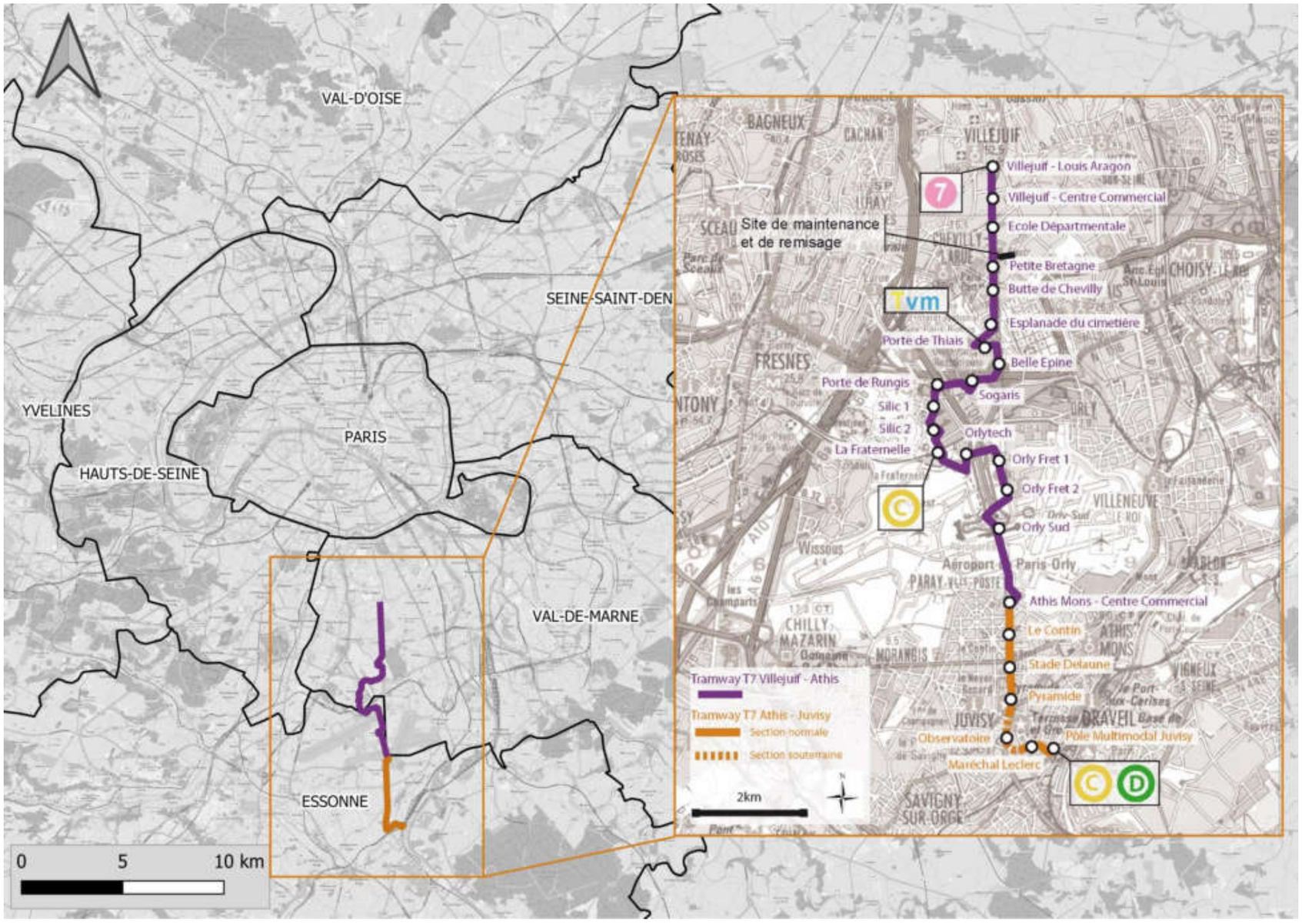


Figure 1: La ligne de tramway T7 projetée. Source : IGN - SCAN 100 (2002), exploitations complémentaires et modifications Ingerop.

II.II LE TRACE ET LES STATIONS

Le tracé du projet de tramway T7 Athis – Juvisy dessert les quartiers bordant la RN7 au sud d'Orly ainsi que le centre-ville de Juvisy-sur-Orge. Il a une longueur totale de 3,7 km pour 6 nouvelles stations :

- 3 stations sur l'ex-Nationale 7 : Le Contin, Stade Delaune et Pyramides,
- 1 station enterrée : la station Observatoire,
- 1 station dans le centre-ville de Juvisy : Maréchal Leclerc,
- 1 station terminus intégrée au projet de Grand Pôle Intermodal de Juvisy (gare RER).

La connexion avec le tramway Villejuif – Athis-Mons se fait au sud de la station Athis-Mons Porte de l'Essonne, terminus provisoire de la ligne actuelle. Dans le cadre du tramway Villejuif – Athis-Mons, une gare de correspondance bus a été aménagée au niveau de la station Athis-Mons Porte de l'Essonne.

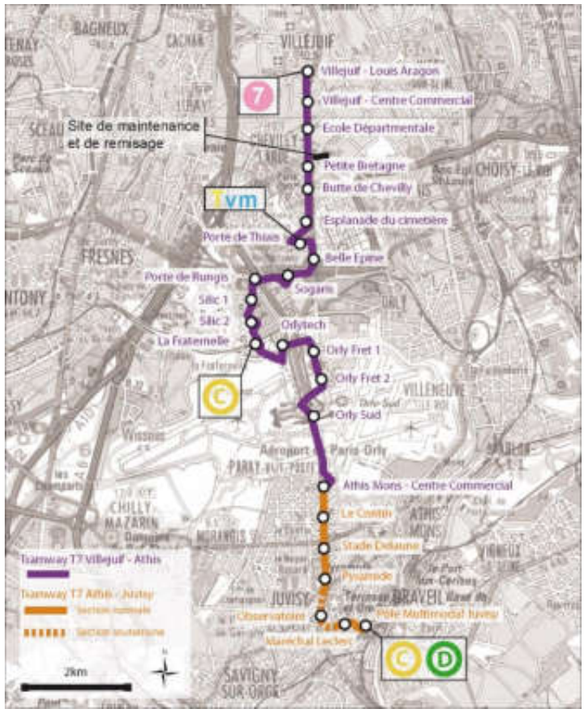


Figure 2 : La ligne de tramway T7 projetée. Source : IGN - SCAN 100 (2002), exploitations complémentaires

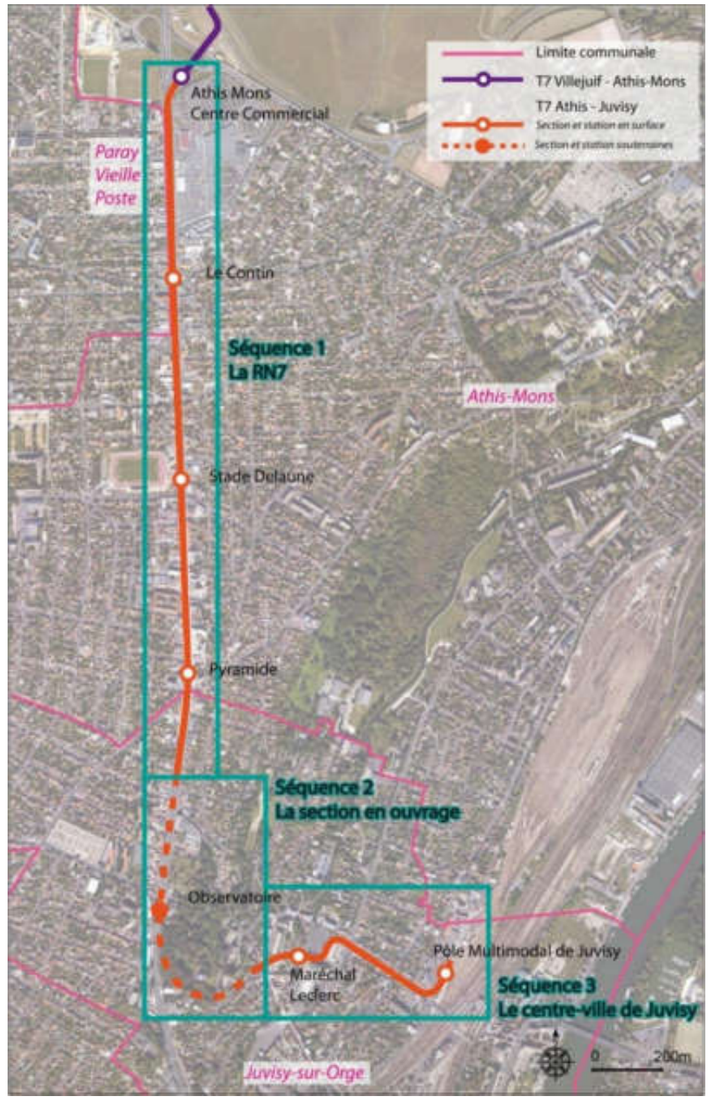


Figure 3 : Tracé et interstations du prolongement du T7. Source : photo aérienne : InterAtlas.

Thème	Sous-thème	Résumé
Présentation technique du projet	Dispositions techniques retenues pour l'infrastructure tramway	En heures de pointe, le tramway T7 pourra être exploité avec un intervalle de passage entre deux rames consécutives de 4 minutes. Sa vitesse commerciale moyenne est estimée à environ 18km/h. Un site de maintenance et de remisage accueillera les infrastructures nécessaires aux fonctions d'exploitation, de remisage et de maintenance du tramway. Le matériel roulant est le même que celui qui a été mis en service sur la première partie du tracé Villejuif – Athis-Mons. Il s'agit du Tramway fer 33 m type Citadis 302. Sur la majorité du tracé, l'implantation du tramway sera au centre de la voirie avec les voies de circulation routière de part et d'autre, en site réservé, totalement dédié au tramway. Le matériel assurera le transport des usagers dans des conditions d'accessibilité et de sécurité optimales conformément à la règlementation. Etant donné l'environnement urbain, le type de pose « traditionnel » est retenu : les voies sont donc posées sur traverses béton calées par un béton. Concernant l'assainissement, le projet de prolongement du T7 porte uniquement le remplacement des avaloirs actuels et leur raccordement sur le réseau des eaux de pluie existant. Sauf cas particulier du dédoublement des réseaux, le projet ne vient pas créer/remplacer de nouveau collecteur pour les eaux de voirie. L'évacuation des eaux se fera à deux niveaux : • en surface de la plateforme au niveau des revêtements, selon le profil en long de la voie, • dans la gorge du rail. La ligne de tramway sera alimentée par une Ligne Aérienne de Contact (LAC), sur la totalité du tracé. Celle-ci doit être maintenue à une certaine hauteur. Pour ce faire, un dispositif de support est nécessaire ; il peut être porté par des poteaux implantés régulièrement le long de la ligne de tramway, ancré le long des façades ou accroché sous ouvrage (dans le tunnel). La fourniture de l'électricité est assurée par Enedis au niveau des postes de redressement. Ceux-ci sont au nombre de quatre, implantés le long de la ligne de tramway. Ils assurent une distribution de l'énergie adaptée aux besoins. Le projet de tramway T7 Athis – Juvisy inclut la mise en place de 6 nouvelles stations, dont 5 en surface et une section enterrée. En surface, les stations seront posées sur le sol. Les quais apparaissent comme en surépaisseur par rapport au reste de l'espace public, et la plateforme est dans un nivellement globalement proche du niveau de la voirie. La section enterrée est composée de 5 parties distinctes : • Deux tranchées ouvertes, • Deux tranchées couvertes, • La station observatoire, • Un tunnel de 305 m.

Thème	Sous-thème	Résumé
	Description de l'insertion et des aménagements urbains et paysagers	Le tracé du tramway T7 Athis – Juvisy traverse trois séquences qui se distinguent par l'environnement du tramway : • La RN7 entre la station Athis-Mons Centre Commercial et la rue Legendre (Juvisy-sur-Orge) ; • La section en ouvrage (comprenant la section souterraine) entre la rue Legendre (Juvisy-sur-Orge) et la rue Piver (carrefour avec la rue C. Flammarion) ; • Le centre-ville de Juvisy-sur-Orge entre la rue Piver (Juvisy-sur-Orge) et le Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge. Chaque séquence appelle un traitement particulier en termes de parti d'insertion et d'aménagement.
Organisation et durée des travaux	Objectif du planning des travaux et principes généraux d'organisation	Les travaux de réalisation de l'extension du tramway T7 Athis-Juvisy vont nécessiter : • De maîtriser les impacts sur le fonctionnement de la ville (circulation, accès riverains…) par la mise en place de mesures compensatoires et un phasage adapté ; • D'ordonnancer les travaux de surface et du tunnel afin de respecter un planning le plus optimal possible ; • De définir des zones de travaux suffisantes pour réaliser les travaux dans des conditions économiques acceptables.
	Consistance des différentes phases de travaux	Les travaux seront réalisés en 7 phases principales : 1. Travaux préalables, 2. Travaux de génie civil du tunnel et de la station souterraine, 3. Travaux de voirie, 4. Travaux de plateforme, 5. Equipements du tunnel et de la station souterraine, 6. Equipements en section aérienne, 7. Essais et marche à blanc.
	Organisation et planning des travaux	Les travaux de la section aérienne seront organisés en 9 tronçons. Les études actuelles ont permis de séparer en 2 grands types les principes de phasage : • Le phasage RN7, • Le phasage centre-ville de Juvisy **La planification du projet T7 dans les hypothèses actuelles amène à une date de démarrage des travaux en 2023 et une mise en service complète de la ligne en juillet 2030.**
	Allotissement	La stratégie d'allotissement a pour objectif de limiter les risques de surcoût pour le client tout en disposant des meilleurs spécialistes sur les métiers régaliens de la construction d'un système de transport.

Thème	Sous-thème	Résumé
	Bases vie	La dernière phase d'étude étudiait l'opportunité d'utilisation de deux parcelles foncières situées le long de la RN7, au niveau du terminus Portes de l'Essonne de la ligne tramway T7 phase 1. **Les différents échanges avec SYSTRA et les collectivités publiques durant les différentes phases d'étude n'ont pas permis d'infirmer ni de confirmer cette solution à l'heure actuelle**.
Estimation des résidus et des émissions attendus	Phase travaux	En phase travaux, des résidus et émissions sont attendus en termes de : • Pollution de l'air, • Bruit, • Vibrations, • Emissions lumineuses, • Déchets.
	Phase exploitation	En phase exploitation, des résidus et émissions sont attendus en termes de : • Pollution de l'air, • Bruit, • Vibrations, • Emissions lumineuses, • Déchets, • Radiations et ondes électromagnétiques.