



PRÉFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Le - 3 AVR. 2014

Évaluation environnementale des projets

Dossier n° EE -880-14

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de ligne de tramway Paris-Orly (Val-de-Marne).

Résumé de l'avis

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur le dossier de Déclaration d'Utilité Publique du projet de création de la ligne de tramway Paris-Orly ville d'une longueur de 10 kilomètres. Le projet a vocation à améliorer la desserte de ces secteurs. Il devrait également entraîner une nouvelle organisation des déplacements limitant notamment les nuisances associées.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Les principaux enjeux environnementaux de ce projet concernent le bruit, la qualité de l'air, l'insertion urbaine et paysagère et la gestion des eaux pluviales.

L'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité. L'autorité environnementale relève la bonne qualité de l'évaluation des impacts du projet sur les thématiques déplacements, bruit et qualité de l'air.

L'autorité environnementale recommande toutefois que l'étude d'impact soit complétée et actualisée pour ce qui a trait à la gestion de l'eau en vue de la procédure au titre de la loi sur l'eau. Elle note que le projet ne présente pas de variantes pour favoriser l'insertion paysagère du tramway et recommande de justifier le choix du système d'alimentation notamment à proximité de la station Musée d'art contemporain du Val-de-Marne (Mac/Val).

* *
*

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et Interdépartementale de l'énergie et de l'environnement d'Île-de-France.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE

Cet avis sera joint au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Il est, à la suite de l'enquête publique, un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Ce projet est soumis à une étude d'impact obligatoire au titre de la rubrique 8 de l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

1.3. Contexte du projet

Le projet de ligne de tramway Paris-Orly ville (94) est une opération portée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Cette opération est inscrite dans le projet de Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF approuvé le 27 décembre 2013) et dans le contrat particulier entre la région Île-de-France et le département du Val-de-Marne. Ce tramway viendra remplacer la ligne d'autobus 183. La création de la ligne de tramway est cohérente avec les objectifs du plan de déplacements d'Île-de-France.

Le projet de tramway Paris-Orly ville participe à l'amélioration de l'offre de transport en commun au sud de Paris. Il constitue un engagement vers la mobilité durable, dont l'objectif premier est d'apporter une réponse satisfaisante aux besoins de déplacements entre Paris sud et le Val-de-Marne, tout en garantissant l'accessibilité en toute sécurité au plus grand nombre, et en réduisant l'impact environnemental, notamment par la requalification de la RD5 (ex RN 305).

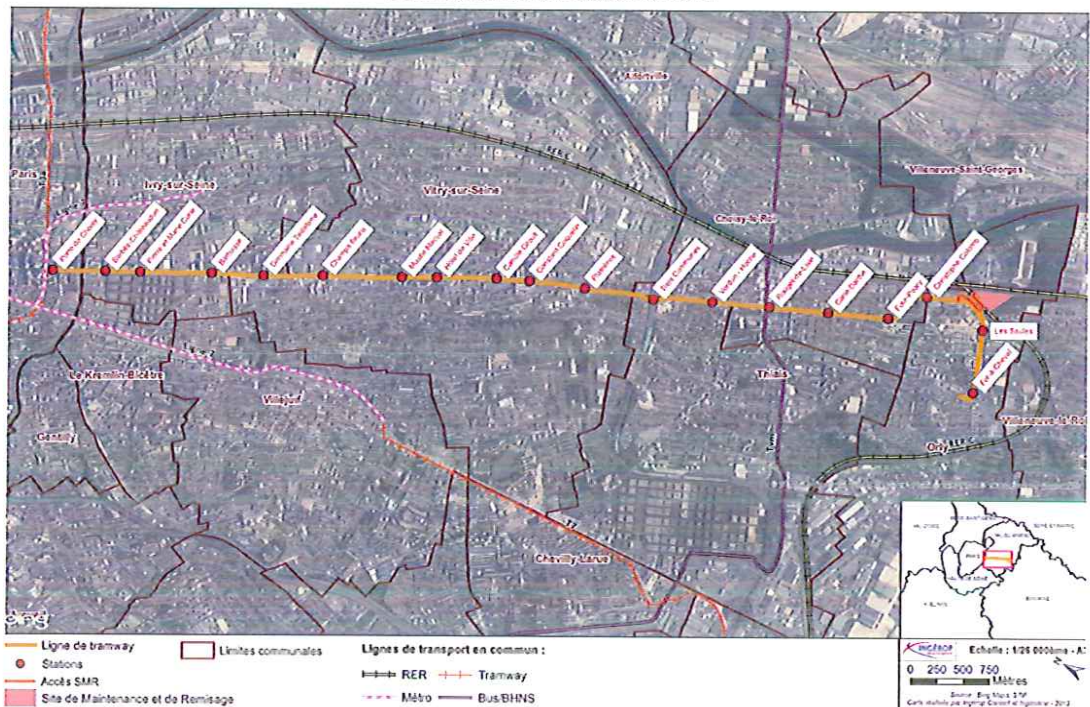
1.4. Description générale du projet

La création de la ligne de tramway Paris-Orly a pour objectif d'améliorer la capacité de transport entre le 13^{ème} arrondissement de Paris et Orly. Cette future ligne, de 10 km de longueur, s'insère essentiellement sur la RD5, suivant l'actuel tracé de la ligne d'autobus 183, qu'elle remplacera à terme. Ce projet va occasionner d'importants travaux d'aménagement des chaussées. Il a pour objectifs de pallier à la saturation de la ligne 183 partiellement en site propre qui connaît des difficultés d'exploitation, d'encourager une

mobilité durable, d'atténuer la pollution de l'air par des reports de trafic et d'accompagner le développement des territoires traversés et leur urbanisation. La ligne de tramway Paris – Orly sera ponctuée de 19 stations et desservira les communes de Paris 13ème arrondissement, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly ville. Le projet nécessitera la réalisation d'un site de maintenance et de remisage du matériel roulant sur le site des Voeux à Orly, site présentant actuellement des boisements. La mise en service du tramway Paris – Orly ville est envisagée, selon l'étude d'impact (p. 41) début 2020 avec un début des travaux en octobre 2015. Les travaux sur les voiries, trottoirs, plantations et plate-forme sont prévus fin 2016 début 2017. L'autorité environnementale relève que le pétitionnaire devra établir, préalablement à ces travaux, un dossier au titre de la loi sur l'eau.



Tramway Paris-Orly Ville
PLAN DE SITUATION - PRÉSENTATION DU PROJET



2. Analyse de l'étude d'impact

Le document fourni est de bonne qualité, bien illustré. Sur le fond, l'étude d'impact aborde de manière exhaustive toutes les dimensions environnementales.

2.1. Description de l'état initial et identification des enjeux

La description de l'état initial de l'environnement permet d'identifier certains enjeux propres au territoire. Son niveau de détail est proportionné en conséquence, tenant également compte des sensibilités induites par les impacts prévisibles du projet.

Le sol

La géologie du site du projet est bien caractérisée, elle renferme des formations peu perméables. Le tracé recoupe des zones soumises à l'aléa moyen concernant le phénomène de retrait/gonflement des argiles.

Les sites et sols pollués

Afin de vérifier la présence potentielle de sites et sols pollués, un recensement a été réalisé via la base de données BASOL (qui répertorie les sites et sols pollués ou

potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif) et BASIAS (qui répertorie les sites qui ont accueilli par le passé une activité industrielle ou de service). Les résultats mettent en évidence, dans l'aire d'étude, trois sites BASOL (situés sur Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine) et 265 sites BASIAS. De plus, une visite sur le site des Vœux (emplacement du futur SMR) a montré que celui-ci est utilisé comme décharge, ce qui peut potentiellement être une source de pollution.

En outre, le tracé côtoie au sud de Choisy-le-Roi et à Orly la canalisation de la société TRAPIL (pipeline d'hydrocarbures). Des contacts devront être pris avec cette société très en amont des travaux.

Les risques naturels

S'agissant du risque naturel « anciennes carrières », il est bien noté qu'une étude géotechnique est prévue.

Par ailleurs, les villes de Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly ont été identifiées comme étant soumises au plan de protection contre les inondations (PPRI) de la Marne et de la Seine approuvé par arrêté du 12 novembre 2007. Il convient de mentionner également dans cette partie que les communes de Vitry-sur-Seine et d'Ivry-sur-Seine sont aussi concernées par le plan de prévention des risques (PPR) Inondation et coulées de boues par ruissellement en secteur urbain, prescrit par arrêté préfectoral du 9 juillet 2001.

Les cartes présentées de la page 82 à 86 manquent de lisibilité car la couleur bleu pâle est diluée avec les autres couleurs chromatiques figurant d'autres enjeux. Elles ne permettent pas une délimitation claire des enjeux liés aux inondations. De plus, elle gêne la lecture de la synthèse des enjeux environnementaux qui est morcelée en plusieurs parties.

L'eau

Concernant la problématique eau potable, l'étude d'impact indique que le tracé du projet de tramway n'intercepte pas de périmètres de protection de captage. Toutefois, deux usines de production d'eau destinée à la consommation humaine (EDCH) alimentant une population supérieure à deux millions d'habitants sont présentes dans l'aire d'études. Une attention particulière devra être portée à la phase chantier, notamment lors d'éventuelles interventions sur des canalisations d'eau potable. L'autorité environnementale note que cette problématique est identifiée et que des mesures sont proposées (mise en place d'aménagements temporaires, dispositifs de récupération des eaux, etc.).

En ce qui concerne l'imperméabilisation des sols, le dossier indique que l'aire d'étude du projet correspond à une superficie de 1000 ha environ (p. 16) sur laquelle les « espaces verts » représentent environ 13 % (p. 70). L'écoulement des eaux de 10 kilomètres de voies imperméabilisées suit le gradient topographique est-ouest. Toutefois, l'imperméabilisation des sols augmente le risque d'inondation par ruissellement urbain, risque déjà bien présent sur cette partie du tracé. Une attention particulière devra donc être portée à la gestion des eaux pluviales. L'étude d'impact identifie bien que le tracé du tramway se situe dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie approuvé le 20 novembre 2009, apportant des recommandations notamment pour limiter le ruissellement (orientation 33, disposition 145, etc.) ainsi que dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Bièvre, en cours d'élaboration.

Enfin, la zone d'étude du projet est située à plusieurs endroits sur la nappe d'accompagnement de la Seine, dite nappe des alluvions, ce que rappelle bien la figure 16 en page 52 de l'étude d'impact.

Le patrimoine naturel

L'étude faune-flore n'appelle pas de remarques particulières, le secteur présentant une faible potentialité écologique. Cependant, le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) identifie des secteurs dignes d'intérêt, tels que le parc de Choisy ou le cimetière d'Ivry-sur-Seine. L'étude d'impact aurait pu présenter les secteurs concernés par des continuités écologiques par des études locales appropriées. Le document ne fait pas état

du projet de coulée verte Bièvre Lilas (reconnue comme liaison d'intérêt écologique au sein du SRCE) dans la liste des projets connus au sein du territoire (pages 89 et 572).

Il serait intéressant de chercher à connecter ces secteurs à travers l'implantation du tramway, d'autant plus que la trame végétale discontinue que constitue la RD5 apparaît dans le SDRIF comme « liaison verte » à conforter.

Le patrimoine archéologique, bâti et paysager

Le dossier aborde la question du paysage et a bien identifié et cartographié les espaces protégés. Ce chapitre aurait toutefois mérité davantage de photos de l'état existant des secteurs destinés à être notablement modifiés pendant la durée des travaux et en période d'exploitation (exemple : trémies, tranchées couvertes).

Le tracé du tramway intercepte le site inscrit de l'Avenue de Versailles et de la République à Thiais et à Choisy le Roi (arrêté du 26 novembre 1942), ainsi que le site classé (et non monument historique classé comme l'indique l'étude d'impact en p. 200) du parc municipal de Choisy-le-Roi.

Toutefois, d'autres sites inscrits ou classés, que l'étude d'impact ne recense pas, sont situés à proximité de ce tracé : le parc d'Avaucourt sur la commune d'Athis-Mons (site classé par arrêté du 11 décembre 1942), les rives de la Seine sur la commune d'Athis-Mons (site inscrit par arrêté du 19 août 1976 et modifié par arrêté du 26 juin 1985), le Château et parc d'Athis-Mons (site inscrit par arrêté du 12 décembre 1942) ainsi que les parcs et jardins communaux de Villeneuve-le-roi (site inscrit par arrêté du 9 octobre 1942). Ils sont susceptibles de constituer autant de lieux de respiration pour la population que le tramway pourra desservir au travers de stations intermodales.

Le bruit

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée du 11 au 22 février 2013. Les résultats ont révélé des zones dans lesquelles il existe des dépassements des valeurs réglementaires et des points noirs de bruit (définis par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres) ont été mis en évidence.

L'étude d'impact se réfère bien aux cartes stratégiques départementales du bruit approuvées par arrêté préfectoral du 3 janvier 2002 et à l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit et le plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly. Par ailleurs, un recensement des établissements dits sensibles a été réalisé et en comptabilise 128 dans l'aire d'études.

La qualité de l'air

Pour caractériser la qualité de l'air, les données issues d'Airparif ont été exploitées et des campagnes de mesures ont été réalisées sur le terrain. Les données issues d'Airparif (données 2011 et 2012) permettent d'identifier que les principales sources d'émissions sont le secteur industriel et résidentiel, ainsi que le trafic routier. D'après les bilans 2011, les concentrations moyennes annuelles pour le dioxyde d'azote, les particules, l'ozone, le benzène, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone et les métaux sur l'aire d'études au niveau de l'Ouest du Val-de-Marne ne dépassent pas les valeurs limites pour la protection de la santé (fixées par le décret du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air).

S'agissant des campagnes de mesures menées dans le cadre du projet, elles ont été réalisées du 4 au 18 décembre 2012 en période hivernale et du 14 au 28 mai 2013 en période estivale sur 40 sites pour le dioxyde d'azote et sur 10 pour le benzène. Ces polluants atmosphériques ont été sélectionnés car ils sont caractéristiques de la pollution routière. Pour le dioxyde d'azote, les résultats mettent en évidence des dépassements de la valeur limite de la moyenne annuelle (fixée à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ par décret) avec une concentration maximale mesurée à 100,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (pour la station Rouget de Lisle). Pour le benzène, les concentrations moyennes mesurées respectent la valeur limite réglementaire (fixée à 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle par décret) et de qualité (fixée 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ par décret).

De plus, une modélisation de la dispersion des polluants atmosphériques a été réalisée sur la zone d'étude.

Les résultats de ces évaluations mettent en évidence des zones de dégradation locale qui sont plus marquées à proximité de Paris et à proximité d'axes routiers.

2.2. Justification du projet retenu

Le projet Tramway Paris Orly (TPO) jouxte le territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) «Orly Rungis Seine Amont» au sud de Vitry-sur-Seine, entre le RER C à l'est, la ligne n°7 du métro et le tramway T7, à l'ouest. Le tracé du projet de tramway Paris Orly suit généralement le parcours actuel de la ligne d'autobus 183. Sa mise en service nécessitera la construction d'un site de remisage et de maintenance du matériel roulant (SMR), prévu sur le site de Voeux à Orly, secteur en friches proche des infrastructures ferroviaires.

Ce projet de tramway répond à la forte fréquentation de la ligne d'autobus 183 actuelle (53 500 voyageurs par jour en 2007), très utilisée de Paris à Choisy/Rouget de Lisle sur la RD5. La voie centrale en site propre réservée aux autobus 183 sur la RD5 (ex RN 305), servira de support du projet de tramway. Cette voie a déjà fait l'objet de travaux dans le cadre des opérations de transports financées par le contrat de plan Etat-Région d'Île-de-France (CPER 2000-2006) pour l'itinéraire de Transport en commun en site propre (TCSP) RN305 Nord et Sud, dont un des objectifs était de faciliter l'exploitation des lignes d'autobus.

Ce projet permet de renforcer le maillage du réseau entre Paris et le département du Val-de-Marne. Il traversera des zones urbaines denses et s'accompagnera d'aménagements urbains qui bénéficieront aux communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly.

Le projet de ligne de tramway Paris Orly ville s'articule notamment, avec le projet Grand Paris Express (ligne 15) à Vitry Centre, la ligne de métro 7 et le tramway T3a à Paris (Porte de Choisy) ainsi que le RER C à Choisy-le-Roi et Les Saules. Le projet de tramway Paris Orly ville sera ainsi également connecté à de nombreuses lignes d'autobus importantes comme le Trans-val de Marne (TVM) et le 393 (TCSP Thiais-Pompadour-Sucy-Bonneuil), 9 lignes Mobilien, 2 lignes Express et 14 lignes de proche couronne.

Le projet de ligne de tramway Paris Orly ville devrait contribuer au développement du territoire et à l'émergence de dynamiques de projet s'inscrivant dans la mise en œuvre des contrats de développement territorial qui seront traversés par ce tramway (Grandes Ardoines et Grand Orly).

3. Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux impacts du projet sur l'environnement sont identifiés et des mesures sont proposées. Certaines d'entre elles doivent encore être affinées et complétées à l'issue des études complémentaires auxquelles le maître d'ouvrage s'est engagé (en particulier pour la gestion des eaux).

La topographie, stabilité et qualité des sols

L'aménagement du secteur ne prévoit pas de remanier le sol en place au point d'en modifier l'actuelle topographie. Toutefois, l'analyse de l'état initial a montré que les enjeux de stabilité et de pollution des sols devaient être pris en compte. Des études géotechniques et des sondages spécifiques sont prévus et, le cas échéant, des mesures seront prises. L'étude d'impact indique notamment que pour chaque site pollué, un suivi sera mis en place dans le cadre d'un plan de gestion. Elle précise également que la réutilisation des terres excavées est prévue sur les sites voisins (Tzen 5 ou M15). L'autorité environnementale rappelle que, dans le cas de réutilisation des terres, des tests devront être effectués afin d'écartier tout risque de pollution des milieux récepteurs.

Le matériel roulant proposé à propulsion électrique et dépourvu de pneu n'est pas de nature à générer des pollutions pour les sols et les nappes souterraines.

L'eau

Pour cette thématique, les études réalisées permettent d'identifier de premières mesures. Celles-ci devront toutefois être développées à la suite des études complémentaires que le maître d'ouvrage a programmées.

Ainsi, pour la gestion des eaux pluviales, la capacité du réseau apparaît suffisante pour accueillir les nouveaux volumes du fait du projet. L'ensemble des eaux pluviales de chaussées et de trottoirs sera dirigé vers le réseau de collecte des eaux pluviales. Le recueil des eaux pluviales de la plate-forme dépend du type de revêtement retenu. Des études complémentaires détermineront si un ouvrage de rétention supplémentaire ou une augmentation des surfaces infiltrées est nécessaire, en particulier sur les zones identifiées (cf. p.214).

En outre, la création d'un bassin de rétention est prévue sur le site de maintenance et de remisage (cf. page 136 du schéma de principe). La création de plan d'eau, y compris les ouvrages de rétention des eaux pluviales, de même que la vidange de ce bassin, qui n'est pas évoquée dans l'étude d'impact, sont susceptibles d'être soumises à la nomenclature au titre de la loi sur l'eau.

L'autorité environnementale note que ces analyses, de même que les modalités de gestion des eaux pluviales (dimensionnement, pluie de référence, etc.) seront précisées dans le cadre de la demande au titre de la loi sur l'eau et que l'étude d'impact fera alors l'objet d'une actualisation. Celle-ci devra également présenter la compatibilité du projet avec le SDAGE et prendre en compte les enjeux du SAGE de la Bièvre, actuellement en cours d'élaboration. Ces enjeux sont l'amélioration de la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie, la maîtrise des ruissellements urbains et la gestion des inondations, le maintien d'écoulements satisfaisants dans la rivière, la reconquête des milieux naturels.

Milieux naturels

Le patrimoine arboré des secteurs traversés par le projet sera affecté, comme l'indique l'étude d'impact. L'autorité environnementale constate que le projet comportera moins d'arbres que l'état existant. L'étude d'impact mentionne des projets complémentaires liant le tracé de la ligne de tramway aux sites "verts" existants, comme le parc de Choisy, mais cela reste au stade d'intentions dans l'étude. Les grandes lignes auraient pu être esquissées, dans le cadre des mesures visant à permettre une meilleure intégration du projet dans son environnement.

D'autre part, il pourrait être intéressant que l'emprise puisse accueillir un minimum de biodiversité en testant d'autres plantations et d'autres modes de gestion que des arbres d'alignement et de la pelouse rase. La zone d'entretien pourrait également accueillir une "masse végétale" suffisante et en relation avec les espaces voisins pour ajouter un intérêt écologique en complément de son aspect paysager.

Le patrimoine paysager et bâti

De manière générale, sur les illustrations, les mâts porte caténaire et les câbles électriques ne sont pas représentés clairement dans les images de projet (les mâts ou les poteaux sont présents, mais plus ou moins "valorisés"). Or, ils peuvent avoir un impact visuel non négligeable qu'il convient le cas échéant de signaler (cf. p.658). Les mâts ne seraient plus centraux comme il est annoncé, mais latéraux.

Une attention particulière devra être portée à l'intégration paysagère de cette nouvelle infrastructure de transport en site propre dans un espace déjà très marqué par les réseaux viaires. Le projet prévoit donc des mesures spécifiques d'intégration paysagère, à la fois pour la ligne de tramway, majoritairement végétalisée et pour les stations, qui tiendront compte de l'architecture de l'environnement et auront des plantations. L'étude d'impact ne traduit pas toutefois ces séquences paysagères et l'autorité environnementale recommande que ces séquences soient affinées et détaillées.

L'autorité environnementale note, en outre, que le projet ne présente pas de variantes pour favoriser l'insertion paysagère du tramway, à l'instar de la ligne de tramway de Bordeaux

ou plus récemment de celle de Tours. Une alternative au tramway classique alimenté en électricité par des lignes aériennes de contact (LAC) aurait pu être présentée et aurait permis de choisir pour certaines sections un système d'alimentation par le sol (APS), notamment à proximité de la station Musée d'art contemporain du Val-de-Marne.

En effet, l'alimentation des caténaires par des lignes aériennes de contact nécessite des mats ou des poteaux, parfois même des ancrages en façade, nécessitant un travail d'intégration particulier. Le choix du type d'alimentation mériterait donc d'être justifié.

Par ailleurs, le dossier indique que le projet entraînera une « modification temporaire et à terme de la perception du site inscrit des avenues de Versailles et de la République à Choisy-le-Roi, du fait de la coupe de certains arbres » (p.105). Il est précisé que la réflexion d'aménagement sur les demi-lunes sera suivie par les services territoriaux de l'architecture et du patrimoine (STAP).

Le choix des essences d'arbres à replanter (cf. p. 616) paraît contestable pour certains, dont il est dit qu'ils sont "adaptés au milieu urbain", ce qui n'est pas exact pour tous. Le hêtre, déjà en limite de son aire de répartition géographique ici, n'est pas adapté à ce milieu urbain, sec et plus chaud (réverbération des surfaces minérales tout autour). De même, l'aulne glutineux préfère les sols humides. Quant aux marronniers, on n'en replante plus à Paris (et ailleurs) en raison des attaques de la Mineuse, à moins de planter *Aesculus carnea* (le rose, plus résistant que le *Aesculus hippocastaneum*) et qui a pour avantage de ne pas porter de bogues dangereuses pour les piétons.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Ce projet répond aux critères des politiques de déplacement décidées dans le plan de déplacements urbains (PDU) d'Île-de-France. Il a pour objectif d'augmenter les déplacements en transport en commun et en modes doux au détriment de l'usage de la voiture. Le projet de ligne de tramway entre Paris et Orly ville permettra une requalification de la plate-forme actuelle en y insérant des pistes cyclables sur l'ensemble de l'itinéraire.

L'autorité environnementale considère que l'étude concernant l'impact du projet sur les nuisances sonores, en phase d'exploitation, est de bonne qualité. Concernant le bruit, l'étude acoustique montre que le projet aura un impact globalement positif sur les populations riveraines et ne nécessite pas d'isolation phonique, au titre de la réglementation.

Il n'y a pas de point critique vibratoire identifié sur la portion parisienne. Cependant, des poses de voies anti-vibratoires sont prévues pour les aménagements du secteur de la porte de Choisy pour limiter ces nuisances.

Concernant la qualité de l'air extérieur, le projet va permettre de modifier l'organisation des déplacements en limitant l'augmentation du trafic routier sur la RD5 (ex. RN 305) à l'horizon 2020 au profit du tramway pour améliorer la qualité de l'air. A priori, l'exploitation du tramway ne produira pas d'émissions de polluants atmosphériques. La modélisation du trafic montre un impact positif sur la qualité de l'air extérieur, notamment dans les zones les plus dégradées. Par ailleurs, l'évaluation sanitaire réalisée montre que le projet n'engendre pas de risque significatif au niveau des établissements sensibles situés à proximité du projet. Le maître d'ouvrage comparera ces résultats avec ceux issus d'une campagne de mesures qui sera réalisée sur le terrain après mise en exploitation du tramway.

Champs électromagnétiques

L'étude d'impact indique que sept postes de redressement vont être déployés sur le tracé du tramway. Deux seront enterrés, et cinq pourront être intégrés à des constructions et donc potentiellement à proximité immédiate d'habitations.

Il est indiqué que des mesures de l'exposition des riverains seront réalisées pendant la phase d'exploitation. Si nécessaire, les postes pourront être équipés de panneaux de blindage.

L'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique précise que le champ magnétique auquel peuvent être exposés les tiers ne soit pas excéder 100µT (tesla). De plus l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité recommande de ne pas implanter à proximité immédiate des établissements sensibles, des installations susceptibles d'exposer les occupants à des niveaux supérieurs à 1 µT.

Phase chantier

Concernant la phase chantier, les travaux engendreront des effets temporaires notamment des nuisances multiples sur une longue période en termes de pollution gravimétrique (issues des poussières), de bruit et de nuisances liées à la fermeture de certaines voies pendant les travaux. Aussi, comme mentionné dans le dossier, le pétitionnaire devra mettre en place des mesures compensatoires, une information continue des riverains et des autorités compétentes et la possibilité de faire état de tout dysfonctionnement auprès d'une personne désignée référente.

Avant le démarrage des travaux, il est rappelé au pétitionnaire la nécessité d'effectuer un repérage de l'amiante dans les bâtiments qui seraient concernés par des démolitions.

4. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté est volumineux (150 pages), de bonne qualité avec des synthèses thématiques qui permettent au lecteur de se référer au contexte de cette opération. La carte du tracé et les photomontages permettent de se faire rapidement une idée du projet de création de la ligne de tramway Paris-Orly ville.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Île-de-France
Préfet de Paris

Jean DAUBIGNY