TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE



Tram T7 (Crédit RATP)

ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7

Sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste (91)

DU 2 octobre au 6 novembre 2023 inclus

CONCLUSIONS MOTIVEES

Fascicule 2

Commissaire enquêteur Michel GARCIA

Table des matières

2ème PARTIE – CONCLUSIONS MOTIVEES 3
1 COHERENCE DE L'ACTION PUBLIQUE. 3
2 RAPPELS SUR L'OBJET ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUËTE PUBLIQUE. 3
2.1 L'autorisation environnementale : le projet et ses enjeux. 3
2.2 Déroulement de l'enquête publique et l'ambiance sur place 8
2.3 Synthèse de l'avis global du public. 11
2.4 Inconvénients ou points faibles du projet 13
2.5 Avantages du projet 15
3 LES MOTIVATIONS QUI M'ONT CONDUIT A FORMULER MON AVIS 25
3.1 Sur le fond mon avis est motivé par les points suivants : 25
3.2 Avis du Commissaire enquêteur 29
4 ANNEXES 31
4.1 Annexe 1 Décision de désignation C.E. Tribunal Administratif de Versailles 32
4.2 Annexe 2 Arrêté Préfectoral organisant l'enquête publique 33
4.3 Annexe 3 Approbation du dossier d'autorisation environnementale par le C.A IDFM 40
4.4 Annexe 4 Lettre au Préfet demandant l'organisation de cette enquête publique 42
4.5 Annexe 5 Insertions de l'avis d'enquête dans la presse 43
4.6 Annexe 6 Publicité de l'enquête publique 48
Affichage PUBLILEGAL 51
4.7 Annexe 7 saisies d'écran Mairie de Juvisy 72
4.8 PV de synthèse et Accusé réception 74
4.9 Annexe 9 Correspondances prolongation 168

2ème PARTIE – CONCLUSIONS MOTIVEES

1 COHERENCE DE L'ACTION PUBLIQUE.

Après désignation par le Tribunal Administratif de Versailles réf E23000047/78 de M. GARCIA Michel, comme commissaire enquêteur, l'Arrêté préfectoral n° 2023.PRF/DCPPAT/BUPPE/158 du 05/09/ 2023 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique concernant l'autorisation environnementale, au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques, pour l'extension de la ligne T 7 sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste.

2 RAPPELS SUR L'OBJET ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUËTE PUBLIQUE.

Par délibération en date du 17/02/2022, le Conseil d'administration d'ile de France Mobilités a approuvé le dossier d'autorisation environnementale qui fait l'objet de la présente enquête concernant le prolongement de la ligne T 7 jusqu'à la gare de Juvisy sur Orge.

Le projet du prolongement du tramway T7 à Juvisy-sur-Orge y est soumis à autorisation environnementale au titre de deux « rubriques » :

- Rubrique 3110 : installation, ouvrages, remblais et épis dans le lit mineur d'un cours d'eau : il s'agit des travaux sur l'ouvrage de l'Orge. Le projet y est soumis pour la phase travaux ;

- Rubrique 3220 : installation, ouvrages, et remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : le projet se situe en effet en zone inondable de la Seine et de l'Orge et le projet y est soumis pour la phase définitive (lorsque le T7 sera en exploitation).

Le Maitre d'ouvrage devait, à ce titre, remettre à jour l'étude d'impact. Etant soumis au régime de l'autorisation, l'autorisation environnementale donne lieu à cette enquête publique. Le but de cette enquête publique est de garantir l'information et la participation de tous en recueillant leurs avis sur le dossier.

Cette enquête publique arrive fin 2023, car elle est faite sur la base du dossier d'études approfondies, dites études projet (« PRO ») car toutes les solutions techniques doivent avoir été étudiées à un niveau détaillé.

Toutefois, ce n'est pas la première enquête publique sur le projet. Une enquête sur l'utilité publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet a eu lieu du 21 mai au 22 juin 2013 et avait déclaré le projet d'utilité publique.

Les objectifs mentionnés de cette enquête sont exposés essentiellement ci-après.

2.1 L'autorisation environnementale : le projet et ses enjeux.

Le pétitionnaire de cette demande d'autorisation est **Ile de France MOBILITES**.

Le dossier a été constitué par cette entité avec comme mandataire **Setec Organisation**, **INGÉROP Conseil et Ingénierie** comme Maître d'œuvre général et **CDC Biodiversité** comme

assistant maitre d'ouvrage zones humides.

Ce dossier est volumineux et regroupe toutes les études, diagnostics, solutions alternatives, préconisations et projets réalisés par les prestataires, bureaux d'études ou autres, nécessaires à la réalisation de ce dossier dont une étude d'impact approfondie, un état des lieux avant le projet, l'incidence avec la réalisation et l'évolution future avec ou sans projet.

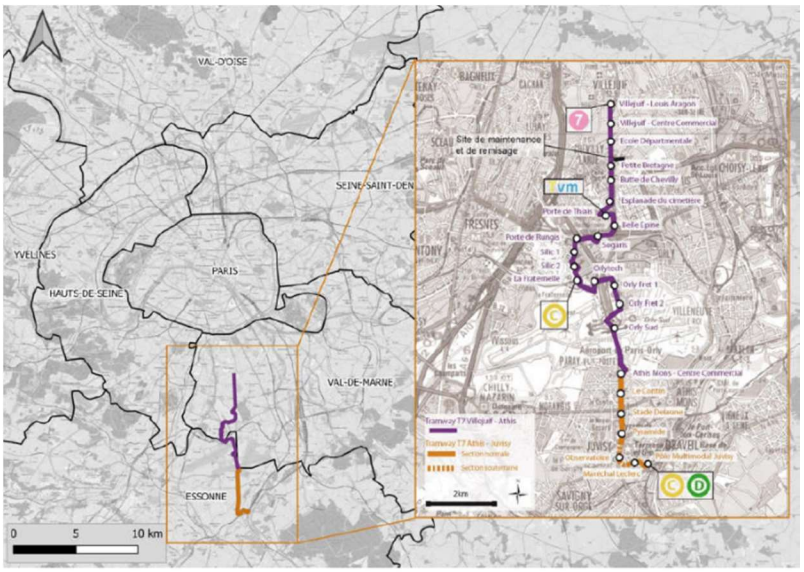


Figure 1 : La ligne de tramway T7 projetée. Source : IGN - SCAN 100 (2002), exploitations complémentaires et modifications Ingerop

A l'échelle du réseau de transport régional, le projet de liaison de tramway Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge vise à améliorer la desserte du territoire en renforçant le maillage du réseau de transports en commun en site propre, en proche et grande couronne.

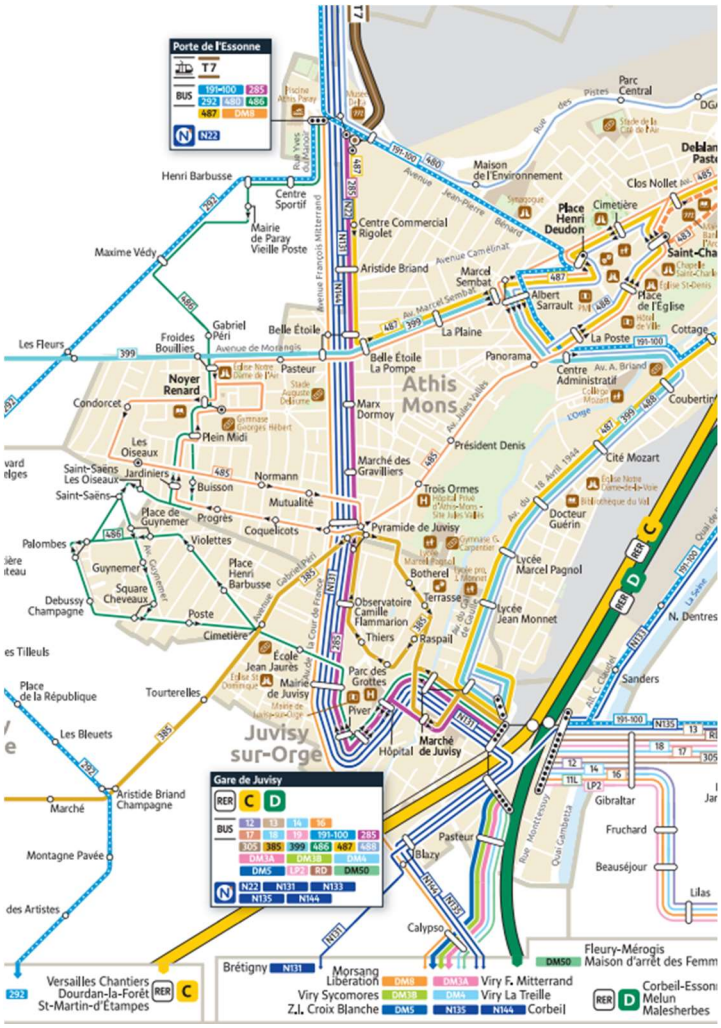
Il permettra d'en développer l'usage, conformément aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain de la région Île-de-France (PDUIF) et du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) adopté par le Conseil Régional en 2013.

Afin d'améliorer la desserte en transport en commun dans l'Essonne, de nombreux réseaux sont en cours d'amélioration et des secteurs peu ou pas reliés aujourd'hui vont bénéficier de la création de ces nouvelles lignes.

Plusieurs projets majeurs d'infrastructures de transports collectifs sont en connexion directe avec le tramway T7 Athis-Juvisy :
• la première phase du tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons (TVAM) et le projet de gare de correspondance bus Athis-Mons ;
• **le projet de Grand Pôle Intermodal (GPI) de Juvisy-sur-Orge; (Cf. carte ci-jointe)**
• le projet de réseau de métro automatique Grand Paris Express ;
• le projet de Tramway Paris-Orly ville (T9).

Hormis le Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge inauguré le 26 novembre 2019, ces projets ont une mise en service échelonnée entre 2021 (T9) et 2030 (L18 du Grand Paris Express).

Prévision : **60 000 voyageurs / jour** (après mise en service de la ligne 14 Sud)



D'autres projets, non reliés directement au tramway T7 Athis-Juvisy, mais ayant une influence forte à l'échelle départementale, sont :

• le projet de Tram-Train Massy-Evry (TTME) désormais nommé T12 Express mise en service cette fin d'année 2023;

• le projet de Bus T Zen 4.

Le présent projet a donc pour objectifs, à l'échelle du territoire (EPT Grand Orly Seine Bièvre [GOSB]) un maillage du réseau de transports en commun en site propre en proche couronne et de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue et les déplacements vers Paris grâce aux correspondances créées avec les RER C et D et les réseaux de bus. Cela contribue à assurer les dessertes du sud de l'Essonne vers le secteur d'Orly-Rungis, premier pôle économique du sud de l'Île-de-France.

Le retour d'expérience de tels travaux le long de cette ligne va entrainer la requalification urbaine de la RN7 et à améliorer la qualité de vie des habitants par la création de nouveaux logements, services et commerces même si ce n'est pas encore perçu comme telle. Ces aménagements provoqueront une spéculation immobilière de part et d'autre de son tracé comme cela s'est produit le long des autres lignes en construction dans le cadre de ce maillage et en particulier le long des lignes du Grand Paris.

Des opérations d'aménagements urbains aux abords de la voirie et au sein de la bande d'étude sont en cours et/ou seront réalisées d'ici la mise en circulation du tramway T7 (avenue F. Mitterrand à Athis-Mons, renouvellement urbain du secteur Hôpital et du quartier Pasteur Cœur d'agglomération à Juvisy, etc.). L'ensemble des évolutions urbaines attendues sont présentées au sein du diagnostic de ce présent dossier soumis à l'enquête, dans la partie Opérations d'urbanisme.

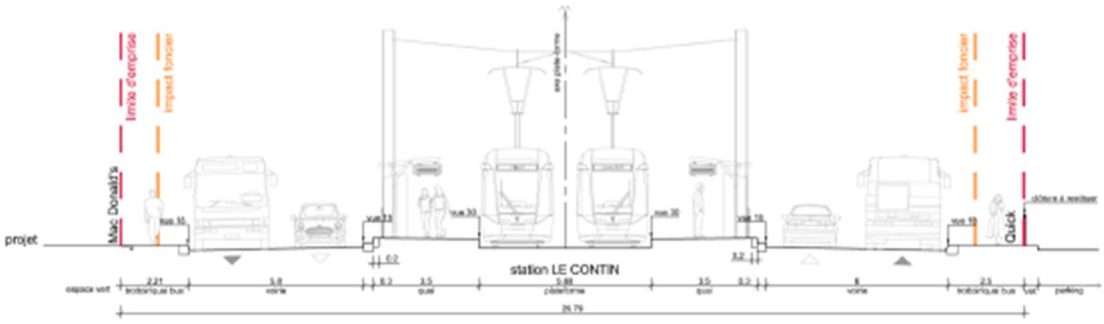


Figure 50 : Coupe type de la station Le Contin

En parallèle à cette enquête sur le prolongement de la ligne de tram, le PLU de la Commune d'Athis-Mons est aussi en cours d'enquête pour intégrer ces évolutions aux abords de la RN 7.

Les données fournies par l'INSEE permettent d'analyser l'évolution des populations et des emplois sur le secteur d'étude. Les hypothèses d'évolution de la population et de l'emploi utilisées dans le cadre de l'étude trafic montrent un accroissement de l'ordre de 5 à 6 % en 2026 par rapport à 2015. Ces données n'intègrent pas le développement d'Orly.

Cette augmentation de population, principalement de personnes en activité se traduit par un accroissement de migrations journalières domicile /travail et inversement. Cela fait des années que le réseau routier, essentiellement la RN 7 dans ce secteur avec ses voies adjacentes est saturé. Ce nouveau moyen de transport sur cet axe a vocation à se substituer à du trafic automobile et a remplacé une ligne de bus sur cette voie de liaison très encombrée.

La vitesse commerciale de chaque rame sera de 18 km/h, elles pourront être espacées de 4 mn et auront une capacité de 200 voyageurs (un bus fait 60 places). Les anciens usagers de transports collectifs bénéficieront entre Athis-Mons et le pôle multimodal de Juvisy, de gains de temps grâce au prolongement du tramway, qui offrira un gain de temps estimé de 7 mn sur ce parcours par utilisateur ainsi qu'une fréquence améliorée par rapport aux lignes de bus préexistantes. Il permettra également de supprimer les ruptures de charges imposées pour les utilisateurs désirant se rendre à Orly.

D'autre part, la gare de Juvisy est la gare de montée ou de descente de **10% des voyageurs des lignes de RER C et D. Elle accueille 140 000 voyageurs par jour et 7 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.** La gare de Juvisy est la seule station d'interconnexion des RER C et D. C'est ainsi une connexion supplémentaire pour contribuer à fluidifier et répartir ce transit. Cette concentration des moyens de transports collectifs, cette « correspondance géante » peut dynamiser l'activité commerciale du centre-ville autant qu'elle peut provoquer des gênes par l'importance des flux générés.

Ces travaux provoquent une inquiétude sur la Commune de Juvisy à juste titre car même si un maximum de précautions est prévu et expliqué pour réduire les nuisances, cela reste néanmoins un vaste chantier qui va perturber la vie quotidienne des habitants pendant au moins 6 ans. L'équipe municipale va subir ce chantier pendant la durée de son mandat et est contrainte de faire avec.

Article du Parisien de Novembre 2021

Quels sont les derniers blocages ?

« La ville n'a jamais fait obstacle au projet, insiste Lamia Bensarsa Reda. Robin Reda *(son époux, maire de 2014 à 2017, député de la circonscription depuis 2017)* et mon prédécesseur Michel Perrimond *(maire de 2017 à 2020)* ne se sont jamais opposés à ce projet d'intérêt régional. En revanche nous avons, localement, des questions et des inquiétudes légitimes. C'est notre rôle d'élus de préserver le cadre de vie, d'anticiper tous les impacts de travaux aussi importants sur le quotidien de nos habitants. Le sujet n'est pas le T7, mais le tracé, et faire en sorte que ce tramway arrive à Juvisy dans de bonnes conditions. »



Près de 400 personnes ont assisté à la réunion publique organisée par la maire de Juvisy, Lamia Bensarsa Reda. Des techniciens d'Ile-de-France Mobilités ont exposé le projet. LP/Cécile Chevallier

Pour information dans l'observation n°62 du PV, le député de la circonscription, ancien conseiller régional parle « d'un écocide de proximité ».

Sur le territoire de la commune de Juvisy, des nœuds importants dans l'articulation des quartiers tels que la station Observatoire, la place du Maréchal Leclerc avec remise à l'air libre de l'Orge avec des berges « renaturées », la gare RER de Juvisy-sur-Orge seront réaménagés et des cheminements piétons favorisés. Les liaisons entre ces nœuds seront elles aussi renforcées.

Au final, c'est quand même un plus financier pour la commune, qui va profiter ensuite de la requalification de ces espaces qu'elle n'aurait pas les moyens d'aménager dans un délai très court.

La mise en œuvre de ce prolongement et son exploitation sont à priori susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine d'une façon générale, c'est dans ce cadre qu'il est soumis à une évaluation environnementale.

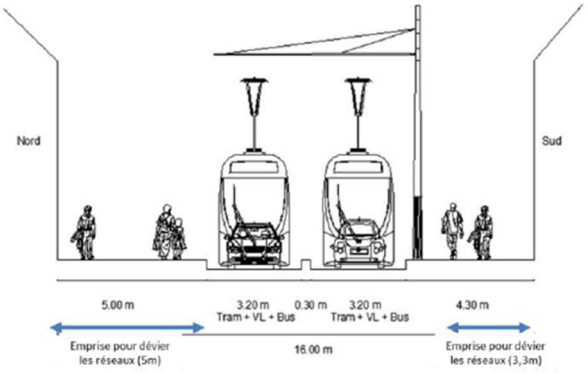
L'analyse de l'état actuel de l'environnement met en évidence les caractéristiques du secteur et permet d'estimer la sensibilité générale de son environnement. L'état actuel de l'environnement et les éléments de projet issus des études de conception servent de référentiel pour l'analyse des incidences.

L'analyse des incidences du projet sur l'environnement permet d'identifier certaines composantes à l'origine d'impacts négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine. Ces composantes font l'objet de mesures correctives qui doivent éviter ces effets négatifs, les réduire s'ils ne peuvent être évités, les compenser, lorsque cela est possible.

La stratégie E.R.C. (Eviter, Réduire, Compenser) proposée par IdF Mobilités est de répondre à toutes les problématiques recensées avec une vision d'ensemble, avec dans un premier temps des mesures correctives très théoriques selon des modélisations élaborées avec les informations collectées sur le site. Ces éléments serviront de cahier des charges à l'appel d'offres des entreprises retenues prioritairement pour leur expérience et savoir-faire.

S'il n'est pas possible de compenser ces effets à ce stade, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. L'application des stratégies engagées pour l'opération sont garanties par les mesures proposées. La mise en œuvre des mesures relève de la responsabilité du pétitionnaire qui est Ile de France Mobilités. Nous pouvons retrouver ces compensations dans différents chapitres de ce « volumineux » dossier.

Le tracé de ce projet d'extension est relativement simple sur la RN 7 mais comporte deux difficultés qui ont été étudiés avec une attention particulière, le passage en souterrain sous le parc de la mairie et l'insertion dans la rue d'Estienne d'Orves près de la gare.



étudiées sur l'avenue d'Estienne d'Orves

Par nécessité technique, corroborée par une étude économique, un tunnel permettra au tramway de franchir l'important dénivelé entre la RN7 et le centre-ville de Juvisy-sur-Orge, et de rejoindre la gare RER de Juvisy, en s'insérant via cette rue d'Estienne d'Orves dans le Grand Pôle Intermodal de Juvisy (GPI).

Le tracé comporte 6 stations dont une station souterraine, et mesure 3,7 km. L'offre de service se fera sur une plage de 5h30 à 0h30 environ 7j /7 dans un objectif de transporter 60 000 voyageurs sur l'ensemble de la ligne.

2.2 Déroulement de l'enquête publique et l'ambiance sur place.

L'arrêté n°2023.PREF/DCPPAT/BUPPE/158 du 05 septembre 2023 a précisé les modalités de l'enquête portant ouverture d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques concernant le projet d'extension de la ligne T7 sur les communes d'Athis –Mons, Juvisy sur Orge et Paray-Vieille-Poste présentée par Ile de France Mobilités .

Cette enquête publique d'une durée de 36 jours consécutifs, s'est déroulée du 2 octobre au 6 novembre 2023 inclus.

Au cours de cette enquête, j'ai tenu 11 permanences qui ont eu lieu les :

Lundi 02 Octobre 2023 de 09h00 à 12h00
Mairie - Juvisy-sur-Orge 18 A Rue Jules Ferry 91260 Juvisy-sur-Orge
Lundi 02 Octobre 2023 de 14h00 à 17h00
Mairie - Athis-Mons 1 Rue Lefèvre Utile 91200 Athis-Mons
Mardi 10 Octobre 2023 de 09h00 à 12h00

Mairie - Athis-Mons 1 Rue Lefèvre Utile 91200 Athis-Mons
Mardi 10 Octobre 2023 de 14h00 à 17h00
Mairie - Juvisy-sur-Orge 18 A Rue Jules Ferry 91260 Juvisy-sur-Orge
Samedi 14 Octobre 2023 de 09h00 à 12h00
Espace Marianne 25 Grande Rue 91260 Juvisy-sur-Orge
Jeudi 19 Octobre 2023 de 09h30 à 12h30
Mairie - Paray-Vieille-Poste Place Henri Barbusse 91551 Paray-Vieille-Poste
Jeudi 19 Octobre 2023 de 14h30 à 18h00
Mairie - Athis-Mons 1 Rue Lefèvre Utile 91200 Athis-Mons
Mardi 24 Octobre 2023 de 09h00 à 12h00
Mairie - Athis-Mons 1 Rue Lefèvre Utile 91200 Athis-Mons
Mardi 24 Octobre 2023 de 14h00 à 17h00
Mairie - Juvisy-sur-Orge 18 A Rue Jules Ferry 91260 Juvisy-sur-Orge
Samedi 28 Octobre 2023 de 09h00 à 12h00
Centre administratif Place du Général de Gaulle 91200 Athis-Mons
Lundi 06 Novembre 2023 de 14h00 à 17h00
Mairie - Juvisy-sur-Orge 18 A Rue Jules Ferry 91260 Juvisy-sur-Orge

Le dossier présenté est complet et conforme pour le dépôt d'une autorisation environnementale. Il a sa logique, qui n'est pas forcément celle des administrés qui s'interrogent et cherchent les réponses à leurs questions. L'importance des études réalisées, leurs compilations dans les différents fascicules, ne facilitaient pas la recherche pour une consultation rapide, aisée et ciblée. Pour faciliter la compréhension du public et sa compréhension du projet réactualisé, une notice expliquant globalement la procédure et son déroulement pour faciliter les recherches personnalisées, aurait été bienvenue pour répondre aux questions qu'il se pose.

C'est dommage que le cadre juridique expliquant le contexte du déroulement de cette enquête soit une des dernières pièces de ce dossier mis en consultation.

Le résumé non technique synthétise les informations contenues dans l'étude d'impact. Il est structuré sous forme de réponses aux questions que peut soulever le projet. L'analyse de l'état actuel de l'environnement met en évidence les caractéristiques du secteur et permet d'estimer la sensibilité générale de cet environnement. L'état actuel décrit de cet environnement et les éléments de projet issus des études de conception servent de référentiel pour l'analyse des incidences.

Le rapport de présentation de l'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7 est très précis et bien répertorié, ce dossier, volumineux, est pourtant dans sa lecture d'une grande clarté et d'une compréhension aisée. Ce dossier très fourni, imposant avec son étude d'impact, est composé de nombreuses études qui explicitent tous les enjeux de ces travaux.

Cependant des personnes ignoraient l'existence d'un dossier de présentation de cette enquête en version papier consultable dans les mairies ou les possibilités d'accès à la version numérique sur le site internet de la Préfecture.

A ma demande, la mairie de Juvisy a mis un lien direct sur son site internet compte tenu que sa population se sent très concernée, pour avoir accès au dossier numérique, pour consulter toutes les pièces et pouvoir y déposer des observations.

La volonté de maitriser un maximum de risques, le souci exprimé de prendre un maximum de précautions apparaissent dans les différentes pièces présentées. Cependant, un certain nombre de personnes inquiètes, ayant pris connaissance ou non du dossier présenté pour cette enquête, se posent quand même des questions et demandent des compléments d'informations. Ces différents thèmes prégnants qui circulaient préalablement à cette enquête environnementale ressortiront de la synthése des observations déposées.

Il y a sur le territoire de la commune de Juvisy une sensibilité importante de ces enjeux car ce territoire concentre les difficultés techniques les plus importantes du chantier. Tous les Juvisiens se sentent concernés, c'est une petite commune et tout son centre-ville va être concerné.

Les articles de presse sur ce sujet avec les différentes réunions ou manifestations reflètent bien l'ambiance et la sensibilité du sujet avec la mairie en porte-parole de ses administrés.

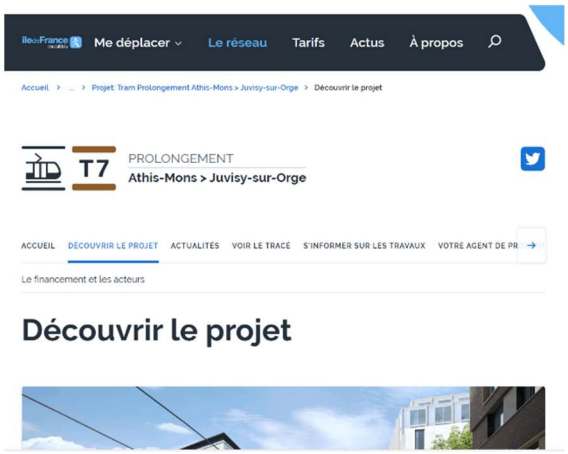


En effet, il y a eu de très nombreuses réunions publiques d'informations sur les thèmes abordés, initiées par la mairie de Juvisy avec le maitre d'ouvrage (Ile de France Mobilités et son équipe de réalisations).

J'ai personnellement assisté à l'une de ces réunions le mardi 19 septembre qui traitait des travaux du tunnel et de la circulation des eaux souterraines. (Photo MG)

Ce sera un des principaux thèmes abordés par le public.

Cette enquête a mobilisé un nombre important de personnes. Celles qui sont venues aux permanences ont été invitées à déposer leurs contributions par écrit dans les registres. Tous et toutes ont pu mentionner leurs remarques dans ces registres d'observations.



Certains m'informaient suivre les informations sur le déroulement de ce projet en allant s'informer sur le site d'Ile de France Mobilités (IDFM).

IDFM a informé le commissaire enquêteur qu'une lettre d'information sur l'enquête a été diffusée largement (3 000 boites aux lettres) au public.

La publicité a été assurée de façon satisfaisante par Publilégal avec un affichage tout le long du parcours. Les conditions d'accueil du public ont été très satisfaisantes. Cette enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions sans aucun incident.

J'ai tenu la dernière permanence le lundi 6 novembre à la mairie de Juvisy où des habitants et des élus sont venus déposer jusqu'à l'heure limite.

2.3 Synthèse de l'avis global du public.

La participation du public a été importante sur la commune de Juvisy, environ 25 à 30 personnes sont venues à ces permanences, parfois plusieurs fois dont des élus, pour me « convaincre », pour me faire part de leurs remarques ou inquiétudes.

Au total, il y a eu 82 observations en tout, 12 déposées dans le registre « papier » de la mairie de Juvisy.

Sur le site dématérialisé de cette enquête, un bilan peut être extrait et explicité comme suit :

- **Il y a eu 598 visiteurs, 917 visites, 930 téléchargements de documents et 751 visualisations**.
- Il y a eu également 70 observations déposées sur le site Publilégal, 66 publiées, (3 en triple exemplaires regroupées, une injurieuse soit 4 non publiées).
- Elles ont été déposées pour la plupart avec des adresses vérifiables sur la commune de Juvisy.

De l'ensemble de ces observations, il en ressort **8 sur 78** (en décomptant les doublons et celle qui était injurieuse), qui sont favorables sans ambiguïté à ce projet.

Article du Parisien du 22juin 2019

Le T7 relie actuellement Villejuif à Athis-Mons et transporte en moyenne 25 000 voyageurs chaque jour. Son tracé doit être prolongé jusqu'à Juvisy et son grand pôle intermodal (GPI), livré l'an prochain, pour une connexion avec les RER D et C. La mairie reste opposée au tracé actuel qui endommagerait le parc de l'hôtel de ville, ferait tomber une centaine d'arbres et enlèverait 200 places de stationnement au centre-ville.

« On ne veut pas sacrifier notre commune »

Des arguments repris ce samedi par l'association Projet alternatif de transport environnemental écologique et économique à Juvisy (PAT3EJ) qui tenait une contre-mobilisation. « On ne veut pas sacrifier notre commune, lance un des membres de ce collectif. Ce projet implique la création d'un tunnel dont le chantier va ravager le parc de la mairie. Un autre tracé est possible en poursuivant le long de la N7 pour atteindre la gare du côté Seine. »

« Il faut absolument que ce prolongement déclaré d'utilité publique en 2013 se fasse selon le projet actuel pour aboutir au centre-ville et capter toute la population qui y vit », rétorque Maryvonne Noël, vice-présidente de l'association Circule, qui défend les usagers du RER C. « Ce T7 dessert le bassin d'emploi d'Orly-Rungis dont 60 % des 180 000 postes sont occupés par des habitants de l'Essonne. Des études démontrent que près de 90 % d'entre eux vont travailler en voiture faute d'une solution de transport alternative. »

Beaucoup sont contre et expriment leurs désappointement de ne pas voir le parcours qu'ils souhaitent, à savoir une continuité sur la RN 7 jusqu'à Evry/Corbeil-Essonnes avec, pour certains, un passage dans « une friche industrielle » plus loin vers la gare de Juvisy pour éviter le tunnel et la station enterrée.

Dans les articles de presse nous pouvons nous rendre compte que la remise en cause du tracé est un sujet récurrent bien que les explications aient été exposées antérieurement. Ce sera encore le cas dans ce rapport. Ces demandes de modifications du tracé, pourraient apparaitre hors sujet (DUP), de plus elles modifieraient l'économie générale de cette enquête, ce qui n'est plus possible. Cependant, j'ai demandé à IdFM de répondre à toutes les questions.

Pour rappel, ce projet avec ce tracé a déjà fait l'objet d'une enquête qui a débouché sur une D.U.P. (déclaration d'utilité publique en 2013).

Quel est le nouveau calendrier ?

La déclaration d'utilité publique (DUP) de ce prolongement qui verra la création de six nouvelles stations remonte à 2013. « En 2021, nous restituons les études supplémentaires sur les cinq tracés alternatifs *(pas retenus car ils proposaient des temps de parcours plus élevés)*, détaillent les techniciens d'Île-de-France Mobilités (IDFM). En 2022, nous déposerons les dossiers d'autorisation, puis nous lancerons les marchés de travaux, tout en continuant à optimiser le projet. Les travaux commenceront pour la section sur la RN7 au second semestre 2023, en 2024-2025 pour la section en centre-ville de Juvisy.

À lire aussi Essonne : ils se mobilisent pour le prolongement du T7 jusqu'à Juvisy

Article du Parisien de Novembre 2021

Ce projet a été affiné depuis cette date dans le détail avec de très nombreuses études souvent validées par des réunions avec les élus et techniciens des 3 communes du parcours. Ces études d'approfondissement du tracé figurent dans ce dossier soumis à l'enquête.

Des avis sont favorables sous conditions d'y voir des mesures complémentaires, beaucoup s'interrogent sur la mise en œuvre, émettent des réserves sur des points où ils n'auraient pas eu des réponses susceptibles de réduire leur appréhension. Ce sont ces questions qui émergent et qui sont mentionnées ci-dessous, auxquelles le Maitre d'ouvrage est mené à répondre pour lever ces doutes essentiellement techniques.

Après avoir pris connaissance de toutes les observations, dans certaines, j'ai mis en **caractères de couleur violette** les passages où je souhaitais des réponses dans le PV remis à Ile de France Mobilités. J'ai ressenti qu'il fallait combler un déficit d'explications avec les nouveaux élements de ce dossier réactualisé. **Dans l'exposé du projet dans le fascicule 1, j'ai extrait du dossier beaucoup d'éléments de réponses à ces questionnements dans la présentation du projet pour avoir un document autoporteur.**

La totalité des observations formulées lors de l'enquête ont été consignées dans le procès-verbal de synthèse, il en ressort les thèmes principaux suivant :

- modifier le tracé de cette ligne,
- d'éviter le passage en tunnel pour préserver le parc au-dessus
- éviter de modifier éventuellement le parcours des sources,
- d'éviter de faire communiquer les 2 nappes phréatiques.
- L'absence de continuité des pistes cyclables.
- Le coût excessif dit « pharaonique » du projet
- Un contre sens au développement durable.
- Les aspects liés à la compensation

A la page **134** du fascicule 1, il y a la liste des observations numérotées avec les noms des contributeurs ou les prénoms des anonymes pour qu'ils retrouvent les réponses du maitre d'ouvrage. A noter que tous les sujets abordés ont été étudiés et si c'était difficile de se repérer dans le dossier soumis à la consultation pour trouver ces explications, elles sont présentes dans le mémoire en réponse du maitre d'ouvrage.

2.4 Inconvénients ou points faibles du projet

Le présent dossier d'autorisation environnementale et loi sur l'eau soumis à cette enquête publique est « administrativement » conforme avec son imprimé cerfa et toutes ces études réactualisées. L'organisation des pièces à lire et leur rôle n'a rien d'un parcours intuitif.

En format A3 il représente au total 1094 pages comportant un format double pages 21 x 29.7. Historiquement et techniquement il y a la genèse de tout le projet, les états des lieux avec tous les relevés et mesures sur l'air, les niveaux d'eau dans les piézomètres, les reconnaissances géotechniques. L'ensemble de tous les plans, coupes et profiles de la voirie concerné par ce projet en version plan d'exécution figurent au dossier.

La tablette mise à disposition pour lire ces formats est ridicule. Il reste alors la version papier à découvrir et pour peu que les pièces ne se retrouvent pas dans l'ordre, le moins que l'on puisse dire est que ce n'est pas évident de s'y retrouver.

Une notice pour aborder la prise de connaissance de ce dossier aurait rendu sa lecture plus facile, avec un préambule reprenant l'objet spécifique de l'autorisation environnementale avec le volet loi sur l'eau, suivi du cadre juridique de l'enquête et ses modalités de consultation et participation, un memento des mots clés repères pour une consultation rapide et trouver des informations particulières.

Certaines pièces auraient pu être mieux précisées, notamment en termes d'identification des acteurs du projet, de compléments d'information sur le financement, d'insertion urbaine et d'intermodalités.

Cependant cela ne semble pas avoir été un handicap de lecture, car pour une bonne part des personnes qui sont venues, elles avaient déjà en tête les points critiques sur lesquels elles n'avaient pas été convaincues par les réponses faites par Ile de France Mobilités dans les réunions publiques. Lorsqu'elles sont venues aux permanences, j'avais lu et je savais qu'il y avait les réponses dans le dossier, mais j'ai eu beaucoup de mal à retrouver ce que je cherchais. Une notice expliquant globalement la procédure et son déroulement pour faciliter les recherches personnalisées aurait été bienvenue comme vue précédemment.

Un autre inconvénient de ce projet est la réduction du nombre de places de stationnement notamment sur le territoire communal de Juvisy. Le projet induit une baisse du nombre de place de stationnement avec 215 places restituées contre 312 actuellement dans le périmètre du projet et réduit la part de l'automobile dans l'espace public.

Certes il y a des explications liées à la largeur des voies et à la suppression du stationnement en épi sur la RN7. Une réduction aussi sur la Place du Maréchal Leclerc avec la réouverture de l'Orge.

Ile de France Mobilités précise avoir mené en 2023 une étude pour récréer une centaine de places de stationnement dans le centre-ville de Juvisy. Les conclusions de cette étude ont été présentées à la Ville, qui décidera des suites à donner. C'est dommage que ce ne soit pas dans ce dossier.

Des itinéraires cyclables de substitution à la RN7 sont en cours de définition en concertation avec les communes. En effet l'intégration de pistes cyclable le long de la RN7 n'est pas possible au vu de la largeur de la route. Une solution alternative est présentée en passant par une rue parallèle (en zone 30) mais sur la bande de roulement auto. Il y aura un peu plus de sécurité avec peut-être moins de trafic à vitesse réduite.

Pour rejoindre le Grand Pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge, il est prévu que les cyclistes empruntent un itinéraire cyclable parallèle au tracé du T7. Les aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet T7 sont synthétisés sur le synoptique présenté ci-dessous:



Il faut noter que plusieurs collectivités locales mèneraient actuellement une réflexion à l'échelle du territoire pour améliorer sa « cyclabilité ». Cette réflexion porterait non pas à l'échelle de cet axe de transport en commun, mais à l'échelle du territoire. Ile-de-France

Mobilités a indiqué son souhait d'être partie prenante dans ces réflexions et de participer aux aménagements complémentaires éventuellement identifiés dans le périmètre de l'opération T7.

Il aurait pu y avoir un espace de compensation sur la Commune de Juvisy. En effet, près de la zone d'activité, il y a une friche qui rentrait exactement dans l'état d'esprit de restitution, de transformation en zone humide. Cependant, elle est très éloignée du site actuel à compenser et par ailleurs il faut que la zone de compensation préexiste et soit en état d'accueillir en hébergement les espèces avant que les travaux commencent. Il aurait fallu déjà qu'il y ait les caractéristiques d'une zone humide pour l'améliorer. L'obligation de compensation de la zone humide ne se fait pas au titre des espèces protégées (liste limitée d'espèces) mais porte sur le milieu, en tant qu'habitat support pour une pluralité d'espèces protégées ou non.

Seuls 163 m² sont caractéristiques de zones humides selon le critère flore et pédologique sur la parcelle actuelle qui fait 8265 m². L'objectif est d'augmenté cette surface de 1292 m². Il y a la volonté de respecter l'équivalence fonctionnelle des zones humides voir à y apporter des plus-values avec cette augmentation de surface traitée.

De ce point de vue, Ile-de-France Mobilités a pleinement mis en œuvre l'objectif de compensation par la création d'une mesure visant sur l'augmentation d'une zone humide déjà existante sans porter sur la création d'une zone humide nouvelle. La zone retenue ne se trouve pas sur la Commune de Juvisy, mais juste à côté, sur celle d'Athis Mons.

Ce déplacement à proximité dans une autre commune chagrine l'ancien maire de Juvisy devenu député de la circonscription, mais non la faune, les espèces et insectes à qui profitera ce nouveau site d'hébergement indépendamment de la limite territoriale. Qui peut le plus, peut le moins, suite à l'observation du représentant de la Nation sur ce sujet, IdF Mobilités s'engage à proposer à la Commune de Juvisy une étude pour réaliser sur son territoire communal un deuxième site de compensation.

Ce qui pouvait être un inconvénient deviendra un plus car il sera doublement compenser.

Que ce soit, sur les pistes cyclables, sur le nombre de places de stationnement, sur la compensation des effets négatifs constatés de ce prolongement, je constate quand même le souhait clairement exprimé dans les réponses d'IdFM de vouloir y remédier notamment sur la Commune de Juvisy qui reste la plus impactée.

2.5 Avantages du projet

Afin d'améliorer la desserte en transport en commun du territoire, de nombreux réseaux sont en cours d'amélioration et des secteurs peu ou pas reliés aujourd'hui vont bénéficier de la création de nouvelles lignes. Les projets de franchissements vont également contribuer à améliorer l'accessibilité de certains espaces et l'intermodalité au sein du territoire. Une première vague de projets est prévue à horizon 2025, une seconde à plus long terme.

La réalisation du projet entrainera un report modal de la voiture vers le tram. Ainsi, des émissions de GES liées aux déplacements des voyageurs auront tendance à diminuer (- 30%) par rapport à la situation actuelle. Le dossier air et santé ajouté avec ses compléments

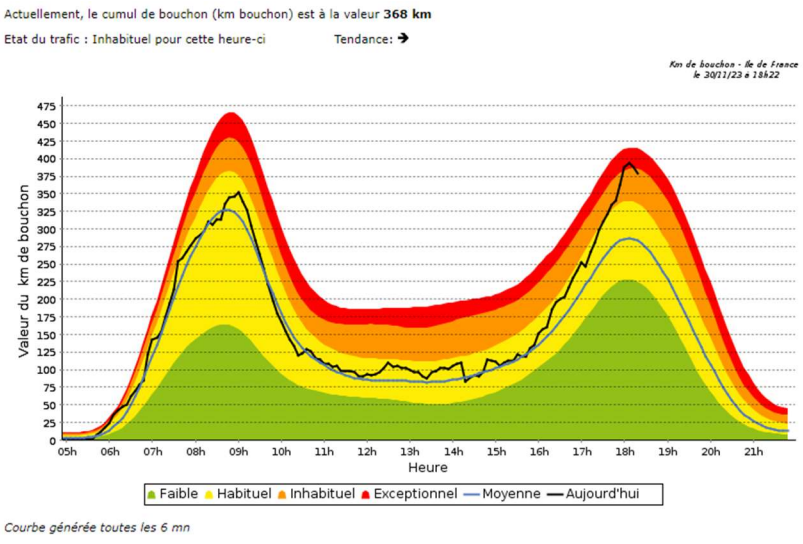
d'études étaye cet effet souhaité. Le projet permet aussi de prendre en compte l'intensification des risques naturels qui, d'après les prévisions présentées dans cette partie, vont connaître une accentuation de leur occurrence et ainsi d'assurer une meilleure résilience du territoire.

Cette zone d'étude est gérée par l'homme dans sa quasi-totalité, il s'agit d'un territoire particulièrement anthropisé. Le projet de prolongation du tram T7 s'insère au sein de ce territoire en pleine évolution qui se caractérise par une croissance démographique et une spécialisation de l'économie. La commune d'Athis Mons a vu sa population augmentée de 6 000 habitants depuis 2014. Ces mutations urbaines permettent le renouvellement, la requalification, le désenclavement ou le développement économique de ces zones et découlent d'une volonté politique globale de réduire les iniquités territoriales.

Le territoire est ainsi en train d'évoluer, d'un fonctionnement radial (dépendante du centre, Paris) à un fonctionnement polycentrique où les centralités sont connectées entre elles.

<u>Sa pertinence</u>

L'Ile de France est un grand territoire en pleine évolution. Cette évolution se caractérise par une croissance démographique et une spécialisation de l'économie. Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France décrit le modèle de développement et le projet spatial « Ile-de-France 2030 » qui permettra de répondre aux objectifs de maîtrise de la croissance urbaine et démographique. Ce projet d'extension de la ligne de tram T 7 s'inscrit dans ce schéma directeur avec un maillage des réseaux de transports en commun et c'est Ile de France Mobilités qui en est le maitre d'ouvrage et futur gestionnaire.



En fonction de la saturation de la circulation automobile et des bus pris également dans les embouteillages, beaucoup de concitoyens rouspètent du temps perdu en Ile de France.

Ce temps domicile/ travail a été estimé en 2020 à 1h05 en voiture sur un parcours moyen de 18.7 km. En aller et retour sur une année, cela fait beaucoup de temps passé dans sa voiture.

Ceci tient compte de l'évolution de la mise en œuvre du Télétravail depuis la pandémie.

Contrairement à ce qui est affirmé dans des observations des comptages réguliers sont fait tous les ans sur ce tronçon et une carte est fournie à l'appui de l'avis du Conseil départemental

dans les enquêtes publiques liées à l'urbanisme. IdFM a réalisé aussi ses propres comptages et un en particulier en 2023 pour avoir un état des lieux complet avant travaux.

Beaucoup justifient l'utilisation de leur véhicule pour palier une insuffisance de réseau banlieue/ banlieue ou des moyens de transport inadapté…… Je joins ci-dessus le graphique en temps réel à l'heure où ce document est rédigé. Il y a 368 Km de bouchon. Ce chiffre semble une hypothèse basse car cela avoisine parfois les 500 km.

Ceci démontre bien l'intérêt qu'il peut y avoir et qui est attendu de ce report modal et changement de pratique.

Pourquoi choisir un tramway plutôt qu'un bus électrique ?

Dans la salle, ils sont plusieurs à poser la question. « Avec un bus électrique articulé, on économise 50 millions d'euros, on supprime la partie en souterrain du tramway et le tunnel et donc on préserve le parc et l'observatoire », suggère Claude, qui milite au sein d'une association pour un nouveau tracé. « Si un bus ne circule pas en site propre *(c'est-à-dire sur une voie qui lui est réservée)*, il perd de son attractivité puisqu'il subit les mêmes congestions que les voitures, expliquent Élodie Hanen, directrice adjointe à IDFM, et Arnaud Crolais, directeur des infrastructures. Pour créer un site propre, on consomme plus d'espaces que pour un tramway. Par ailleurs, un bus, même articulé, n'a pas les mêmes capacités. »

Actuellement, 30 000 personnes empruntent le T7 chaque jour, les promoteurs du projet estiment que cette fréquentation doublerait si le tramway circulait jusqu'à la gare de Juvisy.

Article du Parisien de Novembre 2021

Dans certaines observations, il était demandé de fluidifier la circulation, de renforcer la ligne de bus.

Est-ce que l'avenir est d'élargir une 2X2 voies, si c'était envisagé, ce serait pour aller où et comment se garer. L'idée de multiplier le nombre de bus sur des axes encombrés pour éviter le tram reste incompréhensible.

Ce report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs conduira à plusieurs types d'avantages :

- Ce report modal vers les transports en commun, en raison du renforcement d'une offre de transport structurante sur un axe saturé qui offrira un gain de temps ;
- la réduction du trafic automobile engendrée par ce report modal devrait théoriquement réduire la congestion routière. A court terme il y aura un report de trafic routier vers d'autres voies, du fait de la baisse de capacité des voies d'insertion de la nouvelle infrastructure.
  A long terme ce moyen de transport deviendra une nécessité par sa fiabilité.
- Les automobilistes qui choisissent d'utiliser les transports collectifs bénéficieront d'une économie dans leur dépense transport : ces anciens automobilistes paieront uniquement un titre de transport pour utiliser les transports en commun. Les dépenses liées au carburant, à l'assurance du véhicule, aux frais d'entretien, de stationnement, de péage etc……. seront évitées;
- La diminution du trafic routier engendrée par le report modal permet également de réduire les coûts d'exploitation de la voirie (entretien, renouvellement) et de police de la circulation ;
- Ce report modal induit une réduction des nuisances générées par la circulation automobile (pollution, bruit, émissions de gaz à effet de serre) et contribue ainsi à la préservation de l'environnement. De même, en contribuant à réduire le trafic

routier, le report modal permet de diminuer les risques d'accidents de la route et améliore ainsi la sécurité ;
- La construction et la maintenance d'un véhicule induit des nuisances sur l'environnement. La réduction de son usage génèrera ainsi des gains environnementaux.

Ce report modal est estimé par modélisation à **10%** des utilisateurs du prolongement du T7 et la portée moyenne des déplacements économisés en voiture est de **10 km**.

Son acceptabilité socio-économique et environnementale

Dans ces documents, il y a une évaluation socio-économique du projet, il est assurément vraisemblable qu'elle n'a pas été lue et contestée comme telle, car dans les observations, il est décrit « le coût pharaonique du projet » sans aucun chiffre (et par là son obsolescence.) Cette pièce expose distinctement les coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation et les gains monétarisés de la future ligne T 7, notamment en détaillant les postes correspondant dans un tableau bien renseigné.

Le coût de référence d'un projet de transport en commun est, en Île-de-France, celui calculé au moment de sa déclaration d'utilité publique, soit novembre 2011 pour le prolongement du T7. Le coût d'investissement pris en compte pour l'évaluation socio-économique du projet correspond :

- Aux coûts de construction de l'infrastructure ;
- Au coût d'acquisition du matériel roulant ;
- Au différentiel de coût d'exploitation induit par le projet.

L'évaluation s'étalant sur plusieurs décennies, des hypothèses sont faites sur la durée de vie des infrastructures et du matériel roulant pour tenir compte des renouvellements nécessaires pour conserver une qualité de service constante de la ligne.

Les coûts de réalisation de l'infrastructure sont estimés à 223,5 M€2011. L'engagement de ces coûts s'étalera de 2022 à 2030, conformément au planning prévisionnel. Il est pris pour hypothèse que l'acquisition du matériel roulant se fait pendant les deux années précédant la mise en service du projet, pour un total de 29,1 M€2011.

Le coût d'exploitation supplémentaire et d'entretien annuel des tramways associé à la mise en service du projet s'établit à 5,5 M€2011. Enfin, le projet permet de réduire le coût d'exploitation et d'entretien annuel des bus de 1,3 M€2011.

Le bénéfice actualisé net du projet est de :

En €2011	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	+ 475 M€	+ 719 M€
Coûts	- 369 M€	- 546 M€
Bénéfice actualisé net	+ 106 M€	+ 173 M€
Bénéfice actualisé net / euro investi	+ 0.34	+ 0.52
Taux de rentabilité interne	10.2%	5.5%

Tableau 5 : Bilan socioéconomique du projet

• 106 M€2011 selon la méthode francilienne, soit un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,3.

• 173 M€2011 selon la méthode de l'instruction ministérielle, avec un bénéfice actualisé net par euro investi de +0,4.

Dans les deux cas, le taux de rentabilité interne dépasse le taux d'actualisation, le seuil de rentabilité socio-économique est donc atteint. L'opportunité du projet est avérée et son obsolescence décrite pour le contester et demander son retrait ne repose sur aucun fondement.

Ces coûts sont donnés comme réactualisés. Il n'apparait pas de « saucissonnage » des dépenses et cela n'apparait pas excessif compte tenu des avantages attendus par rapport à d'autres réalisations similaires ou approchantes. Ce n'est pas la première ligne de transports en tram sur l'Ile de France et pour pouvoir le comparer à d'autres projets de tramway, il faut le mettre aux mêmes conditions économiques de références. Ainsi, le coût du prolongement du T7 est de 62,6 M€/km aux conditions économiques de 2014. A titre de comparaison, le coût du prolongement du tramway T3 entre Porte d'Asnières et Porte Dauphine a un coût de 70,80 M€/km.

Il faut ramener ces coûts de construction à la durée d'usage de cette infrastructure et à son effet sur la santé des riverains dont la valeur est incommensurable.

<u>La pollution de l'air, la monétarisation de la dépollution.</u>

La santé fait partie de l'environnement, notamment la qualité de l'air respiré.

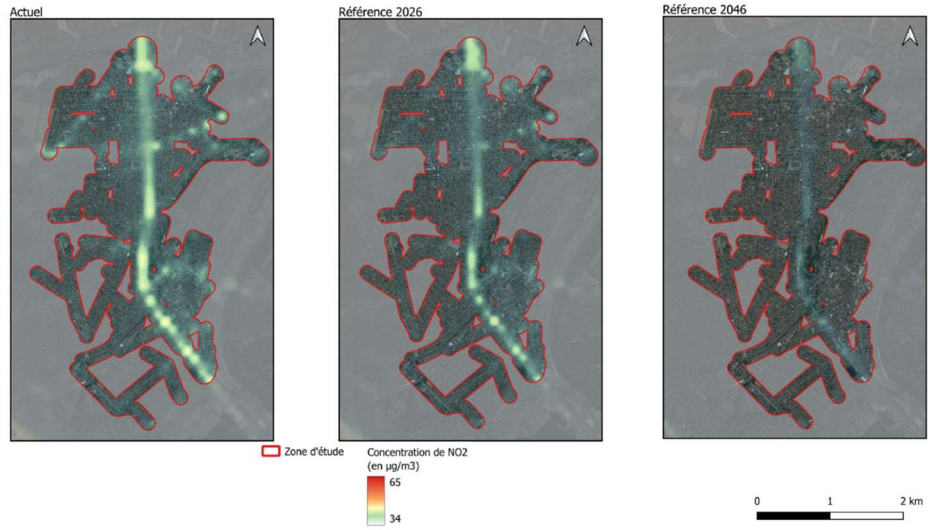
Dans la liste des documents mis en consultation, Il de France Mobilités s'est rendu compte qu'ils avaient omis de remplacer le document F 14 intitulé « **<u>Etude Air et Santé</u>** » de l'étude d'impact. Après avoir pris connaissance de cette étude réactualisée, j'ai demandé à l'autorité organisatrice (Préfecture) de faire en sorte qu'il soit intégré à l'enquête car il représente un très grand intérêt sur la qualité de l'air respirable ultérieurement le long de ce tracé.

En effet, l'influence de l'homme sur le système climatique est clairement établie et, aujourd'hui, les émissions anthropiques de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone (CO2), méthane (CH4) et oxyde nitreux (N2O)) sont les plus élevées jamais observées. Les changements climatiques récents ont d'ailleurs eu de larges répercussions sur les systèmes humains et naturels.

Dans le cadre du prolongement de la ligne 7 du tramway en Ile-de-France (le long de la RN7), entre Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge (communes du Grand-Orly Seine Bièvre), un volet « air et santé » est exigé pour la concertation publique. L'objectif de l'étude est d'identifier les sensibilités du secteur et d'évaluer l'impact du projet sous l'angle de la qualité de l'air et de la santé des riverains. Les différentes cartes présentées avec leur

modélisation par type de polluants sont explicites en plus des tableaux avec les différentes valeurs.

Concentration de NO2 pour les scénarios actuel, de référence 2026 et 2046



La méthodologie générale utilisée pour réaliser l'étude air et santé s'appuie sur la note technique TRET1833075N du 22 février 2019. Le contenu de l'étude est défini en fonction :

- Du trafic attendu sur les axes routiers étudiés à l'horizon d'étude retenu,
- De la densité de la population à ses abords,
- De la longueur du projet,
- De la sensibilité des lieux de vie aux abords du réseau routier.

La réglementation française pour l'air ambiant s'appuie principalement sur des directives européennes. Ces dernières ont été conçues en tenant compte des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), qui déterminent des seuils à ne pas dépasser pour une vingtaine de polluants en fonction de leur impact sur la santé humaine.

Le projet de prolongement de la ligne de tramway 7 entre Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge entraine une diminution du nombre de kilomètres parcourus. Les émissions de polluants sont variables en fonction du type de polluants. En 2026 et 2046, les concentrations de polluants diminuent le long du projet de prolongement de la ligne de tramway, le long de la RN7. L'indice d'exposition de la population à la pollution montre une **diminution globale de 30 % de son exposition à la pollution le long du parcours.**

L'évaluation des risques sanitaires présente des dépassements des recommandations de l'OMS pour le NO2, les PM10 et les PM2,5. Ces dépassements sont directement liés aux concentrations de fond qui contribuent à elles seules aux dépassements des recommandations. Les coûts collectifs diminuent de -5,1% avec la mise en place du prolongement de la ligne de tramway en 2026 et de -4,0% en 2046.

Le risque mouvement de terrain et la circulation des eaux souterraines

Le phénomène de retrait-gonflement des argiles est directement lié aux variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux, qui produisent des gonflements du sol en période humide et des tassements en période sèche. Ce phénomène peut avoir des conséquences importantes sur les bâtiments dont les fondations sont superficielles.

Indépendamment de la construction de la ligne de ce tram, les conséquences du changement climatique (tendance à la réduction de la pluviométrie et à l'augmentation des températures) auront très probablement un effet sur cet aléa. La réduction des précipitations et des capacités d'infiltration des sols, due à l'intensité des pluies et à la tendance à l'aggravation de la sècheresse des sols, pourrait laisser supposer que le risque de tassement des sols devrait être prédominant sur le risque de gonflement.

Sur le parcours de cette ligne, deux nappes se superposent, une première entre 6 à 9 m qui peut être sub-affleurante et par suintement alimente les sources, une autre plus profonde à une vingtaine de mètres du calcaire de Champigny en bordure du plateau et à une dizaine de mètres au pied du coteau.

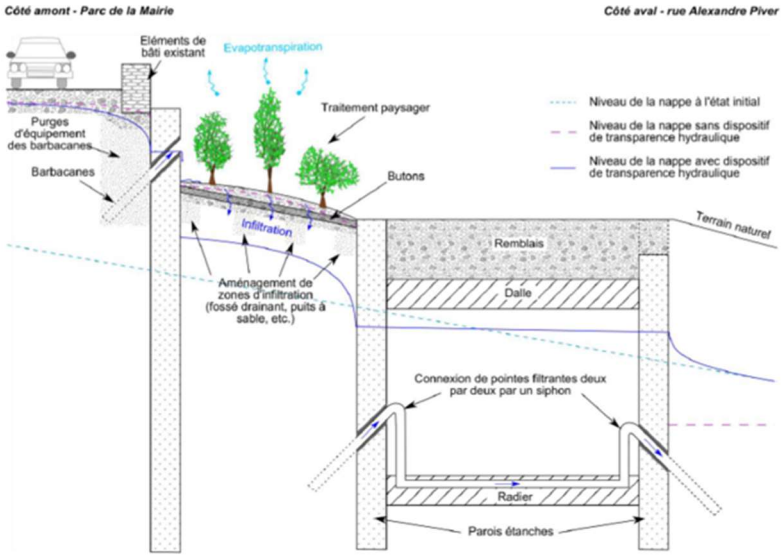
Il y a déjà eu des désordres liés à ce phénomène sur la Commune de Juvisy et cela provoque des inquiétudes. Les constructions réalisées en périphérie du parc de la Mairie, un immeuble du promoteur Promogim, l'hôpital et la résidence le PANORAMA ont été touchés par ces retraits/ gonflements liés à des travaux.

J'ai reçu les représentants de la copropriété de l'immeuble le PANORAMA, ils avaient en 2006 des sous-sols inondés et pour rétablir une circulation des eaux souterraines et éviter la rétractation des argiles en aval, un bureau d'études (ANTHEA) leur a préconisé, et cela a été installé, des pompes puissantes qui fonctionnent en permanence pour assurer cette continuité de circulation des eaux souterraines.

Ile de France Mobilité dans sa présentation lors de la séance publique du 19 septembre 2023 a indiqué que les travaux modifieraient les niveaux des nappes en amont et en aval du fait des travaux. A noter qu'il y a un réseau de piézomètres tout le long du parcours pour surveiller ces fluctuations possibles. Leur présence m'a aidé à retrouver le parcours du tracé dans le parc.
Le projet ne prévoit pas de « déviation des sources ».

La mise en place de la section enterrée du projet générera une incidence sur la piézométrie des nappes (essentiellement un « effet barrage ») et sur les sources alimentées par celles-ci et les écoulements souterrains.

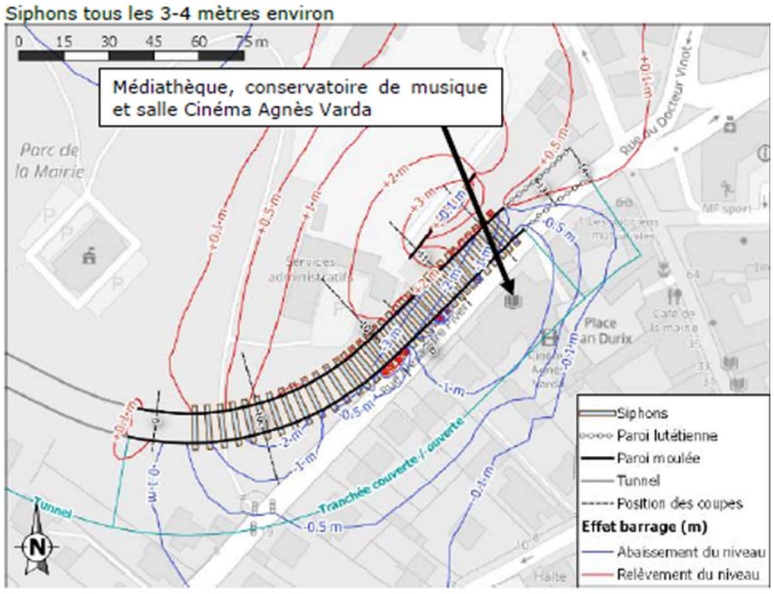
Figure 54 : Principe de fonctionnement du dispositif de transparence hydraulique



Ces incidences ont été évaluées dans le cadre des études de conception et présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (cf. pièce F-5, VIII.II.4.2) avec comme objectif de les rendre les plus minimes possibles et de les maîtriser le mieux possible. Cet effet a fait l'objet d'une étude hydrogéologique spécifique. Afin de réduire ces incidences, un dispositif de transparence hydraulique de la section enterrée sera mis en place.

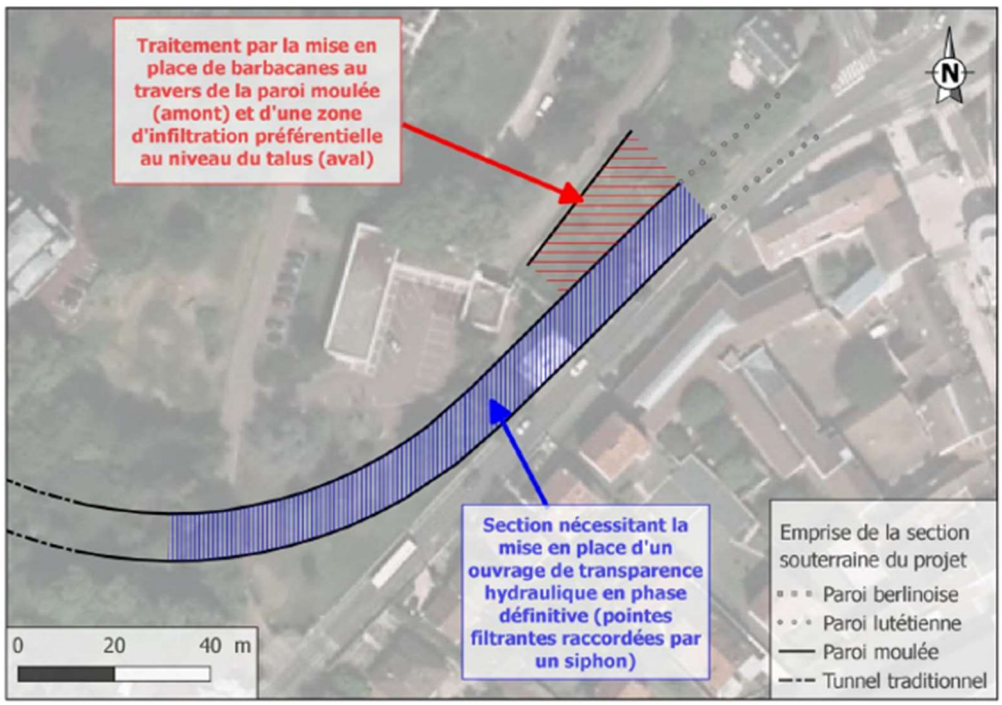
Des mesures de surveillance permettront de s'assurer de la conformité des effets attendus.

Figure 55 : Simulations de différentes solutions de transparence hydraulique en phase définitive



D'autre part, l'évaluation des incidences du projet sur les eaux souterraines prend en compte le bâti. **Ce principe de transparence hydraulique consiste à capter en amont les eaux souterraines et à les restituer en aval de l'ouvrage pour ne pas tarir les veines qui seraient susceptibles de rétracter les argiles en contre-bas**.

Je ne sais pas si c'est volontaire mais c'est exactement un retour d'expérience qui fonctionne décrit dans le document de la copropriété de la résidence le PANORAMA depuis 2006.



En résumé, le dispositif de transparence hydraulique permet de restituer l'écoulement en nappe des eaux souterraines de part et d'autre de la tranchée couverte / ouverte le long de la rue Alexandre Piver. Les eaux circulant dans ce dispositif rejoignent donc leur nappe d'origine côté aval, puis encore en aval, l'Orge comme actuellement.

Pour savoir si ce phénomène est susceptible de concerner le bâti dans le périmètre du projet du T7, il faut s'intéresser aux variations des niveaux d'eau dans les sols. Un suivi piézométrique est assuré depuis plusieurs années (2019). Il permet d'avoir des données avant travaux et a permis d'affiner le modèle hydrogéologique du projet.

Les données issues de ces piézomètres montrent des battements actuels (c'est à dire des niveaux de variation entre niveau haut et niveau bas de la nappe) de l'ordre de 1 à 2 m pour le plateau et 2 à 3 m pour le coteau. Les battements calculés par modélisations en phase travaux et en phase exploitation du tramway sont du même ordre de grandeur.

<u>Les variations seront donc similaires à la situation actuelle.</u>

Le commissaire enquêteur n'est pas un bureau d'études ou un bureau de contrôle des travaux, cependant les explications contenues dans la partie du dossier pièce G1 Loi sur l'eau apportent des schémas et de nombreuses données extraites des simulations pour la mise en œuvre de ces dispositifs. C'est cohérent et visiblement cela tient des retours d'expériences des travaux en cours sur les créations de lignes de métro.



Coupe du tunnel sous le parc de la mairie (coupe 8-8)



Vue en plan et zone d'influence géotechnique

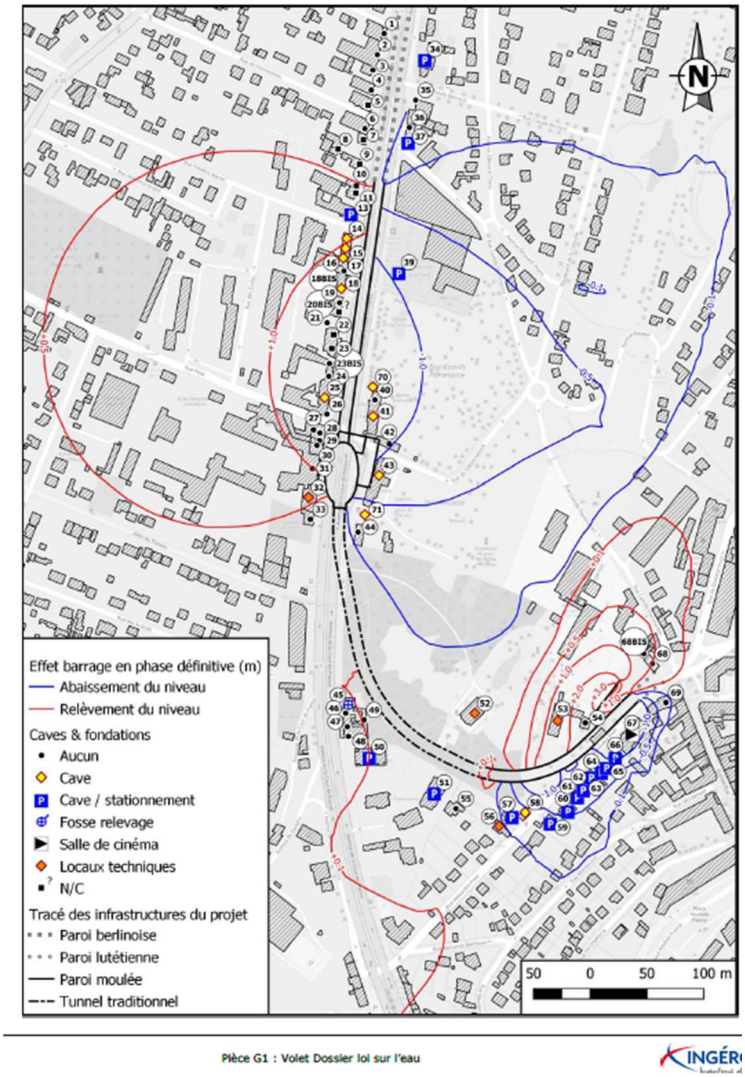
La zone d'influence géotechnique du tunnel est représentée en rose gras sur le plan ci-dessus. Elle est située à 40m de part et d'autre du tunnel.

Les bâtiments situés dans cette zone d'influence ont donc fait l'objet d'une attention particulière pendant la phase études et seront particulièrement suivis pendant la phase chantier.

L'ouvrage traverse toutes ces couches géologiques successives. Or l'ouvrage est lui-même étanche, que ce soit dans sa partie tunnel ou parois moulées (pour lesquelles le débit d'infiltration vers l'intérieur de l'ouvrage est négligeable). L'ouvrage permet ainsi d'isoler les nappes entre elles. Il convient de rappeler que les ouvrages souterrains du projet ont été dimensionnés à partir d'études géotechniques permettant de déterminer la capacité des sols à se déformer et donc d'adapter le type d'ouvrage et de méthode constructive. J'ai pu retrouver ces coupes sur le parcours localisé dans les différentes couches géologiques dans ce dossier.

Pour gagner la confiance des habitants, une animation modélisée en 3D du parcours en partant de la partie basse, dans les différentes couches vers la station de l'Observatoire, avec l'épaisseur de la couche de recouvrement, les arbres au-dessus avec leur réseau racinaire, aurait été parlant pour la réunion publique sur ce sujet à laquelle j'ai assisté.

Figure 59 : Incidences piézométriques résiduelles en phase définitive (incidences sur le bâti) – à l'échelle du projet (simulation S3)



Pièce G1 : Volet Dossier loi sur l'eau

Les incidences du projet sur les écoulements souterrains ont été croisées avec les résultats de l'enquête « caves et fondations » dont l'objectif était de préciser le risque d'exposition du bâti existant.

Suite à ces désordres affectant antérieurement les constructions, un référé préventif va être réalisé sur la zone par la maitrise d'ouvrage avec un huissier, soit 500 constats initiaux d'état des lieux pour dresser un état descriptif et qualitatif des constructions expertisées avant travaux dans la zone à risque déterminée de part et d'autre du projet.

Je pense que des fissuromètres seront installés si nécessaire pour surveiller d'éventuels désordres affectant les édifices pendant la durée des travaux ou après pour éviter les contentieux.

3 LES MOTIVATIONS QUI M'ONT CONDUIT A FORMULER MON AVIS.

3.1 Sur le fond mon avis est motivé par les points suivants :

La réalisation du projet entrainera un report modal de la voiture vers le tram. Ainsi, des émissions de GES liés aux déplacements des voyageurs auront tendance à diminuer par rapport à la situation actuelle. Le projet permet aussi de prendre en compte l'intensification

des risques naturels qui, d'après les prévisions présentées dans cette partie, vont connaître une accentuation de leur occurrence et ainsi d'assurer une meilleure résilience du territoire.

Ce projet est un projet d'intérêt général qui concerne la prolongation d'une ligne de tram sur un axe très encombré pour faciliter les migrations journalières nord/ sud du sud de Paris dans le cadre du maillage des réseaux de transports en commun. Il a vocation à réduire l'utilisation de la voiture et de raccourcir les temps de transports.

Ce projet se situe sur des voies de circulation automobile, à l'exception du passage sous le parc de la Mairie pour résoudre une difficulté technique liée à la topographie des lieux et à la configuration altimétrique à résoudre pour descendre vers le pôle multimodale. Les emprises sur les propriétés privées sont réduites au strict minimum et ne pénalisent pas économiquement le projet. Un tableau mis à jour de l'état parcellaire avec un bilan des négociations est joint dans le mémoire en réponse adressé au Commissaire enquêteur. Celui du dossier de l'enquête fourni n'était pas à jour, il ne tenait pas compte d'une enquête parcellaire complémentaire faite juste avant celle-ci. Cette mise à jour est jointe au mémoire en réponse d'Ile de France Mobilités au Commissaire enquêteur.

Ce projet de prolongation du tramway T7 n'impactera pas le projet de transformation de la RN7 en boulevard urbain mais permettra cependant des échanges et déplacements facilités.

Il ressort de l'étude d'impact, qu'avant de mener ces opérations, toutes les précautions ont été prises pour garantir que la faune ne serait pas impactée.

Concernant le parc de la mairie et sa « bétonisation », le chantier du T7 aura effectivement un impact sur une partie du parc située entre la rue Piver et le bâtiment de la mairie, mais ce sera temporaire et sur une partie restreinte du parc. Cette partie du parc sera occupée par les emprises travaux notamment le front d'attaque du tunnel au niveau de la rue Piver.

*« À l'automne 2022, un **diagnostic écologique** a permis de vérifier qu'aucun arbre concerné n'abritait de gîtes à chiroptères (chauves-souris), ni d'oiseaux en nidification. L'abattage des arbres **n'impactera aucune espèce protégée. Dans le cadre de l'opération envisagée, un inventaire et un diagnostic de l'état sanitaire des arbres ont été effectués, 79 arbres seront coupés mais 273 arbres seront plantés en compensation soit 194 de plus**. Il y aura près de **22 essences** d'arbres qui seront replantées le long de la ligne de tramway. Ce projet prévoit de retrouver des alignements d'arbres, mais aussi de d'apporter davantage de **biodiversité**.»*

La plantation de sujets d'un diamètre compris entre 16 et 18 cm, à 1m du sol et baliveaux permettront une plantation dense. Cette plantation dense va favoriser la croissance de l'arbre par le haut et ainsi développer la futaie (futaie qui est déjà visible dans le boisement existant).

A la fin de la réalisation du projet, l'ensemble des zones de chantier seront remises en état avec une proposition d'aménagement du parc en synergie avec la Mairie de Juvisy. IdFM propose de récréer des espaces de sous-bois, des lisières et de clairières, composés d'essences résistantes au changement climatique. Pour cela, la palette végétale est constituée de végétaux indigènes d'Ile-de-France résistants à la chaleur ainsi que quelques végétaux méditerranéens. La palette prévoit la plantation de strates variées (vivaces, arbustes et arbres), favorisant la biodiversité du parc et cohérente avec la végétation actuelle.

Il n'y a donc pas de destruction du « poumon vert » de Juvisy comme cela avait été exprimé mais une régénération de cet espace boisé.

Le projet de réouverture de l'Orge place du Maréchal Leclerc à Juvisy-sur-Orge, combiné à la suppression d'un ouvrage (passage enterré- dalot en béton), permettra d'intégrer le cours d'eau, avec une renaturation des berges, aux formes urbaines tout en l'adaptant au changement climatique, avec les risques de crues plus élevés combinés avec la Seine. C'est à ce titre qu'il relevait de la loi sur l'eau et tout est compensé (mouvements de terres).

Le projet donne également lieu à la destruction de zones humides, **compensée avec un ratio de 150 %** par la création d'une zone humide fonctionnelle de 1292 m² sur un site déjà identifié et en concertation avec le service police de l'Eau. Cette compensation est implantée dans le bassin versant de la Seine à proximité immédiate sur la commune d'Athis -Mons et contribue à la rétention des eaux météoriques.

Le projet n'ajoute pas non plus de nouvelle surface imperméabilisée, au contraire les espaces perméables sont augmentés de 2 400 m². Si l'on intègre les fondations étanches, mais enherbées de la plateforme de tramway, au total, l'emprise comptera 25 200 m² d'espaces enherbés au lieu des 11 500 m² actuels, soit plus du double.

L'infiltration dans les espaces enherbées sera favorisée par rapport à la situation actuelle. Le projet vise l'atteinte au zéro rejet pour la pluie de 10 mm et un écrêtement pour réduire les rejets des pluies supérieures, favorisant ainsi une infiltration contributive d'une baisse du ruissellement.

Les coûts affichés des travaux dans le cadre de cette autorisation environnementale (hormis les frais de fonctionnement), sont des enveloppes financières prévisionnelles des coûts estimés en référence à d'autres opérations de ce type à l'exception du tunnel spécifique de celle-ci.

Il convient de rappeler qu'Ile de France Mobilités est soumis aux règles du Code de la Commande publique. Ces règles sont la liberté d'accès à la commande publique, l'égalité de traitement des candidats et la transparence des procédures quelle que soit sa nature ou quel que soit son montant. En réponse au commissaire enquêteur de la DUP de 2013, Ile de France Mobilités a fait sienne cette recommandation d'avoir un appel d'offres avec variantes pour avoir les meilleures propositions techniques pour cette réalisation notamment pour la partie enterrée avec tous ces risques.

Dans le cadre de cette consultation, une grande partie des documents techniques et pièces graphiques de ce dossier vont servir de Cahiers des Clauses Techniques aux entreprises qui vont postuler. L'évolution des modalités, pour retenir une entreprise dans la pratique de la commande publique, fait que ce n'est plus le moins disant économique qui est retenu mais l'offre la mieux disante économiquement mais surtout techniquement avec le meilleur savoir-faire.

Ile de France Mobilités dispose d'un important retour d'expérience sur ce type d'ouvrages et leurs incidences avec tous les chantiers en cours. Ces techniques sont couramment utilisées en Ile-de-France, dans des contextes hydrogéologiques similaires, depuis les années 1960.

Les entreprises compétentes et les spécialistes ne manquent pas. Les meilleures offres seront analysées attentivement par les maitres d'œuvres et bureau d'étude du Maitre d'ouvrage. C'est l'assurance d'avoir la meilleure mise en œuvre, la limitation des risques et un atout majeur de réussite.

Les obligations du SDAGE Orge –Yvette sont respectées, des réponses sont formulées aux recommandations de la MRAE et sont déclinées dans cette demande d'autorisation.

Ile de France Mobilités a répondu à toutes les questions posées ou aux recommandations des personnes publiques associées ainsi qu'à celles du public.

Cette extension de ligne du tram T7 se réalise avec le souci d'économiser l'espace, son parcours se fait sur le domaine public en requalifiant les espaces le long de son parcours. Ce projet, exprime une volonté de préserver l'environnement et de collaborer avec les collectivités, leurs administrés pour que ce chantier se déroule avec le moins de nuisances.

J'ai pris connaissance sur le site internet d'IdFM, que pour bien suivre le sujet des nuisances de chantier, Ile-de-France Mobilités a d'ores-et-déjà mis en place un agent de proximité, présent sur le terrain, qui répond aux questions des riverains, leur apporte des informations ciblées et personnalisées et fait remonter leurs doléances. Cet agent de proximité sera maintenu tout au long du projet. Cette pratique n'est pas habituelle et démontre le souci de dialogue et la volonté d'éviter les dérives ou des conflits.

Ile-de-France Mobilités prend bonne note de la proposition de mise en place d'une commission extra-municipale de suivi des travaux et qu'il se tient à disposition des communes pour tenir des réunions publiques autant que souhaitées. Pour accompagner au mieux le projet auprès des riverains, Ile-de-France Mobilités est disponible pour organiser une réflexion avec les communes pour assurer un suivi des nuisances chantier (bruits, vibrations, poussières, etc.) en y associant les riverains

Ensuite, Île-de-France Mobilités s'est efforcé de s'adapter systématiquement aux demandes formulées par la ville de Juvisy-sur-Orge. Ainsi, depuis le début de l'année 2023, Île-de-France Mobilités organise une coordination technique et opérationnelle du projet dans un format défini avec la Ville de Juvisy-sur-Orge avec mise en place de Comités de pilotage, comités techniques (certains dédiés à la RN7, d'autres à Juvisy-centre) et réunions bilatérales avec les communes.

Île-de-France Mobilités organise des réunions d'exploitation autant que de besoin, auxquelles participent déjà les communes de Paray et Athis-Mons ainsi que le Département 91. Île-de-France Mobilités et l'équipe projet du T7 se rendent régulièrement en mairie pour exposer les demandes d'arrêtés et avoir des échanges étroits avec les services d'urbanisme des villes pour les différentes autorisations requises. Les communes en tant que membre à voix consultative participent à la Commission de règlement amiable (CRA).

Pour la coordination des intervenants techniques, Île-de-France Mobilités a en outre fait appel aux services d'une entreprise chargée de l'ordonnancement, le pilotage et la coordination interchantiers pour l'ensemble des travaux qui se dérouleront dans Juvisy centre (entreprises travaux du projet du T7, concessionnaires, Clariane pour le projet de l'hôpital, Syndicat de

l'Orge pour le projet de réouverture de l'Orge). Une mission identique a été mise en place pour la coordination avec des projets immobiliers sur la RN7.

Au final, outre la compensation zone humide prévue sur Athis-Mons, réalisée dans le cadre réglementaire et validée par les services instructeurs de l'Etat, Île-de-France Mobilités proposera, si la Ville de Juvisy-sur-Orge le souhaite, de travailler à la recréation d'une zone humide, dans le cadre du projet de reconstitution du secteur du parc de la Marie impacté par les travaux, en mesure d'accompagnement.

Ce projet ne s'inscrit pas dans une stratégie de contournement par rapport aux obligations réglementaires, mais le souci de rendre compatible, et de ne pas aggraver, mais améliorer la situation environnementale.

3.2 Avis du Commissaire enquêteur

En conséquence, pour toutes ces raisons, j'émets :

UN AVIS FAVORABLE à l'autorisation environnementale, au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques, pour l'extension de la ligne T 7 sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste.

Le 13 décembre 2023

À Longpont sur Orge



Michel GARCIA
Commissaire enquêteur.

PS : Initialement le rapport et les conclusions de cette enquête auraient dû être rendus le mercredi 6 décembre 2023. Etant donné que des avis avec les observations de certaines collectivités sont parvenus le 21 novembre et que cela nécessitait de consulter la maitrise d'œuvre et des bureaux d'études, à ma demande, une prolongation de délai a été sollicitée auprès de l'organisateur de l'enquête.

EPT Grand Orly Seine Bièvre a fait parvenir entre autres un tableau avec 520 points techniques à vérifier sur les plans EXE du projet.

La Préfecture de l'Essonne a donné une suite favorable à cette demande en prolongeant le délai de 15jours jusqu'au 22 décembre 2023. (Ces échanges sont joints en annexe 9)

4 ANNEXES

Annexe 1 Décision de désignation du CE Tribunal Administratif de Versailles

Annexe 2 Arrêté Préfectoral organisant l'enquête publique

Annexe 3 Approbation du dossier d'autorisation environnementale par le C.A IDFM

Annexe 4 Lettre au Préfet demandant l'organisation de cette enquête publique

Annexe 5 Insertions de l'avis d'enquête dans la presse

Annexe 6 Publicité de l'enquête publique

Annexe 7 saisies d'écran Mairie de Juvisy

Annexe 8 de Synthése et Accusé réception

Annexe 9 correspondances prolongation

4.1 Annexe 1

MINUTE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

3 août 2023

N° E2300047 /78

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

La vice-présidente

Décision désignation commissaire

CODE : type n° 3

Vu enregistrée le 28 juillet 2023, la lettre par laquelle la préfecture de l'Essonne demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques relative au projet d'extension de la ligne T7 sur le territoire des communes d'Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Paray-Vieille-Poste ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : M. Michel GARCIA est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : M. Michel VALOIS est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à la préfecture de l'Essonne, à M. Michel GARCIA et à M. Michel VALOIS.

Fait à Versailles, le 3 août 2023.

La vice-présidente,

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

Claire ROLLET-PERRAUDS

4.2 Annexe 2

PRÉFET
DE L'ESSONNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial

Arrêté préfectoral n° 2023.PREF/DCPPAT/BUPPE/ 158 du 5 septembre 2023

portant ouverture d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques concernant le projet d'extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE, présentée par l'établissement Île-de-France Mobilités

LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de l'environnement, et notamment les articles L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants, L. 181-1 et suivants et R. 181-36 à R. 181-38, L. 214-1 et suivants et R. 214-1 et suivants,

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

VU le décret du 20 juillet 2022 portant nomination de M. Bertrand GAUME, préfet hors-classe, en qualité de préfet de l'Essonne,

VU le décret du 6 décembre 2022 portant nomination de M. Olivier DELCAYROU, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, en qualité de sous-préfet hors-classe, secrétaire général de la préfecture de l'Essonne,

VU l'arrêté préfectoral n° 2023-PREF-DCPPAT-BCA-033 du 17 février 2023 portant délégation de signature à M. Olivier DELCAYROU, secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, sous-préfet de l'arrondissement chef-lieu,

VU l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement,

VU l'arrêté du préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris, préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie du 23 mars 2022 portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands et arrêtant le programme pluriannuel de mesures correspondant,

VU l'arrêté inter-préfectoral n° 2014.DDT-SE-275 bis du 2 juillet 2014 approuvant le schéma d'aménagement et de gestion des eaux révisé du bassin Orge-Yvette (SAGE Orge-Yvette),

VU l'arrêté préfectoral n° 2005-DDAF-SE-1193 du 21 décembre 2005, modifié par l'arrêté préfectoral n° 2010-DDT-SE-1120 du 13 octobre 2010, fixant la répartition des compétences entre les services dans le domaine de la police et de la gestion des eaux superficielles, souterraines et de la pêche,

VU la délibération n° 20220217-047 du 17 février 2022, par laquelle le conseil d'administration de l'établissement Île-de-France Mobilités a approuvé le projet de prolongement de la ligne 7 du tramway,

Préfecture de l'Essonne
TSA 51101
91 010 Évry-Courcouronnes CEDEX
Tél. : 01 69 91 91 91
www.essonne.gouv.fr

VU le dossier déposé au guichet unique de l'eau le 11 mars 2022 et complété le 12 juillet 2022, le 27 octobre 2022 et le 1er juin 2023, par lequel Île-de-France Mobilités sollicite une autorisation environnementale, au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, concernant le projet d'extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE,

VU l'avis de l'office français de la biodiversité – service départemental Essonne - en date du 23 mars 2022,

VU l'avis de la direction régionale des affaires culturelles – service régional de l'archéologie, en date du 29 mars 2022,

VU l'avis de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France – service politiques et police de l'eau, en date du 20 avril 2022,

VU l'avis de la commission locale de l'eau (CLE) du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Orge-Yvette, en date du 6 décembre 2022,

VU l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale Île-de-France (MRAe), en date du 29 décembre 2022,

VU l'absence d'avis de l'agence régionale de santé - délégation départementale de l'Essonne - dans le délai imparti de quarante-cinq jours, suite à la réception de la saisine effectuée par le bureau de l'eau de la direction départementale des territoires en date du 14 mars 2022,

VU le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe en date du 1er juin 2023,

VU la note technique du maître d'ouvrage en réponse à l'avis de la CLE du SAGE Orge-Yvette, en date du 12 juin 2023,

VU l'avis de recevabilité établi par le bureau de l'eau de la direction départementale des territoires de l'Essonne, en date du 19 juin 2023,

VU la décision n° E23000047 / 78 du tribunal administratif de Versailles en date du 3 août 2023, désignant Monsieur Michel GARCIA, ingénieur chef de la fonction publique territoriale, en qualité de commissaire enquêteur, et Monsieur Michel VALOIS, en qualité de commissaire enquêteur suppléant,

CONSIDÉRANT qu'au regard des dispositions des articles R. 181-16 à R. 181-17 et R. 181-36 du code de l'environnement, le dossier est jugé régulier et qu'il y a lieu de soumettre cette demande à la consultation du public sous la forme d'une enquête publique,

APRÈS concertation avec le commissaire enquêteur,

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture,

ARRÊTE

ARTICLE 1er : OBJET ET DATES DE L'ENQUÊTE

Une enquête publique de 36 jours consécutifs sera ouverte dans les mairies d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE (siège de l'enquête) et PARAY-VIEILLE-POSTE, **du lundi 2 octobre (9h) au lundi 6 novembre 2023 (17h),** concernant la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques nécessaire au projet d'extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE.

Le projet est porté par l'établissement Île-de-France Mobilités – 41 rue de Châteaudun – 75009 PARIS – affaire suivie par Madame Chloé HARDOUIN – chloe.hardouin@iledefrance-mobilites.fr pour Île-de-France Mobilités / Madame Elizavéta PLATONOVA – setec.t7amj.orga@setec.com pour SETEC Organisation, agissant en qualité de mandataire pour la maîtrise opérationnelle du projet.

Ces travaux sont inscrits à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement sous les rubriques suivantes :

Rubrique	Intitulé	Régime
3.1.1.0	**Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant :** **1° un obstacle à l'écoulement des crues**	**Autorisation**
3.2.2.0	**Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :** **1° surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A)**	**Autorisation**
1.1.1.0.	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D).	Déclaration
1.1.2.0.	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 2° supérieur à 10 000 m³ par an mais inférieur à 200 000 m³ par an (D).	Déclaration
2.1.5.0.	Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	Déclaration
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 2° sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D)	Déclaration

Le projet nécessitera également des autorisations au titre du code de l'urbanisme concernant :

- le permis de construire du poste de redressement n° 6 situé sur la commune d'Athis-Mons,
- le permis de construire du poste de redressement n° 7 situé sur la commune d'Athis-Mons
- le permis de construire du poste de redressement n° 8 situé sur la commune de Juvisy-sur-Orge,
- le permis de construire de la station Observatoire située sur la commune de Juvisy-sur-Orge,
- le permis de démolir sur la commune de Paray-Vieille-Poste,
- les permis de démolir des bâtiments situés sur la commune d'Athis-Mons,
- les permis de démolir des bâtiments situés sur la commune de Juvisy-sur-Orge,
- le permis d'aménager portant sur le réaménagement des espaces publics sur la commune d'Athis-Mons,
- le permis d'aménager portant sur le réaménagement des espaces publics et la création d'un tunnel sur la commune de Juvisy-sur-Orge.

ARTICLE 2 : MESURES DE PUBLICITÉ

L'arrêté d'ouverture d'enquête, l'avis d'enquête seront mis en ligne sur le site internet des services de l'État en Essonne www.essonne.gouv.fr (Rubrique-Publications/Enquêtes-publiques/Eau/Autres-autorisations/EXTENSION-LIGNE-T7-IDF-MOBILITES).

Un avis au public portant les indications mentionnées aux articles L.123-10 et R.123-9 du code de l'environnement sera publié, par les soins du Préfet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée, cet avis sera publié par voie d'affiches dans les mairies d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE sur les panneaux réservés à cet effet.

Il pourra également faire l'objet d'une publication par voie dématérialisée (site internet des communes, panneaux électroniques d'affichage) et d'une publication dans les journaux d'information municipaux ou tout autre moyen.

Les maires adresseront au préfet de l'Essonne, Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'appui Territorial – Bureau de l'Utilité Publique et des Procédures Environnementales - TSA 51101 - 91010 ÉVRY-COURCOURONNES cedex, un certificat constatant l'accomplissement de cette formalité.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, Île-de-France Mobilités devra procéder à l'affichage lisible et visible de la voie publique du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, en respectant les modalités définies par l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 susvisé.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet de l'Essonne, Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial - Bureau de l'Utilité Publique et des Procédures Environnementales – TSA 51101 - 91010 EVRY-COURCOURONNES CEDEX, dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

ARTICLE 3 : CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE ET OBSERVATIONS DU PUBLIC

Un dossier d'enquête comprenant notamment le dossier de demande d'autorisation environnementale, l'étude d'impact et son résumé non technique, l'avis de la MRAe, le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, ainsi qu'un registre d'enquête, préalablement ouvert, côté et paraphé par le commissaire enquêteur, seront déposés et mis à disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête publique, aux jours et heures d'ouverture des bureaux, à savoir :

1- en mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme – site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile 91200

- le lundi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00,
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h00,
- le mercredi de 13h30 à 17h00.

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 28 octobre (de 9h à 12h) mais au centre administratif – Place du Général de Gaulle.

2- en mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme - 18 A, rue Jules Ferry 91260

- lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00
- jeudi de 13h30 à 17h00

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 14 octobre (de 9h à 12h) mais à l'Espace Marianne - 25, Grande Rue

3- en mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse 91150

- le lundi, le mercredi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30,
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h00,
- le samedi de 9h00 à 12h00 **(la mairie sera fermée les samedis 21 et 28 octobre et 4 novembre 2023).**

En outre, les pièces du dossier d'enquête seront consultables sur un poste informatique, mis gratuitement à disposition du public en mairie de JUVISY-SUR-ORGE, aux horaires précités d'ouverture des bureaux au public.

Les pièces du dossier seront également consultables sur le site internet des services de l'État en Essonne (Rubrique-Publications/Enquêtes-publiques/Eau/Autres-autorisations/EXTENSION-LIGNE-T7-IDF-MOBILITES).

Les observations et propositions du public pourront être soit :

- déposées sur les registres d'enquête papier mis à disposition en mairies d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE pendant les heures normales d'ouverture des bureaux au public mentionnées ci-dessus,
- déposées par voie électronique sur **le registre dématérialisé,** accessible sur le poste informatique mis à disposition **à la mairie de JUVISY-SUR-ORGE,** ou via le site internet des services de l'État mentionné ci-dessus, du lundi 2 octobre 2023 à partir de 9h au lundi 6 novembre 2023 jusqu'à 17h,
- reçues, de manière écrite ou orale, par le commissaire enquêteur aux jours et aux heures de permanence fixés par l'article 4 ci-dessous,
- adressées au commissaire enquêteur :

  → par courrier envoyé au siège de l'enquête (Mairie de JUVISY-SUR-ORGE - *à l'attention du commissaire enquêteur* – 18 A, rue Jules Ferry – 91260 JUVISY-SUR-ORGE). Elles seront tenues à la disposition du public à la mairie de JUVISY-SUR-ORGE dans les meilleurs délais et devront parvenir avant la clôture de l'enquête (soit le lundi 6 novembre 2023 avant 17h), pour être annexées au registre papier,

  → par courrier électronique à l'adresse suivante : pref91-extension-ligne-t7-idf-mobilites@mail.registre-numerique.fr reçu au plus tard le lundi 6 novembre 2023 avant 17h

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur seront consultables en mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête. Celles communiquées par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé visé ci-dessus.

Elles seront communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Toutes les informations relatives à ce dossier pourront être obtenues auprès du pétitionnaire dont les coordonnées sont mentionnées à l'article 1 du présent arrêté.

ARTICLE 4 : PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Par décision du tribunal administratif de Versailles en date du 3 août 2023, Monsieur Michel GARCIA, ingénieur chef de la fonction publique territoriale, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire, et Monsieur Michel VALOIS, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour l'informer et recevoir les observations écrites et orales relatives au projet, les jours et heures suivants :

1- à la mairie d'ATHIS-MONS
- le lundi 2 octobre 2023 de 14h00 à 17h00
- le mardi 10 octobre 2023 de 9h00 à 12h00
- le jeudi 19 octobre 2023 de 14h30 à 18h00
- le mardi 24 octobre 2023 de 9h00 à 12h00
- le samedi 28 octobre 2023 de 9h00 à 12h00 **(au centre administratif, place du Général de Gaulle).**

2- à la mairie de JUVISY-SUR-ORGE
- le lundi 2 octobre 2023 de 9h00 à 12h00
- le mardi 10 octobre 2023 de 14h00 à 17h00
- le samedi 14 octobre 2023 de 9h00 à 12h00 **(à l'espace Marianne, 25 Grande Rue)**
- le mardi 24 octobre 2023 de 14h00 à 17h00
- le lundi 6 novembre 2023 de 14h00 à 17h00

3- à la mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE
- le jeudi 19 octobre 2023 de 9h30à 12h30

Le commissaire enquêteur pourra auditionner toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter pour compléter son information.

ARTICLE 5 : CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

À l'expiration du délai d'enquête, les registres au format papier et les documents éventuellement annexés seront remis ou transmis sans délai, au commissaire enquêteur pour être clos par lui.

Dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur rencontrera le pétitionnaire et lui communiquera les observations écrites et orales du public, consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

ARTICLE 6 : RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le commissaire enquêteur disposera d'un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête pour adresser au Préfet de l'Essonne (Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial, Bureau de l'Utilité Publique et des Procédures Environnementales – TSA 51101 91010 ÉVRY-COURCOURONNES cedex) un rapport qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies ainsi que l'exemplaire du dossier déposé à la mairie de JUVISY-SUR-ORGE, les registres d'enquête et les pièces annexées.

Le rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables au projet.

Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées à la Présidente du tribunal administratif de Versailles.

ARTICLE 7 : CONSULTATION DU RAPPORT

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera déposée à la mairie de JUVISY-SUR-ORGE, ainsi qu'à la préfecture de l'Essonne, pour y être tenue sans délai à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions seront également consultables sur le site internet visé à l'article 2.

Les personnes intéressées pourront obtenir communication, à leurs frais, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur. Ces demandes devront être adressées par écrit à Monsieur le préfet de l'Essonne – direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, bureau de l'utilité publique et des procédures environnementales – TSA 51101 – 91010 ÉVRY-COURCOURONNES CEDEX.

ARTICLE 8 : AVIS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS

Dès l'ouverture de l'enquête, et en application de l'article R. 181-38 du code de l'environnement, les collectivités suivantes sont appelées à donner leur avis par délibération sur la demande d'autorisation environnementale, notamment au regard des incidences environnementales :

- les communes d'ATHIS-MONS, de JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE
- l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre (EPT 12)
- la métropole du Grand Paris,
- le conseil départemental,
- le syndicat de l'Orge.

Ne pourront être pris en considération que les avis exprimés, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique.

ARTICLE 9 : DÉCISION SUSCEPTIBLE D'ÊTRE PRISE

Conformément aux dispositions des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, le préfet de l'Essonne statuera par arrêté sur la demande d'autorisation environnementale après consultation du conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques.

ARTICLE 10 : FRAIS D'ENQUÊTE

Tous les frais de l'enquête seront à la charge de l'établissement Île-de-France Mobilités.

ARTICLE 11 : EXÉCUTION

Le secrétaire général de la préfecture,
Le directeur départemental des territoires de l'Essonne,
Les maires d'ATHIS-MONS, de JUVISY-SUR-ORGE et de PARAY-VIEILLE-POSTE,
Le commissaire enquêteur,
Le pétitionnaire – l'établissement Île-de-France Mobilités,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et dont une copie sera transmise pour information au sous-préfet de PALAISEAU.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Olivier DELCAYROU

4.3 Annexe 3

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 17 février 2022

Délibération n° 20220217-047

PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 7 DU TRAMWAY

APPROBATION DU DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le Conseil,

VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants et R.121-1 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.153-54 et suivants et R.153-13 et suivants ;

VU l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et sur ses décrets d'application n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017 ;

VU le Schéma Directeur de la Région Île-de-France tel qu'approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;

VU le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;

VU la décision n°2012/0207 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 11 Juillet 2012, approuvant le schéma de principe relatif au prolongement du tramway T7 ;

VU la décision n°2012/0288 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 10 octobre 2012, approuvant le dossier d'enquête publique relatifs au prolongement du tramway T7 ;

VU le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relatif au projet de prolongement du prolongement du tramway T7, et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge ;

VU l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE), en date du 15 mars 2013 ;

VU l'arrêté préfectoral N° 2013/SP2/BAIE/002 publié le 25 avril 2013 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de prolongement de la ligne de tramway T7 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge du mardi 21 mai 2013 au samedi 22 juin 2013 inclus ;

VU le rapport, son addendum et les conclusions du commissaire enquête datées du 30 août 2013 ;

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220217-1301-DE-1-1
Date de télétransmission : 18/02/22
Date de réception Préfecture : 18/02/22

VU la délibération n°2013/367 du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France relative à la déclaration de projet du prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge ;

VU l'arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/630 du 27 novembre 2013 déclarant d'utilité publique le projet de prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge ;

VU la délibération n°2015/051 du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France approuvant le dossier d'avant-projet (AVP) relatif au prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge ;

VU la délibération n°2018/288 du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France prorogeant de la déclaration de projet et de la déclaration d'utilité publique relative à la réalisation du prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge ;

VU le rapport n° 20220217-047 ;

VU l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 10 février 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'autorisation environnementale relatif au projet du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération, notamment à procéder à toute modification du dossier rendue nécessaire pour répondre aux demandes des services instructeurs (phase de demandes de compléments), jusqu'à obtention de l'autorisation environnementale.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE

4.4 Annexe 4

Le directeur des infrastructures

Paris, le 23 février 2022

DGA-DEV/INFRA-PS2/ CD/MB/KF/22000768
Affaire suivie par : Valentine GEMON / Claire DAVOULT
Adrien MARCHAND
Tel : 01 82 53 80 81 / 01 47 53 28 20 / 01 47 53 29 07
Mél : valentine.gemon@iledefrance-mobilies.fr /
claire.davoult@iledefrance-mobilites.fr
adrien.marchand@iledefrance-mobilites.fr

Monsieur Eric JALON
Préfet de l'Essonne
Préfecture de l'Essonne
Boulevard de France
91010 Evry-Courcouronnes cedex

Monsieur le Préfet,

Lors de sa séance du 17 février 2022, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé le dossier d'autorisation environnementale du projet de prolongement du tramway T7, projet de transport commun en site propre qui reliera le terminus actuel à Athis-Mons Porte de l'Essonne au grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge, *via* les communes de Paray-Vieille-Poste et Athis-Mons.

Ce projet, essentiel à l'amélioration des conditions de déplacement du nord de l'Essonne, autour du bassin d'emploi d'Orly, est fortement attendu. Il a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté inter préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/630 du 27 novembre 2013, prorogé le 19 septembre 2018 par l'arrêté n°2018/SP2/BCIIT/n°53.

Le financement est apporté par l'Etat, la Région Île-de-France et le Département de l'Essonne. Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet poursuit l'objectif du déroulement de l'enquête publique au deuxième semestre 2022, afin de pouvoir tenir le calendrier du projet.

Aussi, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour instruction, la délibération de notre conseil ainsi que le dossier d'autorisation environnementale complet en vue de l'ouverture d'une enquête publique, préalablement à l'obtention de l'autorisation environnementale.

Le bénéficiaire de l'autorisation environnementale sera Île-de-France Mobilités en tant que maître d'ouvrage du projet.

Mes équipes se tiennent à votre disposition pour toute question ou complément d'information nécessaire sur ce projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.

Arnaud CROLAIS

Pièce jointe :
- Dossier d'autorisation environnementale
- Délibération n°20220217-089

Île-de-France Mobilités
41 rue de Châteaudun – 75009 Paris – Tél. : 01 47 53 28 00 – Fax : 01 47 05 11 05

4.5 Annexe 5

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU
ET LES MILIEUX AQUATIQUES POUR L'**EXTENSION DE LA LIGNE T7**,
PRÉSENTÉE PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES
SUR LES COMMUNES D'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

ENQUÊTE du lundi 2 octobre (9h) au lundi 6 novembre 2023 (17h) soit 36 jours

(Arrêté n°2023.PREF/DCPPAT/BUPPE/ 158 du 5 septembre 2023)

Projet : Extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE
Rubriques n° 3.1.1.0 (Autorisation), n° 3.2.2.0 (Autorisation), n°1.1.1.0 (Déclaration), 1.1.2.0 (Déclaration), 2.1.5.0 (Déclaration), 3.1.2.0 (Déclaration) au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.
Ce projet nécessitera également des autorisations d'urbanisme listées à l'article 1 de l'arrêté visé ci-dessus.

CONSULTATION : la demande, l'étude d'impact, l'étude de dangers, l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse à cet avis, les avis des services consultés et un registre d'enquête seront à la disposition du public :

1- en mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme – site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile - 91200

- le lundi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h,
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h,
- le mercredi de 13h30 à 17h.

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 28 octobre au centre administratif, Place du Général de Gaulle.

2- en mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme - 18 A, rue Jules Ferry 91260

- lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h
- jeudi de 13h30 à 17h

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 14 octobre à l'Espace Marianne, 25, Grande Rue.

3- en mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse, 91150

- le lundi, le mercredi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30,
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h,
- le samedi de 9h à 12h **(la mairie sera fermée les samedis 21 et 28 octobre et 4 novembre 2023).**

4- Sur le site des services de l'Etat : **www.essonne.gouv.fr (Rubrique-Publications/Enquêtes-publiques/Eau/Autres-autorisations/EXTENSION-LIGNE-T7-IDF-MOBILITES)**

Un poste informatique sera disponible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE.

PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, Monsieur Michel GARCIA, ingénieur chef de la fonction publique territoriale, en qualité de commissaire enquêteur.

Mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme, site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile 91200 - lundi 2 octobre de 14h à 17h - mardi 10 octobre de 9h à 12h - jeudi 19 octobre de 14h30 à 18h - mardi 24 octobre de 9h à 12h - samedi 28 octobre de 9h à 12h **(centre administratif, place du Général de Gaulle).**	**Mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme 18 A, rue Jules Ferry 91260** - lundi 2 octobre de 9h à 12h - mardi 10 octobre de 14h à 17h - samedi 14 octobre de 9h à 12h (**Espace Marianne, 25 Grande Rue**) - mardi 24 octobre de 14h à 17h - lundi 6 novembre de 14h à 17h
Mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse 91150 - jeudi 19 octobre de 9h30 à 12h30	

Demande d'information sur le projet : Le projet est porté par l'établissement Île-de-France Mobilités – affaire suivie par Mme Chloé HARDOUIN – chloe.hardouin@iledefrance-mobilites.fr et Mme Elizaveta PLATONOVA – setec.t7.amj.orga@setec.com pour SETEC Organisation, agissant en qualité de mandataire pour la maîtrise opérationnelle du projet.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS du public pendant l'enquête :
- sur le registre d'enquête papier en mairies d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE
- sur **le registre dématérialisé** accessible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE ou sur le site internet mentionné ci-dessus,
- reçues par écrit ou oral, par le commissaire enquêteur lors des permanences,
- adressées au commissaire enquêteur :

→ par courrier envoyé en mairie de JUVISY-SUR-ORGE **avant** la clôture de l'enquête pour être annexé au registre papier,
→ par courrier électronique envoyé jusqu'au 6 novembre 2023 avant 17h à pref91-extension-ligne-t7-idf-mobilites@mail.registre-numerique.fr

Les observations du public transmises par voie postale seront consultables à la mairie de JUVISY-SUR-ORGE et celles inscrites sur les registres papiers dans chacune des mairies. Celles transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé.

RÉSULTATS : le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront consultables sur le site internet, en mairies d' ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE ou à la préfecture.

DÉCISION : le Préfet statuera par arrêté sur la demande d'autorisation environnementale après information et éventuellement consultation du Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques.



Île-de-France Pierric Petit et ses Coteaux du Montguichet remportent notre concours de vins

P. VI et VII

91

Essonne • Samedi 7 octobre 2023 • N° 24607 • 2 €

Le Parisien

Narges Mohammadi
Une Iranienne Prix Nobel de la paix

SNCF Un nouveau TGV en 2025

Économie • P. 12

Interview
Vitaa raconte son retour en solo

Culture & Loisirs • P. 30

France - Italie 60-7

LA DOLCE VITA !

Après leur facile victoire face aux Transalpins, les Bleus se sont ouvert la voie des quarts de finale, où ils devraient affronter les champions du monde sud-africains. Un choc tellurique en perspective.

Le Parisien

PUBLICITÉ

Ariel Worthalter
Arthur Harari
le Procès Goldman
un film de Cédric Kahn
ACTUELLEMENT AU CINÉ

«UN DES MEILLEURS FILMS DE L'ANNÉE»
Les Echos ★★★★★ 4,5
★★★★★ 4,0
«PRODIGIEUX» ÉBOUSTOUFLANT IMMENSE

Le Grand Parisien
Samedi 7 octobre 2023

JUDICIAIRES ET LÉGALES | ANNONCES 91 | XI

Avis divers

Date : 12/09/2023 : ordonnance prolongeant la mission de l'administrateur provisoire par Monsieur le Président du Tribunal Judiciaire d'EVRY

Dénomination : COPROPRIETE 71 RUE PIERRE BROSSOLETTE - 71 rue Pierre Brossolette 91130 RIS-ORANGIS

Ordonnance prolongeant en qualité d'Administrateur provisoire la SELARL TULIER POLGE-ALIREZAT en la personne de Maître Florence TULIER POLGE - Immeuble Le Matière - Rue René Cassin - 91000 EVRY – pour une durée de 12 mois à compter du 18/06/2023

Constitution de société

SCI NOVANA

Enquête publique

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES POUR L'EXTENSION DE LA LIGNE T7 PRESENTEE PAR

ILE-DE-FRANCE MOBILITES

SUR LES COMMUNES D'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

ENQUETE DU LUNDI 2 OCTOBRE (8H) AU LUNDI 6 NOVEMBRE 2023 (17H)

DURÉE DE 35 JOURS

(ARRETE N°2023-PREF-DCPPAT/BUPPE/ 158 DU 5 SEPTEMBRE 2023)

ANNULE ET REMPLACE L'ANNONCE PARUE LE 5 OCTOBRE 2023

La reproduction de nos petites annonces est interdite

ferrari publicité

Prenez-vous aux jeux dès maintenant



Le meilleur moyen de vendre et acheter de l'or
Pièces de monnaies, bijoux cassés, neufs, argenterie, lingots au meilleur prix du marché
100€ OFFERTS* EXPERTISE GRATUITE AVEC OU SANS RENDEZ-VOUS
156 Rue de Paris, 91120 Palaiseau, 01 77 06 49 79
Gold Union
goldunion.fr

Jeudi 5 octobre 2023 www.lerepublicain.fr 1,90€ - n° 4099

Le Républicain DE L'ESSONNE

Trente ans de culture à l'Opéra de Massy

Seul opéra de banlieue parisienne sa trentième bougie. Inaugurée of ture doit son ouverture au maire d aujourd'hui de faire rayonner la cu

Les offres d'automne
Du 23 septembre au 21 octobre 2023
et jusqu'à -20% sur une sélection de produits*
Showroom 200 m² - 23 Cl

NISSAN
DU 13 AU 15 OCTOBRE PORTES OUVERTES
Essayez Nissan Qashqai

Jean Robert-Charrier
Chantal Ladesou

58 - Jeudi 5 octobre 2023 Annonces Légales/Classées Le Républicain

Insertions Diverses

SELARL FHB Me Alicia ALVES
Administrateurs Judiciaires Associés
99 Allée des Champs Elysées
91080 EVRY-COURCOURONNES
www.fhbx.eu e-mails :
alicia.alves@fhbx.eu
carla.messadia@fhbx.eu

Avis de l'Administrateur Judiciaire de LEBINVEST aux parties affectées par le projet de plan de redressement (Articles R.626-55 et R.626-61 du code de commerce)

Par jugement du 6 avril 2022, le tribunal de commerce d'Evry a ouvert une procédure de redressement judiciaire à l'égard de la société LEBINVEST et a nommément désigné, la SELARL FHB, prise en la personne de Maître Alicia ALVES, sis 99 allée des Champs-Elysées à Evry (91) en qualité d'administrateur judiciaire de la société avec mission d'assistance.

La société a établi dans le cadre de la période d'observation un projet de plan de redressement :

1) Paroles sélectives par le projet de plan

Par le présent, conformément aux dispositions des articles R.626-55 et R.626-61 du code de commerce, l'administrateur judiciaire portant les titulaires de créances de droits nés antérieurement à la date du jugement d'ouverture de la procédure de redressement à l'égard de LEBINVEST qu'ils sont des parties affectées par le projet de plan de sauvegarde accéléré et qu'elles sont en conséquence membres d'une classe de parties affectées :

Créanciers déclarés ou sens de l'article L. 626-30 du code de commerce :

1-Classe des titulaires d'une créance privilégiée, nature de la créance :

- Privilège de nantissement de parts sociales, membre : Banque populaire Val-de-France

- Privilège de nantissement de parts sociales membre : Crédit Coopératif

2-Classe des titulaires d'une créance chirographaire, nature de la créance :

- Contrat de développement transmission, membre : BPI France

- Protocole transactionnel - obligataire, membre : GRM ASSOCIATE

3-Classe des détenteurs de capital, nature de la créance :

- Compte courant d'associés détenu, membre : Impact technologies

- Apport matériels, membre : Chumcap

2) Communication aux accusés de substitution, l'administrateur judiciaire informe les parties affectées à leur faire connaître par retour de mail, sous un délai de 10 jours calendaires à compter de la publication du présent avis l'existence du tout accords de subordination dont elles auraient connaissances.

3) Modalités de communication électronique, l'administrateur judiciaire informe les parties affectées que toute communication par voie électronique devra être effectué par courriel aux adresses : alicia.alves@fhbx.eu et carla.messadia@fhbx.eu . Conformément à l'article R.626-55 du Code de commerce, tout document à la communication par voie électronique l'utilisation de ces modalités.

VILLE DE CHAMPLAN

Plan Local d'Urbanisme 2023 - Modification n°1

Par arrêté (n°A962023) en date du 22 septembre 2023, le Maire de CHAMPLAN a prescrit la modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme de CHAMPLAN approuvé par délibération du 2 février 2020, fixant les objectifs et les modalités de la concertation

Cet arrêté est affiché en Mairie pendant un mois à compter du 25/09/2023.

Les modalités de la concertation sont fixées par l'article 2 de l'arrêté.

COMMUNE DE MAROLLES-EN-HUREPOIX

Mise en révision du Plan Local d'Urbanisme

Par délibération n°13 du 30 mars 2023, le Conseil Municipal a décidé de prescrire la mise en révision du Plan Local d'Urbanisme sur l'ensemble de la commune et a fixé les modalités de la concertation.

Cette délibération est affichée en mairie et sur le site internet de la commune de la commune depuis le 4 avril 2023 et est consultable aux jours et heures d'ouverture, pour une durée d'un mois minimum.

COMMUNE DE MAROLLES-EN-HUREPOIX

Prescription de l'élaboration du Règlement Local de Publicité

Par délibération n°14 du 30 mars 2023, le Conseil Municipal a décidé de prescrire l'élaboration du Règlement Local de Publicité et a défini les modalités de la concertation.

Cette délibération est affichée en mairie et sur le site internet de la commune de la commune depuis le 4 avril 2023 et est consultable aux jours et heures d'ouverture, pour une durée d'un mois minimum.

AVIS DE SAISINE DE LEGATAIRE UNIVERSEL - DELAI D'OPPOSITION

Article 1007 du Code civil
Article 1378-1 Code de procédure civile
Loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016

Suivez tranquillement diagnostic en date du 5 janvier 2012.

Madame Noëlle Gabrielle Aubin PETIT, en son vivant retraitée, demeurant à LONGPONT-SUR-ORGE (91301) 47 rue de Lorraine

née à REIMS (51100)le 6 janvier 1923.

Célibataire.

Non liée par un pacte civil de solidarité.

Décédée à VIRY (91120) (FRANCE), le 8 décembre 2022.

A consenti un legs universel.

Consentement n'a pas décédé, de son vivant a fait l'objet d'un dépôt aux termes du procès-verbal d'ouverture et du contrôle du testament reçu par Maître Ludivine LARREGUY-DELAFOSSE, soussignée de la Société Civile Professionnelle «Ronald VIE, Xavier CALMET, Loic GUEZ, Cyril TAILLANDIER et Ludivine LARREGUY-DELAFOSSE, Notaires associés», titulaire d'un Office Notarial ayant le siège à NOGENT-SUR-[illegible] (Haute-Marne), 78, Grande Rue Chaude (Cédex, le 15 février 2023, duquel il résulte que le légataire remplit les conditions de sa saisine.

Opposition à l'exercice de ces droits pourra être formée par tout intéressé auprès du notaire chargé du règlement de la succession : Maître Chahina TALBI, notaire à SAINT-MICHEL-SUR-ORGE (91240) 19 rue Saint-Corneille, dans le délai de QUINZE (15) jours à compter de la réception par le greffe du tribunal de grande instance d'EVRY de l'expédition du procès-verbal d'ouverture du testament et copie de ce testament.

En cas d'opposition, le légataire sera soumis à la procédure d'envoi en possession.

Avis d'Enquêtes

Vergnes Jarcy

COMMUNE DE VARENNES-JARCY

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Par arrêté N°2023-50P en date du 27 septembre 2023, le Maire de la Commune de Varennes-Jarcy a ordonné l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de modification du Plan Local d'Urbanisme.

A cet effet, Monsieur Pierre LALANCE a été désigné par Décision en date du 18 septembre 2023 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles en qualité de Commissaire Enquêteur.

L'enquête publique se déroulera à la mairie, place Aristide Briand

Du LUNDI 23 OCTOBRE 2023 - 9h au SAMEDI 25 NOVEMBRE - 12h00

Aux jours et heures habituels d'ouverture soit :

Lundi, Mardi, vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h ;

Mercredi, Jeudi et samedi de 9h00 à 12h30.

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations sur le projet de Plan Local d'Urbanisme pourront être consignées sur le registre d'enquête déposé en mairie et à l'adresse suivante https://www.registre-dematerialise.fr/4406. Elles pourront également être adressées par écrit en mairie, place Aristide Briand 91480 Varennes-Jarcy, à l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur avant la fin de l'enquête.

Pendant la durée de l'enquête publique, un site internet consultant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre ses observations et propositions directement sera ouvert à l'adresse internet suivante : https://www.registre-dematerialise.fr/4406. Ce lien sera également accessible à partir du site de la commune www.varennes-jarcy.fr rubrique Modification du PLU.

Les observations pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-public-e-4406@registre-dematerialise.fr .

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé https://www.registre-dematerialise.fr/4406 et dans matière plus tôt.

Un accès gratuit au dossier est garanti par la mise à disposition d'un poste informatique à l'accueil de la mairie aux horaires habituels d'ouverture susvisés ci-dessus.

Suivez la vie des sociétés de votre département
Constitutions, transferts de siège, modifications de statuts, dissolutions, cessions de fonds de commerce, location gérance
Renseignements, conseils, devis ... Un service spécialisé
Tel 01 48 36 57 10 - Mail : algle-republicain.fr
www.le-republicain.fr
Le Républicain

A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public, des réception en mairie ainsi que sur le site de la commune www.varennes-jarcy.fr. Le projet de modification du PLU pourra éventuellement être modifié et la décision d'adoption du document sera soumise à l'approbation du Conseil Municipal.

Toute personne peut demander des informations concernant l'enquête publique auprès de la mairie. Elle peut également, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès de la commune.

Le Maire

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES POUR L'EXTENSION DE LA LIGNE T7, PRÉSENTÉE PAR ILE-DE-FRANCE MOBILITES SUR LES COMMUNES D'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

ENQUÊTE du lundi 9 octobre (9h) au lundi 6 novembre 2023 (17h) soit 29 jours

(Arrêté n°2023-PREF/DCPPAT/BUPPEI 156 du 5 septembre 2023)

Projet : Extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

Rubriques n° 3.1.1.0 (Autorisation), n° 3.2.2.0 (Autorisation), n° 3.1.1.0 (Déclaration), 3.1.2.0 (Déclaration), 2.1.5.0 (Déclaration), 3.1.2.0 (Déclaration) au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Ce projet nécessitera également des aménagements d'ouvrages listées à l'article 1 du l'arrêté ci-dessus.

CONSULTATION : la demande, l'étude d'impact, l'étude de dangers, l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse à cet avis, les avis des services consultés et un registre d'enquête seront à la disposition du public :

1- en mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme - site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile - 91200

- le lundi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h.
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 14h00 à 18h.
- le mercredi de 12h00 à 17h.

Exceptionnellement, aux commerçants et Jeudis, sera possible le samedi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h

- lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h
- jeudi de 13h30 à 17h

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 14 octobre à l'Espace Marianne, 25, Grande Rue.

2- en mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, rdc de visite, place René Berthuisse, 91150

- le lundi, le mercredi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30.
- le mardi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h.
- le samedi de 9h à 12h (la mairie sera fermée les samedis 21 et 28 octobre et 4 novembre 2023).

6- Sur le site des services de l'Etat www.essonne.gouv.fr (Rubrique Publications/Enquêtes publiques/Eau/Autres autorisations/EXTENSION LIGNE-T7-ADP-ADOS-LETE1)

Un poste informatique sera disponible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE.

PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, Monsieur Michel GARCIA, ingénieur chef de la fonction publique territoriale, en qualité de commissaire enquêteur.

Mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme, site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile 91200

- lundi 2 octobre de 14h à 17h
- mardi 10 octobre de 9h à 12h
- jeudi 19 octobre de 14h00 à 18h
- mardi 24 octobre de 9h à 12h
- samedi 28 octobre de 9h à 12h (Centre administratif, place du Général de Gaulle).

Mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme 16 A, rue Jules Ferry 91260

- lundi 2 octobre de 9h à 12h.
- mardi 10 octobre de 14h à 17h
- samedi 14 octobre de 9h à 12h (Espace Marianne, 25 Grande Rue)
- mardi 24 octobre de 14h à 17h
- lundi 6 novembre de 14h à 17h

Mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place René Berthuisse 91150

- jeudi 19 octobre de 9h30 à 12h00

Demande d'information sur le projet : Le projet est porté par l'établissement public Ile-de-France Mobilités – affaire suivie par Mme Chloé HAROUIN - [illegible] et Mme Elisavéta PLATONOVA - [illegible] pour SETEC Organisation, agissant en qualité de mandataire pour la maîtrise opérationnelle du projet.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS du public pendant l'enquête :

- sur le registre dématérialisé accessible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE ou sur le site internet mentionné ci-dessus,
- reçues par écrit ou oral par le commissaire enquêteur lors des permanences.
- adressées au commissaire enquêteur :
- par courrier envoyé en mairie de JUVISY-SUR-ORGE avant la clôture de l'enquête pour être annexé au registre papier.
- par courriel électronique envoyé jusqu'au 6 novembre 2023 (17h à [illegible]-republicain@vacation.fr
- par voie postale à l'adresse mairie.villecoin@vacation.fr
- par voie postale à la mairie, siège de l'enquête, 36 grande Rue 91580 VILLECONIN.

Le commissaire enquêteur recevra le public en Mairie :

- Vendredi 20 octobre 2023 de 14h00 à 17h00
- Samedi 4 novembre 2023 de 09h00 à 12h00
- Vendredi 17 novembre 2023 de 14h00 à 17h00

Son rapport et ses conclusions, transmis au Maire dans un délai d'un mois à l'expiration de l'enquête, seront tenus à la disposition du public en Mairie. Ils seront également consultables sur le site internet de la commune de Villecoin à l'adresse suivante : www.villecoin.fr

Les plaintes insuffisantes pourront en obtenir communication.

Le Maire,
Jean-Marc POUCHER

COMMUNE DE VILLECONIN

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE SUR LA MODIFICATION N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME ET SUR LA CRÉATION DE 2 PERIMETRES DELIMITES DES ABORDS

Par arrêté en date du 15 septembre 2023, le Maire de la Commune de Villecoin (Essonne) a prescrit l'ouverture d'une enquête publique portant sur la modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et sur la création de deux périmètres délimités des abords (PDA) du Centre bourg et des hameaux de Soudeville et Fourchaville.

A cet effet, la Présidente administrateur de Versailles a désigné Monsieur Henri MYDLARZ, en qualité de commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Patrick GAMACHE, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

L'enquête publique se déroulera à la Mairie de Villecoin du mardi 17 octobre 2023 à 14h00 au vendredi 17 novembre 2023 à 17h00, aux jours et heures habituels d'ouverture, au cheun pourra prendre connaissance du dossier sur support papier. Le public pourra également consigner le dossier sur le site internet de la commune de Villecoin (Villecoin.fr).

Il pourra consigner ses observations et propositions :

- sur les registres d'enquête
- par voie électronique à l'adresse mairie.villecoin@vacation.fr
- par voie postale à la Mairie, siège de l'enquête, 36 grande Rue 91580 VILLECONIN.

Le commissaire enquêteur recevra le public en Mairie :

- Vendredi 20 octobre 2023 de 14h00 à 17h00
- Samedi 4 novembre 2023 de 09h00 à 12h00
- Vendredi 17 novembre 2023 de 14h00 à 17h00

Son rapport et ses conclusions, transmis au Maire dans un délai d'un mois à l'expiration de l'enquête, seront tenus à la disposition du public en Mairie. Ils seront également consultables sur le site internet de la commune de Villecoin à l'adresse suivante : www.villecoin.fr

Les plaintes insuffisantes pourront en obtenir communication.

Le Maire,
Jean-Marc POUCHER

Annonces Classées

EMPLOI
DEMANDE EMPLOI
Divers
Jardinier cherche travaux de jardins et petits travaux de bricolage. CESU. Tél. 06.74.25.43.48
Femme cherche heures de ménage chez particuliers. Pas sérieux s'abstenir. Tél. 06.36.22.64.26.
Consultez nos annonces sur www.le-republicain.fr

MATRIMONIAL
Femmes
Femme 57 ans, cadre retraitée, célibataire, indépendante, humour, aimant vie de famille, animaux, région Ile de France, cherche homme même profil. Ecrire au REPUBLICAIN, BP 76, 91002 EVRY CEDEX, sous référence: AD04293, qui transmettra
Hommes
Homme retraité 74 ans, sérieux, aimant promenades, cinéma, brocantes, recherche FEMME 65/75 ans, honnête, non fumeuse et sincère pour vie de couple heureuse et à long terme, près de STE-GENEVIEVE-DES-BOIS. Ecrire au REPUBLICAIN, BP 76, 91002 EVRY CEDEX sous référence AD04293 qui transmettra

Île-de-France Sanction après les dérapages du chauffeur de bus P. XII

Essonne Jugé aux assises à 75 ans pour des coups de machette P. I

91

Essonne • Jeudi 14 septembre 2023 • N° 24587 • 2 €

Le Parisien



France - Uruguay
Entretenir la flamme
Sports - P. 19



Enquête La star de « Plus belle la vie » reste introuvable
Police-Justice - P. 14 et 15



Visite La maison de Gainsbo... en avant-p...
Culture & Loisirs - P. 3

Inflation
Les salair... vont cont... à augmen...
Économie - P. 8

Botulisme

Alerte aux conserves mortelles



che du dossier, qui a précisé que les deux détenus n'avaient pas été retrouvés pour le moment.

L'un d'eux est condamné à une peine de trois ans

Prétextant une envie pressante, ils se sont éloignés et ne sont pas revenus, a détaillé cette source. Ils se sont évadés dans les environs du secteur des Gorges de Franchard, selon une source policière. Contacté mercredi après-midi, le parquet d'Évry confirme qu'une enquête a été ouverte pour évasion. Elle a été confiée à la compagnie de gendarmerie d'Évry, qui n'avait, à cette heure, pas plus d'informations à communiquer. « Tous les moyens sont déployés, assure le parquet. Des mandats de recherche ont été délivrés. Les détenus n'ont pas été retrouvés en l'état. »

L'un des deux détenus était incarcéré pour des faits liés aux stupéfiants avec une peine inférieure à un an et l'autre pour agression sexuelle avec une peine de trois ans, a indiqué à notre journal un responsable du bureau de Force ouvrière Justice à Fleury-Mérogis. « Sans remettre en cause l'évasion de Fleury-Mérogis en utilisant une nacelle installée pour des travaux, avant d'être interpellé quelques heures plus tard. Plus grand centre pénitentiaire d'Europe, la maison d'arrêt pour hommes de Fleury-Mérogis comptait 3 362 détenus au 1er janvier 2023, soit un taux d'occupation de 129,4 %, selon l'Observatoire International des prisons (OIP).

des bandes issues des quartiers des Tarterêts et de Montconseil, à Corbeil-Essonnes. Des policiers sont intervenus plusieurs fois pour les disperser. Le département voit régulièrement s'affronter des bandes d'adolescents venus de cités « rivales ».

L.P.

Le Parisien

R 20174 - 91 - 2,00 €

JUDICIAIRES ET LÉGALES | ANNONCES 91

Constitution de société

Par ASSP en date du 30/08/2023, il a été constitué une SASU dénommée :

CV AUTOMOBILE 91

Siège social : 13 rue de la serre mariscrive 91590 FERVILLE Capital : 1000 € Objet social : Achat - vente de véhicule d'occasion, Achat - vente de pièce automobile neuve et d'occasion, Dépannage - remorquage automobile, Entretien - réparation automobile. Président : MYODEL Christopher demeurant 13 rue de la serre mariscrive 91590 FERVILLE élu pour une durée illimitée Admission aux assemblées et exercice du droit de vote : Chaque actionnaire est convoqué aux Assemblées. Chaque action donne droit à une voix. Clauses d'agrément : Les actions sont librement cessibles entre actionnaires uniquement avec accord du Président de la Société. Durée : 99 ans ans à compter de son immatriculation au RCS de EVRY.

Aux termes d'un ASSP en date du 13/09/2023, il a été constitué une EURL ayant les caractéristiques suivantes :
Dénomination sociale : PAD PAD BAT
Objet social : Batiment travaux Publics (BTP)
Siège social : 27D Rue Albert Remy, 91130 RIS ORANGIS
Capital : 1 000 €
Durée : 20 ans à compter de son immatriculation au RCS EVRY
Gérance : Monsieur VARELA GONCALVES Denilson, demeurant 27D Rue Albert Remy, 91130 RIS ORANGIS

Divers société

DELTA-OFFICE

SAS au capital de 500 Euros Siège social : 7 Avenue de Lagarde ZA Courtaboeuf 91940 LES ULIS RCS EVRY 881853052
Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 16/09/2023, il a été décidé de nommer MEL ADBIHASSANE demeurant 8 Route de La Folie Benoist 91940 SAINT-JEAN-DE-BEAUREGARD en qualité de Président en remplacement de Mme TESTAINE Jessica Marie Denise, à compter du 16/08/2023. Modification au RCS de EVRY.

CLP

SCI au capital de 300 euros
Siège social :
18 avenue de la Cour de France
91360 CHILLY MAZARIN
503 879 017 RCS EVRY

Le 25/juillet 2023, l'AGE a décidé d'augmenter le capital de 300 euros, pour le porter à la somme de 400 euros.
Mention faite au RCS d'EVRY

Enquête publique

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES POUR L'EXTENSION DE LA LIGNE T7, PRESENTEE PAR

ILE-DE-FRANCE MOBILITES

SUR LES COMMUNES D'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

ENQUETE DU LUNDI 2 OCTOBRE (9h) AU LUNDI 6 NOVEMBRE 2023 (17h) SOIT 36 JOURS (ARRETE N°2023/PREF/DCPPAT/BUPPE/158 DU 5 SEPTEMBRE 2023)

Projet : Extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

1- Mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme, site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile - 91200
- lundi 2 octobre de 14h à 17h
- mardi 10 octobre de 9h à 12h
- jeudi 19 octobre de 14h30 à 18h
- samedi 28 octobre de 9h à 12h
- samedi 28 octobre de 9h à 12h (lors de la permanence du Commissaire enquêteur à la Mairie annexe, place du Général de Gaulle)

2- Mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme - 18 A, rue Jules Ferry 91260
- lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h
- jeudi de 13h30 à 17h

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 14 octobre à l'Espace Marianne, 25, Grande Rue.

3- en mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse, 91150
- le lundi de 9h à 12h et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30,
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h,
- le samedi de 9h à 12h. La mairie sera fermée les samedis 21 et 28 octobre et 4 novembre 2023.

4- Durant le site des services de l'Etat : www.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/Enquetes-publiques/Eau/Autres-autorisations/EXTENSION-LIGNE-T7-IDF-MOBILITES

Un poste informatique sera disponible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE.

PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, Monsieur Michel DAROLA, ingénieur chef de la fonction publique territoriale, en qualité de commissaire enquêteur.

Mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme, site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile 91200
- lundi 2 octobre de 14h à 17h
- mardi 10 octobre de 9h à 12h
- jeudi 19 octobre de 14h30 à 18h
- mardi 24 octobre de 9h à 12h
- samedi 28 octobre de 9h à 12h (lors de la permanence du Commissaire enquêteur à la Mairie annexe, place du Général de Gaulle)

Mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme, 18 A, rue Jules Ferry 91260
- lundi 2 octobre de 9h à 12h
- mardi 10 octobre de 14h à 17h
- samedi 14 octobre de 9h à 12h (Espace Marianne, 25 Grande Rue)
- mardi 24 octobre de 14h à 17h
- lundi 6 novembre de 14h à 17h

Mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse, 91150
- jeudi 19 octobre de 9h30 à 12h30

Demande d'information sur le projet : Le projet est porté par l'établissement public de Ile-de-France Mobilités – d'Paris qui est représenté par Mme Chloé VAUDELIN – chloe.haridon@iledefrance-mobilites.fr et Mme Eléonore PLAYOUNA – service Parcs et acquisitions, com pour SETEC Organisation, agissant en qualité de mandataire pour le maître d'ouvrage délégué du projet.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS du public pendant l'enquête :

- sur le registre d'enquête papier en mairies d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

- sur le registre dématérialisé accessible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE ou sur le site internet mentionné ci-dessus,

- lettres par écrit ou oral, par le commissaire enquêteur lors des permanences,

- adressées au commissaire enquêteur :

- par courrier envoyé en mairie de JUVISY-SUR-ORGE avant la clôture de l'enquête pour être annexé au registre papier,

- par courrier électronique envoyé jusqu'au 6 novembre 2023 (à 14 h) à l'adresse (enfin) : mail.registre-numerique.fr

Les observations du public transmises par voie postale seront consultables à la mairie de JUVISY-SUR-ORGE et celles inscrites sur les registres papiers dans chacune des mairies. Celles transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé.

RÉSULTATS : le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront consultables sur le site internet, en mairie de JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE, ou à la préfecture.

DÉCISION : le Préfet statuera par arrêté sur la demande d'autorisation environnementale après l'avis motivé et éventuellement consolidé du Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques.

PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE
Liberté
Égalité
Fraternité

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE (SEM) « BI-METHA 77 »

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Par arrêté préfectoral n°2023-21/DCBE/BPE/C du 24 juillet 2023, une enquête publique environnementale unique est prescrite du lundi 11 septembre 2023 à 09h00 au vendredi 13 octobre 2023 à 17h30, soit pendant 33 jours consécutifs, relative aux demandes présentées par la Société d'Économie Mixte (SEM) « BI-METHA 77 », afin d'obtenir :
- l'autorisation d'exploiter une unité de méthanisation agricole et industrielle avec son plan d'épandage des digestats associé, située 249, rue de Seine à Dammarie-Les-Lys (77 190),
- le permis de construire (PC 077 252 22 00005) de bâtiment correspondant aux 249, rue de Seine à Dammarie-Les-Lys (77 190),
Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Dammarie-Les-Lys (77 190) sise 26, rue Charles-de-Gaulle, commune d'implantation du projet.
La présidente du tribunal administratif de Melun a désigné :
- Monsieur Jean-Pierre CHAULET, Général de gendarmerie (2e section), en qualité de président de la commission d'enquête,
- Monsieur Jean-Charles BAUVE, Architecte D.P.L.G (désigné par le gouvernement), est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant.
Pendant toute la durée de l'enquête publique :
1 – les dossiers d'enquête publique (volets permis de construire et installation classée pour la protection de l'environnement - PC et ICPE), ainsi que l'étude d'impact, l'avis conforme de l'Autorité environnementale, le mémoire de réponse en réponse à cet avis, ainsi que le plan d'épandage des digestats associé à l'unité de méthanisation projetée, sont tenus à la disposition du public :
- aux jours et heures d'ouverture de la mairie de Dammarie-Les-Lys, siège de l'enquête en format papier,
en version numérique sur un poste informatique dédié, fourni par la société Publilégal.
- aux jours et heures d'ouverture des mairies de Balloy (77 35 0) sise 3, place de Verdun, de Boissise-la-Bertrand (77 350) sise 2, rue François Perin, de Boissise-le-Roi (77 310) sise 11, rue du Château, de Fontainebleau (77 300) sise 40, rue Grande, de La Mée-sur-Seine (77 200) sise 555, route de Boissise, de La Rochette (77 000) sise 55, rue Rose-Dyvrande, de Melun (77 000) sise 16, rue Paul Doumer, de Vert-Saint-Denis (77 240) sise 2, rue Pasteur et de Vilaines-en-Bière (77 260) sise place de la Mairie, com-

Retrouvez la suite de nos annonces légales et judiciaires PAGE X



Le meilleur moyen de vendre et acheter de l'or
Pièces de monnaies, bijoux cassés, neufs, argenterie, lingots au meilleur prix du marché
100€ OFFERTS* EXPERTISE GRATUITE AVEC OU SANS RENDEZ-VOUS
Gold Union
156 Rue de Paris, 91120 Palaiseau, 01 77 06 49 79

R 92004-4096-F: 1,90 €

Jeudi 14 septembre 2023 www.le-republicain.fr 1,90€ - n° 4096

Le Républicain DE L'ESSONNE

L'Essonne retrouve

MONTGERON (CASTRAL)
CASTALDI BOULAY BEGLIA
LES BEAUX-PÈRES
MISSION

la Fê
anité
Pour la seconde fois, sonne, du 15 au 17 se messe de rencontres e les festivaliers, et un g
et jusqu'à -20% sur une sélectio

50 - Jeudi 14 septembre 2023 Annonces Légales Le Républicain

Insertions Diverses

Par acte SSP du 05/05/2023, un protocole de résiliation du bail du local commercial situé 2-3 place de la Treille, 91350 GRIGNY, a été signé entre le bailleur : Les Résidences Société Anonyme d'Habitations à Loyer Modéré, SA au capital 219 162 613,92 €, 18 boulevard du Mal. 78200 Mantes-la-Jolie, RCS VERSAILLES 308 405 462 et le locataire : PETIPREZ, SARL au capital de 8 000 €, 2-3 place de la Treille 91350 GRIGNY, RCS EVRY 504 365 314, comme venant d'une résiliation de résiliation, date d'effet : 17/08/2023. Les oppositions seront reçues dans les délais légaux à l'adresse du bailleur.

Avis d'Enquêtes

PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE

Société d'Economie Mixte (SEM) « BI-METHA 77 »

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Par arrêté préfectoral n°2023-DCI/DCBSEPE/AC du 24 juillet 2023, une enquête publique environnementale conjointe est prescrite du lundi 11 septembre 2023 à 9h00 au vendredi 13 octobre 2023 à 17h30, soit pendant 33 jours consécutifs, relative aux demandes présentées par la Société d'Economie Mixte (SEM) « BI-METHA 77 », afin d'obtenir :

- l'autorisation d'exploiter une unité de méthanisation agricole et industrielle avec son plan d'épandage des digestats associé, située 249, rue de Seine à Dammarie-Lès-Lys (77 190).

- le permis de construire (PC 077 152 22 00005) du bâtiment accueillant cette unité (49, rue de Seine à Dammarie-Lès-Lys (77 190).

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Dammarie-Lès-Lys (77 190) sise 26, rue Charles-de-Gaulle, commune d'implantation du projet.

La publicité de la présente enquête est faite à deux reprises dans les journaux habilités à recevoir les annonces légales du département de Seine-et-Marne à l'adresse suivante :

www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

Le public peut consulter et consigner ses observations et propositions :

- aux jours et heures d'ouverture de la mairie de Dammarie-Lès-Lys : sur le registre d'enquête en format papier, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, ainsi que sur le registre dématérialisé accessible et consultable sur un poste informatique dédié, fourni par la société Publilegal, sur le site internet des services de l'Etat dans le département de Seine-et-Marne à l'adresse suivante :

www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

par courrier électronique à l'adresse suivante :

bi-metha77-dammarie-les-lys@mail.registre-numerique.fr

Jusqu'au terme de l'enquête, les observations et propositions du public peuvent également être adressées au commissaire enquêteur par voie postale, au siège de l'enquête publique aux mairie de Dammarie-Lès-Lys 26, rue Charles-de-Gaulle – 77 190 Dammarie-Lès-Lys. Celles-ci seront annexées au registre papier et tenues à la disposition du public. Pendant toute la durée de l'enquête, les observations du public sont communicables aux frais de la personne qui en formule la demande.

Afin de recueillir les observations et propositions du public, le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public en mairie de Dammarie-Lès-Lys, siège de l'enquête publique, aux dates et heures indiquées dans le tableau ci-dessous :

VENDREDI 15 SEPTEMBRE 2023 de 09h30 à 11h00

MARDI 26 SEPTEMBRE 2023 de 09h00 à 12h00

JEUDI 05 OCTOBRE 2023 de 09h00 à 11h30

VENDREDI 13 OCTOBRE 2023 de 14h30 à 17h00

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public en mairie de Boissise-la-Roi, aux dates et heures indiquées dans le tableau ci-dessous, afin de recevoir les observations et propositions du public :

VENDREDI 29 SEPTEMBRE 2023 de 09h00 à 11h30

Toute information relative au projet peut être obtenue auprès de Monsieur Fabrice JULIEN, directeur général de la SEM – BIMETHA 77 – à l'adresse électronique suivante :

fabrice.julien@bimetha77.fr

Dès la clôture de l'enquête publique, copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera tenue à la disposition du public en mairies de Dammarie-Lès-Lys, Boissettes, Boissise-la-Bertrand, Boissise-la-Rue, Fontainebleau, Le Mée-sur-Seine, La Rochette, Melun, Vaux-Saint-Denis, et Villiers-en-Bière ainsi qu'en mairies des communes comprises dans le rayon de 3 kilomètres des sites de stockage des digestats et des communes concernées par des parcelles du plan d'épandage (listées à l'article 3 de l'arrêté préfectoral n°2023-21/DCSL/DPE/C du 24 juillet 2023).

en version numérique sur une clé USB

- sur le site internet des services de l'Etat dans le département de Seine-et-Marne à l'adresse suivante :

www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

Tout personne peut également se signaler communication, à sa demande et à ses frais, auprès de la préfecture de Seine-et-Marne (Direction de la coordination des services de l'Etat - bureau des procédures environnementales - 12, rue des Saints Pères - 77 010 Melun Cedex - courriel :

prefdpe@seine-et-marne.gouv.fr)

2 - le public peut consulter et consigner ses observations et propositions :

- aux jours et heures d'ouverture de la mairie de Dammarie-Lès-Lys : sur le registre d'enquête en format papier, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, ainsi que sur le registre dématérialisé accessible et consultable sur un poste informatique dédié, fourni par la société Publilegal, sur le site internet des services de l'Etat dans le département de Seine-et-Marne à l'adresse suivante :

www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

par courrier électronique à l'adresse suivante :

bi-metha77-dammarie-les-lys@mail.registre-numerique.fr

Jusqu'au terme de l'enquête, les observations et propositions du public peuvent également être adressées au commissaire enquêteur par voie postale, au siège de l'enquête publique aux mairie de Dammarie-Lès-Lys 26, rue Charles-de-Gaulle – 77 190 Dammarie-Lès-Lys. Celles-ci seront annexées au registre papier et tenues à la disposition du public. Pendant toute la durée de l'enquête, les observations du public sont communicables aux frais de la personne qui en formule la demande.

Afin de recueillir les observations et propositions du public, le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public en mairie de Dammarie-Lès-Lys, siège de l'enquête publique, aux dates et heures indiquées dans le tableau ci-dessous :

VENDREDI 15 SEPTEMBRE 2023 de 09h30 à 11h00

MARDI 26 SEPTEMBRE 2023 de 09h00 à 12h00

JEUDI 05 OCTOBRE 2023 de 09h00 à 11h30

VENDREDI 13 OCTOBRE 2023 de 14h30 à 17h00

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public en mairie de Boissise-la-Roi, aux dates et heures indiquées dans le tableau ci-dessous, afin de recevoir les observations et propositions du public :

VENDREDI 29 SEPTEMBRE 2023 de 09h00 à 11h30

Toute information relative au projet peut être obtenue auprès de Monsieur Fabrice JULIEN, directeur général de la SEM – BIMETHA 77 – à l'adresse électronique suivante :

fabrice.julien@bimetha77.fr

Dès la clôture de l'enquête publique, copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera tenue à la disposition du public en mairies de Dammarie-Lès-Lys, Boissettes, Boissise-la-Bertrand, Boissise-la-Rue, Fontainebleau, Le Mée-sur-Seine, La Rochette, Melun, Vaux-Saint-Denis, et Villiers-en-Bière ainsi qu'en mairies des communes comprises dans le rayon de 3 kilomètres des sites de stockage des digestats et des communes concernées par des parcelles du plan d'épandage.

Ces documents seront également consultables sur la même période sur le site internet des services de l'Etat dans le département de Seine-et-Marne à l'adresse suivante :

www.seine-et-marne.gouv.fr/publications/enquetes-publiques

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES 2 VALLEES

Plan de zonage assainissement des 8 communes suivantes de la CCDV (91) :

COURANCES, DANNEMOIS, VILLY-LA-FORET, NOISIGNY-SUR-ECOLE, MONDEVILLE, ONCY-SUR-ECOLE, SOISY-SUR-ECOLE ET VIDELLES

ENQUÊTE PUBLIQUE

Par sa délibération n° 36-2023 du Bureau de la Communauté de Communes des 2 Vallées, une enquête publique sur le projet susvisé, d'une durée de 33 jours est prescrite du lundi 11/09/2023 à 9h au vendredi 13/10/2023 à 12h inclus sur les communes de Courances, Dannemois, Villy-la-Forêt, Noisigny-sur-Ecole, Mondeville, Oncy-sur-Ecole, Soisy-sur-Ecole et Videlles (91).

Le commissaire enquêteur est Monsieur Jean-Claude BOHL, ingénieur d'essai à l'ONERA à la retraite.

Le public pourra recueillir ses observations, sans se déplacer, sur le registre dématérialisé disponible à l'adresse suivante :

https://enquete-publique-numerique.com/2-vallees-plan-de-zonage-assainissement-de-8-communes-de-la-cc2v-91/

Les observations et propositions pourront également être transmises à l'adresse électronique suivante :

2023-plan-assainissement@2vallees.fr

Le dossier d'enquête publique est également consultable :

- Sur support papier dans les mairies de Courances, Dannemois, Villy-la-Forêt, Noisigny-sur-Ecole, Mondeville, Oncy-sur-Ecole, Soisy-sur-Ecole et Videlles, et au siège de la CCDV (2e Rue de la Chapelle Saint Blaise - 91490 Milly-la-Forêt). Le public pourra consigner ses observations et propositions directement sur le registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, déposé dans les mairies précitées aux dates et heures d'ouverture.

- Sur un poste informatique, situé au siège de la CCDV (2e Rue de la Chapelle Saint Blaise - 91490 Milly-la-Forêt), aux heures d'ouverture des bureaux.

Le dossier d'enquête publique comprend notamment une Evaluation Environnementale réalisée conformément à l'avis de la MRAe (Mission régionale d'autorité environnementale).

Les observations et propositions écrites sur ce projet peuvent également être adressées par voie postale à l'adresse suivante : Communauté de Communes des 2 Vallées, 23 rue de la Chapelle, 91490 Milly-la-Forêt, siège de l'enquête, à l'attention du commissaire enquêteur.

Les observations écrites et orales pourront être consultées et communiquées dans les meilleurs délais à la CCDV.

Le commissaire enquêteur recevra personnellement les personnes qui le souhaitent, au moins aux dates permanences suivantes :

- Mairie de Dannemois, 1 rue de la Tilleuse 91490 DANNEMOIS

Le 12 septembre 2023 de 9h30 à 11h45.

- Mairie de Milly-la-Forêt, Place de la République 91490 MILLY-LA-FORET

Le 19 septembre 2023 de 14h à 17h30.

- Mairie de Noisigny-sur-Ecole, 59 Grande Rue 91490 NOISIGNY-SUR-ECOLE

Le 26 septembre 2023 de 14h30 à 17h30.

- Mairie de Soisy-sur-Ecole, Place de la Mairie 91540 SOISY-SUR-ECOLE

Le 3 octobre 2023 de 15h30 à 17h00.

- Antenne CCDV (91), 23 rue de la Chapelle, Saint-Blaise, 91490 MILLY-LA-FORET

Le 12 octobre 2023 de 9h à 12h et de 13h30 à 17h30.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont à tenus à disposition du public dans les locaux mairie susvisés et sur le site internet de la CCDV (91) siège de l'enquête à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

Des informations sur le projet peuvent être demandées à Madame TOUMION Diane-Chloé, Responsable du Service Eau et Assainissement de la CCDV (91), au siège de la CCDV (91), 23 Rue de la Chapelle Saint Blaise - 91490 Milly-la-Forêt

– Tél : 01 82 05 80 19 ; courriel : eau@ccdv.fr

Au terme de la procédure, le dossier d'élaboration du plan de zonage d'assainissement des 8 communes de la Communauté de Communes des 2 Vallées sera soumis à l'approbation du Conseil Communautaire.

Au terme de la procédure, le dossier d'élaboration du plan de zonage intercommunal d'assainissement des eaux usées de la Communauté de Communes des 2 Vallées sera soumis à l'approbation du Conseil Communautaire.

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES POUR L'EXTENSION DE LA LIGNE T7, PRÉSENTÉE PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS SUR LES COMMUNES D'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

ENQUÊTE du lundi 2 octobre (9h) au lundi 6 novembre 2023 (17h) soit 36 jours

(Arrêté n°2023-PREF-DCPP-n°0145 du 158 du 5 septembre 2023)

Projet : Extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

Rubriques : 3.1.1.0 (Autorisation), n°3.2.2.0 (Autorisation), n°3.1.1.0 (Déclaration), 1.2.1.0 (Déclaration), 2.1.5.0 (Déclaration), 3.1.2.0 (Déclaration) au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Ce projet nécessitera également des autorisations d'urbanisme listées à l'article 1 ci-dessous visé ci-dessous.

CONSULTATION : la demande, l'étude d'impact, l'avis de dangers, l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse à cet avis, ainsi que la décision susceptible d'être prise sont consultables pendant toute la durée de l'enquête à la disposition du public :

- en mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme - site Les Lisses, 1 rue Lefèvre-Utile - 91200

- le lundi, de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h,
- le mardi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h,
- le mercredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30,
- le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h,
- le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h.

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 14 octobre de 9h à 12h30 et de 13h30 à 17h30.

- en mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme - 16 A, rue Jules Ferry 91260

- lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h,
- jeudi de 13h30 à 17h.

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 14 octobre de 9h à 12h30 et de 13h30 à 17h30.

- en mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse, 91550

- le lundi, le mercredi et le vendredi de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h30,
- le mardi et le jeudi de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 16h,
- le samedi de 9h à 12h (la mairie sera fermée les samedis 21 et 28 octobre et 4 novembre 2023).

- Sur le site des services de l'Etat : www.essonne.gouv.fr (Rubrique « Publications/Enquêtes publiques/Eau/Autres consultations/EXTENSION LIGNE T7-EDF-MOBILITES)

Un poste informatique sera disponible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE.

PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, Monsieur Michel GARCIA, ingénieur chef de la fonction publique territoriale, en qualité de commissaire enquêteur.

- ATHIS-MONS, service urbanisme, site Les Lisses, 1 rue Lefèvre-Utile 91200

- Lundi 2 octobre de 14h à 17h
- mardi 10 octobre de 9h à 12h
- jeudi 19 octobre de 14h00 à 18h
- mardi 24 octobre de 9h à 12h

- samedi 28 octobre de 9h à 12h (Espace Marianne, 25 Grande Rue)

- mardi 24 octobre de 14h à 17h
- lundi 6 novembre de 14h à 17h

- Mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse 91550

- jeudi 19 octobre de 9h30 à 12h30

Demande d'information sur le projet : Le projet est porté par l'établissement Île-de-France Mobilités – affaire suivie par Mme Chloé HARDOUIN – chloe.hardouin@iledefrance-mobilites.fr – tél. : 06.xx.xx.xx.xx pour SETEC Organisation, agissant en qualité de mandataire pour la maîtrise opérationnelle du projet.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS du public pendant l'enquête :

- sur le registre d'enquête papier en mairie d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE
- sur le registre dématérialisé accessible en mairie de JUVISY-SUR-ORGE et sur le site internet susvisé ci-dessus,
- adressées au commissaire enquêteur par :
  - par courrier envoyé en mairie de JUVISY-SUR-ORGE avant la clôture de l'enquête pour être annexé au registre papier,
  - par courrier électronique envoyé pendant 6 novembre 2023 inclus 17h à l'adresse mail suivante : pref-enquete-ligne-t7-ouest@mail.registre-numerique.fr

Annonces Classées

EMPLOI

DEMANDE EMPLOI

Divers

Jardinier cherche entretien de jardins et petits travaux de bricolage. CESU. Tél. 06.74.25.43.48

MATRIMONIAL

Femmes

Femme 77 ans, cadre retraitée, cultivée, indépendante, humour, aimant vie de famille, sérieux, région Ile de France, cherche homme même profil. Epris au, REPUBLICAIN, BP 79, 91032 EVRY CEDEX, sous référence A0042960, qui transmettra

Changements de Régime Matrimonial

Notaires

Vos Annonces Légales

LE RÉPUBLICAIN EST HABILITÉ A PUBLIER LES ANNONCES JUDICIAIRES ET LÉGALES SUR L'ESSONNE. CONTACTEZ CLAIRE
Tél : 01.69.36.57.10
E-mail : alpole-republicain.fr

4.6 Annexe 6

PRÉFET
DE L'ESSONNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial

BUREAU DE L'UTILITÉ PUBLIQUE ET DES PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES

CERTIFICAT D'AFFICHAGE FINAL

La maire de ATHIS-MONS

certifie avoir procédé, conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté préfectoral n° 2023.PREF/DCPPAT/BUPPE/158 du 5 septembre 2023, à l'affichage en mairie et aux emplacements suivants :

- Panneau du centre administratif :
- Place du General de Gaulle
- Accueil du site ZU / Services Techniques
- 1 rue Lefèvre Utile
-

de l'avis annonçant l'ouverture d'une enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale présentée par l'établissement Île-de-France Mobilités, pour le projet d'extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE-POSTE.

Du 15/09/2023 **au** 06/11/23 **inclus**

Fait à ATHIS-MONS
Le 09/11/2023
Signature

L'avis d'enquête publique doit être affiché du 15 septembre 2023 (au plus tard) et jusqu'au 6 novembre 2023 inclus

A retourner dès la fin de l'affichage à :

Préfecture de l'Essonne
DCPPAT/BUPPE
TSA 51101
91010 ÉVRY-COURCOURONNES CEDEX

Préfecture de l'Essonne
TSA 51101
91 010 Evry-Courcouronnes CEDEX
Tél. : 01 69 91 91 91
www.essonne.gouv.fr

1/1

PRÉFET
DE L'ESSONNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial

BUREAU DE L'UTILITÉ PUBLIQUE ET DES PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES

CERTIFICAT D'AFFICHAGE FINAL

La maire de Juvisy sur Orge, Lamia Benssaoussa REDA

certifie avoir procédé, conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté préfectoral, à l'affichage en mairie et aux emplacements suivants :

- Hôtel de ville 6 Rue piver
- Espace Marianne 29 grande Rue
- Rue Montlhéry au N° 53
- Rue Wurtz Face au N° 31
- Rue du Maréchal Juin
- Avenue des Palombes
- Avenue de la cour de France
- Boulevard Gabriel Péri
- Avenue Guynemer
- Rue des Ecoles
- Sur le Site Internet de la Ville

de l'avis annonçant l'ouverture d'une enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale présentée par l'établissement Île-de-France Mobilités, pour le projet d'Extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE- POSTE.

Du 15/09/23 **au** 6/11/23 **inclus**

Fait à Juvisy-sur-Orge,
Le 09/11/2023
Signature le Maire,
Lamia Benssaoussa REDA

MAIRIE DE JUVISY SUR ORGE

L'avis d'enquête publique doit être affiché du 15 septembre 2023 (au plus tard) et jusqu'au 6 novembre 2023 inclus

A retourner dès la fin de l'affichage à :

Préfecture de l'Essonne
DCPPAT/BUPPE/VB
TSA 51101
91 010 ÉVRY-COURCOURONNES CEDEX

Préfecture de l'Essonne
TSA 51101
91 010 Évry-Courcouronnes CEDEX
Tél. : 01 69 91 91 91
www.essonne.gouv.fr

1/1

PRÉFET
DE L'ESSONNE
Liberté
Égalité
Fraternité

SGCD 91
08 NOV. 2023
BUREAU COURRIER

Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial

BUREAU DE L'UTILITÉ PUBLIQUE ET DES PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES

CERTIFICAT D'AFFICHAGE FINAL

La maire de PARAY-VIEILLE-POSTE

certifie avoir procédé, conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté préfectoral, à l'affichage en mairie et aux emplacements suivants :

- Sur l'ensemble des panneaux administratifs de la ville
-
-
-

de l'avis annonçant l'ouverture d'une enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale présentée par l'établissement Île-de-France Mobilités, pour le projet d'Extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE et PARAY-VIEILLE- POSTE.

Du 15/09/23 au 6/11/23 inclus

Fait à Paray-Vieille-Poste
Le 7 Novembre 2023
Signature N. LALLIER

L'avis d'enquête publique doit être affiché du 15 septembre 2023 (au plus tard) et jusqu'au 6 novembre 2023 inclus

A retourner dès la fin de l'affichage à :

Préfecture de l'Essonne
DCPPAT/BUPPE/VB
TSA 51101
91 010 ÉVRY-COURCOURONNES CEDEX

DCPPAT
Courrier reçu le
08 NOV. 2023
Préfecture de l'Essonne

Préfecture de l'Essonne
TSA 51101
91 010 Évry-Courcouronnes CEDEX
Tél. : 01 69 91 91 91
www.essonne.gouv.fr

Affichage PUBLILEGAL

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE DISCORDE Fabrice
SALOME Thomas DECLOUX Izabela

Huissiers de Justice Associés

267 rue de PARIS

91120 - PALAISEAU

Tel : 01 64 53 12 72

constatdhuissier@gmail.com
www.constat-massy-palaiseau-91.com

LE VENDREDI QUINZE SEPTEMBRE
DEUX MILLE VINGT TROIS.

A LA REQUETE DE :

ILE DE FRANCE MOBILITES, dont le siège social est 39 / 41 rue de chateaudun, 75009 PARIS, FRANCE, agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice, domicilié en cette qualité audit siège,

M'AYANT EXPOSE :

Qu'ils ont confié l'affichage d'un avis d'enquête publique concernant une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T7, présentée par Ile-de-France Mobilités sur les communes d'Athis Mons, Juvisy-sur-Orge et Paray-Vieille-Poste, à la société Publilégal. Ce pourquoi, ils me requièrent de me transporter sur place afin de constater la régularité de cet affichage.

Référence : 131880

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

J'ai Fabrice Le Discorde, Huissier de Justice associé, membre de la SARL LE DISCORDE SALOME DECLOUX, titulaires d'un Office d'Huissier de Justice à PALAISEAU (91120),

JE ME SUIS RENDU CE JOUR :

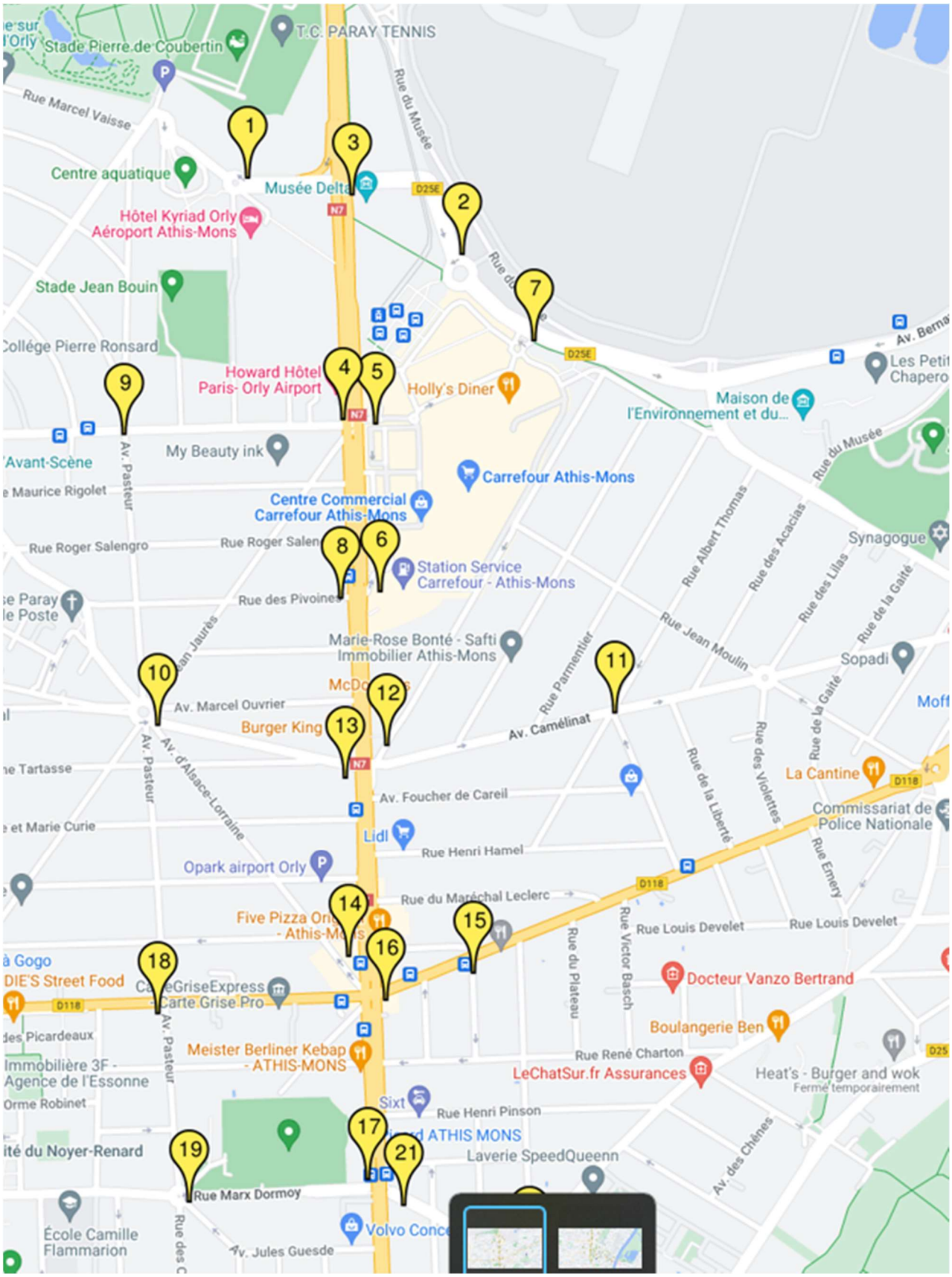
Dans les communes de

JUVISY SUR ORGE/ PARAY VIEILLE POSTE/ ATHIS MONS

EN PRÉSENCE DE :

Monsieur Romain JANAUDY, PUBLILEGAL, Afficheur.

OÙ ÉTANT J'AI PROCÉDÉ AUX CONSTATATIONS SUIVANTES :


T.C. PARAY TENNIS
Stade Pierre de Coubertin
Rue Marcel Vaisse
Centre aquatique
Musée Delta
Hôtel Kyriad Orly Aéroport Athis-Mons
Stade Jean Bouin
Howard Hôtel Paris- Orly Airport
Holly's Diner
My Beauty ink
Carrefour Athis-Mons
Centre Commercial Carrefour Athis-Mons
Station Service Carrefour - Athis-Mons
Marie-Rose Bonté - Safti Immobilier Athis-Mons
Burger King
Av. Marcel Ouvrier
Av. Camélinat
Sopadi
La Cantine
Commissariat de Police Nationale
Lidl
Rue Henri Hamel
Opark airport Orly
Rue du Maréchal Leclerc
Docteur Vanzo Bertrand
Boulangerie Ben
Meister Berliner Kebap - ATHIS-MONS
LeChatSur.fr Assurances
Heat's - Burger and wok
Fermé temporairement
Sixt
Rue Henri Pinson
Laverie SpeedQueenn
Rue Marx Dormoy
École Camille Flammarion
Rue Louis Develet
Rue René Charton
Maison de l'Environnement et du...
Synagogue
Rue du Musée
Rue Albert Thomas
Rue des Acacias
Rue des Lilas
Rue de la Gaité
Rue Jean Moulin
Rue Parmentier
Rue de la Liberté
Rue des Violettes
Rue Victor Basch
Rue du Plateau
Av. Pasteur
Av. d'Alsace-Lorraine
Av. Foucher de Careil
Av. des Chênes
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
21

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 1 - 8 RUE YVES DU MANOIR

Support : Lampadaire

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 2 - 1 AVENUE BERNARD LATHIERE

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 3 - 1 AVENUE BERNARD LATHIERE

Support : Poteau piste cyclable

Descriptif :



91550 - ATHIS-MONS - POINT 4 - 85 BOULEVARD DE FONTAINEBLEAU

Support : Panneau directionnel

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

2/29

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/09/2023)

- ATHIS-MONS - POINT 5 -

Support : Autre support

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 6 - N7

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/09/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 7 - AVENUE BERNARD LATHIERE

Support : Lampadaire

Descriptif :



91550 - PARAY-VIEILLE-POSTE - POINT 8 - 57 ROUTE DE FONTAINEBLEAU

Support : Poteau de rue

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91550 - PARAY-VIEILLE-POSTE - POINT 9 - 51 AVENUE PAUL VAILLANT COUTURIER

Support : Poteau électrique

Descriptif :



91550 - PARAY-VIEILLE-POSTE - POINT 10 - 19 AVENUE ARISTIDE BRIAND

Support : Poteau de rue

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 11 - 40 AVENUE DE LA PLAINE

Support : Poteau de rue

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 12 - 93 RUE CAMILLE FLAMMARION

Support : Autre support

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23476 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91550 - PARAY-VIEILLE-POSTE - POINT 13 - 7 ROUTE DE FONTAINEBLEAU

Support : Panneau d'interdiction

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 14 - 103BIS AVENUE FRANCOIS MITTERRAND

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23476 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 15 - 18 RUE DE L'UNION

Support : Lampadaire

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 16 - 110 AVENUE FRANCOIS MITTERRAND

Support : Poteau de rue

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

8/29

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 17 - 67 AVENUE FRANCOIS MITTERRAND

Support : Lampadaire

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 18 - 29 AVENUE PASTEUR

Support : Panneau directionnel

Descriptif :



publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 19 - 27 AVENUE JULES GUESDE

Support : Autre support

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 20 - 53 RUE DES PLANTES

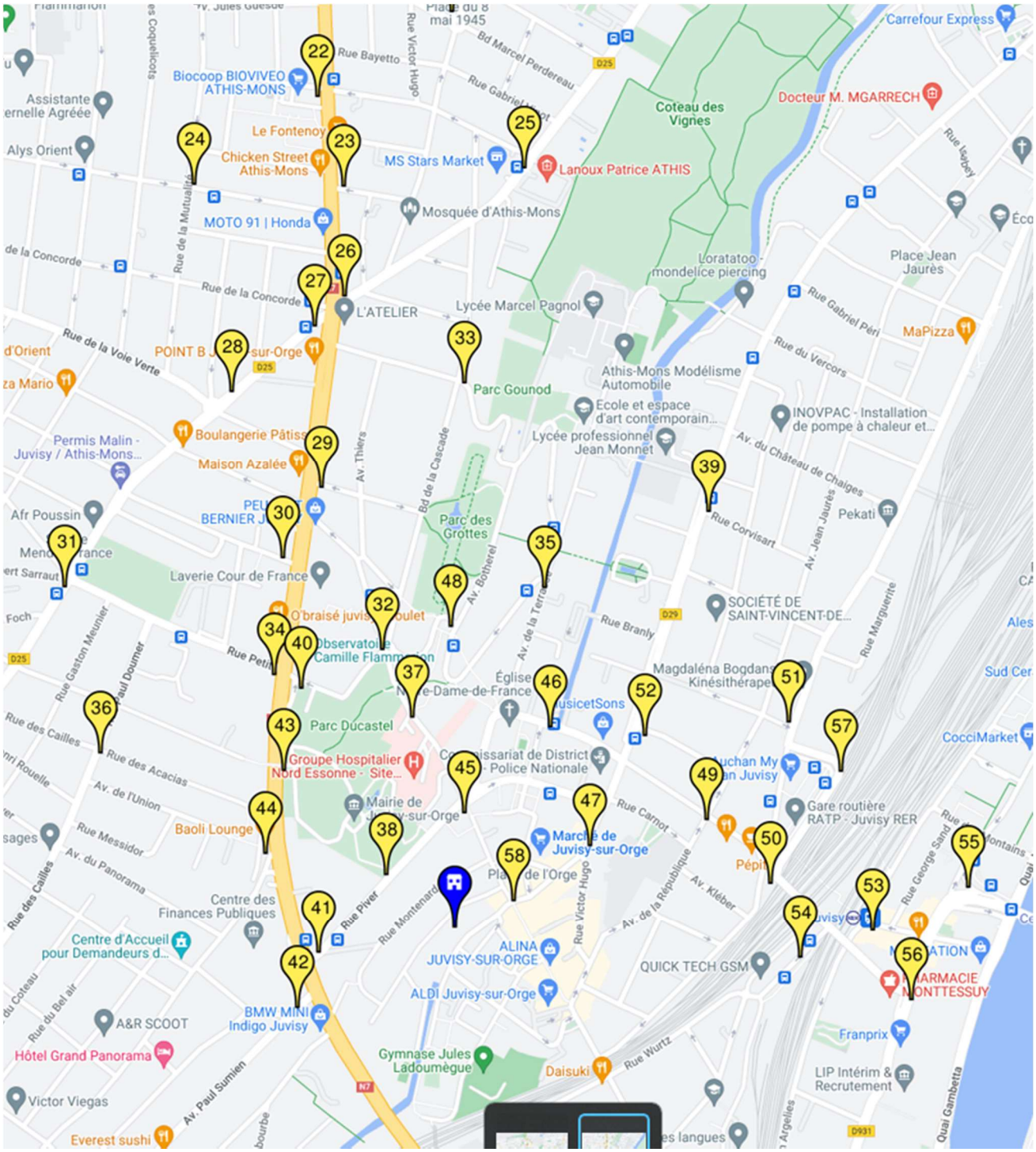
Support : Poteau de rue

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr


Carrefour Express
Docteur M. MGARRECH
Coteau des Vignes
Biocoop BIOVIVEO ATHIS-MONS
Rue Bayetto
Rue Victor Hugo
Bd Marcel Perdereau
Rue Gabriel Péri
Assistante ernelle Agréée
Alys Orient
Le Fontenoy
Chicken Street Athis-Mons
MS Stars Market
Lanoux Patrice ATHIS
Mosquée d'Athis-Mons
MOTO 91 | Honda
Rue de la Mutualité
de la Concorde
Rue de la Concorde
L'ATELIER
Lycée Marcel Pagnol
Loratatoo - mondelice piercing
Place Jean Jaurès
Rue Gabriel Péri
MaPizza
Rue du Vercors
Rue de la Voie Verte
d'Orient
za Mario
POINT B sur-Orge
D25
Parc Gounod
Athis-Mons Modélisme Automobile
Ecole et espace d'art contemporain...
INOVPAC - Installation de pompe à chaleur et...
Permis Malin - Juvisy / Athis-Mons...
Boulangerie Pâtiss
Maison Azalée
Av. Thiers
Lycée professionnel Jean Monnet
Av. du Château de Chalges
Rue Corvisart
Av. Jean Jaurès
Pekati
Afr Poussin
Parc des Grottes
Bd de la Cascade
Av. Botherel
Av. de la Terrasse
Laverie Cour de France
SOCIÉTÉ DE SAINT-VINCENT-DE...
Rue Branly
D29
Rue Marguerite
Foch
Rue Gaston Meunier
Rue Paul Doumer
Rue Petit
Observatoire Camille Flamm...
Église Notre-Dame-de-France
Magdaléna Bogdans Kinésithérapeute
Sud Cer
Rue des Cailles
Parc Ducastel
Groupe Hospitalier Nord Essonne - Site...
Commissariat de District - Police Nationale
Rue des Acacias
Av. de l'Union
Rue Messidor
Av. du Panorama
Mairie de Juvisy-sur-Orge
Baoli Lounge
Marché de Juvisy-sur-Orge
Rue Carnot
Gare routière RATP - Juvisy RER
CocciMarket
Rue Montenard
Rue Piver
Av. de la République
Av. Kléber
Rue George Sand
Centre des Finances Publiques
Centre d'Accueil pour Demandeurs d...
ALINA JUVISY-SUR-ORGE
QUICK TECH GSM
ALDI Juvisy-sur-Orge
Rue du Bel air
A&R SCOOT
BMW MINI Indigo Juvisy
Franprix
Hôtel Grand Panorama
Gymnase Jules Ladoumègue
Daisuki
Rue Wurtz
LIP Intérim & Recrutement
Victor Viegas
Av. Paul Sumien
Everest sushi
Quai Gambetta
D931
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 21 - 70 AVENUE FRANCOIS MITTERRAND

Support : Grillage

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 22 - 35 AVENUE FRANCOIS MITTERRAND

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 23 - 24 AVENUE FRANCOIS MITTERRAND

Support : Lampadaire

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 24 - 26 RUE HENRI BARBUSSE

Support : Autre support

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

12/29

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - ATHIS-MONS - POINT 25 - 36 AVENUE JULES VALLES

Support : Panneau d'interdiction

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 26 - 2 AVENUE FRANCOIS MITTERRAND

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 27 - 96 AVENUE GABRIEL PERI

Support : Panneau directionnel

Descriptif :



91200 - ATHIS-MONS - POINT 28 - 20 ROUTE DE MONTLHERY

Support : Panneau d'interdiction

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7 MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 29 - 40BIS AVENUE DE LA COUR DE FRANCE

Support : Panneau d'interdiction

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 30 - 1 RUE FREDERIC MERLET

Support : Poteau électrique

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7 MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 31 - 52 AVENUE GABRIEL PERI

Support : Lampadaire

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 32 - 2 RUE DE L'OBSERVATOIRE

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 33 - 36 BOULEVARD DE LA CASCADE

Support : Poteau de rue

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 34 - 37 AVENUE DE LA COUR DE FRANCE

Support : Panneau directionnel

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 35 - 18 AVENUE DE LA TERRASSE

Support : Autre support

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 36 - 16 RUE PAUL DOUMER

Support : Autre support

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 37 - 9 RUE CAMILLE FLAMMARION

Support : Poteau stationnement

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 38 - 6 RUE PIVER

Support : Panneau directionnel

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 39 - 18 RUE CORVISART

Support : Autre support

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 40 - 1 RUE DE L'OBSERVATOIRE

Support : Panneau d'interdiction

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

20/29

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 41 - 16TER AVENUE DE LA COUR DE FRANCE

Support : Panneau directionnel

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 42 - 3 AVENUE DE LA COUR DE FRANCE

Support : Autre support

Descriptif :



publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 43 - N7

Support : Lampadaire

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 44 - 15 AVENUE DE SAVIGNY

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 45 - 43 GRANDE RUE

Support : Autre support

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 46 - 39 AVENUE D'ESTIENNE D'ORVES

Support : Poteau de rue

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 47 - 26 RUE VICTOR HUGO

Support : Autre support

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 48 - 4 AVENUE BOTHEREL

Support : Poteau téléphone

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

24/29

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 49 - 34 AVENUE DE LA REPUBLIQUE

Support : Lampadaire

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 50 - 35 RUE DES GAULOIS

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91200 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 51 - 2 AVENUE VOLTAIRE

Support : Poteau de rue

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 52 - 17 AVENUE ROUGET DE LISLE

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

26/29

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 53 - 25 RUE DE DRAVEIL

Support : Lampadaire

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 54 - 5 RUE PIERRE SEMARD

Support : Autre support

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23478 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 55 - 29 RUE JEAN DANAUX

Support : Lampadaire

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 56 - 32 RUE MONTTESSUY

Support : Panneau directionnel

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

28/29

publilégal® EP23476 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (16/08/2023)

91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 57 - GARE ROUTIERE

Support : Autre support

Descriptif :



91260 - JUVISY-SUR-ORGE - POINT 58 - 16 RUE PAUL MARAIS

Support : Lampadaire

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

29/29

publilégal® EP23476 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (15/09/2023)

91200 - ATHIS-MONS - MAIRIE - PLACE DU GÉNÉRAL-DE-GAULLE

Support : 1

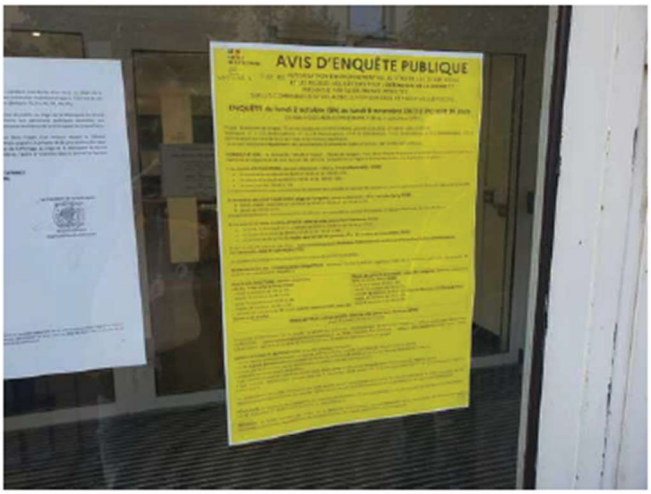
Descriptif :



91260 - Juvisy-sur-Orge - MAIRIE - Place Anatole-France - 25 Grande rue

Support : 1

Descriptif :



PUBLILEGAL
1 Rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS
3 Rue de l'Hôtel de Ville 95300 PONTOISE
Tél : 01 42 96 09 43 - Email : contact@publilegal.fr

Votre contact pour votre projet :
DOLFI Valérie
01.42.96.09.43
contact@publilegal.fr

publilégal® EP23476 - IDF MOBILITES - PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE T7
MISE EN PLACE AVEC HUISSIER (15/09/2023)

91150 - PARAY-VIEILLE-POSTE - MAIRIE - PLACE HENRI BARBUSSE

Support : 1

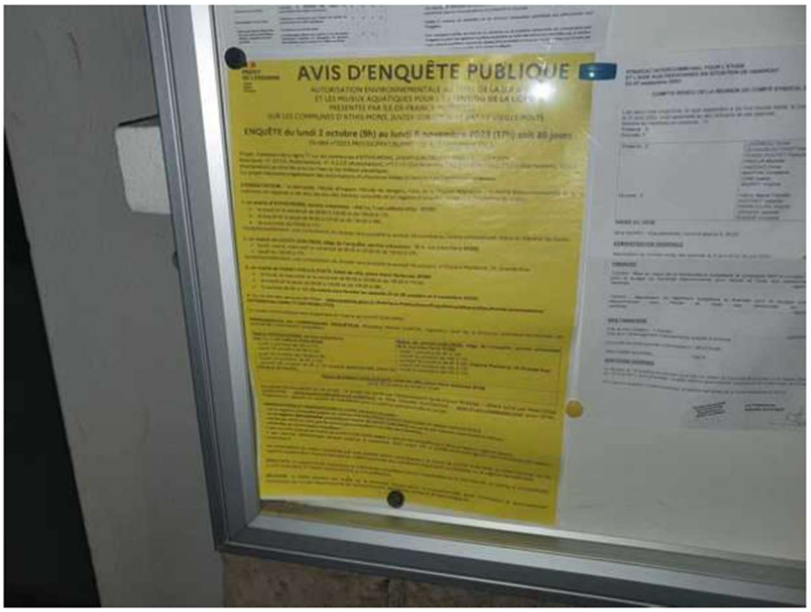
Descriptif :



91150 - PARAY-VIEILLE-POSTE - MAIRIE - PLACE HENRI BARBUSSE

Support : 1

Descriptif :



De tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat sur 66 pages pour servir et valoir ce que de droit.



Fabrice LE DISCORDE
Huissier de Justice associé

4.7 Annexe 7

Mail à Mairie de Juvisy

From: Michel .....
Sent: Monday, October 2, 2023 4:20:49 PM
To: lemaire@mairie-juvisy.fr <lemaire@mairie-juvisy.fr>

Subject: Extension ligne T7

De Michel GARCIA
Commissaire enquêteur

Objet : Communication
Extension de la ligne T7 sur votre commune
Madame le Maire,
Je suis venu à votre rencontre lors de la réunion publique sur votre commune concernant des problématiques liées à l'extension et aux travaux qui y sont liés sur votre territoire communal.
J'ai pu mesurer lors de cette réunion les nombreuses interrogations que posaient cette réalisation dont vous vous êtes faites également l'écho.
Je vous suggère comme je l'ai expliqué ce matin à votre responsable de l'Urba de déposer une observation sur le registre dématérialisé qui reprendrait l'ensemble des points que vous avez évoqués, voir des nouveaux. En étant sur ce site dématérialisé, l'ensemble de vos concitoyens pourront en prendre connaissance.
Par ailleurs compte tenu de la sensibilité et les inquiétudes sur ces travaux, le but de cette enquête est d'y répondre, **aussi je vous invite à mettre sur le site internet de la commune que vous avez dédié à cette enquête, le lien qui permets d'aller consulter tous les documents dont entre autres tous les plans de tous les tronçons.**
En effet, le parcours pour parvenir au site de cette enquête n'est pas évident.
Voici le lien :
https://www.essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Eau/Autres-autorisations/EXTENSION-LIGNE-T7-IDF-MOBILITES
Pour rappel, le but de l'enquête publique est d'informer, recueillir toutes les questions et les observations sur l'objet de cette enquête et un des rôles du Commissaire enquêteur est d'interroger le maitre d'ouvrage afin d'y répondre et de lever les doutes.
Ayant constaté ce matin cette difficulté rencontrée par une de vos administrés, je ne peux que vous invitez à donner une suite favorable à ma demande.
Très cordialement
Michel GARCIA

La réponse favorable

Re: Extension ligne T7

Moïse FOURNIER <MFOURNIER@mairie-juvisy.fr>
02/10/2023 17:03

À : Michel GARCIA; Michel G 91; Le Maire de Juvisy

Bonjour Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous prenons bonne note de votre recommandation. La Ville contribuera en effet à cette enquête en déposant une observation sur la plateforme.

Je vous confirme également que le lien a été ajouté sur notre site Internet https://juvisy.fr/actualite-juvisy/t7-enquete-publique-environnementale et qu'une publication Facebook sera partagée ce soir.

Très cordialement

ville de Juvisy

Moïse Fournier
Directeur de cabinet
Tél. : 01 69 12 50 56 – Portable : 06 42 45 92 91
8 rue Pirret – BP 56
91260 JUVISY-SUR-ORGE CEDEX
www.paray.fr

Saisie d'écran Facebook Mairie de Juvisy.

Ville de Juvisy-sur-Orge
6 h ·

📣 Tramway T7 : participez à l'enquête publique environnementale 🖊️

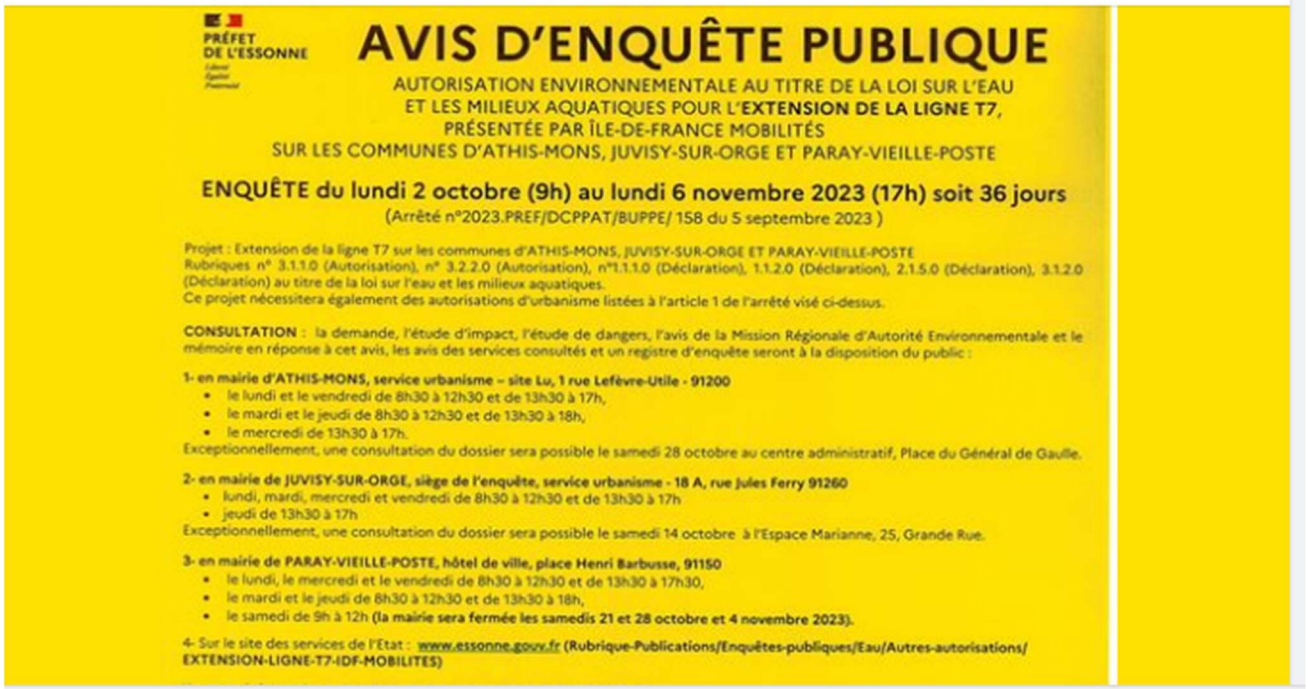
Jusqu'au samedi 4 novembre, une nouvelle enquête publique est organisée dans le cadre de l'extension de la ligne de tramway T7 jusqu'à la gare de Juvisy. Cette nouvelle enquête publique porte sur l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Comme le prévoit la Loi sur l'eau, les Juvisiens sont invités à s'exprimer à l'occasion de cette nouvelle enquête publique ordonnée dans le cadre du projet T7. Nous vous invitons à consulter le dossier, à vous exprimer sur le sujet et à venir rencontrer le commissaire enquêteur à l'espace Marianne.

Le dossier complet de l'enquête publique sera consultable :
▶️ le lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h,
▶️ le jeudi de 13h30 à 17h
📍 au Service urbanisme,
18 A rue Jules Ferry.

▶️ Il est également consultative ici : https://www.essonne.gouv.fr/.../EXTENSION-LIGNE-T7-IDF...

▶️ La permanence du commissaire enquêteur aura lieu le samedi 14 octobre de 9h à 12h à l'Espace Marianne, 25 Grande rue.



PRÉFET DE L'ESSONNE

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES POUR L'**EXTENSION DE LA LIGNE T7**, PRÉSENTÉE PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS SUR LES COMMUNES D'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE

ENQUÊTE du lundi 2 octobre (9h) au lundi 6 novembre 2023 (17h) soit 36 jours
(Arrêté n°2023.PREF/DCPPAT/BUPPE/ 158 du 5 septembre 2023)

Projet : Extension de la ligne T7 sur les communes d'ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE ET PARAY-VIEILLE-POSTE
Rubriques n° 3.1.1.0 (Autorisation), n° 3.2.2.0 (Autorisation), n°1.1.1.0 (Déclaration), 1.1.2.0 (Déclaration), 2.1.5.0 (Déclaration), 3.1.2.0 (Déclaration) au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.
Ce projet nécessitera également des autorisations d'urbanisme listées à l'article 1 de l'arrêté visé ci-dessus.

CONSULTATION : la demande, l'étude d'impact, l'étude de dangers, l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse à cet avis, les avis des services consultés et un registre d'enquête seront à la disposition du public :

1- en mairie d'ATHIS-MONS, service urbanisme – site Lu, 1 rue Lefèvre-Utile - 91200
- le lundi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h,
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h,
- le mercredi de 13h30 à 17h.

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 28 octobre au centre administratif, Place du Général de Gaulle.

2- en mairie de JUVISY-SUR-ORGE, siège de l'enquête, service urbanisme - 18 A, rue Jules Ferry 91260
- lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h
- jeudi de 13h30 à 17h

Exceptionnellement, une consultation du dossier sera possible le samedi 14 octobre à l'Espace Marianne, 25, Grande Rue.

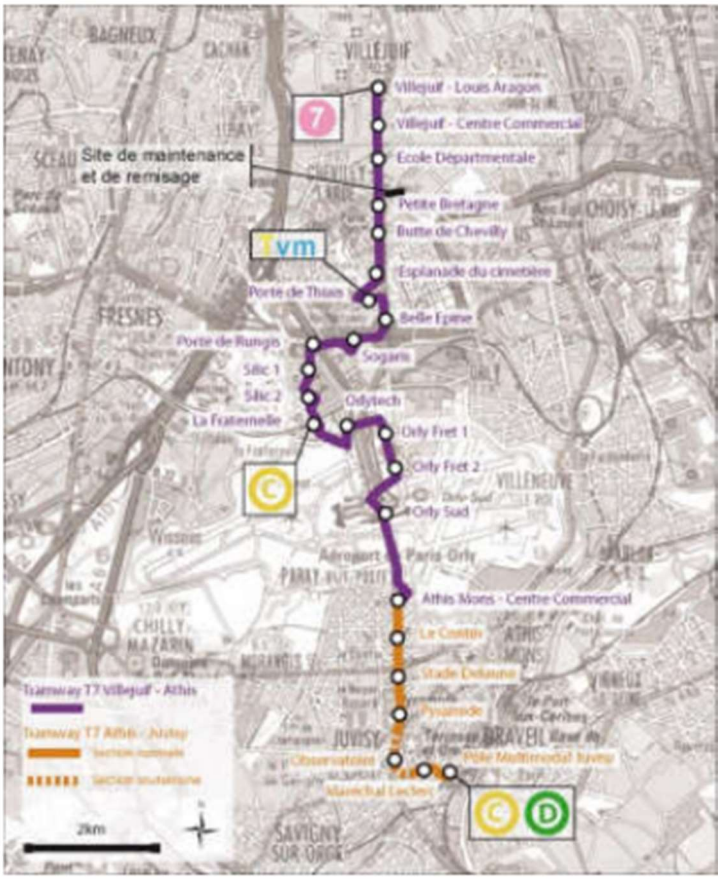
3- en mairie de PARAY-VIEILLE-POSTE, hôtel de ville, place Henri Barbusse, 91150
- le lundi, le mercredi et le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30,
- le mardi et le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h,
- le samedi de 9h à 12h **(la mairie sera fermée les samedis 21 et 28 octobre et 4 novembre 2023).**

4- Sur le site des services de l'Etat : www.essonne.gouv.fr **(Rubrique-Publications/Enquêtes-publiques/Eau/Autres-autorisations/EXTENSION-LIGNE-T7-IDF-MOBILITES)**

4.8 PV de synthèse

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE



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

ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7

Sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste (91)

DU 2 octobre au 6 novembre 2023 inclus

PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Commissaire enquêteur Michel GARCIA

Procès-Verbal en fin d'enquête publique

Remis au Maître d'Ouvrage : Ile de France Mobilités

Objet : Enquête publique relative à l'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7 sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste (91)

Monsieur le directeur,

L'enquête publique ordonnée par Madame la Présidente du tribunal administratif de Versailles, relative à l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7 sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste est parvenue à son terme. Cette enquête s'est déroulée du 2octobre au 6 novembre 2023 inclus à 17 h.

Textes réglementaires

Le présent procès-verbal est établi conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement :

« A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire-enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles ».

Synthèse des observations du public.

Ce procès-verbal de synthèse des observations concerne l'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7 sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste.

Il comprend un résumé des observations écrites formulées sur les registres mis à disposition dans les mairies, sur le registre dématérialisé, ainsi que les observations orales émises par le ou les administrés lors des permanences tenues.

Ayant agi en qualité de Commissaire enquêteur (décision du Tribunal administratif de Versailles n° E2300047/78 en date du 03/08/2023) et après avoir tenu 11 permanences d'accueil du public dans des bureaux individuels ou des salles de réunions dans les services urbanisme des mairies, je vous informe que **82 observations (**parfois en doublon), remarques ou demandes de renseignements ont été déposées sur le Registre Dématérialisé et dans les registres d'enquête publique ouvert à cet effet**.**

La totalité des observations formulées lors de l'enquête a été consignée ci-dessous dans le présent procès-verbal de synthèse. Ce procès-verbal sera joint en annexe aux conclusions motivées.

1. Observation à caractère générale.

Modalité de l'enquête : La publicité a été assurée conformément aux textes réglementaires et les conditions d'accueil du public étaient très satisfaisantes.

Présentation du dossier : Le rapport de présentation de l'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7 est très précis et bien répertorié, le dossier est d'une grande clarté et d'une compréhension aisée. Ce dossier très fourni et imposant avec son étude d'impact est composé de nombreuses études qui explicitent tous les enjeux de ces travaux.

Des personnes ignoraient l'existence d'un dossier de présentation de cette enquête en version papier consultable dans les mairies et les possibilités d'accès à la version numérique sur le site internet de la Préfecture. A ma demande, la mairie de Juvisy a mis un lien direct sur son site internet compte tenu que sa population se sent très concernée, pour avoir accès au dossier numérique, pour consulter toutes les pièces et pouvoir y déposer des observations.

Le Projet. La volonté de maitriser un maximum de risques, le souci exprimé de prendre un maximum de précautions apparaissent dans les différentes pièces présentées. Cependant, un certain nombre de personnes inquiètes ayant pris connaissance ou non du dossier présenté pour cette enquête se posent quand même des questions et demandent un complément d'informations.

Il est souhaité essentiellement par certains des dispositions particulières pour :

- modifier le tracé de cette ligne,
- d'éviter le passage en tunnel pour préserver le parc au-dessus
- éviter de modifier éventuellement le parcours des sources,
- d'éviter de faire communiquer les 2 nappes phréatiques.

D'autres s'interrogent sur l'existence des pistes cyclables dans le projet et certains souhaitent même l'abandon du projet qui serait trop couteux, voir pharaonique, voir un contre sens au regard du développement durable.

Compte tenu du faible nombre de contributions, elles se retrouvent ci-dessous intégralement transcrites dans ce document pour vous décrire l'ambiance et la perception des administrés de la Commune de Juvisy face à ce projet. En effet la plupart des contributions concernent le parcours dans cette commune et ce sont surtout des juvisiens qui se sont exprimés.

Pour que les administrés retrouvent leurs apports et vos réponses précises, vous avez sous chaque question ou sujet, où je souhaite un éclaircissement, un paragraphe en bleu **« Réponse du maitre d'ouvrage »** pour y insérer votre réponse que je commenterai si nécessaire dans le rapport final. Vous trouverez dans ces observations ou contributions, des passages dans les textes des administrés que j'aurai mis **dans une autre couleur de police** pour que vous y répondiez. J'ai pu constater que beaucoup de réponses se trouvent dans les dossiers constituants cette autorisation environnementale, il vous revient de combler ce « déficit » de communications.

S'ajouteront à la fin de cette synthèse, les questions du commissaire enquêteur qui peuvent recouper les réponses aux citoyens ayant participés à cette enquête, peu importe si c'est le même texte qui répond items identiques. Vous rédigerez un mémoire en réponse qui récapitulera l'ensemble des thèmes.

L'ensemble des réponses à ce questionnement me permettra de formuler mon avis dans le fascicule 2 des conclusions motivées.

La synthèse des observations ci-dessus relate aussi la visite d'administrés aux permanences tenues par le commissaire enquêteur, ils ont tous été invités à déposer leurs contributions sur le registre dématérialisé soit par envoi à l'adresse mentionnée sur l'avis soit directement de façon manuscrite sur le registre.

Les observations où il n'y a que le prénom d'indiqué concernent les personnes qui souhaitaient restées anonyme.

Observations déposées sur le registre dématérialisé

Observation 1

De : Salvi Philippe
Envoyé : 05/10/2023 14:19

Objet : Obligation légale d'insérer une piste cyclable sur tout nouvel aménagement

Au vu des études, je constate que nous avons plus de 6 m de trottoirs sur la RN7 ! Il est tout à fait possible de dédier une partie de cette largeur à la création d'une piste cyclable ! Le vélo c'est aussi un mode alternatif non polluant de transport.

Par ailleurs, il me semble que le maitre d'ouvrage ne peut s'affranchir ainsi du respect des lois notamment celle qui impose la création de pistes cyclables sur tout nouvel aménagement de voirie et le T7 constitue un nouvel aménagement de voirie- Ce manquement peut justifier un recours.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 2

De : Salvi Philippe
Envoyé : 10/10/2023 18:43
Objet : Site de compensation choisi pour compenser perte de zone humide

Pour aller complètement dans le sens de l'Autorité environnementale, le site de compensation choisi est une friche riche de biodiversité - C'est ce caractère de friche qui fait que le site est riche en biodiversité - De nombreux oiseaux y nichent (certes pas forcément rares : fauvette à tête noire, rouge-gorge, Merles, troglodytes, pouillot véloce notamment) et beaucoup d'autres s'y nourrissent ou y sont de passage (pic Epeiche, pic Epeichette, pic vert, les 3 espèces de grives, faucon crécerelle, épervier ..) Cette zone est par ailleurs encore une zone humide ! (présence de typa, de cresson et de prêles) - Un inventaire faunistique et floristique complet doit être réalisé avant de choisir cette zone

Par ailleurs je ne vois pas le rapport entre la restauration d'une zone humide et la plantation d'arbres fruitiers- L'objectif est aussi de créer des zones ouvertes alors que cela en est déjà une, même si de nombreuses ronces s'y sont développées et constituent une réserve de nourriture pour les animaux.

Enfin, comment se fait-il que l'on compense toujours sur des secteurs naturels !! On devrait plutôt aller sur des zones bitumées lorsque l'on fait de la compensation.

Par ailleurs, ces compensations constituent souvent une aubaine pour des élus qui veulent "valoriser" à leur manière un secteur de friches naturels et cela signifie souvent aménager et réduire l'aspect sauvage des lieux ! Une étude écologique argumentée complète doit permettre de justifier le choix de ce site !

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 3

De : Sebastien **Juvisy**
Envoyé : 11/10/2023 11h42

Objet : Prolongement du T7

Au vue de la pollution, des embouteillages et du stress que cela engendre pour les personnes ayant besoin de rejoindre la plate-forme d'Orly depuis le Sud, ce prolongement du T7 jusqu'à la gare RER de Juvisy sur Orge est essentiel. Stop au trafic routier sur la N7 et bienvenue enfin à un transport en commun FIABLE.

Dommage de ne pas avoir une piste cyclable sécurisée avec ce nouveau prolongement.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 4

De : Yves - **Athis-Mons** -
Envoyé : 11/10/2023 12h30

Objet : RISQUE D'AGGRAVATION DURABLE DU CONGESTIONNEMENT DU TRAFIC POUR UN BILAN ÉCOLOGIQUE DÉSASTREUX À TERME

L'insertion du tramway sur l'ex nationale 7 produira, de l'aveu même des porteurs du projet, une réduction durable de la capacité de trafic routier sur cet axe. Or la N7 est déjà gravement congestionnée aux heures de pointe.

Cette réduction future engendrera fatalement une pollution accrue, les moteurs tournant au ralenti pendant une durée encore plus importante. L'étude d'impact espère qu'une partie de ce trafic routier se reportera sur le tramway, or personnellement j'en doute fort. En effet:

1/ Cas des riverains qui travaillent à Paris. Le tramway met déjà plus d'une heure pour relier Athis-Mons à Paris. Son utilité se limite donc aux habitants qui travaillent à Orly ou Rungis (desserte directe). Les habitants de nos trois communes qui travaillent chaque jour à Paris, et ils sont nombreux, n'en tireront donc aucun bénéfice en termes de temps de trajet ; il est bien plus rapide aujourd'hui pour eux de prendre le RER à Athis-Mons ou Juvisy, RER qu'ils peuvent rejoindre à pied ou en bus. Quand le tramway sera en service, ils continueront donc très probablement de privilégier le RER pour une question de temps de trajet malgré l'inconfort du service.

2/ Cas des professionnels qui ne peuvent se passer de leurs véhicules. Les artisans, commerçants, chauffeurs de taxi, livreurs etc., très nombreux dans nos banlieues où l'activité commerçante est intense, ne peuvent en aucun cas remplacer leurs trajets routiers par des transports collectifs. Ils continueront donc de prendre leurs véhicules et souffriront encore plus qu'aujourd'hui du congestionnement du trafic.

CONCLUSION. Le bilan écologique du projet risque à terme d'être négatif : au lieu de diminuer la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, il risque de les aggraver encore davantage du fait du congestionnement durable du trafic routier le long de la N7. Sans compter le détournement prévisible d'une partie de ce trafic vers les rues pavillonnaires parallèles, qui constitue déjà une nuisance quotidienne aujourd'hui pour de très nombreux riverains du plateau d'Athis-Mons.

Je passe sur les 7 ans de nuisance pendant la durée des travaux qui rendront les embouteillages, le bruit et la pollution dans nos rues insoutenables. Je ne m'étendrai pas non plus sur les coûts des travaux qui seront d'une façon ou d'une autre financés par les contribuables. Bref, ce projet imaginé au siècle passé n'est pas SOBRE et notre société exige désormais avant tout de la SOBRIÉTÉ. Optimiser l'existant à moindre coût, en améliorant la desserte du RER par des bus fréquents et non-

polluants sans toucher aux infrastructures tout en fluidifiant le trafic routier, serait à mon sens grandement préférable et bien plus en phase avec la vraie vie des citoyens.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 5
De : Olivier **Juvisy**

Envoyé : 12/10/2023 13:30
Objet : Piste cyclable Avenue d'Estienne d'Orves

Concernant la partie "voie partagée" au niveau de l'avenue d'Estienne d'Orves à Juvisy pour accéder à la gare il n'a pas été prévu de piste cyclable alors même que la largeur du trottoir le permet largement!

Les vélos vont donc devoir circuler au milieu des véhicules et du tramway avec un risque de chute à cause des rails du tramway si les roues viennent à se bloquer dedans! A moins qu'ils soient obligés à faire tout un détour pour accéder à la gare ce qui serait vraiment incompréhensible!

Je pense que cela serait vraiment nécessaire alors qu'il n'est déjà pas prévu de piste cyclable sur la N7 d'en faire au moins une là où c'est possible et pour la sécurité des cyclistes.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 6
De : Roland. **Juvisy**

Envoyé : 12/10/2023 14:51
Objet :

En tant que Juvisien et excluant toute polémique inutile face à un programme plus qu'entériné, je ne comprends vraiment pas l'utilité d'un tel projet pharaonique, tout cela pour soi-disant boucler le maillage des liaisons de transports dans le secteur Athis-Paray-Juvisy.

De manière pratique et logique :

1) Si l'on se trouve à Juvisy, le meilleur moyen pour se rendre à Paris est le RER.

2) Si l'on se trouve à Athis ou Paray ou encore du côté de Rungis, le tramway vers Villejuif existe déjà.

3) Seules les habitants de Athis ou Paray demeurant le long de la RN7 et souhaitant se rendre à la gare de Juvisy peuvent être intéressés. Dans ce cas, pourquoi ne pas utiliser des bus électriques articulés à grande capacité type TZen 4 comme prévus l'année prochaine entre Viry-Châtillon et Corbeil ? On pourrait créer des voies spéciales au centre de la RN7, précisément sur le parcours du futur tramway. Cela sans compter l'idée déjà avancée d'un arrêt supplémentaire de la ligne 14 entre Orly et Morangis, pouvant offrir une liaison ultra rapide avec Paris.

Cela ne met nullement en cause l'urbanisation et la végétalisation de la RN7 et serait une solution alternative largement moins couteuse et contraignante ainsi que beaucoup plus rapide à mettre en place tout en adoptant un moyen de transport propre.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 7
De : Nicolas

Envoyé : 14/10/2023 17:56
Objet : Enquête publique loi sur l'eau prolongement tramway T7

Le prolongement du tramway T7 permettra aux riverains de l'axe ainsi qu'aux voyageurs transitant par la gare de Juvisy de rejoindre efficacement l'ensemble du réseau du Grand Paris Express à la gare de l'aéroport d'Orly et ainsi accéder de façon décarbonée aux pôles économiques de la région, via la ligne 18 vers Antony, Massy, SQY puis Nanterre et La Défense et via la ligne 14 vers Paris, la Plaine Saint-Denis et Roissy.

Ces lignes permettront également d'accéder de façon plus fiable, facile et rapide aux grands équipements hospitaliers, aux universités et grandes écoles, aux équipements culturels et à toutes les aménités de notre métropole.

A une échelle plus locale, la suppression de la rupture de charge et la fiabilité du tramway permettront de faciliter les reports modaux et donc la réduction du nombre d'accidents et la réduction de la pollution de l'air et des sols.

La végétalisation de la plateforme du tramway permettra de faciliter l'infiltration des eaux pluviales, de limiter les risques d'inondations par ruissellement urbain et la formation des îlots de chaleur urbains. Le tramway sera également l'occasion de permettre la plantation d'arbres d'alignement en grand nombre, permettant de retrouver ce qu'était la nationale 7 : une jolie avenue arborée.

Un seul bémol : l'absence de voie dédiée aux mobilités actives et ce malgré leurs bénéfices pour la santé physique et mentale ainsi que pour le développement du commerce de proximité.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Je vous invite à répondre sur « *les mobilités actives qui recouvrent les déplacements effectués sans apport d'énergie autre qu'humaine et par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Il s'agit en particulier des déplacements effectués à pied, à trottinette, à vélo, en fauteuil roulant non-motorisé* ».

Observation 8
De : François GILBERT **Juvisy**

Envoyé : 16/10/2023 09:18

Objet : Projet de construction du T7 à JUVISY

Le projet de construction du Tram T7, dans son trajet actuel constitue une erreur écologique considérable. Sa traversée souterraine du parc de la Mairie va entrainer des modifications hydrologiques importantes. Ces travaux mettront en communication les nappes phréatiques : La nappe superficielle (qui est polluée) et la nappe profonde (qui sert d'alimentation pour l'eau potable à Champigny).

La captation ou les déviations des nombreuses sources du coteau, les pompages importants et prolongés vont entrainer une modification de l'hydrologie des sols de Juvisy qui est constitué d'argile, ce qui risque d'endommager, de fissurer de nombreuses maisons. On se souvient des pompages au 19 avenue d'Estienne d'Orves lors de la construction de l'immeuble, pompage qui avait entrainé des fissures sur un grand nombre de maisons dans un rayon de 500 m.

A cela s'ajoute les aléas climatiques, de plus en plus importants et dont personne n'a envisagé les conséquences sur les modifications que vont entrainer ces travaux.

Beaucoup de propriétaires comme nous ont des puits dont ils se servent pour arroser leur jardin et souhaitent que ces puits ne se retrouvent pas à sec.

C'est pourquoi, nous demandons qu'avant le début des travaux soit effectué un référé préventif avec examen de toutes les maisons de Juvisy situées entre le coteau et la voie de chemin de fer.

Le tram T7 au niveau de l'avenue d'Estienne d'Orves se situe en zone inondable. A–t-on prévu ce qui se passerait en cas de crue importante de la Seine pour le passage des secours, pompiers, police ?

Enfin la construction de ce tram va entrainer une dégradation visuelle de notre ville. A l'époque où l'on cherche à enterrer les lignes électriques, à supprimer les poteaux, on va semer des poteaux et des câbles d'alimentation électrique tout le long du trajet ce qui constitue une importante pollution visuelle.

Pour ces raisons, nous nous opposons à ce projet. Il existe une alternative tout à fait réalisable, certainement moins couteuse et moins dégradante pour notre ville : c'est le tracé proposé par des associations de prolonger le T7 jusqu'au pavillon bleu à Viry et rejoindre la gare centrale ensuite. Cette solution permettrait aussi de créer une branche allant vers Viry, Ris Orangis et Evry ce qui, là, permettrait de décharger la Nationale 7.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 9
De : Catherine GILBERT **Juvisy**

Envoyé : 16/10/2023 09:23

Objet : projet de construction du T7 à JUVISY

La captation ou les déviations des nombreuses sources du coteau, les pompages importants et prolongés vont entrainer une modification de l'hydrologie des sols de Juvisy qui est constitué d'argile, ce qui risque d'endommager, de fissurer de nombreuses maisons. On se souvient des pompages au 19 avenue d'Estienne d'Orves lors de la construction de l'immeuble, pompage qui avait entrainé des fissures sur un grand nombre de maisons dans un rayon de 500 m.

Beaucoup de propriétaires comme nous ont des puits dont ils se servent pour arroser leur jardin et souhaitent que ces puits ne se retrouvent pas à sec.

C'est pourquoi, nous demandons qu'avant le début des travaux soit effectué un référé préventif avec examen de toutes les maisons de Juvisy situées entre le coteau et la voie de chemin de fer.

Observation 10
De : Marie-Thérèse DAMIEN **Juvisy**

Envoyé : 18/10/2023 13:04
Objet : Nappes phréatiques

Le mélange de 2 nappes, l'une polluée, l'autre pas, qui risque de se mélanger au cours des travaux, n'est pas souhaitable. Les effets, inconnus à ce jour, du déplacement de ces nappes, notamment sur

les fondations des immeubles et maisons proches du tunnel, sont inquiétants. IDF mobilités ne nous a pas rassurés.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 11
De : NICOLE DESJEUNES
Envoyé : 18/10/2023 17:10
Objet :

Objet : idf mobilites projet d'extension de la ligne T7

Projet quasi pharaonique pour une petite ville comme Juvisy qui va subir pendant de longues années des travaux qui risquent de mettre à mal par le bruit et les nuisances ; son écosystème (parc Camille Flammarion -observatoire nouvellement reconnu LPO),et occasionné par les pompages et le tracé entre 2 nappes phréatiques des risques de pollution de nappe et de désordres majeurs pour nos maisons s'ajoutant aux aléas climatiques (ce sera, peut être difficile en cas d'altération de nos maisons de prouver que ce sont les travaux!!)

Qui détermine les maisons qui auront droit à un état des lieux avant travaux?

Tant que toutes les maisons éligibles n'auront pas été visitées : les travaux seront ils stoppés?

Le projet présenté sur brochure glacée, se heurte à la réalité certaines situations n'ayant pas été anticipées et si à la finale la mise en service était retardée, très retardée avec un concept devenu obsolète, inutile ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 12
De : Marie-Françoise et Michel Fournerie
Envoyé : 20/10/2023 11:32
Objet : Enquête publique concernant le prolongement du tramway T7

Nous ne comprenons toujours pas pourquoi vouloir absolument faire passer le tramway T7 sous le parc de la mairie de Juvisy sur Orge alors qu'il aurait été MOINS COUTEUX et beaucoup moins

dérangeant de le faire poursuivre sur la nationale 7. Nous sommes inquiets pour les nombreuses nappes phréatiques sous le parc de la mairie !

Sur une lettre d'information reçue (n° 2 d'octobre 2023), il est indiqué que : dans le respect de la démarche, "éviter, réduire, compenser", une zone humide sera constituée et gérée de manière pérenne sur la commune d'Athis-Mons, en compensation du site impacté dans le parc de la mairie à Juvisy sur Orge. Nous avons beaucoup de mal à comprendre cette compensation !!!

Pourquoi Athis qui ne va subir aucun désagrément alors que Juvisy est fortement impacté (durée des travaux sur plusieurs années, places de parkings supprimées, grosses difficultés de circulation, …)

Nous ne sommes pas d'accord sur ce tracé.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 13 et 14
De : André ……..et NATHALIE SCHIEB-BIENFAIT **Juvisy**
Envoyé : 20/10/2023 12:11 et 20/10/2023 12:12

Objet : Tracé du tram sur la commune Juvisy

Bonjour
A ce jour, le projet de tracé du tram sur la commune de Juvisy, avec un tronçon souterrain est une aberration écologique, doublée d'une gabegie des finances publiques.

Ce projet - dont la genèse remonte à plusieurs décennies - ne s'inscrit plus dans la réalité du trafic actuel et ne prend pas en compte les enjeux écologiques de notre commune.

Outre la destruction d'un parc avec des arbres remarquables, abritant une faune et une flore, véritable poumon vert de la ville et de cette zone de la banlieue sud, il est aberrant que nos élus et instances défendent un projet aux incidences désastreuses, avec par ailleurs l'ignorance totale des impacts sur les sources d'eau et les nappes que cette colline abrite.

A ce jour, les impacts écologiques n'ont pas été évalués et pris en compte.

Alors que de nombreuses alternatives existent :

- poursuite du tracé sur la N7 pour rejoindre le bas de Juvisy et/ou la gare de Viry Châtillon

- mise en place de bus tram

- mise en place d'un téléphérique à l'instar du département 94 (sur Villeneuve Saint Georges / Créteil)

Il incombe à la puissance publique de se montrer responsable et de mener des investigations et études qui prennent en compte ces problématiques actuelles.

Le dossier réalisé par le MRAE nous alerte sur de nombreux points, qui à ce jour demeure sans réponse.

Les demandes d'études complémentaires auprès des protagonistes demeurent inconnues des citoyens.

Enfin, point crucial, les données relatives au trafic attendu sont obsolètes.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 15
De : Jean-Baptiste Schieb **Juvisy**
Envoyé : 20/10/2023 12:22

Objet : Tracé souterrain - Juvisy

Bonjour

Le projet de tracé du tram sur la commune de Juvisy présente des incohérences et aura des impacts écologiques et financiers colossaux.

Outre l'ignorance totale des aspects écologiques de ce projet, alors que nous sommes alertés par la nécessité impérieuse de préserver les arbres, l'eau, la faune... c'est mettre la ville de Juvisy en état de paralysie totale.

Il a par ailleurs été indiqué que le tram ne supprimerait pas les Aller et retour et fort trafic de bus.

Ce projet doit être revu, il relève d'une autre époque.

La destruction du parc Flammarion, avec ses arbres remarquables, abritant une faune et une flore, qui est un véritable poumon vert de la ville, la réalisation de ce tronçon souterrain (cela n'a jamais été fait) constitue une aberration, et aura des impacts sur les sources d'eau et les nappes de cette colline. L'habitat de cette colline va se retrouver impacté et fragilisé.

Pourquoi nos instances se montrent hostiles aux alternatives, comme la poursuite du tracé sur la N7 pour rejoindre le bas de Juvisy et/ou la gare de Viry Châtillon, la mise en place de téléphérique à l'instar du département 94 (sur Villeneuve Saint Georges / Créteil)

Le dossier réalisé par le MRAE a pointé de multiples négligences et demandé des études complémentaires, qui à ce jour demeure sans réponse, à la fois sur les aspects écologiques et sur la réalité du trafic.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 16

De : Pierre TESSIER
Envoyé : 20/10/2023 13:56

Objet : Enquête Publique - Projet d'extension de la ligne T7 (du 02/10/23 au 06/11/23)

Avis d'enquête publique T7 – Novembre 2023 - Commentaires

Nota : ces commentaires suivent volontairement le déroulé des documents mis à disposition dans la présente enquête publique, que j'ai lus de manière exhaustive. D'une manière générale, ces documents sont d'une très grande richesse car ils permettent de faire un véritable diagnostic de notre environnement et de se faire une opinion précise et non fantasmée sur ce projet.

Le lancement des travaux en 2023 débloque la situation, après 6 ans de blocage et d'informations mensongères de la part la municipalité de Juvisy.

Il était indiqué en 2017 que les travaux dureraient 4 ans ; à la lecture des documents, on voit que la mise en service se fera en 2030, donc 7 ans d'attente supplémentaire, de temps perdu et de pollution. L'étude d'impact s'appuie d'ailleurs sur le code de l'environnement L122-1.

Il est rappelé que nous aurons un tram toutes les 4 mn avec une vitesse de 18km/h, en relation entre autres avec la ligne 14. Ce tram peut transporter 200 voyageurs (un bus = 60 voyageurs) : nous pouvons espérer des déplacements plus confortables à l'avenir.

La création de 6 nouvelles stations bien réparties sur le parcours permettra une meilleure offre aux riverains.

Il est indiqué que les acquisitions sont pratiquement terminées depuis 2017, sauf pour la ville de Juvisy. Pourquoi un tel retard ?

J'ai trouvé très intéressant le rappel des différentes hypothèses d'aménagement et de tracés faites depuis 2014. Ce rappel permet d'étayer le dossier quant à la validité du parcours emprunté.

Il est indiqué, pour notre connaissance générale, que l'approvisionnement en eau potable de Juvisy et Athis-Mons se fait à partir de la nappe profonde de Champigny (Arvigny) en Seine et Marne. Les nappes de Juvisy ne sont donc pas menacées par ce projet.

Il est indiqué qu'un terrain fortement pollué à la limite de Juvisy et de Viry est pressenti pour un futur collège. Cela montre que le dossier d'enquête publique porte sur un périmètre étendu, concernant une grande partie de la ville de Juvisy.

Nous découvrons un inventaire des espèces végétales très important, dont 40 espèces d'arbres. Mais 1/3 sont en mauvais état. L'engagement de replanter 2 arbres pour 1 retiré est important.

40 espèces d'oiseaux, et plusieurs espèces animales ont été recensées (à noter qu'il manque le renard!). Les batraciens ne sont pas oubliés car une zone d'habitat humide va être compensée à 150%.

L'aspect biodiversité dans notre environnement urbain a donc été pris en compte.

L'étude de la démographie nous indique que 40% de la population est jeune, 20% a de plus de 60 ans avec une évolution de plus de 20% de la population en 10 ans : cette évolution explique les embouteillages et le besoin d'avoir des transports en commun capacitaires ; l'augmentation du nombre d'habitants, donc des problèmes liés aux déplacements, n'est pas terminée car il pousse des immeubles élevés un peu partout.

On peut voir une description des 6 lignes de bus, mais sans commentaires sur leur saturation, notamment en période de pointe.

La carte du maillage des futurs réseaux ferrés est très instructive sur l'avenir des déplacements en Ile-de-France.

Toutefois, le point faible de ces cartes est le développement des pistes cyclables. Il est même indiqué une piste sur Juvisy qui n'existe plus (dans la continuité sur la N7).

Les différentes cartes des nuisances (bruit, pollution de l'air) indiquent que la santé des Juvisiens est menacée ! Pour information, nous avons le tableau de production de CO2 par type de véhicule, c'est-à-dire : tram 3,3 ; voiture 206 ; bus 5,8 ramené à un voyageur.

Les réseaux routiers sont saturés avec un stationnement de plus en plus difficile.

Il est par ailleurs fait état de l'ouverture de l'Orge en centre-ville en supprimant toutes les places de parking. Projet séduisant mais est-il réaliste ? Dans ce cadre, les travaux d'aménagement du parking Leclerc devraient commencer avant l'arrivée du T7 ?

Nous avons le détail de la construction d'un hôpital privé Korian de 183 lits à la place de l'hôpital public! Celui-ci en cours de fermeture et de démolition.

Un chapitre est consacré à la gestion des eaux de pluie avec la création de bassins de rétention et d'écrêtage sous la voie du T7 avec un débit de fuite d'un litre/seconde pour rejoindre les réseaux d'évacuation des eaux pluviales. Ce qui pourra améliorer la situation de certains quartiers (bas de Juvisy) en cas de fortes pluies.

La description de la future station souterraine prévoit une référence à Camille Flammarion dans sa conception. Elle tient donc compte de l'environnement historique immédiat.

Il est indiqué les moyens pour accéder à cette station (escalators, ascenseurs) seront plus performants que ceux de la sortie de la gare côté mairie. C'est une très bonne chose.

En ce qui concerne le souterrain, les études géologiques, ainsi que l'intervention de plusieurs bureaux d'étude aux compétences internationales, apportent un certain nombre de garanties quant au sérieux de la conception. Une étude particulière a été réalisée sur la traversée des argiles vertes, avec les phénomènes de retrait et gonflement, et le rabattage des sources existantes.

Je regrette toutefois que les opérations de creusement et d'évacuation des terres ne soient pas explicitées. Elles impliqueraient quand même « 12 000 rotations camions sur 8 ans » ? Est-ce sur l'ensemble du trajet et sur cette durée ?

Globalement il s'agit d'un document riche d'informations et d'une étude technique très approfondie qui sont mis à disposition dans le cadre de cette enquête. Je remercie la maitrise d'ouvrage pour la conduite de ces études.

J'émets donc un avis très favorable à la réalisation du prolongement de la ligne « T7 » jusqu'à la gare de Juvisy.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 17
De : Jean-Claude NASSE **Juvisy**
Envoyé : 20/10/2023 15:33

Objet : INCIDENCES DU T7 SUR LES NAPPES PHREATIQUES

Juvisy est implantée sur deux nappes phréatiques superposées. La première est désormais largement polluée, notamment par des sulfates.

La seconde est séparée par une couche de marnes argileuses qui assure l'étanchéité entre les deux nappes. Cette nappe sous-jacente n'est rien d'autre que la nappe de CHAMPIGNY qui assure l'alimentation en eau potable de millions de Franciliens.

Or, lors de la présentation des incidences hydrologiques du projet, il a été confirmé par les experts que des pieux seraient enfoncés dans les marnes jusque dans la nappe de Champigny. Selon leurs dires il n'y a pas de risques, la nappe supérieure n'étant pas " si polluée" et la nappe de Champigny étant "suffisamment vaste".

Dès lors qu'on portera atteinte à l'étanchéité de la couche de marnes, il paraît très probable que la pollution de la nappe d'eau potable sera IRREVERSIBLEMENT POLLUEE avec les conséquences catastrophiques qui en découleront pour les populations actuelles et pour les générations futures.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 18
De : Pierre Kemmoun **Juvisy**
Envoyé : 20/10/2023 19:03
Objet : Opposition au tracé proposé par la STIF

Ce projet de tramway date de plus de 20 ans. Il est maintenant devenu obsolète et dangereux.

1 - Obsolète :

Il est totalement inutile de faire arriver le tramway à la gare de Juvisy, car les éventuels usagers pourraient le prendre, moyennant quelques centaines de mètres à pied sur la N7.

Aujourd'hui la liaison avec Athis se fait par bus et il ne semble pas qu'il y ait une forte demande pour l'arrivée du tramway à la gare de Juvisy.

Si cela était le cas, des associations ont proposé des solutions alternatives comme une liaison avec Athis par tramway sur pneus et qui emprunterait le réseau routier existant.

Il existe d'autre part une liaison possible avec Rungis par une voie ferrée déjà existante et qu'il suffirait de réhabiliter.

Le tracé naturel du tramway c'est la N7 en direction d'Evry et même de Corbeil. Le faire arriver à la gare de Juvisy c'est l'envoyer dans une impasse sans aucune possibilité d'extension.

S'il est obsolète quant à son utilité il l'est aussi sur le plan financier. Le budget prévu il y a 20 ans doit être multiplié par 10, ce qui ferait de ce T7 le tramway le plus cher du monde si on devait creuser un tunnel.

Après les dépenses Covid et du "quoiqu'il en coûte", cet argent serait mieux utilisé pour des dépenses bien plus nécessaires.

2 - Dangereux pour les Juvisiens

S'il est facile d'être favorable quand on habite les communes environnantes, il l'est beaucoup moins pour les Juvisiens qui vont subir toutes les nuisances pendant la construction et par son exploitation par la suite.

Le problème hydrogéologique est bien connu dans le parc de la mairie et les dernières constructions en bordure ont mis en évidence les dangers de l'ignorance de la gestion des eaux, malgré les affirmations des promoteurs immobiliers.

Suite à la construction du Panorama, les maisons en aval ont toutes subi des fissures mettant à plus ou moins long terme leur stabilité en danger. En effet malgré les affirmations des constructeurs qui

prétendaient maîtriser la gestion des sources, il y a aujourd'hui des pompes qui fonctionnent 24 H sur 24 et la conséquence est l'assèchement de tous les terrains dont le sol est argileux et qui se trouvent en aval du parc de la Mairie, Rues Piver, Montenart, Vercingétorix, Grande Rue.
Ces propriétés ont déjà subi des dégâts importants et l'on n'ose pas imaginer ce qui se passera lorsqu'on s'attaquera au tunnel!

Il est manifeste que **la STIF nous cache la vérité sur les conclusions de l'étude des sols**. **Il est anormal que l'étude ne soit faite que par elle alors qu'elle est partie prenante au projet, sachant que ce tracé est pour elle le plus rentable en termes d'exploitation.**

Enfin les nuisances:
Elles sont pour les Juvisiens, pendant la construction d'une part, lorsque le tramway sera fonctionnel d'autre part.
Pendant 4 ans les rues de Juvisy vont être saccagées par des engins de terrassement (cela a déjà commencé). La circulation devient de plus en plus dense et difficile. Les commerces subissent le contre coup des difficultés de stationnement dans la ville. Combien de commerçants seront encore là dans 4 ans?
Le pire arrivera quand le tramway sera fonctionnel. L'encart publicitaire de la STIF nous montre une rue d'Estienne d'Orvets aussi large qu'une avenue de la capitale. A son point le plus large la distance entre les immeubles n'est que de 14 mètres. Ce qui veut dire que la circulation des tramways et des voitures sera impossible.

La réduction du nombre de places de parking va compliquer le stationnement dans le centre-ville alors qu'il est déjà très difficile.
Enfin où sont les Ecolos qui s'étaient enchaînés à 2 arbres malades, face au centre culturel, pour empêcher leur abattage, alors que le passage par le parc impliquera l'abattage de dizaines d'arbres centenaires?

C'était mes observations en date du 20 octobre 2023

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 19
De : Bruno REMY
Envoyé : 21/10/2023 18:43
Objet : Contribution Enquête publique prolongement TRAM T7

J'ai pris connaissance des documents mis à disposition du public. Ils sont très complets et permettent de se forger un avis documenté. On y apprend beaucoup de choses pour qui prend le temps de la lecture.

Le prolongement du T7 jusqu'à la gare du Juvisy propose 6 nouvelles stations qui vont améliorer la desserte du territoire pour ses habitants et usagers. Enfin ! J'emprunte tous les jours le 285 et je constate la saturation de la ligne et une forte irrégularité engendrant des tensions entre les usagers et avec les machinistes. **Avec 1 tramway toutes les 4 minutes pouvant transporter 200 personnes (contre 60 pour un bus), on va enfin disposer d'un mode de transport apaisé, peu polluant et fiable.**

L'accroissement de la population juvisienne et globalement la densification en nord Essonne, rappelé dans les documents (+20% en 10 ans) génère de plus en plus de nuisances liées au transport routier et des besoins accrus en mobilité.

Les différents cartes des nuisances (bruit, pollution de l'air) présentées ont de quoi inquiéter. Le tableau de production de CO2 / typologie de moyens de transport rappelle si besoin était que le T7 répond aussi à des problématiques de santé publique et d'impact climatique.

A ce titre le dossier fait l'impasse sur la nécessité de développer le réseau de pistes cyclables alors qu'il eut été intéressant d'aborder la complémentarité des moyens de transport et de penser globalement le maillage.

L'étude de la biodiversité et sa prise en compte dans le projet et ses impacts est intéressante et m'a appris beaucoup de choses. Le dossier sur ce point est documenté et rassurant. Il rappelle notamment que le projet prévoit la plantation de deux arbres pour chaque arbre supprimé. Une zone humide va être compensée à 150%.

Pour la partie souterraine, les études géologiques ont été confiées à des bureaux aux compétences reconnues apportant les garanties nécessaires de sérieux.

J'émets un avis très favorable à la réalisation du prolongement de la ligne « T7 » jusqu'à la gare de Juvisy qui n'a que trop tardé.

Observation 20
De : Philippe SALVI
Envoyé : 23/10/2023 19:55

Objet : Compensation liée à la destruction de la zone humide dans le bas du parc de l'hôtel de ville

Au débouché du tunnel dans la partie basse du parc, toute une zone va faire l'objet de travaux de tranchée ouverte nécessitant l'abattage d'arbres et impactant les sources qui y coulent avec présence de bassins dans lesquels une faune spécifique prospère (présence notamment du Crapaud accoucheur)

Pour compenser cette destruction de zone humide la loi oblige le maître d'ouvrage à recréer une zone humide équivalente ailleurs compensant la destruction de biodiversité du fait du projet.

Le site choisi par le maitre d'ouvrage (friche au-dessus du lycée Pagnol à Athis-Mons) est bizarrement déjà une zone humide (!) plus riche d'ailleurs que celle détruite (présence de typa, prêles, cresson sauvage qui ne sont pas présents sur le site objet de travaux constitué principalement de pelouses) ! **L'autorité environnementale note que les études et inventaires réalisés sur le site de compensation sont très insuffisants en justification de ce choix**. Par ailleurs, ce que propose la maitre d'ouvrage c'est de planter un verger à cet endroit ce qui ne correspond pas aux caractéristiques d'une zone humide à créer-

On peut estimer que les objectifs et obligations de la loi de compensation ne sont absolument pas respectés. Il s'agit de récréer une zone humide qui doit accueillir une flore et une faune typique de ce milieu et non d'aménager une zone humide existante en y plantant de plus un verger.

Les pouvoirs publics sont le garant de la bonne application des lois**. Aussi, je vous demande monsieur le commissaire enquêteur d'exiger du maitre d'ouvrage des études détaillées, un argumentaire sérieux et l'étude d'une alternative de site de compensation : on ne peut créer une zone humide sur une zone humide existante.**

Je vous invite pour information générale à lire les études réalisées par le muséum d'histoire naturelle au sujet des compensations réalisées dans le cade de différents projets et que ce dernier juge inefficaces à compenser la biodiversité détruite

https://reporterre.net/Grands-projets-destructeurs-l-esbroufe-de-la-compensation-ecologique

Cordialement

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 21
De : Yannick **Viry-Châtillon**
Envoyé : samedi 20 mai 2023 09:34

Objet : Enquête publique extension tramway

Je suis habitante de Viry Châtillon directement concernée par ce tramway

Je m'oppose totalement à ce projet car la ville de Juvisy est parfaitement desservie par 2 RER. Il suffirait d'améliorer le RER D pour que la liaison soit parfaite avec le TVM Val de Marne.

Le chantier va causer des dégâts irréversibles à l'environnement. La stabilité de la colline de Juvisy n'est pas du tout assurée

Il y a déjà un bus sur la RN7 qui assure le trajet il suffit simplement d'améliorer sa circulation.

Un chantier gigantesque et coûteux pour un bénéfice nul et des embouteillages pendant 6 ans

Observation 22

De : LIONEL CHALINDAR
Envoyé : 24/10/2023 20:58

Objet : Remarques et avis sur le projet T7

Bonjour,

Suite à ma visite du 24 octobre auprès de Mr de Commissaire Enquêteur complétée par une analyse du registre en ligne, je vous confirme mon opposition au projet T7 que je suis depuis de très nombreuses années (depuis le lancement par l'ex maire M. Bussery) pour les raisons principales raisons suivantes:

Rentabilité du projet non évidente à ce jour, 10,3% en 2011 à réactualiser avec les suppléments dus aux études non prévues initialement.

Dégâts collatéraux importants à l'environnement et aux bâtiments dus au sol très instable à Juvisy , une association ayant été créée en 2009 suite à de nombreux pavillons fissurés par abaissement de la nappe phréatique due à des pompages dans la nappe pour réaliser des immeubles av Etienne d' Orves, le secteur rue voltaire, rue de la paix (quartier bas de Juvisy) étant particulièrement sensible

Le registre parle du PPRI de la Seine mais pas du PPRI de l'orge qui concerne la nappe phréatique dans ce secteur avec les conséquences dues à sa variation, aucune étude dans ce secteur vulnérable, un référé préventif pour les pavillons rue voltaire, rue de la paix étant indispensable nécessaire car les travaux pour le T7 auront des conséquences sur le bas de Juvisy (voir historique des cartes hydrologiques autour du bassin du miroir)

Un vieux cours d'eau LE MORU, partiellement comblé traverse Juvisy pour aller sur Athis MONS, Quid dans le document?

Aucune étude concernant les conséquences électromagnétiques au voisinage des caténaires notamment av Estienne d 'Orves qui seront très proche des habitations sans parler de l'esthétique d'avoir la ville de Juvisy traversée par des caténaires à une époque où on enterre les câbles et où on critique les éoliennes!!

Le dossier parle d'un déport important de circulation vers le Val d'Athis mais sans étude détaillée du plan de circulation.

Les conséquences du T7 pour les Juvisiens étant négatives quant à la qualité de vie et le dossier comportant trop de zones d'ombre ne peuvent que me faire émettre un avis hautement défavorable à ce projet, les dernières réunions organisées par la Mairie ayant laissé beaucoup de points d'interrogation car études réalisées par des techniciens qui ne connaissent pas l'histoire de Juvisy

Déjà les travaux en centre-ville ont pris 6 mois de retard et la ville de Juvisy a été obligée de remettre le plan initial de circulation en centre-ville et refaire le balisage aux frais du contribuable.

L'association créée en 2009 pour les fissures dans les pavillons est en sommeil mais toujours vigilante à reprendre du service, le T7 n'étant remis en question que sur son tracé et non sa finalité.

Merci à tous pour la lecture de ma réponse sommaire

Cordialement

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 23

De : Alain Roch
Envoyé : 28/10/2023 00:50

Objet : Enquête publique prolongement T7

La gare de Juvisy est une des gares les plus importantes de la région. Avec les dizaines de milliers d'usagers qui la fréquentent, elle génère un fort trafic de voitures et de bus avec le cortège de nuisances pour les habitants qui va avec. Cette situation ne pourra que s'aggraver dans les prochaines années si rien n'est fait pour renforcer le rabattement des voyageurs qui l'emprunte par des modes de transport collectif adaptés. Le tram est une solution.

Beaucoup de juvisiens actuels (ou leurs parents) se sont installés dans cette ville pour bénéficier de la présence d'une gare avec deux lignes majeures.

Lorsqu'à la fin du XIXème siècle les habitants de la ville et leurs élus ont répondu positivement au passage de la ligne de chemin de fer et de la gare, ils ont ouvert un avenir à Juvisy sur le plan économique, culturel et administratif (installation de nombreux services publics).

En germe le tram était déjà là! Son installation était inéluctable à terme, avec le développement des transports motorisés tel que nous l'avons connu au cours des dizaines d'années dernières. Retarder son arrivée ou pire, la remettre en question dans l'état actuel de réalisation, serait une faute.

Il revient aux habitants/citoyens et aux divers élus, d'être vigilant et exigeant pour que la réalisation de l'ouvrage soit de la meilleure qualité possible en limitant les nuisances au maximum.

Observation 24

De : Gabrielle Bichot Lacroix
Envoyé : 28/10/2023 12:50

Objet : Extension T7

Ce projet est aberrant : non seulement destruction du parc et de la ville de Juvisy qui va être complètement embouteillée, mais d'un cout démentiel puisque la colline sur laquelle est implantée le parc est gorgée d'eau, ce qui va nécessité non seulement des travaux de confortation des propriétés avoisinantes ET DE LA RUE , qui dores et déjà vibre au moindre passage de bus , mais pour la suite, car il faudra pomper continuellement l'eau !

PAR AILLEURS CE PROJET EST OBSOLETE , comme Notre dame des Landes, il a été conçu il y a 20 ans, or la ligne 14 va être prolongée jusqu'à Orly, il va y avoir par ailleurs les lignes du Grand Orly, On

se demande quels sont les intérêts cachés, derrière ce projet, une enquête financière et journalistique (LUCET et MEDIAPART) me parait nécessaire.

Observation 25
De : Philippe VETILLARD
Envoyé : 28/10/2023 18:51

Objet : Tramway T7

Monsieur le Commissaire Enquêteur.

Vous trouverez ci-joint copie du courrier que j'ai adressé à Emmanuel Macron du 5 juillet 2023, ainsi que la réponse de la Présidence de la République du 11 juillet.

En complément et outre le fait que je trouve ce projet du prolongement du T 7 vers la gare de Juvisy totalement aberrant, le point principal qui m'inquiète le plus est que la circulation sur la Nationale 7 sera impossible durant de longs mois et pendant la construction de la dalle de couverture de la station souterraine « Observatoire ». En effet celle-ci reposera sur des poutres de 25 mètres de longueur environ, sans appui intermédiaire, soit la largeur totale de la RN 7, ces poutres prenant appui uniquement sur les parois moulées périphériques. Je vous rappelle que la station fera environ 60 mètres de longueur et 23 mètres de largeur**. Que l'on m'explique comment assurer la circulation automobile dans ces conditions.**

Le coût de la station et du tunnel permettrait sans aucun doute le prolongement du T 7 jusqu'à Corbeil-Essonnes en desservant le Centre Hospitalier Sud Francilien, ainsi que les villes de Viry-Châtillon et Ris-Orangis (dont les Maires seraient pourtant intéressés). Cela ne pourra plus se faire après la construction de la gare souterraine. La liaison avec la gare de Juvisy pourrait se faire très facilement par une ‘bretelle’ au long de la rue Victor Basch de Viry.

Regardez bien « 55 – Schéma de phasage de construction de la station souterraine Observatoire (méthode cut and cover) sur la page 105 du document IDF Mobilité » intégré dans ma lettre au Président. Ce document ayant été supprimé d'internet, je vous le tiens à votre disposition au format numérique tel que je l'ai enregistré en février 2020.

M. Philippe Vétillard
14 rue Messidor 91260 Juvisy-sur-Orge
phvetillard@wanadoo.fr
Tél. : 06 73 58 16 66

Juvisy le 5 juillet 2023

Monsieur Emmanuel MACRON
Président de la République
55 Rue du Faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

Objet : Tramway T7

Monsieur le Président,

Je me permets de vous écrire en mon nom propre et en tant que Juvisien, malgré le fait que je sois bien conscient de votre charge de travail.

Mon appel à vous concerne le tracé du tramway T7, qui doit être prolongé jusqu'à la gare RER de Juvisy, dont on parle depuis plus de 20 ans et que je désapprouve pour les raisons que je vous expose ci-après, malgré mon accord total sur ce mode de transport écologique.

1- Ce dont je suis contre :

- La réalisation d'une gare souterraine du T7 devant L'Observatoire Camille Flammarion sur toute la largeur de la RN 7, ce qui va immanquablement interdire la circulation automobile intense sur cette route stratégique durant de longs mois.
  En effet, suivant le document édité par Île-de-France-Mobilité, (Deliberation_no2012-0207_Schema_de_principe_du_prolongement_du_T7_partie_1-2, (*) dont je vous joins les pages 1, 93, 95 et 105), il est clairement expliqué la réalisation de la dalle de couverture de la station souterraine d'un seul tenant uniquement sur les parois moulées périphériques de celle-ci, soit sur une longueur de 60 m, et 25m de largeur (quasi celle de la RN7).
  De plus, cette gare interdira tout prolongement de la ligne du T 7 dans le futur.
- La construction d'un tunnel de 800 mètres dans le parc de la mairie, non pas par un tunnelier, mais en tranchée, qui fera sans doute jusqu'à 30 mètres de profondeur, et coupera deux nappes phréatiques dont la plus profonde est source d'eau potable. Ce projet peut nous emmener réellement à une catastrophe car la colline en aval de ces travaux va s'assécher, ce qui aura inévitablement des conséquences sur les constructions situées en dessous,
- Pour la réalisation de ce tunnel, il est prévu l'abattage de 90 arbres centenaires, (ou en est la sauvegarde de la nature, et du poumon vert de Juvisy ?),
- La fermeture de la rue Piver durant 22 mois et qui donc empêchera l'accès au centre de Juvisy depuis le plateau,
- La suppression de plus de la moitié des places de parking sur la place Maréchal Leclerc,
- Très certainement la condamnation du marché de Juvisy qui deviendra inaccessible durant tous ces travaux alors que c'est le premier marché de la région avec ses très nombreux commerçants,
- Les accès à la caserne des pompiers, à l'hôpital, ainsi qu'au commissariat de Police qui se trouveront enclavés dans les travaux,
- La paralysie du centre-ville de Juvisy durant de long mois, ainsi sans aucun doute la suppression des lignes de bus desservant la gare RER, qui est la seconde gare d'île de France en termes de trafic,
- Le passage du tramway prioritaire dans la rue d'Estienne d'Orves donnant accès à la gare RER rendra toute circulation automobile extrêmement difficile, ainsi que l'accès à Draveil
- Et enfin le coût faramineux de ces travaux pour la gare souterraine et le tunnel.

2- Un autre tracé beaucoup plus utile et économique :

- Le prolongement de la ligne du T7 vers Viry Chatillon, Ris Orangis et Corbeil Essonnes, et surtout permettant d'accéder au Centre Hospitalier Sud Francilien de Corbeil, (récemment construit) ainsi que d'assurer un transport en commun sur la RN7 pour plusieurs communes précitées, ce qui n'existe pas actuellement, y compris la liaison directe avec Orly, Villejuif et Paris.
- La liaison vers la gare RER de Juvisy par une bretelle serait extrêmement facile et peu coûteuse en passant devant le cinéma Calypso de Viry Chatillon au long de la rue Victor Basch, pour rejoindre les voies de la SNCF, à environ 300 mètres de la RN7.

Pendant qu'il en est encore temps, je vous demande donc de bien vouloir examiner le projet actuel d'Île de France Mobilité qui me paraît vraiment aberrant, surtout pour le futur et de le faire modifier si cela est encore possible.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de me lire, car je sais que les Maires des communes précitées sont de mon avis.

En espérant une réponse favorable de votre part.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Philippe Vétillard.

Copie à Robin REDA, député de l'Essonne, et Madame le Maire de Juvisy, Mme Lamia BENSARSA REDA.

(*) Ce document de 211 pages a été retiré d'Internet récemment, mais je le tiens à votre disposition sous forme numérique.

Le Chef de Cabinet
du Président de la République

Monsieur Philippe VETILLARD
14 RUE MESSIDOR
91260 JUVISY SUR ORGE

Paris, le mardi 11 juillet 2023

Monsieur,

Le Président de la République m'a confié le soin de répondre à votre correspondance.

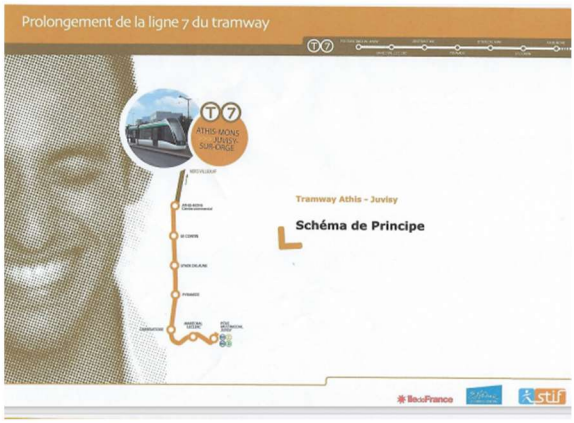
Soyez assuré qu'il a bien été pris connaissance de votre démarche, que je n'ai pas manqué de signaler à Monsieur le préfet de l'Essonne.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Brice BLONDEL

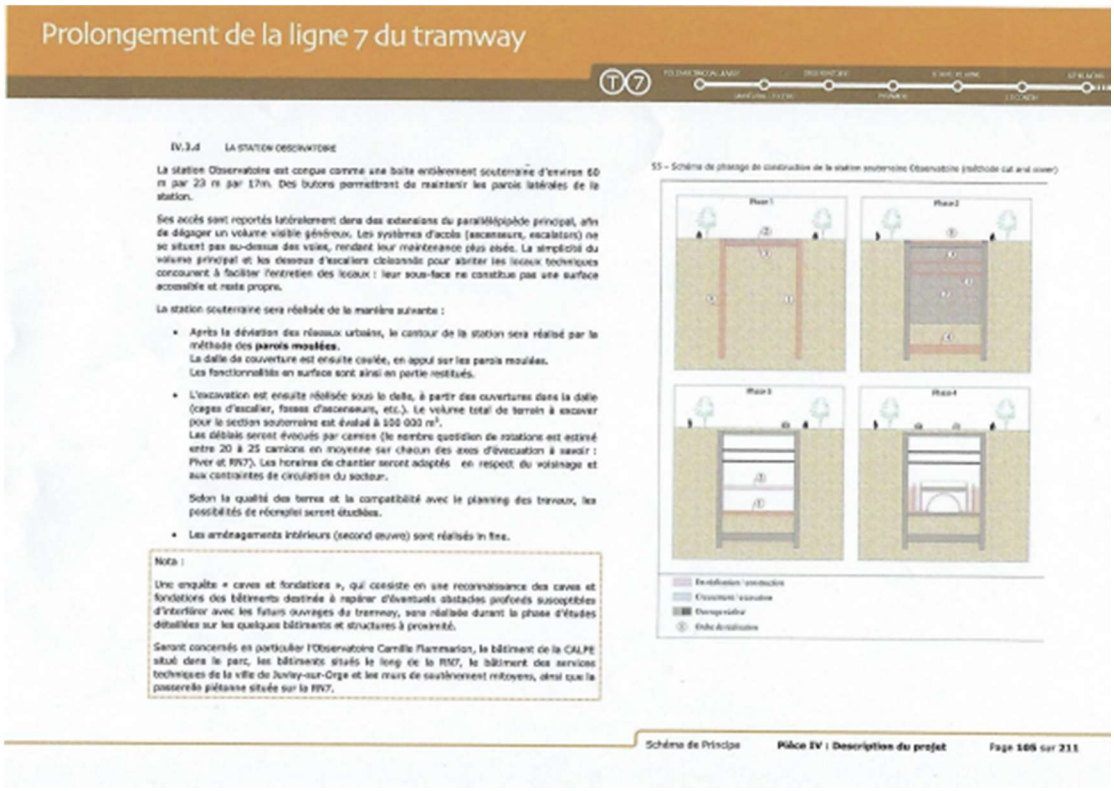
N° PDR/CP/BCP/BT/O/H042734

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE
PALAIS DE L'ELYSÉE — 55, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ, 75008 PARIS









Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 26
De : Patrick RIVALLIER **Juvisy**
Envoyé : 29/10/2023 17:06

Objet : Faire prendre conscience des risques liés aux travaux du tramway en particulier dans le parc de la Marie

Dans le parc de la Mairie, 90 arbres seront sacrifiés pour la seule mise en place de l'installation de chantier et la base vie. Le parcours enterré d'un peu moins d'1 km dont 300 m en tunnel, nécessité par les 52 mètres de dénivelé entre la RN 7 et le centre de Juvisy, présente de nombreux risques géologiques et hydrologiques :

- Présence d'argiles vertes, de sols gonflants créant des pressions importantes avec un impact sur les constructions existantes en aval de la RN 7 au voisinage du projet et en particulier sur le bâtiment de l'Observatoire Camille Flammarion ainsi que sur les soutènements et la structure définitive de la partie neuve enterrée.

- Présence d'éboulis sur le versant parcouru par des écoulements d'eau (sources)

- Instabilité du versant rendant la réalisation du front d'attaque très difficile

- Alternance de couches perméables et moins perméables.

- Venues d'eaux à gérer en provisoire et en définitive,

- Effet barrage.

Du fait de l'hétérogénéité des sols, la voûte du tunnel sera « boulonnée » par des tirants de 20 m qui auront un impact sur la végétation au-dessus du tunnel et en particulier les arbres remarquables.

De plus, la campagne de reconnaissance géotechnique réalisée en 2010 par GINGER a permis de confirmer la présence de 2 nappes qui seront traversées par le projet souterrain :

• La nappe supérieure, polluée par l'activité urbaine, se situe dans la couche de calcaires de Brie. Elle repose sur la formation imperméable de Marnes Vertes.

• La nappe profonde, utilisée pour son eau potable, est située dans la couche perméable de marnes et de calcaires de Champigny.

Ces deux nappes sont donc séparées par la couche imperméable de Marnes Vertes qui sera traversée par le projet, et en particulier le tunnel, avec le risque de mettre en communication les 2 nappes et ainsi de polluer la nappe inférieure.

De plus comme le soulignait le commissaire enquêteur dans son rapport relatif à l'enquête publique de 2013, «En phase définitive, les méthodes de réalisations de l'ouvrage permettent d'éviter de créer des vides entre le revêtement du tunnel et le sol environnant, limitant de ce fait toute circulation d'eau le long du tunnel », il s'agit de limiter et non d'éviter les circulations d'eau

Les travaux en particulier les tranchées blindées pour réaliser la partie enterrée du tramway en dehors du tunnel sont de nature à bloquer l'écoulement naturel des eaux dans le coteau du Parc de la Mairie et de poser des problèmes de retrait gonflement des argiles en particulier pour l'observatoire Camille Flammarion qui est fondé superficiellement.

Les constructions réalisées en périphérie du parc de la Mairie ont connu des désordres de structure importants dus aux nappes phréatiques et nombreuses sources présentes dont les effets sont imprévisibles. Cela s'est produit pour l'hôpital mais aussi pour de simples pavillons et immeubles. Les Juvisiens de l'époque se souviennent de « l'apparition d'une piscine » lors de la construction de l'immeuble situé à l'angle d'Estienne d'Orves et Victor Hugo, du pompage intensif de l'immeuble PROMOGIM....

La Résidence du « PANORAMA » en limite du projet, pour se prémunir des arrivées d'eau importantes a mis en place un système de pompage permanent. Les modifications des circulations d'eau ne vont-elles pas affecté cette résidence et la résidence voisine « LES JARDINS DU ROI » ?

En dehors des camions nécessaires à la réalisation de la plate-forme et au dévoiement des réseaux en partie courante, une noria de camion sera nécessaire pour réaliser ce projet enterré, en particulier:

-plus de 13 500 camions pour les terrassements,
-1 500 pour les remblais
-4 000 camions toupie pour l'approvisionnement en béton sans compter le matériel nécessaire à la réalisation des parois moulées et du tunnel.

Ile de France Mobilité dans sa présentation lors de la séance publique du 19 septembre 2023 a indiqué que les travaux modifieraient les niveaux des nappes en amont et en aval du fait des travaux et cela sans tenir compte des aléas météorologiques liés au réchauffement climatique qui modifient les amplitudes des précipitations et des périodes de sécheresses. C'est ce que recommande le rapport MRAE du 22 décembre 2022 en particulier dans sa recommandation N°13 (faire des simulations en mode dégradé)

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 27
De : Christophe **Athis Mons**
Envoyé : 30/10/2023 13:03

Objet : Désastre écologique et congestionnement de la N7 pour un tortillard.
Le seul objectif de ce tramway est de provoquer une congestion durable de la circulation de la N7 pour tous les gens qui travaillent, transportent des matériaux, voire pour les services de secours ou d'utilité publique.

Une vue illusoire à court terme du transport de quelques personnes vers la gare RER par un moyen de transport devenu totalement inadapté et d'un autre âge, tant en matière de coût que d'infrastructure ou de fiabilité a été le moteur de ce projet mal pensé.

L'exemple typique du résultat catastrophique de ce tramway 7 est la traversée, au nord d'Athis-Mons, de la zone de Rungis où les courbes et contre-courbes de la voie obligent à une circulation à vitesse si réduite que tout avantage de ce mode de transport est annihilé de facto.

Il faut actuellement plus de 3/4 heure pour rejoindre Villejuif, force est de le constater, dans des conditions de transport peu agréables, avec une fréquence très réduite, et qui va de pair avec une insécurité exemplaire par absence totale de personnel à proximité des clients puisque le conducteur est isolé dans sa cabine et loin des passagers situés à l'arrière.

Une autre chose particulièrement étrange est la volonté de toujours placer cet antique mode de transport en plein milieu d'une grande artère de circulation, ce qui est particulièrement pénible à vivre pour les clients de ce transport urbain.

D'autre part, le projet actuel va créer des courbes si serrées dans Juvisy que la circulation au pas des rames fera perdre absolument tout intérêt au tramway, sans tenir compte des nuisances sonores permanentes pour les riverains, et ce, en plein centre-ville.

A la gare de Juvisy, on peut remarquer que strictement rien n'est prévu pour couvrir l'intégralité de la gare routière actuelle ni de la future gare du tramway, chose autrement plus pertinente à prévoir qu'un tramway, car, lorsqu'il pleut, tout le monde est trempé en montant dans les voitures et que les quais du tramway ne comprennent pas d'escalier mécanique pour descendre en souterrain !

Mais, quand la gare a été refaite, les architectes ont préféré mettre au plus loin les accès aux souterrains plutôt que de penser aux voyageurs.

Ce tramway n'est donc là que pour satisfaire quelques privilégiés d'Athis-Mons alors que les lignes de bus suffisent amplement. Il sera bien entendu plus avantageux de continuer de se rendre à pied à la gare.

Le bilan écologique se traduit aussi par un véritable massacre de l'environnement, la création de bouchons permanents sur la N7 pour tous ceux qui ne peuvent pas se passer de moyens de transports autres, et le détournement du trafic routier vers les zones pavillonnaires des alentours.

Le bétonnage à outrance sous le parcours de ce petit train va aussi interdire toute infiltration d'eau de pluie, mais l'illusion créée par le gazonnage de surface fera croire habillement le contraire à certains.

Aucune étude sérieuse ne vient en plus convaincre que tout va bien se passer en réalisant le tunnel traversant des nappes, tunnel en pente, je n'ose pas imaginer ce qu'il se passera le jour où un train prendra feu dans cet environnement.

Il aurait été préférable de démanteler le tramway 7 de Villejuif à Athis-Mons pour le remplacer par le prolongement du métro 14 et de continuer à utiliser les autobus de carrefour à la gare de Juvisy, parce que faire un train tortillard, c'est certes rigolo mais vraiment du goût des utilisateurs, sans parler des milliards dépensés inutilement dans ce projet de tramway qui desservir un cul de sac au mépris des considérations liées à l'environnement et à l'écologie.

Commentaire du commissaire enquêteur.

Un minimum de lecture du dossier soumis à l'enquête aurait évité d'écrire des inexactitudes avec ironie, en effet les réponses à ce que j'appellerai des « erreurs d'appréciations » se trouvent dans l'étude d'impact. Dans le cas présent, l'anonymat rend bien service.

Observation 28
De: Celya **Athis Mons**
Envoyé: 30/10/2023 13:37

Objet : Travaux RN7

Bonjour,
Je suis propriétaire d'un appartement donnant directement sur la RN7, déjà fort bruyante je vous prierais de ne surtout pas faire de travaux de nuit en effet ceux-ci empêcheraient tous les habitants de fermer l'œil de la nuit et ceci serait insupportable.

De plus, les travaux nuisent grandement à notre quotidien une baisse de la taxe foncière (car oui, durant toute la durée des travaux le prix de notre logement décote grandement) serait plus que normale.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 29

De : Valérie **Juvisy**
Envoyé : 31/10/2023 15:35

Objet : Enquête publique Prolongation du Tramway

Je souhaite vous faire part de ma vive inquiétude concernant la réalisation du tramway et de ses impacts hydrologiques et écologiques.

Tout d'abord, il s'agit de travaux pharaoniques, au cout exorbitant, qui vont nécessiter de couper une centaine d'arbres, ce qui est une aberration à l'heure du dérèglement climatique. Même s'ils sont remplacés, les nouveaux arbres n'auront pas le même pouvoir d'absorption du CO2 que les anciens.

IDF Mobilité nous a assuré lors de la réunion publique que creuser un tunnel avec des pieux de soutènement de 20 m, qui traverseront 2 nappes phréatiques, dont une qui alimente en eau potable une partie de l'IDF ne présentait aucun risque de pollution. Peut-on en être certain à 100%?

La déviation des sources, nécessaire aux travaux, risque de provoquer assèchements et inondations, fissures des maisons (habitant Rue Montenard, notre jardin jouxte les jardins de la rue Piver, je souhaite que mon quartier fasse partie du référé préventif). Je suis inquiète sur les risques concernant ma maison, mais sur toutes les maisons qui se trouvent sur le tracé du Tramway. Nous avons vu par le passé, que les nouvelles constructions de l'av d'E. D'Orves avaient entrainé des inondations et des pompages pendant très longtemps, idem lors de la construction des immeubles du panorama sur la N 7 avec installation de pompes.

En 1956 ou 57, Juvisy a été inondé, à partir du Commissariat jusqu'à la gare, idem le haut de la grande rue a été inondée à cette époque au niveau du magasin "Un grain dans la ville". Comment nous assurer que ces travaux n'auront pas de telles conséquences? Sans compter que Juvisy sera inaccessible pendant la durée des travaux, que le commerce périclitera, que la traversée de Juvisy sera impossible, l'accès aux urgences de l'hôpital très compliqué? En cas d'inondations du bas de Juvisy, quels seront les accès possibles?

D'autres tracés moins impactant écologiquement avaient été proposés, hélas ils n'ont pas été retenus.

Merci par avance de la prise en compte de mes propos.

Cordialement

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 30

De : Louis **Juvisy**
Envoyé : 31/10/2023 16:34

Objet : Projet d'extension du T7

A ce jour, le tracé du Tram avec un tronçon souterrain me préoccupe beaucoup. La modification des nombreuses sources du coteau va entraîner un changement des sols et risque d'endommager et fissurer de nombreuses habitations (comme cela s'est produit suite aux pompages du centre-ville).

C'est pourquoi je souhaiterais l'extension du référé préventif avec examen de toutes les maisons de Juvisy entre le coteau et la voie de chemin de fer.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 31

De : Sandrine Bienfait
Envoyé : 31/10/2023 19:34

Objet : Stop à un projet démesuré, absurde et obsolète

Nos habitations sont directement concernées par les travaux du tunnel.

N'ayant vu aucun plan d'aménagement spécifique à la rue, nous nous posons évidemment beaucoup de questions. Et nous sommes tous très inquiets au vu des manquements observés dans ce projet, projet qui commence à dater d'ailleurs très sérieusement.

Quelques éléments sur la rue Piver…

- Nous avons pu constater suite à la construction d'un immeuble situé à proximité du parc de la Mairie l'émergence d'une source d'eau, du jour au lendemain, dans le séjour d'une de nos maisons,

- nous sommes confrontés à un trafic routier trop dense et en perpétuel croissance (et qui ne baissera pas avec le tram), nous subissons les vibrations dans nos maisons lorsque cette route est empruntée par les bus ou les camions qui excèdent la limite autorisée de 30 km/h,

- nous subissons depuis plusieurs années très régulièrement un va et vient incessant de bus, (une seule ligne de bus disparaît avec le Tram !)

Aujourd'hui on nous parle de l'arrivée du tramway et de son tunnel. Aucune suppression de bus prévue (réponse d'un de nos interlocuteurs IDF mobilité lors d'une réunion publique), aucune réfection de chaussée, pas d'enrobé drainant, aucune chicane pour ralentir les véhicules, aucun plan d'aménagement …. Bref le tramway s'annonce comme une nuisance supplémentaire.

Voici nos préoccupations :

- Des détériorations qui apparaîtraient pendant et après le chantier ? Même si les « experts » d'IDF Mobilité garantissent qu'un tel ouvrage dans le parc n'aura aucune conséquence, permettez-nous de douter que vous puissiez maîtriser toutes les conséquences dans un tel site.

- Il y a quelques semaines il semble qu'une décision ait été prise quant à la pose de capteurs sonore (société AccousTB) afin j'imagine de mesurer le niveau sonore actuel, à différents points de la ligne. Cette étude devant viser, je cite, à « tout mettre en œuvre afin de minimiser ces nuisances ». Nous ne savons toujours pas précisément ce qui sera mis en œuvre pour minimiser ces nuisances.

- Après les travaux, à la mise en service du Tram, avons-nous une idée du niveau de vibrations auquel nos habitations seront soumises ? Plus ou moins qu'un bus ? Comment limiter les bruits de frein prévisibles en fin de descente ? A quelle vitesse sortira le tramway du tunnel ?

- Pendant les travaux, pouvez-vous expliciter le plan de circulation prévu ? L'accès à nos garages sera-t-il assuré ? Quid des livraisons ponctuelles, du ramassage des ordures ménagères, du passage des pompiers, du stationnement de nos véhicules (de ceux qu'on laisse dans le parc puisqu'il est souvent impossible de se garer chez nous due à la densité de circulation)

- Est-ce que les travaux du tunnel seront bien stoppés durant la nuit, toutes les nuits ainsi que les week end et jours fériés ? Quel que soit les retards pris ? Quelles seront les horaires de travaux en journée ?

- En tenant compte aussi de la mise en place de feu rouge en bas de la rue pour laisser passer le tram, qui entraînera automatiquement une circulation plus saturée dans la rue. Cela a-t-il été anticipé? Quelles conséquences un samedi, jour de marché ?

- Quid du réseau fluvial (pluvial ?), restera-t-il du côté mairie (côté pair) empêchant le raccordement - comme l'exige la loi- des maisons impairs à ce réseau -il est en effet impossible de le faire sans bloquer la circulation de la rue ?

Enfin, j'en terminerai par une réflexion toute personnelle :

Oui le TRAMWAY est une bonne chose, mais le tunnel est une idée stupide, absurde et obsolète !

Je me demande encore quel est le brillant ingénieur Tournesol qui a pu penser à cela ? A sa décharge c'était il y a 30 ans…

Depuis on aurait pu penser que nos politiques (et IDF mobilité) auraient actualisé et dépoussiéré ce projet en pensant ECOLOGIE, ENVIRONNEMENT mais aussi ECONOMIE et FINANCE publique. Vous devez tout faire pour stopper la construction d'un tunnel qui s'annonce comme un désastre budgétaire et un gaspillage d'argent publique…

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 32

De : Luisa **Juvisy**
Envoyé : jeudi 25 mai 2023 09:20

Objet : Non à un projet dépassé !

Beaucoup d'inquiétudes d'ordre environnemental et financier pour un projet pensé il y a plus de trente ans et qui aujourd'hui souffre de nombreuses inconnues quant à sa réalisation, notamment son passage sur un site exceptionnel (le Parc de la Mairie) et sa traversée dans un centre-ville déjà très contraint.

Observation 33

De : Paule **Juvisy**

Envoyé : 31/10/2023 21:37
Objet : Prolongation du Tram T7 jusqu'à la gare de Juvisy

Contre le projet de faire arriver le tram jusqu'à la gare de Juvisy en le faisant passer sous le parc de la mairie de Juvisy. Le tram doit continuer son trajet en empruntant la N7 avec terminus à la gare de Viry Chatillon.

Observation 34 (identique à l'observation 27)

De : Armelle et Jean-Bernard IMBERT

Envoyé : 01/11/2023 10:41
Objet : Ce tracé est le plus mauvais envisageable

Inconvénients majeurs

Dans le parc de la Mairie, 90 arbres seront sacrifiés pour la seule mise en place de l'installation de chantier et la base vie. Le parcours enterré d'un peu moins d'1 km dont 300 m en tunnel, nécessité par les 52 mètres de dénivelé entre la RN 7 et le centre de Juvisy, présente de nombreux risques géologiques et hydrologiques :

- Présence d'argiles vertes, de sols gonflants créant des pressions importantes avec un impact sur les constructions existantes en aval de la RN 7 au voisinage du projet et en particulier sur le bâtiment de l'Observatoire Camille Flammarion ainsi que sur les soutènements et la structure définitive de la partie neuve enterrée.

- Présence d'éboulis sur le versant parcouru par des écoulements d'eau (sources)

- Instabilité du versant rendant la réalisation du front d'attaque très difficile

- Alternance de couches perméables et moins perméables.

- Venues d'eaux à gérer en provisoire et en définitive,

- Effet barrage.

Du fait de l'hétérogénéité des sols, la voûte du tunnel sera « boulonnée » par des tirants de 20 m qui auront un impact sur la végétation au-dessus du tunnel et en particulier les arbres remarquables.

De plus, la campagne de reconnaissance géotechnique réalisée en 2010 par GINGER a permis de confirmer la présence de 2 nappes qui seront traversées par le projet souterrain :

· La nappe supérieure, polluée par l'activité urbaine, se situe dans la couche de calcaires de Brie. Elle repose sur la formation imperméable de Marnes Vertes.

· La nappe profonde, utilisée pour son eau potable, est située dans la couche perméable de marnes et de calcaires de Champigny.

Ces deux nappes sont donc séparées par la couche imperméable de Marnes Vertes qui sera traversée par le projet, et en particulier le tunnel, avec le risque de mettre en communication les 2 nappes et ainsi de polluer la nappe inférieure.

De plus comme le soulignait le commissaire enquêteur dans son rapport relatif à l'enquête publique de 2013, «En phase définitive, les méthodes de réalisations de l'ouvrage permettent d'éviter de créer des vides entre le revêtement du tunnel et le sol environnant, limitant de ce fait toute circulation d'eau le long du tunnel », il s'agit de limiter et non d'éviter les circulations d'eau

Les travaux en particulier les tranchées blindées pour réaliser la partie enterrée du tramway en dehors du tunnel sont de nature à bloquer l'écoulement naturel des eaux dans le coteau du Parc de la Mairie et de poser des problèmes de retrait gonflement des argiles en particulier pour l'observatoire Camille Flammarion qui est fondé superficiellement.

Les constructions réalisées en périphérie du parc de la Mairie ont connu des désordres de structure importants dus aux nappes phréatiques et nombreuses sources présentes dont les effets sont imprévisibles. Cela s'est produit pour l'hôpital mais aussi pour de simples pavillons et immeubles. Les Juvisiens de l'époque se souviennent de « l'apparition d'une piscine » lors de la construction de l'immeuble situé à l'angle d'Estienne d'Orves et Victor Hugo, du pompage intensif de l'immeuble PROMOGIM....

La Résidence du « PANORAMA » en limite du projet, pour se prémunir des arrivées d'eau importantes a mis en place un système de pompage permanent. Les modifications des circulations d'eau ne vont-elles pas affecté cette résidence et la résidence voisine « LES JARDINS DU ROI » ?

En dehors des camions nécessaires à la réalisation de la plate-forme et au dévoiement des réseaux en partie courante, une noria de camion sera nécessaire pour réaliser ce projet enterré, en particulier :

-plus de 13 500 camions pour les terrassements,

-1 500 pour les remblais

-4 000 camions toupie pour l'approvisionnement en béton sans compter le matériel nécessaire à la réalisation des parois moulées et du tunnel.

Ile de France Mobilité dans sa présentation lors de la séance publique du 19 septembre 2023 a indiqué que les travaux modifieraient les niveaux des nappes en amont et en aval du fait des travaux et cela sans tenir compte des aléas météorologiques liés au réchauffement climatique qui modifient les amplitudes des précipitations et des périodes de sécheresses. C'est ce que recommande le rapport MRAE du 22 décembre 2022 en particulier dans sa recommandation N°13 (faire des simulations en mode dégradé)

Pour ces raisons nous considérons ce projet comme néfaste et dangereux pour les habitations et leurs occupants dans un très large périmètre autour de la zone de travaux. Nous demandons l'extension du périmètre du référé préventif dont la limite nous a été annoncée en réunion publique par IDF Mobilités, limité à la seule rue Piver. Propriétaires d'un pavillon au 12 rue Montenard à Juvisy, nous avons constaté lors de sondages de sol effectués devant notre porte que le sol y est constitué d'argiles de la même nature que celles qui sont présentes sous le Parc de la Mairie.

De ce fait nous attirons l'attention sur les désordres hydrogéologiques graves qui peuvent résulter de ces travaux et présenter un risque majeur pour notre propriété comme pour celles environnantes.

De plus, d'un strict point de vue économique, ce projet présente un coût pharaonique alors que d'autres solutions tout aussi efficaces et moins onéreuses ont été écartées sans justifications chiffrées. Juvisy dispose déjà de très nombreux moyens de desserte alors que ce tram ne se substituera qu'à la ligne 285 de bus.

La liaison avec le Pôle d'Orly ne présente d'autre intérêt que le seul aéroport puisque le tracé qui date de plus de 20 ans n'a jamais été remis en cause, y compris dans le cadre de la création du Grand Paris, dont les infrastructures (lignes 14 et 18 du métro implantées à Orly Ouest) sont distantes de 1,2 km de la station de Tram la plus proche située à Orly Est.

La ville de Juvisy, une des mieux desservies en transports en commun de la banlieue parisienne, ne mérite pas de voir son environnement écologique menacé à ce point.

Armelle et Jean-Bernard IMBERT

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 35
De : Frederic Vaurillon

Envoyé : 01/11/2023 16:45

Objet : T7 = trajet incompréhensible et destructeur

Comme de nombreux projets, le tracé du T7 est incompatible avec la topographie de la commune.

La ville est déjà très bien équipée en réseau de transport en commun et ce T7 n'apportera rien aux habitants ni voyageurs qui transitent par Juvisy. Ce projet est destructeur de site historique et de la nature. Comment peut-on se réjouir de couper des arbres centenaires et les remplacer par de nouvelles essences qui risquent de ne jamais survivre?

La végétation du parc - véritable poumon vert de la ville - profite des eaux naturelles qui coulent dans le sous-sol. Le parc abrite de nombreuses espèces d'oiseaux ainsi que des écureuils roux. Quelle joie de voir cette faune sur les hauteurs des arbres!

Depuis la reprise des communications aux habitants, IDF mobilités n'a jamais apporté les vrais résultats sur les sondages et forages du parc. Tous les riverains du parc attendent et perdent patience. On nous balade avec des promesses depuis des mois. Je réside en bordure du parc - les fontaines du Roi - et nous n'avons jamais été contactés pour vérifier si les sources passent autour ou sous la résidence comme le Panorama. **Nous avons été sollicités pour faire des tests vibratoires mais aucun retour aujourd'hui. Tests uniquement fait sur les bâtiments mais pas avec des engins qui secoueraient le sol depuis le parc. Méthode qui a surpris les résidents qui habitent en bordure du parc.**

Depuis les publications du tracé, le Panorama et les fontaines du Roi ne sont pas mentionnés sur le plan alors que nous sommes mitoyens du parc et probablement à moins de 10m du supposé tracé du T7. Depuis 3 ans nous réclamons des visites terrain avec les acteurs de ce dossier. Personne ne prend l'initiative de vérifier sur place les potentiels dégâts et impacts que pourraient générer les travaux.

Ce Tram ne soulagera pas le trafic sur la N7 puisque 1/3 des travailleurs sur Orly ou Rungis travaillent en horaire décalés donc incompatible avec les horaires du Tram. Même les éventuels voyageurs qui souhaiteront prendre l'avion à Orly seront désespérés car les autres connexions ne sont pas sur la même plate-forme.

Ce projet pénalise également les habitants en supprimant de nombreuses places de parking.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur.

Observation 36
De : Francis Saint-Pierre
Envoyé : 01/11/2023 18:04

Objet : Avis sur le projet de prolongement du tramway T7.

Le tracé envisagé présente plusieurs inconvénients.

1/ La suppression de près de 80 arbres magnifiques situés dans le parc de la Mairie. Ils seront remplacés par de nouveaux arbres qui mettront des décennies avant d'atteindre leur taille adulte. C'est une atteinte grave à notre environnement.

2/ Il y a de nombreuses sources dans ce parc qui seront déviées par le tunnel, avec un risque potentiel pour les habitations situées en périphérie.

3/ Il y a un risque de pollution de la nappe phréatique du fait du percement du tunnel. Ce risque a été minoré lors de la réunion publique.

4/ L'argument de la pollution de l'air par les gaz d'échappement des véhicules circulant sur l'ex RN 7 ne peut plus être retenu à cause du remplacement du parc automobile par des véhicules électriques.

5/ La desserte du quartier du Plateau depuis le centre-ville sera rendu difficile pendant la durée du chantier à cause de l'aménagement du carrefour de l'Observatoire.

6/. Le coût annoncé me semble exorbitant à un moment où notre pays connait des difficultés budgétaires

7/ Ce projet n'a jamais fait l'objet d'un vote de la part des habitants.

En conclusion, je ne suis pas favorable à ce projet, j'aurais préféré un autre tracé rejeté à mon avis trop rapidement;

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 37

De : GIRAUD Fabienne - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 01/11/2023 à 19:22:22

Objet : Inquiétudes des travaux du T7 sur les biens immobiliers

Habitante de l'avenue Voltaire, je suis très inquiète des travaux du T7 et leurs conséquences sur l'habitat de ma maison. Les travaux souterrains sous le Parc de la mairie vont perturber, dériver le réseau de rivières/rus souterrains maillant toute la ville de Juvisy et par conséquent risquent de déstabiliser et/ou assécher les terrains en provoquant des fissures dans les maisons. Quel recours aura-t-on ? Est-ce qu'un huissier ou un expert pourrait passer avant les travaux afin d'avoir des recours en cas de d'aggravations ou apparitions de nouvelles fissures ? Quelles garanties seront données aux propriétaires pour la préservation de leurs biens ?

Est-ce que 7 à 8 ans de travaux qui vont défigurer la ville et provoquer des embouteillages et pollutions importantes sont nécessaires pour une offre de transport, certes plus écologique, mais qui ne fera que remplacer les lignes de bus actuelles toutes aussi efficaces ?

Je vous remercie de prendre en compte mes inquiétudes bien réelles sur le devenir de ma maison.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 38
De : Costes Jean-Michel - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 02/11/2023 à 10:01:05

Objet : Commentaire général sur le prolongement du T7

On a du mal à comprendre l'utilité de cette enquête sur un projet déjà autant avancé et dont la finalisation semble maintenant inéluctable. Aussi ma contribution portera plutôt vers un rappel des arguments qui appuient la réalisation du prolongement du T7, sans rentrer dans le débat inutile à ce stade d'avancement de solutions techniques alternatives. Je pense représenter beaucoup de citoyens qui soutiennent ce prolongement et qui ne s'exprimeront pas car on le sait, une enquête d'utilité publique attire principalement les observations de ceux qui sont contre.

Ce prolongement, c'est une grande chance pour notre territoire ! Un investissement écologique pour notre avenir

Le projet permettra la desserte du secteur d'Orly-Rungis -premier pôle économique du sud de l'Île-de-France, avec ses 65 000 emplois et 5 500 entreprises- depuis le sud par un transport en commun fiable, rapide et à grande capacité.

Avec sa voie dédiée et la priorité aux feux, le tramway offrira des temps de parcours réduits et une fréquence de passage élevée, 7J/7 de 05h30 à 00h30.

Le prolongement du tram T7 desservira Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Juvisy-sur-Orge grâce à la création de 6 nouvelles stations.

Le tram T7 offrira des correspondances avec différentes lignes :

•Avec les lignes 14 (ouverture prévue en 2024) et 18 (ouverture prévue en 2027), à l'Aéroport d'Orly,

•Avec les RER C et D au pôle d'échange de Juvisy-sur-Orge,

•Avec le réseau de bus local depuis les pôles d'Athis-Mons et de Juvisy-sur-Orge.

Le tram T7 prolongé, c'est donc une meilleure connexion entre l'Essonne et le Val-de-Marne et des liaisons facilitées entre Paris et la banlieue sud !

Pour préparer l'arrivée du T7 à la gare de Juvisy, la RN7 va être transformée en boulevard urbain, moins polluant et plantée d'arbres et de végétation. Les 79 arbres actuels seront coupés et remplacés par 273 arbres d'essences variées tandis que tous les souterrains (générateurs d'accidents et d'anxiété pour les piétons) seront comblés.

Tous les passages piétons seront aménagés en surface, à l'air libre, protégés de la circulation automobile par des feux et des îlots refuges. 273 arbres seront plantés sur la RN7 (pour 79 arbres coupés), près de 22 essences d'arbres seront replantées le long de la ligne de tramway. Le projet permettra de retrouver des alignements d'arbres, mais aussi d'apporter davantage de biodiversité en intégrant des plantations variées.

Entièrement réaménagée, la RN7 va se transformer en un boulevard urbain planté d'arbres et de végétation, un axe apaisé où chaque mobilité trouvera sa place.

Le T7, c'est un premier pas vers la transition écologique

C'est beaucoup moins d'émissions de gaz à effet de serre. C'est bon pour la planète

C'est moins de pollution, c'est bon pour notre santé

C'est notre devoir pour les jeunes générations.

Le maintien d'une position ambiguë de la ville de Juvisy au prolongement du T7, son appui aux fausses croyances, à des alternatives encore possibles, son obstruction nous coûtent très cher. Ils privent les riverains du tracé et les usagers de la gare de Juvisy qui accueille tous les jours 1000 trains et 1300 bus, d'un accès simple et rapide à la ligne 14 qui arrivera dès l'année prochaine à Orly. Ils provoqueront plus de nuisance causés par des travaux qui auraient dû être mieux articulés avec ceux de la rénovation de notre gare. La ville n'en est pas la seule responsable mais son attitude y a contribué. Nous allons subir une double peine de nuisance des travaux, à cause du blocage et des retards

Un accompagnement au prolongement du T7, qui est maintenant inéluctable, est plus que jamais nécessaire.

L'inquiétude des commerces de proximité sur l'impact du tramway est parfaitement légitime. L'expérience des autres villes ayant développé un tel projet est divers et complexe à étudier. Toutefois, il apparaît qu'un tram peut permettre de redynamiser le commerce local si son implantation fait l'objet d'un plan d'accompagnement pour le commerce. Tout au long des travaux, IDF Mobilités met en place un agent de proximité à l'écoute des citoyens et des commerçants. C'est une bonne chose mais ce n'est pas suffisant. La ville doit aussi accompagner.

Les travaux vont provoquer de vraies nuisances. Une commission extra-municipale (élus, associations, citoyens) de suivi des travaux devrait être créée pour que les citoyens soient associés aux débats qui ne manqueront pas de surgir et que des réunions publiques se tiennent régulièrement.

La question des circulations douces, notamment le vélo, pour accompagner le T7 est le point le plus faible du projet. Insérer une piste cyclable bidirectionnelle sur l'ensemble de la RN7 ne semble pas faisable par manque de largeur suffisante pour disposer : des voies de circulations du tramway, des deux voies de circulation automobile dans chaque sens, du maintien du stationnement automobile et de la végétalisation. Il aurait fallu élargir l'espace public pour y installer des voies cyclables, ce qui signifie réaliser plus d'acquisitions foncières. Mais, IDF Mobilités s'est engagé, lorsque c'est techniquement possible, comme au niveau de l'actuel terminus et au niveau de l'Observatoire, d'aménager des pistes et de réaliser un itinéraire sécurisé, parallèle au tramway, avec des axes de rabattement vers chaque station. **De plus, IDF Mobilités dit qu'un travail itératif avec les communes et les cyclistes est possible pour répondre au mieux au besoin local. Les villes riveraines du parcours**

vont-elles se saisir de cette opportunité pour enfin entreprendre la réalisation d'un plan vélo sur l'ensemble du territoire ?

En conclusion, je continue à affirmer mon soutien au prolongement du T7 tel qu'il est maintenant engagé et inéluctable. Face à l'urgence climatique, laissons de côté nos petites préoccupations égoïstes sur nos petites maisons ou nos jardins et laissons-nous porter par l'intérêt collectif, en solidarité avec les plus jeunes, en leur offrant un Juvisy en partie décarboné et avec tous ceux qui subissent quotidiennement bruit et échappements des bus et voitures.

Le T7, c'est un premier pas vers la transition écologique

C'est beaucoup moins d'émissions de gaz à effet de serre. C'est bon pour la planète

C'est moins de pollution, c'est bon pour notre santé

C'est notre devoir pour les jeunes générations.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 39
De : Gabriel - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 02/11/2023 à 12:40:46

Objet : Prolongement du T7

Monsieur,

Je prends connaissance de cette enquête à destination des Juvisiens qui vient interroger une nouvelle fois leur avis sur la construction prolongement du tramway T7 des Portes de l'Essonne à la gare de Juvisy. Votre dossier est très complet et très documenté sur le plan technique, mais il laisse peu de place aux considérations urbaines, sociales et environnementales que ce projet implique.

A Juvisy, le projet de tramway est dans les cartons depuis le début des années 80 et il suscite beaucoup d'intérêt de la part des Juvisiens, qui d'ailleurs, se déchirent sur le plan idéologique et politique sur l'opportunité de ce projet. Pour mémoire, les travaux devaient initialement avoir lieu de 2014 à 2021, mais la volonté politique locale en a décidé autrement. Quel est l'impact environnemental de la construction du tramway ? Quel est l'impact sur la vie de notre cité le temps des travaux ? Quel est l'impact sur le futur trafic automobile de la RN7 ? Et sur nos maisons ? Et sur nos arbres ? Et sur le marché ? Bref, toutes ces questions qui vous sont posées, toutes ces remarques qui vous sont présentées par les juvisiens, ne reflètent que des préoccupations, certes importantes, mais uniquement locales et individuelles, ne développent que des aléas, certes préoccupants, mais mineurs où déjà existants face aux enjeux de transport régionaux auxquels répond le prolongement de la ligne T7.

Sur le plan écologique, ce projet ne peut-être que mieux disant que n'importe quel autre, à supposer qu'il y en ait un. Les préoccupations hydrologiques et leur éventuelles conséquences néfastes sur les habitations existantes sont déjà existantes, avec ou sans tramway. Certes, des arbres seront arrachés, mais d'autres seront replantés.

Sur le plan urbanistique, un tel projet induit des transformations, des travaux, du bruit,..., bref, des changements. Ceux qui subissent ces désagréments seront aussi ceux qui bénéficieront du nouvel équipement propre et silencieux, quoiqu'ils en disent. C'est sans compter le capital d'attractivité dont bénéficiera notre ville.

Sur le plan régional, c'est notre responsabilité de promouvoir et de réaliser la bonne connexion de la gare de Juvisy au reste des transports en communs pour une meilleure desserte des bassins d'emplois, et des commerces de Juvisy.

Ce projet doit aboutir pour le bien être des générations futures.

Cordialement.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 40
De : PATRICK - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 02/11/2023 à 15:21:06

Objet : EAU T7

JE SUIS CONTRE LE T7 CAR INQUIET SUR LES NAPPES PHREATIQUES PAR LES TRAVAUX DE CE TRAMWAY. CES NAPPES CONDITIONNENT L'EAU POUR DES MILLIONS DE RIVERAINS DONC TRES INQUIET

Observation 41
De : Jean - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 02/11/2023 à 17:02:29

Cette contribution sous un nom d'emprunt et anonyme est injurieuse.

Conformément à la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique les observations jugées par le modérateur (en l'occurrence ici le commissaire enquêteur) à caractère manifestement illicite seront automatiquement rendues inaccessibles.

Observation 42
De : Athanaze Odile - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 02/11/2023 à 18:12:35

Objet : Arbres du parc de la mairie de Juvisy

Nous sommes en plein bouleversement climatique.

La ville de Juvisy a la chance de bénéficier d'un poumon vert avec des arbres centenaires.

Je suis choquée de savoir qu'on va détruire ces climatiseurs naturels.

Les arbres replantés n'offriront jamais assez tôt l'ombre et la fraîcheur des arbres arrachés !

Et je ne parle même pas de la destruction des sources du parc de la mairie... encore une aberration qui va à l'encontre des enjeux climatiques actuels ! C'est gravissime et inconscient pour les habitants mais surtout les générations futures....

Un tracé permettant de suivre la RN7 jusqu'à Évry et ses hôpitaux aurait été plus utile et moins impactant.

Observation 43

De : Athanaze Odile - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 02/11/2023 à 18:16:45

Objet : Pendant les travaux

Maman est âgée et habite le plateau.

Elle se déplace à pied et s'inquiète quant au franchissement de la RN7 durant la longue phase de travaux.

Quand les souterrains seront bouchés et les engins au milieu de la nationale, comment les piétons pourront-ils la franchir pour rejoindre le centre-ville ?

Je vous remercie de votre réponse.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 44

De : Barbe Mireille - Juvisy-sur-Orge

Envoyé : Le 03/11/2023 à 10:51:26

Objet : Contribution de Madame Mireille Barbe

Bonjour

Il convient de ne pas oublier que lors d'inondations significatives à JUVISY en 1910 ainsi qu'à l'hiver 1955/1956, l'eau avait totalement recouvert le carrefour derrière le commissariat actuel (Ave d'Estienne d'Orves -Ave Victor Hugo-Ave de Gaulle) du fait de la conjonction de la forte montée des

eaux de la Seine, de l'Orge et surtout du Mort-Ru tout proche. Or il semble que le tracé envisagé actuellement pour le futur tram traverse cette zone / est -ce bien raisonnable ?

Salutations

Famille BARBE (présente à Juvisy depuis 3 générations)

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 45

De : Petit Amandine - Juvisy-sur-Orge

Envoyé : Le 03/11/2023 à 13:13:39

Objet : Grandes inquiétudes quant au tracé via le parc de la Mairie - Résidence Le Panorama

Réponse à l'enquête publique sur l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T7.

Les habitants de la Résidence Le Panorama tiennent à vous faire part de leur très grande inquiétude et de leur totale désapprobation au sujet du tracé du tramway T7 dans le parc de la mairie de Juvisy sur Orge.

Notre résidence Le Panorama jouxte le parc de la mairie et si le tracé était retenu, le tramway passerait à 10 m de notre copropriété.

Lors de la réunion publique, en date du 19 septembre 2023 avec comme sujet «les études hydrogéologiques dans les zones de travaux souterrains», le géologue avait parlé du fait que à partir de la station souterraine de l'observatoire aucun niveau piézométrique n'allait au-delà de 72. Nous avons cependant en notre possession un document d'étude du cabinet ANTEA réalisé en 2006 qui prouve le contraire (niveau piézométrique à 73, voir page 5 du document).

IDF Mobilités ne semble pas être au courant et n'est pas venu faire de relevés.

Cf en annexe :

- Document «Résidence le Panorama avenue de la cour de France à Juvisy sur Orge (91) Caractérisation de la reinfiltration des eaux souterraines au droit du site»

- Copie d'écran du PowerPoint IDFM de la réunion publique.

Par ailleurs nous avons des pompes de relevage qui fonctionnent 365 jours/an, 24/24h avec un débit de 53 m3/h. Ces pompes sont à l'heure actuelle les plus puissantes qui soient adaptées à notre résidence (information donnée par la société en charge de l'entretien).

Nous craignons que les travaux n'impactent le débit de deux manières différentes mais tout aussi

Inquiétantes :

- le débit augmente et dans ce cas la résidence ne sera pas en mesure de l'absorber. Les sous-sols seront inondés.

- le débit diminue et dans ce cas les fondations conçues pour un sol argilo-calcaire risquent d'être impactées (assèchement du terrain).

Cf. : Notice des pompes en annexe.

Nous demandons à IDF mobilités de venir étudier en détails la structure particulière de la résidence du Panorama.

Malgré toutes les explications d'IDF mobilités, nous continuons de penser que le sujet n'est pas parfaitement maitrisé et que toucher aux sources du parc de la Mairie risque d'avoir des conséquences écologiques irréversibles.

Résidence Le Panorama - 22 avenue de la cour de France 91260 Juvisy sur Orge

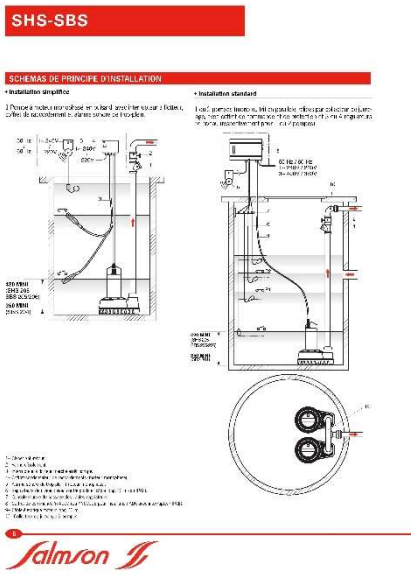
Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Il faut prendre connaissance de l'étude et du retour d'expérience de la solution mise en œuvre par ANTEA pour rétablir la circulation de l'eau de la nappe (document papier joint)

Pièce(s) jointes(s) :
Document : Salmson_SHS_SBS.pdf, Extraits notice





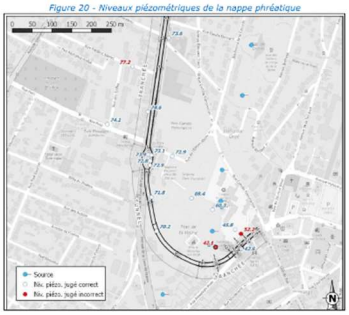
IV.II.4.4.D.a Niveaux de la nappe phréatique (Calcaires de Brie et colluvions)

La nappe phréatique[1] correspondant à celle s'écoulant à travers les Calcaires de Brie présents au niveau du plateau au Nord-Ouest, ainsi que dans les colluvions, se déverse ensuite dans les alluvions de la Seine vers l'Est.

Du fait des hétérogénéités horizontales et verticales significatives, les niveaux mesurés sont très sensibles à la profondeur des piézomètres ainsi que la position de leurs crépines. Certains ouvrages pourtant situés vers l'aval présentent ainsi des niveaux particulièrement élevés, comme le SC17, dont le niveau est environ 6,5 m plus élevé que le niveau du SC18 pourtant situé en amont. Les niveaux du SC17 ainsi que ceux du SD3 (Colluvions) et du Pz1 (Calcaires de brie) sont dans ces conditions considérés comme biaisés et donc incorrects.

Les piézomètres supposés corrects indiquent que la profondeur de la nappe, au droit des ouvrages de mesure, est de l'ordre de 6 à 9 m environ au cours de la période des mesures. La nappe peut toutefois être sub-affleurante dans certains secteurs particuliers, comme laisse supposer la présence de sources et suintements (cf. IV.II.4.4.D.d).

Figure 20 - Niveaux piézométriques de la nappe phréatique

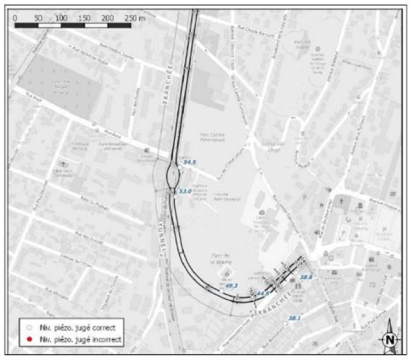


[1] Le terme nappe « phréatique » désigne la première nappe d'eau souterraine, libre, située à faible profondeur et facilement puisable (phréar (gr.) : puits (fr)).

IV.II.4.4.D.b Niveaux de la nappe des Calcaires de Champigny

La nappe des Calcaires de Champigny est caractérisée au moyen de 6 piézomètres supposés valides (cf. carte ci-après). Les niveaux de cette nappe sont significativement plus bas que ceux de la nappe phréatique présentée au paragraphe précédent : une vingtaine de mètres en bordure du plateau et une dizaine de mètres en pied de coteau. Ce « décrochage » piézométrique est vraisemblablement lié à la présence des Argiles Vertes et des Marnes d'Argenteuil, de nature argileuse et donc très faiblement perméable.

Figure 21 - Niveaux piézométriques dans les Calcaires de Champigny



Document : ANTEA - Caracterisation de la reinfiltration des eaux souterraines au droit du site - Le panorama.pdf, page 1 sur 38

JACRENE PROMOTION
47 bis, avenue Charles de Gaulle
91600 SAVIGNY SUR ORGE

RESIDENCE LE PANORAMA
AVENUE DE LA COUR DE FRANCE
A JUVISY SUR ORGE (91)
CARACTERISATION DE LA REINFILTRATION DES EAUX SOUTERRAINES AU DROIT DU SITE

Janvier 2006

A 36634
Version B

ANTEA
Agence PARIS ILE-DE-FRANCE
ZI du Bois Chaland -63, rue du Bois Chaland-
CE 9803 Lisses - 91056 EVRY CEDEX
Tel : 01.69.11.32.60 - Fax : 01.69.11.32.61

Document : ANTEA - Caracterisation de la reinfiltration des eaux souterraines au droit du site - Le panorama.pdf, page 2 sur 38

Sommaire

Pages

1. Introduction 3
2 Description des aménagements existants 6
3. Rappel du contexte topographique et hydrogéologique 7
3.1. Contexte topographique 7
3.2. Contexte géologique 7
3.3 Contexte hydrogéologique 10
4. Tests réalisés 12
4.1 Premier test d'infiltration 12
4.2 Tests ANTEA 12
4.2.1 Test d'injection d'octobre 2004 12
4.2.2 Test d'injection de novembre 2004 13
4.2.3 Coloration à la fluorescéine 15
5. Conclusion et préconisations 16

Liste des figures :

Figure 1 : Plan de situation des bâtiments 4
Figure 2 : Plan de situation des bâtiments 5
Figure 3 : Extrait de la carte géologique de Corbeil- Essonne 9

Liste des annexes :

Annexe 1 : Mesures de niveaux dans le puisard pendant le test d'injection du 24/11/2004
Annexe 2 : Planches photographiques

1. Introduction

La société JACRENE PROMOTION gère la résidence le Panorama située avenue de la Cour de France à Juvisy sur Orge (91). Le plan de situation est présenté en figure 1.

Cette résidence achevée depuis environ un an, comporte trois bâtiments R+3 (bâtiments A, B et C) sur sous-sols et un bâtiment ancien réhabilité (bâtiment D). Le bâtiment C comprend un radier drainant, avec évacuation des eaux dans un collecteur d'eaux pluviales. Le schéma de situation des bâtiments est présenté sur la figure 2.

Depuis la création de cette résidence, les occupants de deux propriétés situées en aval topographique ont constaté la disparition de l'eau d'infiltration qui alimentait un regard, sur la propriété immédiatement en aval de la résidence, et qui alimentait également un bassin sur une deuxième propriété en aval.

Ces propriétaires souhaitent un rétablissement des écoulements d'eau souterraine.

La société JACRENE PROMOTION a fait appel à ANTEA pour diagnostiquer la situation et pour étudier une solution de remédiation.

Compte tenu des informations acquises, une solution consistant à réinfiltrer les eaux transitant sous le radier du bâtiment C a été envisagée (selon les possibilités d'infiltration réelles du terrain). L'étude effectuée et présentée ci-après permet de restituer de l'eau dans la nappe superficielle du sous-sol et de la faire circuler en direction des propriétés en aval.



Figure 1 : Plan de situation des bâtiments

Avenue de la Cour de France à JUVISY

Extrait de la carte IGN- Projection Lambert II étendu / NTF)

Figure 1 : Plan de situation des bâtiments

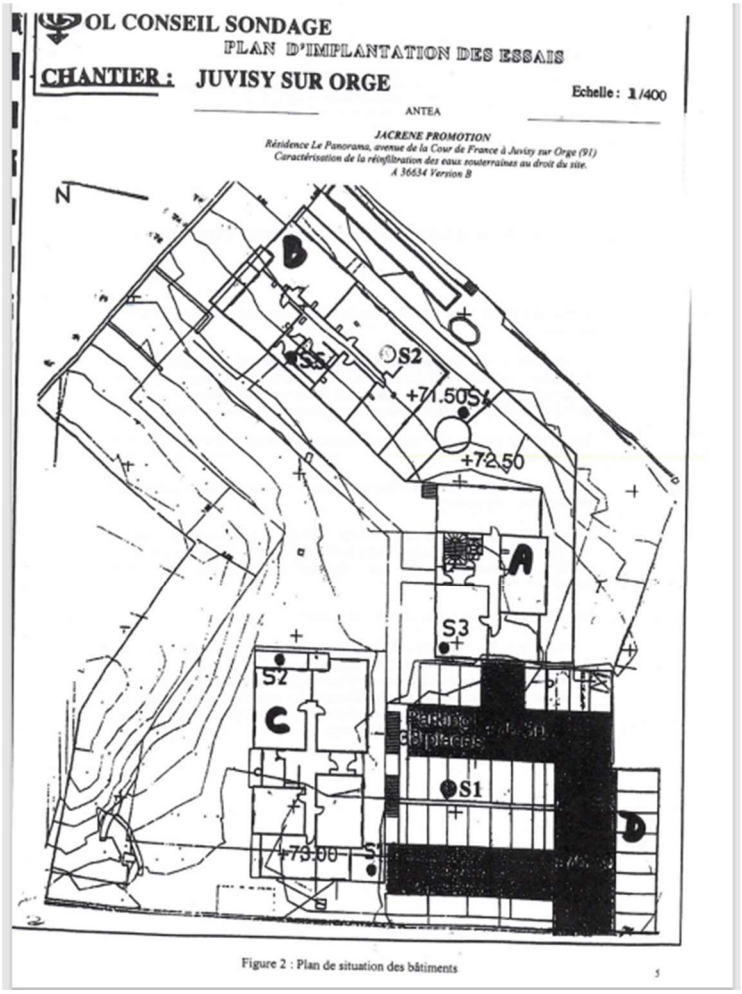


Figure 2 : Plan de situation des bâtiments

5

2 Description des aménagements existants

Le bâtiment C, situé dans la partie ouest de la résidence, comprend deux niveaux de sous-sol.

Le bâtiment C est construit sur radier drainant, qui rabat et capte les eaux d'infiltration circulant autour des bâtiments. Ces eaux sont recueillies dans une fosse située dans le parking souterrain et envoyées au réseau d'eaux pluviales de l'avenue de la Cour de France par l'intermédiaire de deux pompes et d'une canalisation.

Les pompes (S.B.S 206) fonctionnent en relais et sont données pour une capacité de 56 m^3/h chacune.

Lorsque les pompes sont mises à l'arrêt, le sous-sol du bâtiment C est inondé et les parkings sont inutilisables.

Par ailleurs, comme les règlements l'exigent, la résidence Le Panorama dispose d'un volume tampon de 150 m^3, placé entre le bâtiment C et le bâtiment D, destiné à maîtriser les écoulements des eaux pluviales et à diminuer l'impact des ruissellements.

Ces différents aménagements ont pour conséquences :

- de limiter les écoulements tant d'eaux superficielles que d'eaux d'infiltration en aval. Le risque inondation est ainsi diminué.
- de détourner une partie des eaux d'infiltration, qui, auparavant, s'écoulaient vers les propriétés riveraines aval, ce qui diminue voire supprime l'alimentation en eau de bassins, mais diminue aussi l'état hydrique des sols, avec des conséquences potentielles sur les fondations de bâtiments.

3. Rappel du contexte topographique et hydrogéologique

3.1. Contexte topographique

Au plan topographique, le site se trouve sur les coteaux de l'Orge. La dénivellation observée est d'environ 8 m pour 40 m horizontal, soit une pente moyenne de 20 %, ce qui représente une pente forte, facteur favorisant le risque inondation de surface.

3.2. Contexte géologique

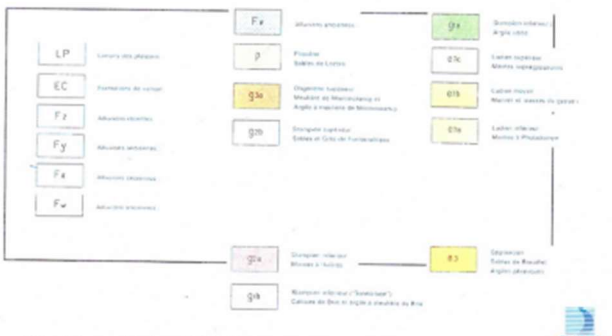
Sept sondages à la tarière et au trépan en rotation et roto-percussion (ϕ 64 mm) d'une profondeur de l'ordre de 16 m par rapport terrain naturel ont été réalisés en octobre 1995 par le bureau d'étude SOL-CONSEIL-SONDAGE. Ces sondages ont permis de reconnaître la coupe géologique des terrains (cf. implantation en figure 2).

D'après ces coupes, on constate que la lithologie au droit du site semble être globalement homogène. Les terrains recoupés sont constitués d'horizons sablo-limoneux (dont des colluvions provenant des Sables de Fontainebleau existant sur le plateau) et reposent sur un substratum marneux verdâtre rencontré vers 5 m de profondeur. Ce substratum marneux peut être considéré comme quasi imperméable. Il correspond à la formation du Stampien inférieur ("Argile verte").

Lors du creusement de ces sondages, une venue d'eau a été observée au droit des sondages S1 (eau à 2,90 m soit 68, 90 NGF en fin de chantier), S3 (eau à 3,90 m soit 68, 40 NGF en fin de chantier), $S1_{2001}$ (eau à 2,80 m soit 67,70 NGF en fin de chantier). Ces niveaux sont susceptibles de variations importantes en fonction des conditions météorologiques.

La carte géologique est reproduite en figure 3.





(Extrait de la carte géologique n° 219 de CORBEIL-ESSONNES, 1/50 000, édition BRGM)

Figure 3 : Extrait de la carte géologique de Corbeil- Essonne

3.3. Contexte hydrogéologique

L'hydrogéologie du secteur est dominée par la nappe du Calcaire de Brie (Stampien inférieur), présente sur le plateau en amont de Juvisy (secteur de Paray Vieille Poste, Savigny haut, Athis Mons). Il s'agit d'un aquifère à perméabilité de fissures. La nappe est libre, alimentée essentiellement par infiltration d'eaux de pluies sur les espaces urbains qui ne sont pas encore imperméabilisés, soit directement soit par drainance à travers les Sables de Fontainebleau (Stampien supérieur). Cette nappe est drainée vers l'Orge et la Seine. Elle donne lieu à des sources ou suintements sur le coteau, au contact des horizons marneux sous-jacents, qui constituent le substratum de la nappe. Ces sources s'écoulent ensuite de façon plus ou moins diffuse dans les niveaux d'éboulis et de colluvions de pente.

Ce sont ces écoulements, aux cheminements mal définis et parfois changeants, dans les éboulis et colluvions de pente, qui ont été détournés par la construction de la résidence.

Ces écoulements étaient anciennement connus (le bassin lavoir situé en contrebas de la résidence Le Panorama est d'ailleurs cité dans un ouvrage intitulé "Juvisy au 18 ème siècle, par Louis Brunuel, Mémoire et Document de la société historique et archéologique de Corbeil, Étampes et du Hurepoix).

Une société d'embouteillage était jadis installée à Juvisy, sur le plateau, à l'emplacement d'un ancien relais de poste (Société du Mont Rose et de Juvisy).

Il s'agissait d'une eau de table dont l'embouteillage fut arrêté par les services de la DDASS dans les années 1970, pour mauvaise qualité des eaux, devenue impropre à la consommation.



Nous n'avons pas de précision sur l'aquifère qui était alors capté. Il pourrait s'agir de l'aquifère des Calcaires de Brie.

3.4. Sensibilité des terrains à la sécheresse

Pour mémoire, signalons que la commune de Juvisy sur Orge a été classée, par arrêtés ministériels des 26 mai 1998 et 11 janvier 2005 comme commune ayant subi des mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols

4. Tests réalisés

Face à la disparition des écoulements souterrains qui circulaient en aval de la résidence LE PANORAMA, plusieurs tests ont été réalisés afin de comprendre les mécanismes d'infiltration.

4.1. Premier test d'infiltration

Un premier test d'infiltration a eu lieu en 2003 (date non précisée).

Il a été mené par JACRÈNE PROMOTION dans un puisard situé devant le bâtiment du gardien (bâtiment D), ce puisard étant alors non bétonné. Ce puisard existait avant la construction de la résidence LE PANORAMA.

Ce test a, semble-t-il, montré qu'à partir d'un certain niveau, les eaux s'infiltrent au travers des terrains et se retrouvent dans le regard et le bassin situés dans les deux propriétés en aval de la résidence LE PANORAMA. Il a également révélé le fait qu'à partir d'un certain temps, les eaux infiltrées réapparaissent dans les sous-sols du bâtiment C.

Ce retour des eaux vers le bâtiment C aurait motivé le bétonnage du puisard, en mars 2004.

4.2. Tests ANTEA

4.2.1 Test d'injection d'octobre 2004

Un premier essai d'infiltration a été réalisé par ANTEA le 15 octobre 2004 au droit du puisard situé devant le bâtiment D, après mise en place, par JACRÈNE PROMOTION, d'une dérivation de la conduite refoulant les eaux du radier du bâtiment C vers le réseau d'eaux pluviales.

Le dispositif ne permettant pas de réduire le débit rejeté vers le pluvial, le débit réel d'injection dans le puisard était trop faible (moins de 4 m^3/h) et aucune venue d'eau n'a été constatée dans les propriétés situées en aval, au bout de 7 heures d'injection. Ce test ne permettait pas de conclure.

L'insuffisance du débit ayant été constatée, il a été demandé à JACRENE PROMOTION de fournir la totalité du débit des pompes du radier du bâtiment C par un système de vannes qui permette également de régler le débit d'injection.

4.2.2 Test d'injection de novembre 2004

Un second test a été réalisé par ANTEA le 24 novembre 2004. Au cours de ce test, l'activité d'une seule pompe (pompe S.B.S. 206) permettait un débit maximal de 9 m^3/h. Lorsque les deux pompes étaient en marche, le débit maximal était de 12 m^3/h.

ANTEA a contrôlé le débit (mesures par capacité, c'est à dire en mesurant le temps nécessaire pour remplir une cuve de 10 litres), les niveaux d'eau dans le puisard (mesures à l'aide d'une sonde électrique), les niveaux d'eau dans le puits de la propriété voisine et l'arrivée des écoulements dans les bassins lavoirs situés en contrebas.

La faiblesse du débit réel par rapport au débit théorique des pompes (plus de 40 m^3/h chacune) pourrait s'expliquer par une inversion de branchements (pompes tournant à l'envers) ainsi que par une jonction en T des deux exhaures de pompes, faisant s'opposer les deux flux d'eau.

L'injection se faisait dans un puisard existant dont les caractéristiques géométriques (diamètre et profondeur) sont respectivement de 0, 80 m et 2,10 m. Ce puisard est bétonné sur ses parois et son fond. Deux canalisations, de diamètre 100 mm mais de longueur inconnue (peut-être 50 cm, peut-être crépinée ?) partent de la base du puisard.

Le débit moyen d'injection était de 10 m^3/h.

Les mesures de niveau sont présentées en Annexe 1.

Après 3h d'injection d'eau dans le puisard, l'eau infiltrée est réapparue dans le regard de la propriété voisine. Une demi-heure plus tard, les bassins lavoirs, dans la seconde propriété, la plus en aval, se remplissaient.

Le débit dans le bassin lavoir a été mesuré. Dans un premier temps (pendant la première heure d'écoulement) le débit était de 1.5 m^3/h. Après la deuxième heure d'écoulement, et donc après un temps supérieur de saturation des terrains encaissants, le débit atteignait un maximum de 2.35 m^3/h, supérieur, d'après la propriétaire des lieux au débit antérieurement connu du bassin-lavoir.

Le bassin-lavoir possède une surverse. L'eau s'écoule alors vers un petit puits situé dans le jardin de la propriété, puis l'eau suit des cheminements non connus, probablement vers les bassins du funérarium, situé à proximité.

Interprétations :

- une relation est prouvée entre le puisard de la résidence LE PANORAMA, le puits de la propriété voisine et les bassins lavoirs situés en aval de la résidence.
- tout le débit injecté dans le puisard ne réapparaît pas au bassin-lavoir (seulement environ 20 %). Une partie du volume d'eau est "consommée" par les terrains, le reste circule selon des cheminements non connus.
- une approche de la perméabilité des terrains peut être faite.

La perméabilité k est donnée par la relation suivante :
$k = v / m_{eff}$

où k =perméabilité en m/s
v = vitesse de l'écoulement en m/s
m_{eff} = porosité efficace de la formation.

La porosité efficace d'un terrain sablo-argileux, comme ici, peut être d'environ 5 %.

La distance entre le puisard et les bassins lavoirs est estimée à environ 35 m, soit une vitesse apparente de 35m/3h30 x 3600 s # 2.8 10^{-3} m/s.

La perméabilité maximale est alors de 2.8 10^{-3} m/s / 0.05 # 5.6 10^{-2} m/s.

Cette perméabilité paraît élevée, compte tenu de la nature argilo-sableuse des terrains (qui correspond plutôt à une perméabilité comprise entre 10^{-5} et 10^{-4} m/s). Elle suggère des hétérogénéités (de granulométrie, de porosité). Par ailleurs, il n'est pas exclu que l'eau emprunte, sur au moins une partie de son trajet, d'anciennes canalisations, aujourd'hui oubliées, ce qui augmente fortement les vitesses de transit.

Les mesures de niveaux d'eau faites dans le puisard permettent difficilement d'évaluer correctement une perméabilité, qui elle-même permettrait de dimensionner un dispositif d'injection. En effet, dans un test d'injection de type Lefranc, comme pratiqué ici, il faut connaître la surface d'échange eau/terrain. Les parois et le fond du puisard étant bétonnés, la seule surface d'échange est représentée par les canalisations partant du puisard, de caractéristiques inconnues. D'après les indications recueillies, le diamètre serait de 100 mm et la longueur a été supposée égale à 50 cm (peut-être crépinée).

Le principe d'un essai Lefranc est le suivant : dans un massif de roche perméable, aquifère, d'extension infinie et à surface libre horizontale, on crée un vide de forme quelconque supposé invariable mais de géométrie connue, appelé poche ou lanterne ou surface de perméabilité, relié à la surface par un tube dans lequel on injecte de

l'eau (ou on pompe).

Avec certaines hypothèses (loi de Darcy applicable, régime permanent, milieu homogène et isotrope), le débit d'écoulement est relié à la perméabilité du terrain avoisinant la poche par la formule : $Q = m\ k\ h$

où Q est le débit en m^3/s,
k le coefficient de perméabilité en m/s,
h la charge en m créée dans la nappe,
m un coefficient de forme de la poche en m.

Pour une cavité cylindrique de hauteur L et de diamètre D, dans un milieu infini, la formule approchée (pour $L/D > 2$) du coefficient de forme est la suivante :

$m = 2 \pi L (1/(\text{Log}(2L/D)) = 3{,}14$ m.

Lors de l'essai du 24 novembre 2004, le débit obtenu est de l'ordre de 10 m^3/h (soit 2, 77.10^{-3} m^3/s).

Le régime permanent est théoriquement établi lorsque, sous un débit constant, la charge dans le forage est stabilisée à une valeur h constante. Dans notre cas, h est de l'ordre de 1,55 m.

On déduit de la relation citée plus haut :

$k = Q/(m \times h)$
$k = 2, 77.10^{-3}/(3{,}14 \times 1, 55)$
$k = 5{,}7.10^{-4}$ m/s

4.2.3 Coloration à la fluorescéine

Une coloration à la fluorescéine a été menée le 24 novembre 2004. Elle avait pour but de vérifier les circulations de l'eau, en particulier si un retour du débit injecté s'effectuait vers le bâtiment C.

Pour ce faire, de la fluorescéine d'une concentration de 100 mg/l a été déversée dans l'eau injectée dans le puisard de la résidence.

Des observations dans le puisard de réinjection, dans le puits de la propriété voisine et dans les bassins lavoirs ont été effectuées.

Au bout de 7 heures de mise en charge, la coloration n'est pas réapparue dans le puisard, ni dans les deux propriétés situées en aval de la résidence le PANORAMA.

5. Conclusion et préconisations

Depuis la construction de la résidence LE PANORAMA, à Juvisy (91), deux propriétés situées en aval ont constaté un assèchement de puits et de bassins.

Cet assèchement est corrélé à la mise en place d'un radier drainant au droit d'un des bâtiments de la résidence, les eaux d'infiltration étant désormais rejetées vers le réseau pluvial.

Des tests d'injection ont été effectués par ANTEA au droit d'un puisard situé dans la résidence LE PANORAMA. Ils ont montré :

- qu'un débit de l'ordre d'une dizaine de m^3/h pouvait être réinjecté dans le puisard,
- qu'au moins une partie de la réinjection permettait de rétablir une circulation d'eau souterraine vers le puits de la propriété voisine et vers les bassins de la propriété en contrebas.

Le dispositif final de réinjection devra tenir compte :

- d'une réhydratation suffisante des terrains, afin d'éviter tout désordre dans les terrains en contrebas,
- d'une limitation des vitesses de passage de l'eau, afin d'éviter des entraînements de fines.

La réinjection dans le puisard du bâtiment D peut être retenue, ce qui suppose un bon fonctionnement des pompes de reprise du parking du bâtiment C.

Celles-ci doivent pouvoir assurer à la fois le débit de réinjection dans le puisard et être capables de faire face à un accroissement subit de débit résultant de la pluviométrie, les eaux excédentaires étant dirigées dans le réseau d'eau pluviale de la N7.

Les eaux provenant du parking souterrain du bâtiment C doivent continuer à transiter à travers le déshuileur avant tout rejet dans le puisard ou dans le réseau d'eau pluviale.

L'ensemble de l'installation devra faire l'objet d'une maintenance de façon à s'assurer de son bon fonctionnement.

Des contrôles porteront sur le suivi du débit injecté, des niveaux d'eau dans les ouvrages d'injection et des sorties d'eau en aval.

Observations sur l'utilisation du rapport

Ce rapport, ainsi que les cartes ou documents, et toutes autres pièces annexées constituent un ensemble indissociable ; en conséquence, l'utilisation qui pourrait être faite d'une communication ou reproduction partielle de ce rapport et annexes ainsi que toute interprétation au-delà des indications et énonciations d'ANTEA ne saurait engager la responsabilité de celle-ci.

Rapport

Titre : ***Résidence Le Panorama, avenue de la Cour de France à Juvisy sur Orge (91). Caractérisation de la réinfiltration des eaux souterraines au droit du site***

Numéro et indice de version : A 36364 Version B
Date d'envoi : Janvier 2006 — Nombre d'annexes dans le texte : 2
Nombre de pages : 18 — Nombre d'annexes en volume séparé : *0*
Diffusion (nombre et destinataires) : *2 ex. client*
1 ex. service de documentation — *1 ex. (unité)*

Client

Coordonnées complètes : JACRENE PROMOTION
47 bis, avenue Charles de Gaulle
91600 SAVIGNY SUR ORGE

Tel. : 01.69.96.50.99 - Fax. : 01.69.21.11.13

Nom et fonction de l'interlocuteur : Monsieur APOSTOLIDES

Antea

Unité réalisatrice : Agence Ile de France
Nom des intervenants et fonction remplie dans le projet :
Damien RONSSE, interlocuteur commercial
Gilbert BRETTE, responsable du projet
Ikrame MOULOUDI, auteur
Secrétariat : Lydia PINCK *(signature)*

Qualité

Contrôlé par : *Edmond DURAND* *(signature)*

Date : Juin 2005 – Version A
Janvier 2006 – Version B

N° du projet : IDFP04 0225
Références et date de la commande : Bon de commande en date du 13 septembre 2004 remplacé par celui en date du 16 juin 2005

Mots-clés : bâtiment ; eau souterraine ; infiltration

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 46

De : Patricia Juvisy-sur-Orge

Envoyé : 03/11/2023 19:35

Objet : Tram t7

Résidant au panorama, résidence située entre la N7 et le parc de la mairie, ma grande inquiétude est relative aux nombreuses sources sous le parc de la mairie, les dégâts, les nuisances qu'occasionneront les travaux pour les fondations des 3 immeubles avec notamment les vibrations et les arbres en

bordure de la résidence sacrifiés. Ce tracé est impensable et va donner lieu à des conséquences lourdes et néfastes à venir.

Observation 47-48-49-50
De : Virginie FALGUIERES

Envoyé : 03/11/2023 23:43 - 04/11/2023 00:12 - 04/11/2023 10:33 -04/11/2023 11:06

Objet : Projet titanesque pour une ville de 224 ha
Projet onéreux et est-il vraiment favorable à l'environnement?
Projet onéreux et pas franchement écologique

M. le Commissaire enquêteur,

Il y a beaucoup à dire sur le sujet.

1) Tout d'abord, il s'agit d'un projet des années 80 et qui n'a jamais évolué. Ce qui était intéressant il y a 40 ans ne l'est plus forcément en 2023 ! Il y a 40 ans, les RER arrivaient à l'heure et n'étaient pas supprimés plusieurs fois par jour ! Vraiment dommage que le tracé alternatif n'ait pas été retenu...

2) Il est étonnant de faire passer un tramway en zone inondable. Je tiens à votre disposition deux photos : l'une de mes grands-parents à l'hiver 54/55 en barque entre le commissariat (qui n'existait pas à l'époque) et l'église, l'autre de mon jardin situé en centre-ville, à moins de 100 m du commissariat avec 60-70 cm d'eau en 2016.

Construire de telles infrastructures en zone inondable me paraît bien présomptueux compte tenu du réchauffement climatique et des évènements météorologiques de plus en plus fréquents et violents.

3) Dans les documents joints au dossier, il est indiqué que l'arrivée d'un tramway entraine de nouvelles constructions et des nouveaux commerces. Je vous rappelle que nous sommes une ville de 2,24 km² avec plus de 17 000 habitants. Je pense qu'au niveau densification, nous sommes bien lotis! Quant aux commerces, il faudrait d'abord que les locaux vacants soient occupés avant d'en construire de nouveaux.

4) Nous constatons également des épisodes caniculaires de plus en plus fréquents et de plus en plus longs, notamment dans les centres urbains. Or les travaux du T7 ont déjà conduit à l'abattage d'arbres sur la RN7, abattages qui vont continuer en centre-ville et dans le parc de la Mairie. Les arbres, qui sont en pleine maturité, contribuent fortement à casser les îlots de chaleur. Un arbre de deux ans n'a pas le même pouvoir "climatiseur" qu'un arbre de 20 ou 40 ans. Il faudra donc attendre plusieurs décennies pour retrouver des arbres équivalents à ceux abattus.

5) Le coteau, qui commence rue Blazy à Juvisy et qui se prolonge jusqu'à Athis-Mons (coteau des vignes) est gorgé de sources naturelles (il y avait une cressonnière avant les années 50 vers l'actuel Lycée Marcel Pagnol). Ces sources ne se sont jamais taries mais quid après les travaux pharaoniques du tunnel ? Sans oublier que nous sommes sur une zone de gonflements et retraits des argiles. Les techniciens semblent confiants, mais qui sera responsable en cas de dommage sur les bâtiments? Ces questions sont légitimes.

6) Le coût du projet est exorbitant : plus de 330 millions d'euros pour 4 km ! Est-ce bien raisonnable ? Surtout lorsque nous voyons le fonctionnement des lignes du RER C et D. Pas une seule semaine (pour ne pas dire une seule journée) ne passe sans qu'il n'y ait des retards ou des suppressions de trains. Avant de faire de nouveaux projets aussi onéreux, il faudrait déjà s'assurer que l'existant fonctionne correctement.

7) Enfin, les travaux et à terme le T7, en supprimant les passages souterrains sur la RN7, vont rendre l'accès à Paris impraticable pour les automobilistes. J'ai bien compris que créer des bouchons était le but, mais que ferons nous lorsqu'il n'y aura aucun RER C ni RER D circulant, comme cela est arrivé de nombreuses fois l'année dernière, si l'accès en voiture à Paris est également rendu impossible ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 51
De : BRUNIER-COULIN Joseline - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 04/11/2023 à 15:11:53
Objet : construction du tronçon du T7 jusqu'à la gare de Juvisy

Je souhaite que le tramway arrive et que le projet ne soit pas encore différé.

Il est d'une très grande importance pour les habitants au sud de Juvisy, bien plus que pour les Juvisiens eux-mêmes.

Ce serait une gabegie de deniers publics que ce projet n'aille pas à son terme et que le tram n'arrive pas au terminus prévu : la gare de Juvisy (qui a fait l'objet d'aménagements en conséquence).

Les études sont faites sérieusement par les services concernés et les différentes solutions "alternatives" ont été étudiées. **Elles ont été écartées pour des motifs valables et convaincants que de nombreuses personnes semblent ou feignent d'ignorer.**

A titre personnel, je souhaite que ce tramway arrive le plus rapidement possible de façon à pouvoir profiter de ses bienfaits plutôt que de subir les désagréments générés par sa mise en place retardée et toutes les incertitudes liées à cette situation.

Incertitudes qui ont une influence néfaste sur les activités et la qualité de vie dans le centre de la ville.

Observation 52
De : Delphine Lemoine
Envoyé : 04/11/2023 16:56
Objet : Avis relatif au projet d'extension du tramway T7 à Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge

Delphine Lemoine
Résidant la ville d'Athis-Mons
Ecologue et adhérente LPO
Contribution à l'enquête publique pour le projet d'extension de la ligne T7 à Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge

Habitant la commune d'Athis-Mons, et ayant également habité à Juvisy-sur-Orge, j'exerce par ailleurs la profession d'écologue au sein d'un bureau d'étude. J'ai donc l'habitude de lire et de donner des avis sur des projets d'aménagements. Je participe régulièrement à l'élaboration de dossiers réglementaires comme les études d'impacts et dossiers de dérogation au titre de la réglementation sur les espèces et habitats protégés.
Mon avis sur ce projet est plutôt favorable mais sous réserve que plusieurs points qui me semblent problématiques soient corrigés.

1. Etat initial et état des lieux sur la biodiversité et milieux naturels

Ce projet est ancien et a fait l'objet de plusieurs mises à jour de l'étude d'impacts. Plusieurs cabinets d'étude ont travaillé sur ce dossier, avec plusieurs campagnes d'inventaires. Cela implique qu'il est plus difficile d'avoir un état des lieux complet et cohérent, le risque étant que les inventaires les plus anciens ne soient pas intégrés dans l'étude actualisée (par perte d'informations lors des transmissions des anciennes données par exemple). Il arrive en effet très souvent de ne pas pouvoir récupérer les fichiers sources des études précédentes et que celles-ci ne soient pas exploitables pour la mise à jour. **Les résultats présentés dans ce dossier ne semblent être qu'une compilation des données de 2017. Il n'est pas évident de savoir si les études précédentes ont bien pu être intégrées.**

Je constate aussi que les bases de données régionales ne semblent pas avoir été consultées. Ces bases sont sources de données supplémentaires. Il est notamment très facile de demander un export de données auprès de l'ARB Ile-de-France qui gère la base de données Géonature. Des inventaires ont notamment été réalisés dans le cadre de l'atlas de la biodiversité de la Métropole du Grand Paris (MGP) en 2020, à la fois dans le parc de la mairie et sur le coteau des Vignes. Le syndicat de l'Orge est de plus très actif sur le coteau des Vignes et est source d'un grand nombre de données.

Par ailleurs, l'ensemble des inventaires réalisés commencent à être anciens. Les premiers inventaires de 2013 et 2014 sont trop vieux, en 10 ans le site à forcément évolué. La question de validité se pose également pour les derniers inventaires qui ont maintenant 6 ans.

Ces inventaires montrent quelques faiblesses :

▪ La carte des habitats est trop peu précise et reste à une définition large selon la typologie CORINE BIOTOPE. Cette typologie est ancienne (elle a d'ailleurs été remplacée par la typologie européenne EUNIS) et pas assez détaillée. Elle est de plus peu adaptée aux milieux urbains, qui sont généralement peu typiques et difficiles à relier à une typologie nationale. **La cartographie des habitats est donc à revoir.**
▪ Les inventaires sur l'entomofaune semblent complets pour les principaux groupes d'insectes (papillons de jours, odonates et orthoptères). **Il est cependant assez regrettable qu'un inventaire des coléoptères n'ait pas été réalisé.** Le site comporte en effet des parcs anciens, avec notamment de vieux arbres pouvant être favorables aux coléoptères saproxyliques.

▪ **Les inventaires sur les chiroptères doivent être complétés**. Il est cependant difficile de juger de la qualité des inventaires par manque de détails méthodologiques. **On ne sait pas quels moyens ont été employés.** Combien de boitiers posés ? A quels endroits ont-ils été posés ?
Aucun détail sur les résultats de ces investigations n'est donné mise à part une liste d'espèces. Quelle est l'activité des chauves-souris sur le site ? Il y a-t-il des gîtes potentiels révélés par les analyses des ultrasons ? Il manque également un inventaire des arbres favorables aux chiroptères. **Il faudrait une**

étude complémentaire ayant pour objectif de recenser les cavités favorables aux chauves-souris sur les arbres du parc de la mairie.

Enfin, un diagnostic phytosanitaire a été réalisé. Celui n'intègre cependant aucun critère écologique (présence de nids, cavités, fissures). Ces informations sont pourtant indispensables pour permettre l'évaluation des impacts sur la faune (oiseaux, chiroptères et coléoptères saproxylique notamment).

L'évaluation globale des enjeux par habitats et groupes d'espèces semble correcte.

2. <u>Evaluation des impacts</u>

L'évaluation des impacts sur les habitats, la flore et la faune est globalement trop légère :

▪ **Il n'y a aucune carte sur les habitats impactés et aucun calcul de surfaces d'habitats impactés**.
Sans ça il n'est pas possible d'évaluer les impacts sur les habitats. Même si l'on comprend que le projet de tunnel entraine peu de destruction d'habitats, hormis au niveau de l'entrée et de la sortie du tunnel.
Mais quelles sont les surfaces impactées ? Et quels sont les habitats concernés ?
▪ **L'impact sur les arbres n'est pas du tout clair**. Il est indiqué d'un côté la destruction de 10 arbres favorables pour les oiseaux et 25 arbres favorables aux chiroptères. Il faut un vrai état des lieux des arbres favorables à la faune et une cartographie plus claire des arbres détruits par le projet.
▪ L'impact sur la faune en phase chantier ne tient en compte que le risque de mortalité et de destruction d'habitats (arbres pour les oiseaux et chiroptères, et un vieux mur pour le Lézard des murailles), sans quantification précise de la perte (surfaces d'habitats de reproduction détruits, nombre clair d'arbres impactés). **Il n'est jamais évalué l'impact du dérangement des travaux sur la faune. Cet impact doit être considéré, afin de proposer des mesures associées.**
▪ **L'analyse des impacts sur la faune en phase exploitation est quasi inexistante** et se base uniquement sur les chiroptères, amphibiens et invertébrés (et encore uniquement une espèce d'odonate). La phase exploitation peut également entrainer du dérangement vis-à-vis des espèces. Le tramway passant dans un tunnel, cet impact sera globalement faible, mais cela doit être explicité.

3. <u>Séquence ERC</u>

Il semble que le tracé du tramway ait été modifié afin d'éviter les secteurs à enjeu écologique. Cela est positif mais cet évitement mériterait d'être plus développé, avec notamment la présentation de cartographies permettant de valoriser cette mesure et de montrer les évolutions du projet.

<u>Mesures en phase chantier</u>.
3 mesures de réduction en phase chantier sont prévues :
▪ L'adaptation des périodes de travaux pour la destruction du vieux mur favorable au Lézard des murailles.
▪ L'adaptation des périodes de travaux pour l'abattage des arbres et des arbustes hors période de nidification des oiseaux.

▪ Vérification des arbres favorables aux chiroptères avant abattage.

Il manque dans l'adaptation des périodes d'abattage des arbres la prise en compte de la présence potentielle de chiroptères.

<u>Mesures en phase exploitation</u>.

2 mesures de réduction en phase exploitation sont prévues :

▪ Replantation d'arbres le long de la ligne du tramway
▪ Aménagement de clôtures en entrée et sortie de tunnel pour éviter la chute d'animaux dans le tunnel.

La mesure de replantation d'arbres le long de la ligne du tramway ne peut pas être considérée comme une mesure de réduction. Il s'agit en effet de plantations intégrées dans le projet d'aménagement, qui n'ont pas été réfléchies en termes de plus-value écologique mais uniquement selon un point de vue paysager. Les essences proposées sont toutes horticoles et n'ont pas d'intérêt pour la faune locale**. La création d'alignement d'arbres horticoles ne peut pas être considérée comme un équivalent à la destruction de bosquets d'arbres forestiers.**

Mesures de compensation

En l'absence d'impacts sur les espèces patrimoniales et leurs habitats, il n'y a pas de mesures de compensation prévues pour le volet faune/flore.

4. Volet zones humides

Le diagnostic zones humides semble complet, avec des sondages pédologiques de réalisés et une analyse du critère botanique.

Le projet détruit 167 m² de zones humides. Le secteur étant complexe du point de vue du fonctionnement hydraulique, il a été choisi d'évaluer les impacts de façon maximaliste ce qui est plutôt positif. **L'étude d'impacts évalue donc les surfaces de zones humides impactées à 861 m²**. Cela tient compte des impacts directs et indirects, qui sont clairement cartographiés.

Aucune mesure d'évitement sur les zones humides ne peut être mise en œuvre dans le cadre du projet, pour éviter les impacts directs.

Les mesures de réduction prises contre les impacts indirects correspondent à celles visant à réduire les impacts piézométriques sur les niveaux de nappe en phase travaux et en phase définitive :

▪ MR01 – Transparence hydraulique pour réduire l'effet barrage de l'ouvrage souterrain

▪ MR02 – Dispositif préventif de lutte contre les pollutions

Malgré la mise en place de ces mesures, **les impacts résiduels sont forts et nécessitent d'être compensés.**

Le site de compensation choisi est localisé sur le coteau des vignes à Athis-Mons et appartient au même système hydro géomorphologique que la zone humide impactée. Par manque d'entretien, il est aujourd'hui en train de se refermer. Comme il appartient à la ville d'Athis-Mons, c'est un site qui semble sécurisé du point de vue foncier, ce qui permet son maintien sur le long terme

Un inventaire faunistique a été réalisé sur le site en mai 2021. **Cet inventaire aurait pu être complété avec un autre passage estival, afin de mieux évaluer l'intérêt du site pour les insectes (orthoptères notamment) et autres groupes que les oiseaux.**

Le site se compose d'une friche eutrophile, ponctuée de bosquets de Saules et de deux petites zones humides (prêles d'eau et typhaie). La superficie de la zone humide est estimée à 163m². **Ces habitats ne sont cependant pas cartographiés, ce qui permettrait de mieux comprendre les enjeux écologiques du site.** Il est mentionné des zones de buissons denses considérées comme des secteurs de nidification pour les oiseaux mais cela n'apparait pas.

Les principales opérations consisteront **en la recréation d'un sol favorable au développement d'une végétation humide sur 1292 m² :**

▪ Enlèvement d'une partie de l'humus du sol issu du gyrobroyage et décaissement du remblai jusqu'à retrouver un sol favorable ;
▪ Création de prairies humides ouvertes ;
▪ Plantation d'arbustes pour l'accueil de la faune ;
▪ Mise en œuvre d'une gestion adaptée (fauche avec exportation) ;
▪ Le cas échéant, mise en défens des zones restaurées.

Le projet de compensation présenté me semble favorable à une diversification des habitats et donc de la biodiversité. Une alerte existe cependant sur le maintien de la fonctionnalité pédologique de la zone humide. L'étude d'impact mentionne en effet que cette zone humide fait partie des zones qui pourraient être impactées de façon indirecte par un léger abaissement de la nappe lié à l'effet de barrage du tunnelier du Tram 7. Un léger décaissement pourrait permettre un rapprochement de la nappe et garantir des conditions d'hygromorphie suffisantes. **Ce point est à préciser et il est nécessaire de s'assurer que la valorisation écologique puisse être viable.**

5. <u>En conclusion</u>

Je ne remets pas en cause l'intérêt du prolongement du tramway en lui-même.

Mais il apparait que l'étude d'impact montre quelques faiblesses pour le volet faune, flore et zones humides :

▪ Les inventaires sont anciens, leurs dates de validité peut-être questionnée. Les données des bases de données régionales n'ont pas été intégrées à l'étude. La carte des habitats mériterait d'être reprise pour être précisée. Les inventaires chiroptères mériteraient également d'être repris et complétés. Il manque un inventaire des coléoptères, et en particulier des coléoptères saproxyliques.
▪ **Il serait souhaitable d'avoir un diagnostic écologique des arbres du parc de la mairie, afin d'être en capacité de désigner précisément les arbres à enjeu pour la faune.**
▪ L'évaluation des impacts est légère et ne tient pas compte de tous les groupes de faune. **Il n'y pas d'évaluation claire sur le nombre d'arbres impactés et l'intérêt de ces arbres pour la faune.**
Il manque une évaluation de la superficie des habitats impactés. Aucune analyse sur le dérangement des espèces engendré par le projet en phase chantier et en phase exploitation n'a été faite.
▪ Les mesures de réduction ne sont pas suffisantes. Il manque des mesures permettant de tenir compte du dérangement des espèces. La période d'abattage des arbres doit également prendre en compte les enjeux chiroptères. **La plantation d'alignements d'arbres horticoles le long du tramway ne peut pas être considérée ni comme une mesure de réduction, ni comme une mesure de compensation.**
▪ La mesure de compensation semble favorable à une amélioration écologique du site choisi. Il faudrait cependant que cette mesure soit cartographiée afin que l'on puisse mieux se rendre compte de la diversité d'habitats récréés. Une alerte existe cependant sur le maintien de sa fonctionnalité hydrologique et pédologique, en raison d'impacts indirects du projet d'aménagement

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 53
De : Annick Juvisy sur Orge
Envoyé : 05/11/2023 10:50

Objet : EAU

Tres difficile d'accepter les problèmes de l'eau (qui nous manquera dans les annees à venir) et risque sur les nappes phréatiques détériorées par les travaux du t7.donc je suis contre ce tram

Observation 54

De : Nieto Meo - Juvisy-sur-Orge

Envoyé : Le 05/11/2023 à 17:47:28

Objet : Un projet d'un autre temps

Bonjour, j'ai 23 ans, je me suis intéressé au projet du Tram. Je ne comprends pas comment un projet décidé il y a plus de 20 ans et qui ne prend pas en compte les préoccupations environnementales essentielles d'aujourd'hui est encore poursuivi… pourquoi ne pas revoir le projet à l'aulne de ce que nous savons ? Beaucoup trop d'incertitudes sur l'impact environnemental.

Observation 55
De : Bianor Lysa - Juvisy-sur-Orge

Envoyé : Le 05/11/2023 à 18:10:31
Objet : TRAÇÉ DU TRAM INADMISSIBLE

Près de 100 arbres abattus, des incertitudes sur les nappes phréatiques, des répercussions sur le trafic routier inconnues... Ce projet est à contre-courant des préoccupations actuelles. Le tramway n'est pas toujours, contrairement à ce que l'on peut penser, une solution écologique. Le T7 en est la preuve.

Observation 56
De : VETILLARD Philippe - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 05/11/2023 à 18:41:05
Objet : Projet T7

Je me permets d'appuyer à nouveau là où ça fait mal :

Merci de consulter attentivement le document annexé. Je n'invente rien. Ce ne sont que des extraits de la délibération de 2012 officielle établie par IDF Mobilité ex-STIF. Rien n'a changé depuis.

La RN 7 sera interdite totalement à la circulation de tous véhicules (y compris Pompiers, Ambulance, Police, etc.) pendant de très longs mois, peut-être même un an durant la construction de la dalle de couverture de la station "Observatoire".

J'insiste lourdement, malgré ce qui m'a été répondu lors de la dernière réunion de quartier sur le plateau du mois dernier :

" Il n'est pas prévu de mur porteur intermédiaire dans l'axe de la gare souterraine".

La dalle de couverture de cette gare sur toute la largeur de la RN 7 ne reposera que sur les parois moulées périphériques, d'un seul tenant. Aucune voie de circulation ne pourra être maintenue. Les travaux de terrassements se feront sous la dalle.

Non seulement Juvisy, mais c'est toute la région qui sera engorgée !

En plus, une telle masse bloquera les eaux des nappes phréatiques. Un cube de 60 m de longueur x 25 m de largeur et 17m de profondeur, sans parler du tunnel, le tout sur près de 4 km.

Je me rappelle que déjà dans les années 1960, la SNCF rectifiait constamment l'alignement des rails, car toute la colline Athis - Juvisy bouge.

J'ai bien peur que l'on joue avec le feu...

1/ Extraits du document officiel de 2012 :

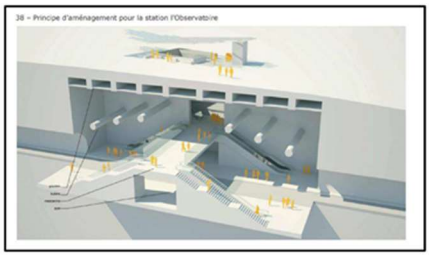
Deliberation_no2012-0207_Schema_de_principe_du_prolongement_du_T7_partie_1-2

Page 1 sur 211 :



Page 93 sur 211 :

L'ouvrage de la station Observatoire mesure environ 60 m de long, 25 m de large et 17 m de hauteur.



Page 95 sur 211 :

La figure ci-dessous présente le principe d'aménagement de l'intérieur de la station Observatoire.

41 – Perspective d'aménagement de la station l'Observatoire



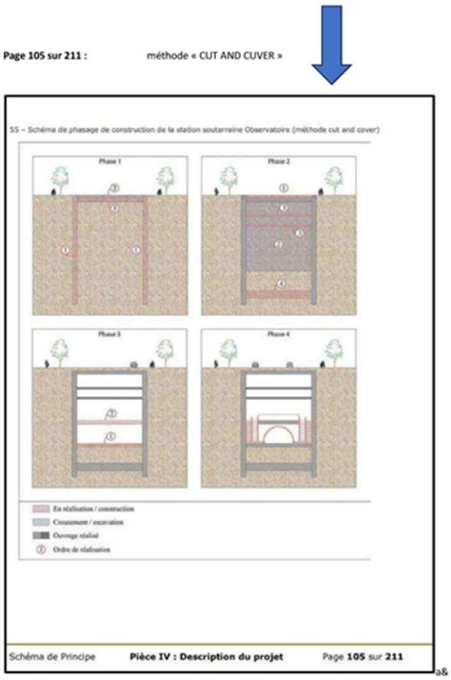
Remarque : ***La station souterraine sera construite sur toute la largeur de la RN 7 (25 m.) sans aucun appui intermédiaire***

Page 105 sur 211 :

La station souterraine sera réalisée de la manière suivante :

- Après la déviation des réseaux urbains, le contour de la station sera réalisé par la méthode des **parois moulées**.
  La dalle de couverture est ensuite coulée, en appui sur les parois moulées.
  Les fonctionnalités en surface sont ainsi en partie restituées.
- L'excavation est ensuite réalisée sous la dalle, à partir des ouvertures dans la dalle (cages d'escalier, fosses d'ascenseurs, etc.). Le volume total de terrain à excaver pour la section souterraine est évalué à 100 000 m³.
  Les déblais seront évacués par camion (le nombre quotidien de rotations est estimé entre 20 à 25 camions en moyenne sur chacun des axes d'évacuation à savoir : Piver et RN7). Les horaires de chantier seront adaptés en respect du voisinage et aux contraintes de circulation du secteur.

  Selon la qualité des terres et la compatibilité avec le planning des travaux, les possibilités de réemploi seront étudiées.



2/ Extrait du site suivant :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Observatoire_(tramway_d%27%C3%8Ele-de-France)

Observatoire (tramway d'Île-de-France)

« La station assurera la transition entre la section amont au nord de la ligne 7, dont le tunnel sera construit en tranchée couverte (cadre fermé en béton armé), avec la section aval sous le parc de la Mairie qui sera construite selon la technique traditionnelle (à la pelle hydraulique) avec une section courante dite « fer à cheval »[1].

Elle sera construite selon la technique des parois moulées. **Une fois les parois créées, une dalle de couverture est coulée et la station est excavée sous la dalle** à partir des ouvertures dans la dalle (cages d'escalier, fosses d'ascenseurs, etc.)[2].

La partie inférieure de la station se trouvera creusée dans une couche imperméable de marnes vertes, assurant une étanchéité naturelle[3]. »

3/ Démonstrations en vidéo s7ur Youtube :

Selon la méthode « CUT AND CUVER »

https://www.google.com/search?q=cut+and+cover+tunnel&rlz=1C1CHBD_frFR934FR934&oq=&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUqCQgAECMYJxjqAjIJCAAQIxgnGOoCMgkIARAjGCcY6gIyCQgCECMYJxjqAjIJCAMQIxgnGOoCMgkIBBAjGCcY6gIyCQgFECMYJxjqAjIJCAYQIxgnGOoCMgkIBxAjGCcY6gLSAQkyMjYyajBqMTWoAgiwAgE&sourceid=chrome&ie=UTF-8#fpstate=ive&vld=cid:4f7fee43,vid:ORAPYUUriHs,st:0

4/ Conclusion

Durant la réalisation de la dalle de couverture de la station souterraine, de 60 m. de longueur et 25 m. de largeur, soit **1.500 m2 de surface**, la circulation automobile sera **impossible sue plusieurs mois**.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 57

De : BOUMIER Michèle - Viry-Châtillon

Envoyé : Le 05/11/2023 à 19:05:09

Objet : Le projet T7

Sans doute pour moins cher, il serait préférable de continuer ce tramway jusqu'à Corbeil, pour l'avenir, en desservant en plus de ma commune le Centre Hospitalier Sud Francilien.

Observation 58

De : Thierry - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 05/11/2023 à 19:07:10

Objet : Contre le projet T7

Contre ce projet impactant le parc de la mairie. Bruits, déviations des sources, abattage d'arbres.

Observation 59

De : LE FOLL Jocelyne - Ris-Orangis
Envoyé : Le 05/11/2023 à 19:21:18

Objet : Le Tramway T7
Pourquoi limiter ce tramway à Juvisy, sans le prolonger pour distribuer VIRY CHÂTILLON, RIS ORANGIS, EVRY et même CORBEIL, et surtout ce grand hôpital qui n'est accessible qu'en voiture ou en Taxi ?

Ce ne sera plus possible avec la gare souterraine devant l'Observatoire Camille Flammarion !

Observation 60
De : RIVALLIER Patrick - Juvisy-sur-Orge

Envoyé : Le 06/11/2023 à 09:54:21
Objet : Enquête sur l'eau

On déplore également que la gestion des eaux pluviales ne puisse pas respecter les prescriptions du SAGE Orge-Yvette, qui s'impose théoriquement à tout nouveau projet. Surtout que le projet a été soutenu notamment pour des raisons écologiques. La justification, explicitée en page 12 du document F_11, serait dû au fait que la plateforme ne peut être végétalisée (là où l'eau de pluie peut s'infiltrer) que sur 55% de son linéaire. Au niveau des trémies d'accès au tunnel et dans le centre- ville trop dense, la plateforme ne peut pas être végétalisée. Un tracé différent, contournant le centre-ville avec une connexion par le sud à la gare de Juvisy, aurait davantage permis une végétalisation de l'ensemble du linéaire de la plateforme, tout en supprimant les risques et les complications du tunnel.

Nous sommes contre ce projet dans le parc de la Mairie

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 61

De : Brunier-Coulin Claude - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 06/11/2023 à 10:17:51

Objet : Pour le Tramway T7

Ce projet doit être désormais mené à son terme dans le tracé et l'infrastructure qui sont retenus aujourd'hui.

Observation 62

De : Reda Robin - Juvisy-sur-Orge
Envoyé : Le 06/11/2023 à 13:39:42

Objet : Observations de M. Robin Reda, Député de l'Essonne, Conseiller régional d'Île-de-France, ancien Maire de Juvisy-sur-Orge

Le choix de l'Etat et des collectivités locales de diviser en deux phases la réalisation du tramway T7 entre Villejuif et Juvisy-RER via Athis-Mons/Porte de l'Essonne au début des années 2000 était déjà révélateur des incertitudes et des difficultés d'insertion de ce mode de transport dans la commune de Juvisy-sur-Orge. Malgré la déclaration d'utilité publique de 2013, les Juvisiennes et les Juvisiens se sont exprimés dans les urnes à plusieurs reprises pour des projets politiques visant à questionner la pertinence du tracé établi, notamment lors des élections municipales de 2014 et 2020.

Il existe néanmoins de longue date un consensus sur la nécessité d'un transport en commun en site propre reliant le bassin d'emplois d'Orly au plus grand pôle gare du sud-francilien. Sur cette base, de nombreux projets alternatifs ont été proposés par la municipalité et par diverses associations. La municipalité n'étant pas compétente pour réaliser des études complémentaires compte-tenu de l'intérêt régional du projet, elle a interpellé à de nombreuses reprises les décideurs du projet : l'Etat et la région Île-de-France.

Un autre tracé pour la prolongation du tramway T7 a été étudié par les services d'Île-de-France mobilités à la demande de la Présidente de la Région Île-de-France. Pour autant, l'option de remplacer ce prolongement par une amélioration qualitative de la liaison bus actuelle n'a pas été sérieusement étudié. Elle avait pourtant sa pertinence au regard de l'arrivée de la ligne du métro 14 à Orly, élément nouveau par rapport à la décennie précédente, en ce qu'elle aurait permis une desserte plus fine du terminus du T7 Porte de l'Essonne et aussi du terminus de la ligne 14 Orly aéroport qui seront très éloignés l'un de l'autre, créant une incompréhensible rupture de charge.

Sur l'intérêt du tramway T7 :

Le tramway T7 constituera une légère amélioration du temps de transport entre la gare de Juvisy-RER et l'aéroport d'Orly. Pour autant, il faut souligner que sa fréquence sera moindre que le mode bus et qu'il entraînera une évolution de la desserte fine des bus du territoire. Sa mise en service risque donc de se traduire par un éloignement de certaines populations des transports en commun.

Il est cependant un levier incontestable d'évolution de l'urbanisation. Le projet de prolongement du tramway T7 a en effet encouragé et justifié les politiques de densification de la RD7 (ex-RN7) et du centre-ville de Juvisy. Pour assurer la viabilité économique du T7, le schéma directeur de la région Île-de-France a en effet prescrit la construction de plus d'habitat collectif.

Plus qu'un mode de transport qui ne devrait pas faire évoluer en profondeur les habitudes de déplacement à l'échelle locale, le tramway T7 constitue donc avant tout un prétexte permettant le réaménagement d'un axe routier principal, la RD7, en déshérence économique et environnementale. Cela pourrait permettre tout au mieux une amélioration visuelle et espérons-le, un élargissement des voies permettant de faciliter les déplacements cyclables, ce qui n'est pas garanti à ce jour.

En cela, la prolongation de la ligne du métro 14 de son futur terminus d'Orly jusqu'au SMR de Morangis voire au-delà serait bien plus à même d'accompagner la croissance démographique et la transition des

mobilités de la voiture vers le ferroviaire dans le nord du département de l'Essonne. La volonté de cette prolongation est inscrite dans le projet de SDRIFe adopté par la région Île-de-France et actuellement en cours de concertation.

Sur l'insertion environnementale à Juvisy-sur-Orge :

La réalisation d'un tunnel pour faciliter la descente du tramway T7 dans le centre-ville de Juvisy-sur-Orge et jusqu'à la gare RER a fait l'objet d'âpres débats ces dernières années. La déclaration d'utilité publique de 2013 et les débats qu'elle a nourri n'ont donc vraisemblablement pas suffit à trouver une voie de consensus autour de ce projet. Les objectifs environnementaux contradictoires entre l'apport réel d'un mode de transport décarboné et les conséquences écologiques de sa réalisation n'ont pas pu être conciliés efficacement.

Il est donc nécessaire que soit consignées une nouvelle fois les alertes environnementales suivantes :

- La réalisation du tunnel sous le parc de l'Hôtel de Ville de Juvisy-sur-Orge se traduira par l'abattage de nombreux arbres, près d'une centaine. Il faut y ajouter les retraits de végétaux n'étant pas considérés comme « arbres » au sens de la classification établie par les services d'Île-de-France mobilités mais pouvant être assimilés comme tels. Cette remarque a d'autant plus de sens que la commune de Juvisy-sur-Orge a récemment été reconnue comme le territoire comptant le moins d'arbres par habitant de tout le sud-Francilien par l'Institut Paris Région (voir en PJ l'article du Parisien du 30 avril 2023).

- Les caractérisques du sol argileux reprises dans tous les documents d'information sur les risques naturels et d'état des sols permettent de penser que le risque de retrait/gonflement est important, avec un impact sur les constructions en centre-ville. Les travaux de la partie enterrée du tramway en dehors du tunnel sont par ailleurs de nature à bloquer l'écoulement naturel des eaux dans le coteau du Parc de la Mairie.

- La réalisation du tunnel conduira à une porosité des nappes phréatiques supérieures et inférieures, c'est-à-dire d'un transfert de la pollution surface vers la nappe profonde de Champigny dans laquelle est puisée une grande partie de l'eau de consommation francilienne.

Sur l'ensemble de ces sujets, le manque de transparence des données et le caractère vague des engagements environnementaux d'Île-de-France mobilités ne sont pas de nature à rassurer la population.

L'annonce de la reconstitution d'une « zone humide » dans la commune d'Athis-Mons « en compensation du site impacté dans le parc de la mairie à Juvisy-sur-Orge » (lettre d'information IDFM 10 octobre 2023) sonne comme une ultime provocation pour les Juvisiens. Elle envoie le message qu'il existe une ville (Athis-Mons) préservée de la majeure partie des nuisances du chantier du tramway et de son fonctionnement même et qui bénéficiera au surplus d'aménagements à forte garantie environnementale, tandis que la ville de Juvisy-sur-Orge est réduite à l'état de territoire servant.

En conclusion, cette enquête publique relative à l'autorisation environnementale du projet d'extension de la ligne T7 nous donne l'occasion de rappeler l'essentiel des mises en garde locales formulées depuis plusieurs années par les élus de Juvisy-sur-Orge. La volonté politique régionale réaffirmée et transpartisane, dépassant de loin l'avis de la commune de Juvisy-sur-Orge et de ses

habitants, conduit aujourd'hui au maintien en l'état du projet déclaré d'utilité publique il y a 10 ans. Ce projet ne me semble, à titre personnel, de moins en moins adapté aux réalités et aux exigences environnementales de 2023 (sécheresse, déficit de végétalisation, bruit…). Nous pourrions parler d'un « écocide de proximité », en doutant que cette destruction localisée soit créatrice d'une meilleure qualité de vie globale.

Document : Le Parisien 30 04 2023.pdf, page 1 sur 1



12 LE GRAND PARISIEN | ÎLE-DE-FRANCE

Le Parisien Dimanche
Dimanche 30 avril 2023 • N° 24470 bis

Une cartographie inédite
L'Institut Paris Région a utilisé des photos aériennes pour recenser tous les arbres de la région et nourrir une intelligence artificielle qui a fait les comptes. Verdict : 26 millions d'arbres en tout, soit une moyenne de 2,36 par Francilien. Seulement 3 millions s'élèvent à moins de 3 m, et 20 millions culminent à plus de 7 m. Des données passées à la moulinette de la cellule data du « Parisien » pour chiffrer précisément leur nombre dans chacune des 1 276 communes. Découvrez notre moteur de recherche ville par ville sur le Parisien.fr.

Hors bois et parcs, Souppes-sur-Loing, à l'extrême sud de la Seine-et-Marne, est la commune qui compte le plus d'arbres par habitant en Île-de-France.

Au lieu de planter beaucoup, plantons mieux, des essences adaptées
Nicolas Cornet, écologue au département Environnement de l'Institut Paris Région

Où sont les arbres en Île-de-France

L'ACTU | Pour la première fois, un programme d'intelligence artificielle a compté le nombre d'arbres dans la région. Des chiffres qui font ressortir de grands contrastes.

Aurélie Foulon
avec Victor Alexandre

EN FORÊT, dans les parcs ou dans les villes… Partout, les arbres trouvent leurs défenseurs pour s'élever contre les tronçonneuses. C'est dire si les Franciliens sont de plus en plus attachés à leurs arbres. Après les confinements, c'est même devenu viscéral. Au point que le plan Biodiversité a fixé pour objectif une moyenne comprise entre 1 arbre pour 4 habitants et 1 arbre pour 10 habitants dans toutes nos villes et métropoles. Qu'en est-il en Île-de-France ?

On savait déjà que de nombreuses communes franciliennes sont loin, voire très loin, des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui préconise un seuil de 10 m² d'espaces verts ouverts au public par habitant.

En petite couronne, même en tenant compte des parcs, jardins ou forêts accessibles à moins de cinq minutes à pied situés sur d'autres villes, « la grande majorité des communes est carencée (moins de 10 m² par habitant), voire très carencée (moins de 5 m² par habitant) », constate Thomas Cormier, urbaniste à l'Institut Paris Région, qui déplore une situation préoccupante en termes d'accès à la nature et pour la biodiversité.

La petite couronne, la moins bien dotée

La moitié des communes de plus de 5 000 habitants comptent moins d'un arbre par personne. La petite couronne est, là aussi, sans surprise, moins bien dotée : on y trouve l'intégralité des 19 communes de la région recensant moins d'un arbre pour 10 personnes.

Paris sur la 3e marche du podium, mais…

Quelques résultats font toutefois tiquer. Vincennes, par exemple, est la dernière de la classe avec un score de… zéro ! En réalité, le bois éponyme et ses 995 ha d'espaces verts, dont la moitié de forêt, sont sur le territoire de Paris. Résultat, à 2 102 arbres pour près de 50 000 habitants, la ville ne compte qu'un seul arbre pour 25 personnes. Seuls Le Pré-Saint-Gervais (Seine-Saint-Denis), Gentilly et Saint-Mandé (Val-de-Marne) comptent moins de spécimens (1 100 à 1 500) mais pour des populations proches de 20 000 habitants. Même sanction pour les 850 ha du bois de Boulogne, le deuxième poumon vert de la capitale. Résultat, Paris tire son épingle du jeu et se trouve en troisième place des communes les plus plantées de la région, avec près de 210 000 arbres. Mais, évidemment, rapporté à la population, on reste à moins d'un arbre pour dix Parisiens.

Fontainebleau bat tous les records

De l'autre côté de l'échiquier, Fontainebleau (Seine-et-Marne) bat tous les records parmi les communes de plus de 5 000 habitants, avec… plus d'un million d'arbres ! La ville, au cœur du plus vaste massif domanial de la région, culmine à 72,5 arbres par habitant. Loin devant sa voisine, Saint-Pierre-lès-Nemours, qui affiche un score de 14,7, gonflé lui aussi par le plus gros poumon vert de la région.

Mais si on fait abstraction des parcs et forêts pour ne comptabiliser que les arbres en milieu urbain, c'est encore la Seine-et-Marne qui se hisse sur la première marche du podium, avec Souppes-sur-Loing. Ses 5 383 habitants peuvent compter sur 5,4 arbres par personne. « Une bonne nouvelle », sourit Pierre Rabut, maire (SE), qui ne s'attendait pas à être premier de la classe.

À l'ouest, Rosny-sur-Seine fait des envieux

Mais la Seine-et-Marne n'a pas le monopole de la verdure. D'autres communes, moins connues, sortent du lot. Devant les plus huppées, Rambouillet et Saint-Germain-en-Laye, on trouve en troisième position dans le palmarès, Rosny-sur-Seine, dans les Yvelines, qui a de quoi faire des envieux. Grâce à ses 1 750 ha de forêt, on y compte 11,5 arbres par personne. Des habitants « conscients du privilège de recevoir la visite de chevreuils » dans leur jardin donnant directement sur le massif.

Objectif : 2 millions de plantations d'ici à 2028

Le plan régional d'adaptation au changement climatique a « pour objectif de soutenir la plantation par les collectivités de 2 millions d'arbres en milieu urbain d'ici la fin du mandat », souligne Yann Wehrling, vice-président du conseil régional. « On a octroyé 500 000 € au Val-de-Marne, qui a lancé un plan de 50 000 arbres, dont 17 000 en 2023. La priorité est de préserver les arbres existants. »

« Les 26 millions d'arbres sont en très grande majorité en espaces forestiers mais des hectares entiers sèchent sur pied, alerte Nicolas Cornet, écologue au département Environnement de l'Institut Paris Région. En ville, leur durée de vie est 10 fois moindre, à 80 ans. Au lieu de planter beaucoup, plantons mieux, des essences adaptées. Les services qu'ils nous rendent dépendent vraiment de leurs conditions de vie. »

Nombre d'arbres par habitant et par commune

Moins de 0,5 · De 0,5 à 1 · De 1 à 5 · De 5 à 20 · Plus de 20

Plus haut du département · Plus bas du département (pour les communes de plus de 5 000 habitants)

Val-d'Oise
Parmain 6,5
Bezons 0,2

Seine-Saint-Denis
Vaujours 1,3
Le Pré-Saint-Gervais 0,06

Paris 0,1

Yvelines
Maule 3
Sartrouville 0,36

Hauts-de-Seine
Ville-d'Avray 1,6
Levallois-Perret 0,05

Val-de-Marne
La Queue-en-Brie 2,9
Vincennes 0,04

Essonne
Dourdan 10,7
Juvisy 0,35

Seine-et-Marne
Fontainebleau 72,5
Melun 0,5

Lecture : à Paris, on compte 0,1 arbre par habitant (soit 1 arbre pour 10 habitants) contre 72,5 arbres par habitant à Fontainebleau.

Source : Institut Paris Région et calculs LP/Data. • Le Parisien Infographie.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 63

De : Christiane - Juvisy-sur-Orge

Envoyé : Le 06/11/2023 à 14:54:38

Objet : Nous n'avons plus le droit ...

Ce projet de tracé du Tram T7 est ancien.

Sa mise en oeuvre (avec passage dans le parc de la mairie de Juvisy) irait à contre-courant des connaissances et préoccupations environnementales actuelles.

Nous n'avons plus le droit de jouer aux apprentis-sorciers en 2023.

Nos enfants et petits-enfants ne nous le pardonneraient pas ...

Observation 64

De : Sophie - Juvisy-sur-Orge

Organisme : Groupe local Europe Écologie Les Verts du Nord-Essonne

Date de dépôt : Le 06/11/2023 à 15:13:16

Objet : Demande de végétalisation, création d'îlots de fraîcheur, avec espaces en pleine terre, entre la rue Camille-Flammarion et la gare

Contribution : Groupe local Europe Écologie Les Verts du Nord-Essonne (Juvisy-sur-Orge et environs)

Voici le résumé de notre contribution en pièce jointe, qui est illustrée par des exemples en images.
Sur le projet en centre-ville de Juvisy-sur-Orge, entre la rue Camille-Flammarion et la gare, les revêtements de sol sont sans aucune trace végétale.

La ville de Juvisy-sur-Orge est déjà impactée par les derniers aménagements réalisés, devant le pôle intermodal (gare) et le centre culturel Jean-Lurçat. **En effet, après travaux de réaménagement, ces deux sites ont éliminé toute trace de végétal sur des milliers de mètres carrés. Il n'y a plus aucune surface en pleine terre, ce qui perturbe l'infiltration des pluviales. Nous attirons donc l'attention sur le besoin de recréer des îlots de fraîcheur dans ces territoires, et les travaux du tram doivent à minima y contribuer.**

Par ailleurs, le croisement rue Piver / rue Camille-Flammarion se situe à flanc de coteau, ce qui pose la question du ravinement en cas de fortes pluies. **Il est donc nécessaire d'utiliser des revêtements poreux, et de ménager des espaces en pleine terre.**

Ce même quartier est traversé par l'Orge, qui y est enfouie. Or, les structures de cet enfouissement sont fragilisées par le temps, et les nouvelles normes exigent que l'Orge soit au moins en partie découverte à cet endroit. C'est donc un élément à prendre en compte.

Il est également impératif de profiter de l'aménagement du tramway pour végétaliser toute la surface possible devant le pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge.

À proximité de Juvisy-sur-Orge, nous recommandons de prendre exemple sur le site du tramway T12 dans le centre-ville d'Évry, en bordure de l'université : boulevard François-Mitterrand, et à la station « Évry-Courcouronnes ».

Sur le site d'Évry, il y a des surfaces herbeuses dès que possible : sur toute la largeur hors station, et sur l'emprise des rails en station. D'autre part, des graminées sont utilisées en bordure. Ces plantations ont deux atouts : elles favorisent la biodiversité, et elles sont résistantes à la sécheresse et aux fortes chaleurs.

Un tel aménagement végétalisé a plusieurs intérêts :

- Il favorise la biodiversité.

- C'est une surface perméable, qui facilite le ruissellement urbain.

- En cas de forte chaleur, il crée un îlot de fraîcheur, et il évite l'effet albédo.

Ainsi, cet aménagement participe à la fois à la lutte contre l'artificialisation des sols, et à la lutte contre le réchauffement climatique.

Un autre exemple est également à signaler : le micro-trèfle pour la végétalisation des plateformes du tramway, à Dijon. C'est décrit dans un article du Bien public du 28 août 2022, dont un extrait est dans la pièce jointe.

Par la présente, nous demandons donc que soit revu le projet d'aménagement du T7 en centre-ville de Juvisy-sur-Orge, du croisement rue Piver / rue Camille-Flammarion au pôle intermodal. Il devra nécessairement inclure la végétalisation de toutes les surfaces possibles.

Nous vous remercions pour l'intérêt que vous porterez à nos observations.

Le groupe local Europe Écologie Les Verts du Nord-Essonne

Groupe local Europe Écologie Les Verts du Nord-Essonne
(Juvisy-sur-Orge et environs)
Jean-Marc Defrémont et Sophie Maziane, responsables du groupe local
E-mail : ecolos.nord.essonne@mailo.com

Monsieur Michel Garcia
Commissaire-enquêteur

Juvisy-sur-Orge, le 6 novembre 2023

Objet :
Enquête publique IDF Mobilités
Projet d'extension de la ligne T7

Monsieur le commissaire-enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique sur la ligne T7, nous attirons votre attention sur l'aménagement projeté au cœur de la ville de Juvisy-sur-Orge, entre la rue Camille-Flammarion et la gare.
En effet, les vues du projet montrent des revêtements de sol sans aucune trace végétale.
Nous demandons donc la création d'îlots de fraîcheur, avec espaces en pleine terre.
Nous recommandons de prendre comme modèle l'aménagement du T12 au centre-ville d'Évry.

Le projet du T7 au centre-ville de Juvisy : très minéral

Tout au long du parcours du T7 de Villejuif à Athis-Mons, la plupart des aménagements sont remarquables par une forte présence du végétal, sur les voies et aux abords.

Ça n'est pas le cas du projet en centre-ville de Juvisy-sur-Orge. Entre la rue Camille-Flammarion et la gare, les revêtements de sol sont sans aucune trace végétale.
Ceci apparaît sur le diaporama projeté à la réunion publique du 6 juin 2023 (https://tram-t7.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/sites/37/2023/06/T7_20230608_reunion_publique_Juvisy.pdf).



Croisement rue Piver / rue Camille-Flammarion, Juvisy-sur-Orge. Projet



Station Maréchal-Leclerc, Juvisy-sur-Orge. Projet

Nous sommes bien conscients des impératifs posés par les croisements routiers et les zones de fort passage de piétons. Mais la ville de Juvisy-sur-Orge est déjà impactée par les derniers aménagements réalisés, devant le pôle intermodal (gare) et le centre culturel Jean-Lurçat. En effet, après travaux de réaménagement, ces deux sites ont éliminé toute trace de végétal sur des milliers de mètres carrés. Il n'y a plus aucune surface en pleine terre, ce qui perturbe l'infiltration des pluviales. Nous attirons donc l'attention sur le besoin de recréer des îlots de fraîcheur dans ces territoires, et les travaux du tram doivent à minima y contribuer.

Par ailleurs, le croisement rue Piver / rue Camille-Flammarion se situe à flanc de coteau, ce qui pose la question du ravinement en cas de fortes pluies. Il est donc nécessaire d'utiliser des revêtements poreux, et de ménager des espaces en pleine terre.

Ce même quartier est traversé par l'Orge, qui y est enfouie. Or, les structures de cet enfouissement sont fragilisées par le temps, et les nouvelles normes exigent que l'Orge soit au moins en partie découverte à cet endroit. C'est donc un élément à prendre en compte.

Il est également impératif de profiter de l'aménagement du tramway pour végétaliser toute la surface possible devant le pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge.

Le T12 au centre-ville d'Évry : un exemple de végétalisation

À proximité de Juvisy-sur-Orge se trouve un site qui a retenu toute notre attention.
Il s'agit du site du tramway T12 dans le centre-ville d'Évry, en bordure de l'université : boulevard François-Mitterrand, et à la station « Évry-Courcouronnes ».



Boulevard François-Mitterrand, Évry-Courcouronnes. Photographie
Vue générale : végétalisation sur toute la largeur



Boulevard François-Mitterrand, Évry-Courcouronnes.
Photographie
Bordure végétalisée avec des graminées



Boulevard François-Mitterrand, Évry-Courcouronnes. Photographie
Station « Évry-Courcouronnes »

Sur le site d'Évry, il y a des surfaces herbeuses dès que possible : sur toute la largeur hors station, et sur l'emprise des rails en station. D'autre part, des graminées sont utilisées en bordure. Ces plantations ont deux atouts : elles favorisent la biodiversité, et elles sont résistantes à la sécheresse et aux fortes chaleurs.

Un tel aménagement végétalisé a plusieurs intérêts :
- Il favorise la biodiversité.
- C'est une surface perméable, qui facilite le ruissellement urbain.
- En cas de forte chaleur, il crée un îlot de fraîcheur, et il évite l'effet albédo.

Ainsi, cet aménagement participe à la fois à la lutte contre l'artificialisation des sols, et à la lutte contre le réchauffement climatique.

Un autre exemple est également à signaler : le micro-trèfle pour la végétalisation des plateformes du tramway, à Dijon. Comme l'indique un article du *Bien public* du 28 août 2022 :

« Résistant à la sécheresse et nécessitant moins de tontes, le micro-trèfle du tram fait ses preuves.
Trouver une plante qui permette de diminuer la fréquence (et donc les déchets) des tontes et de l'arrosage des plateformes engazonnées du tramway, avec la contrainte d'une faible profondeur de sol (entre 10 et 15 cm). Voilà, en résumé, l'objet de l'expérimentation lancée en 2014 par l'Unité mixte de recherche en agroécologie de l'Inra Bourgogne-Franche-Comté, en lien avec le Jardin des sciences et le Grand Dijon.
Après avoir testé 122 combinaisons de semences, celles contenant du micro-trèfle blanc et violet ont été jugées les plus adaptées, et implantées sur une parcelle entre les arrêts "CHU-Hôpitaux" et "Érasme". »
(https://www.bienpublic.com/environnement/2022/08/28/resistant-a-la-secheresse-et-necessitant-moins-de-tontes-le-micro-trefle-du-tram-fait-ses-preuves)

Par la présente, nous demandons donc que soit revu le projet d'aménagement du T7 en centre-ville de Juvisy-sur-Orge, du croisement rue Piver / rue Camille-Flammarion au pôle intermodal. Il devra nécessairement inclure la végétalisation de toutes les surfaces possibles.

Vous remerciant pour l'intérêt que vous porterez à nos observations,

Recevez, Monsieur le commissaire-enquêteur, nos salutations distinguées.

Sophie Maziane
Jean-Marc Defrémont

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 65

De : LPO Île-de-France - Paris

Date de dépôt : Le 06/11/2023 à 15:46:55

Objet : Avis de la LPO Île-de-France sur l'enquête relative au projet de Tramway 7

Monsieur le commissaire enquêteur,

Vous trouverez ci-joint la contribution de la LPO Île-de-France à l'enquête publique relative au projet de Tramway 7 entre Athis-Mons et Juvisy.

Respectueusement,

LPO Île-de-France

Agir pour la biodiversité

Contribution de la LPO à l'enquête relative au projet de liaison tramway T7 sur les communes d'Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge

Le projet de liaison du Tramway 7 sur les communes d'Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge attire l'attention de la LPO Île-de-France, dont l'objectif prioritaire est d'œuvrer à la préservation de la biodiversité.

Nous émettons un avis favorable au projet de tramway T7 reliant Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge sous réserve de la prise en compte de trois considérations relatives au choix du tracé, à la prise en compte des impacts des travaux sur la biodiversité et à la mesure de compensation pour la destruction d'une zone humide dans le parc de l'Hôtel de ville.

1/ Sur le choix du tracé

La LPO regrette que parmi les différentes alternatives étudiées sur le tracé de la ligne, aucunes n'évitent les sources du Coteau des vignes et le Parc de l'Hôtel de Ville (dans sa partie basse), zones favorables à la biodiversité.

Les travaux, et notamment la réalisation d'un tunnel, vont entraîner des conséquences difficilement prévisibles liées au détournement des sources. Dans une zone argilo-calcaire où l'effet de la présence éventuelle d'eau dans le sol provoquerait des effets de gonflement-rétraction, les conséquences sur les écosystèmes du parc (notamment les bassins) et les bâtiments alentours sont difficilement prévisibles.

Une espèce protégée, l'Alyte accoucheur, peut être directement impactée par ces détournements car elle est présente dans le parc de l'Hôtel de Ville à proximité des écoulements des sources et des bassins qu'ils alimentent. Nous recommandons de mieux étudier les impacts potentiels sur cette espèce et de proposer des mesures concrètes pour la préserver.

2/ Sur l'impact des travaux sur la biodiversité du Parc de l'Hôtel de ville

Les travaux auront un impact certain sur la biodiversité présente dans le parc : dérangement de la faune lié aux bruits, allers et venues de la logistique liées aux travaux, piétinement, etc... La LPO Île-de-France souhaiterait que des mesures plus ambitieuses soient prises pour limiter ces impacts.

lpo-idf.fr

LPO Ile-de-France
Parc Montsouris -26 Boulevard Jourdan - 75014 PARIS
Tél. 01 53 58 58 38 - ile-de-france@lpo.fr

Agir pour la biodiversité

De plus, nous constatons que plusieurs arbres vont être abattus dans la partie basse du parc. Ces arbres présentent un intérêt écologique et donc un enjeu certain pour la biodiversité, avec de nombreuses cavités favorables au refuge ou à la reproduction de la faune sauvage. Ils sont l'habitat de plusieurs espèces protégées telles que les Ecureuils roux, les pics de diverses espèces, les Grimpereaux des jardins, les Sittelles torchepot, la Chouette hulotte, plusieurs espèces de chiroptères, etc.

Il est primordial que ces habitats d'espèces protégées soient pris en compte lors de la réalisation des opérations. Il faut mettre en place des mesures d'évitement et de réduction, en installant des nichoirs adaptés, dans des zones non impactées, lors des travaux, etc. La LPO Île-de-France peut proposer un accompagnement pour prodiguer des conseils sur les mesures à appliquer, par exemple définir les emplacements pour les nichoirs.

3/ Sur le choix du site de compensation de la zone humide détruite

Nous nous interrogeons fortement sur le choix du site de compensation et les objectifs de restauration. L'intérêt de mettre en place une mesure de compensation est de créer un milieu équivalent ou a minima de revaloriser une zone qui a un intérêt écologique faible.

Or, en l'espèce, le site choisi pour recréer une zone humide constitue déjà une zone humide. Il est donc prévu de compenser la destruction d'une zone humide entretenue (composée de pelouses, d'arbres et de bassins), en détruisant une zone humide plus sauvage, avec une biodiversité intéressante (composée de ronces, de Prêles, de Typhas, de Cressons sauvages, etc.). Cette zone n'a donc pas forcément besoin d'être valorisée et les opérations qui sont prévues pour recréer un sol favorable au développement d'une végétation humide risquent d'avoir un impact négatif sur les espèces présentes dans la zone.

On y observe plusieurs espèces protégées qui y nichent, telles que la Fauvette à tête noire, le Rougegorge familier, le Troglodyte mignon, le Pouillot véloce... D'autres espèces utilisent cette zone comme lieu de nourrissage ou de passage, telles que le Pic épeiche, le Pic épeichette, le Pic vert, le Faucon crécerelle, l'Épervier d'Europe ...

De plus, du fait de l'ancienneté des derniers relevés effectués (2014), la liste des espèces présentes dans le périmètre du projet n'est plus d'actualité. La LPO Île-de-France a remarqué que de nouvelles espèces protégées nichent dans la zone qui

lpo-idf.fr

LPO Ile-de-France
Parc Montsouris -26 Boulevard Jourdan - 75014 PARIS
Tél. 01 53 58 58 38 - ile-de-france@lpo.fr

Agir pour la biodiversité

n'ont donc pas été prises en compte dans l'étude d'impact. Par exemple, sur les bords de l'Orge, la Rousserolle effarvatte est maintenant nicheuse certaine et la Bouscarle de Cetti est nicheuse probable.

Des opérations dans la zone pourraient nuire aux espèces déjà présentent, alors que ce site reste un des rares qui constituent un milieu favorable dans ce secteur très urbanisé. Par exemple, le maître d'ouvrage propose de créer des zones ouvertes alors que la zone est déjà majoritairement ouverte, avec quelques ronces qui s'y sont développées et constituent une réserve de nourriture et un abri pour de nombreux animaux. Mener des opérations dans cette zone sans prendre en compte ces espèces causerait un dérangement qui serait susceptible de constituer un délit au sens de l'article L.415-3 du Code de l'environnement.
De la même manière, l'aménagement proposé, et surtout la plantation d'un verger, n'est pas compatible avec les objectifs de compensation d'une zone humide ni avec les espèces déjà présentent sur le site de compensation.

Pour toutes ces raisons, la LPO Île-de-France demande :

- **L'adoption de mesures ambitieuses pour préserver la biodiversité lors de la réalisation des travaux, notamment dans le Parc de l'Hôtel de Ville ;**
- **L'étude de solutions alternatives pour le site de compensation justifiant l'opportunité du choix effectué ;**
- **La protection et la pérennisation de la zone humide de compensation en réalisant un inventaire faunistique et floristique complémentaire avant toute opération.**

Le 26 octobre 2023
Pour la LPO Île-de-France
Jean-François MAGNE,
Responsable de la délégation

lpo-idf.fr

LPO Ile-de-France
Parc Montsouris -26 Boulevard Jourdan - 75014 PARIS

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 66

De : Ville Juvisy-sur-Orge -

Date de dépôt : Le 06/11/2023 à 16:16:30

Objet *:* Contribution de la Ville de Juvisy

Par la voix de Madame le Maire, la municipalité s'est engagée à soumettre des contributions factuelles et précises dans le cadre de l'enquête publique portant sur l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T7, présentée par Île-de-France Mobilités sur les communes d'Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Paray-Vieille-Poste, qui se tient du 2 octobre au 6 novembre 2023.

Fondées sur les analyses techniques et les observations des techniciens des services municipaux, ces contributions s'appuient également sur les nombreuses interrogations formulées par les habitants à l'occasion des différentes réunions publiques d'information qui ont été organisées à la demande de la Ville.

- Comment assurer la récupération et l'équilibre hydrogéologique alors que la technique de récupération d'eau des nappes par barbacanes ne prouve pas aujourd'hui que l'équilibre est respecté et que les parties en aval ne verront pas leur géologie transformée ?

- Les études géologiques démontrent que la nature des sols est composée d'importantes couches d'argile blanche et verte qui sont les premières impactées lors d'épisodes de sécheresse par un phénomène bien connu de dessiccation et de réhydratation des sols impactant directement le bâti. Quelles sont les réponses techniques proposées quant aux infrastructures constitutives du tunnel pour pallier ce phénomène qui est largement amplifié par des périodes de grandes chaleurs de plus en plus longues dues au changement climatique ?

- Enfin les courbes de niveaux de montée et descente des eaux des nappes démontrent quant à elles des évolutions très fortes. La seule réponse est une pompe de relevage qui sera présente près du cinéma. Celle-ci devrait assurer l'évacuation des sources mais sans se prémunir d'un collecteur des eaux pluviales suffisamment dimensionné.

- La construction du tunnel en tunnelier pour partie et en tranchée ouverte suppose l'évacuation de milliers de mètres cubes de terre et de boue. Il sera inévitable que des rejets de boues acides se retrouvent dans l'Orge, risquant de provoquer une pollution. Quels moyens de contrôle et quelles garanties seront offerts pour remédier à cela. Enfin, quel plan sera mis en place au cas où nous ayons à subir une pollution de cette nature ?

- Les plans présentés par les techniciens font état de la réalisation d'une noue « arborée » permettant d'accompagner les rejets des eaux pluviales sous la forme d'un caniveau vénitien. Or, nous n'avons pas

de précision sur son implantation qui risque encore de réduire l'emprise de la chaussée de la rue Piver et augmenter encore les nuisances des riverains dans le sens descendant, la gestion de cet écoulement en partie avale.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 67

De : Bienfait Aleandro - Juvisy-sur-Orge

Date de dépôt : Le 06/11/2023 à 16:30:52

Objet : Avis sur le projet d'extension de la ligne T7

Comment peut-on détruire un parc si exceptionnel que nous avons la chance d'avoir à Juvisy ? Par ailleurs, quel est l'intérêt de prendre un tram qui prend 3 fois plus de temps d'aller à Paris quand le RER c dessert Saint Michel en 15 mn ?

Observation 68

De : Thierry - Juvisy-sur-Orge

Date de dépôt : Le 06/11/2023 à 16:40:59

Objet : Inquiétude suite perçage du parc de la mairie

Il y a une quinzaine d'années la friche Citroën qui bordait la N7 a été remplacée par 3 immeubles.

Depuis, les habitants de la rue Raymond Lefèvre sont inondés lors des fortes pluies.

Cela est dû à l'eau qui ne s'infiltre plus dans la terre à cause de l'emprise du béton des immeubles !

Donc je suis très inquiète car dans le cadre du T7 c'est une bonne partie du parc de la mairie qui va être bétonné et au vu du nombre de sources qu'il y a l'eau ressortira forcément ailleurs !!

Observation 69

De : Catherine - Draveil

Date de dépôt : Le 06/11/2023 à 16:45:15

Objet : extension ligne T7

D'après le Dossier d'enquête publique - Pièce A : Demande d'autorisation environnementale Imprimé Cerfa N°15964*01 fourni à l'administration, signé manuscritement, il est noté *(en italique vert) :*

le tracé de prolongation du T7 dessert les quartiers bordant la RN 7 au sud d'Orly ainsi que le centre ville de Juvisy ce qui signifie que cette prolongation privilégie essentiellement des quartiers déjà fortement desservis en transports en commun (plus de 6 lignes de bus) au détriment de localités plus au sud sur la RN7.
Cette prolongation est discriminatoire.

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.
Dans cette déclaration cerfa, il n'est pas précisé la partie du site qui ne sera pas réservé

Pourtant cette omission est lourde de conséquences car elle concerne le dernier tronçon représenté par l'avenue Estienne d'Orves à Juvisy.

Cette avenue sera empruntée par :
le tramway de 32 m
+ 3 à 6 lignes de bus de 12 m chacun
+ quelques voitures
+ le flot de voitures entrant par l'intersection Av de la République / av Estienne d'Orves.

Tous ces véhicules devront se partager la même voie de 245 m de long, régulée par 3 feux tricolores.
Le scénario est identique pour le trajet inverse : Juvisy/Athis

Actuellement, cette avenue contribue à la congestion du centre ville.
Elle est déjà problématique et constitue le point noir des embouteillages aux heures d'affluences et contredit la prétention :
- de relier Athis-Portes de l'Essonne à RER Juvisy en 12 minutes
- ainsi que l'intervalle entre 2 rames de 4mn.

La possibilité d'une nappe souterraine/phréatique est fort probable puisque les riverains témoignent :
- disposer d'un puits ,
- de pompages d'eau réalisés lors de la construction d'immeubles dans ce secteur.

L'avenue Estienne d'Orves, est traversée au Nord par l'Orge et,au Sud se situe dans la ligne droite de l'accès Seine de la gare RER.
Cet accès Seine est fermé lors des crues.
On peut supposé la présence d'une nappe phréatique dont l'étendue reste à déterminer.

L'inscription de Juvisy sur Orge à l'Atlas des zones inondables depuis le 1,12,1999 n'est pas à négliger.

Description des moyens d'intervention ainsi que les conditions de remise en l'état
Dans la gare souterraine,
L'évacuation des personnes en fauteuil roulant en cas d'incendie est prévue via des espaces d'attente aux niveaux quai et mezzanine permettant l'accès aux ascenseurs . ...
... en cas d'incendie, les accès aux portes des 2 ascenseurs sont condamnés
L'évacuation ne semble pas évidente et nécessite des précisions.

Les eaux prélevées seront intégralement rejetées dans la même nappe
- Où seront elles stockées ?
- Comment seront-elles stockées ?
- Site protégé ?

Le grand pôle intermodal de Juvisy
La gare RER de Juvisy est traversée par deux souterrains. Ceux-ci sont actuellement déjà saturés.

Aux heures d'affluence, le cheminement y est difficile voire pénible par la confrontation de flux inverses pour les deux souterrains.
Le croisement avec les flux descendant en provenance des quais (RER C- RER D) frise la bousculade.

C'est particulièrement sensible au niveau du souterrain Mairie/Seine lors de l'arrivée du RER C seul accès direct pour les usagers se dirigeant vers la sortie Condorcet.
L'aspect sécuritaire de ces traversées souterraines est à prendre en considération d'urgence.

L'accueil des personnes à mobilité réduite laisse à désirer ;
Souterrain Gaulois/Danton
Seul l'accès Danton n'est pas équipé d'ascenseur
L'escalier n'est pas abrité,
Par temps pluvieux, les marches sont glissantes. une flaque d'eau s'étend au pied de l'escalier.

Souterrain Mairie/Seine
l'ascenseur placé accès Seine ne permet pas un accès direct aux quais
Les personnes à mobilité réduite (principalement en fauteuil roulant) venant par les accès Seine ou Condorcet doivent suivre un parcours de combattant à la limite du dissuasif.

Les gares routières
Gare routière Seine (rénovée sans concertation avec Kéolis, seul utilisateur)
Ne permet pas de savoir si les bus en tête de quais attendent pour passer le feu ou l'heure de départ,
L'entrée des bus dans cette gare routière semble rendre difficile leur manoeuvre,
Il en résulte des embouteillages se répercutant sur la circulation en provenance du pont et des retards pour les bus suivants.
Le non équipement de feux prioritaires à la sortie gare routière/quai de Seine favorise l'irrégularité du service et engendre des retards sur l'horaire.

Gare routière Condorcet
Peut être faudrait-il prévoir un accès complémentaire afin de résorber le noeud précédemment cité, source de bousculade et d'insécurité.
La continuité du T7 sur la RN 7, résoudrait une partie de cette problématique et déchargerait les souterrains.

Gare routière Juvisy centre
Le souterrain Mairie/seine, propose à l' accès Mairie un large escalier, pas d'escalators, ni d'ascenseur.
Pourtant l'espace ne manque pas. D'autant plus que c'est l'accès le plus emprunté.
Les personnes assimilées à la catégorie personnes à mobilité réduite montent péniblement cet escalier.

L'emplacement et le signalement des arrêts est un casse-tête pour les personnes relevant de la catégorie PMR.

Le terminus de la ligne T7 dispose déjà d'une plateforme d'accueil.
Curieusement la longue travée n'est utilisée par aucun bus depuis l'aménagement de cette gare routière. Est-ce pour la préserver d'un éventuel mouvement de terrain ?

Actuellement, aux heures d'affluences, deux feux tricolores non prioritaires (avenue des Gaulois) rallongent de quelques minutes les temps d'arrivée et les temps de départ. (c'est important pour les correspondances)

Le parvis tout minéral donne un aspect désolant, déprimant et pas très écologique.

Pont supérieur
il manque cruellement un ascenseur ou escalator à gauche de l'escalier Juvisy centre
L'ascenseur se trouve à 20m sur la droite est dissuasif.

A noter, la suppression du trottoir qui mène de l'horloge vers Athis-Mons sans avoir à traverser de route. .

Tramway et pente

Selon la Pièce F_2_Résumé non technique page 14 sur 72 encadré vert il est indiqué ;
en insérant le tramway en surface, le contournement du parc de la mairie aurait pu être réalisé au Sud (RN7 puis rue Piver) ; la rue Piver est trop étroite (9m) pour y insérer le tramway et un coude trop serré pour le passage RN7 / rue Piver aurait nécessité de nombreuses expropriations.

Le coude en question bénéficie d'une chaussée élargie et d'une voie spécifique permettant actuellement aux bus d'effectuer le virage pour accéder à la rue Piver.
Un recul sur l'actuelle voie d'accès spécifique permet l'insertion du T7.
La largeur de la rue Piver autorise le croisement de deux bus. Bus et tramway ont sensiblement la même largeur.

Le T7 sur fer nécessite une infrastructure contraignante, non écologique pour toutes les phases ; travaux et exploitation. Il est dépendant de l'alimentation électrique.
Comment sera gérée une panne affectant notamment la circulation dans le tunnel ?

Pourquoi ce choix de tramway sur fer ?

Pourquoi la prolongation par tramway sur pneus n'est pas envisagée, ?
Son implantation est plus simple et plus souple moins coûteuse.
Sa vitesse commerciale plus rapide.
Son délai de mise en service plus court que le tramway sur fer,

Le choix d'un tramway sur pneus aurait permis de sauvegarder le parc de la Mairie et l'environnement du centre ville, en évitant de remplacer les arbres par des piliers supports de ligne électrique.

La dissociation au niveau de la gare Porte de l'Essonne diminuerait le coût global (qui ne figure pas dans la présentation du projet) mais la mention « *diminution du coût de l'ouvrage* » disséminée dans le dossier d'enquête permet de s'en inquiéter.

Le bétonnage sur tout le trajet soulève la question écologique même s'il est recouvert d'une couche de verdure et la *possibilité de plantation d'arbres.*
Le choix de rejoindre la station Observatoire à la station Piver/Maréchal Juin en creusant un tunnel ne justifie pas le massacre de ce parc,
La majorité des arbres y sont bien portant et il est à craindre que le bouleversement de leur environnement tant souterrain que terrestre ait un impact non négligeable pour la commune de Juvisy.

Pour conclure, un tramway semblable au TVM dont la RATP peut être fière pour sa fréquentation devrait être retenu et parcourir la RN7 à partir des Portes de l'Essonne surtout qu'aucun trajet direct ne mène à l'Hôpital Sud Francilien **(RN7)**, et permettrait un accès simplifié à la Préfecture, Conseil général de l'Essonne et Tribunal d'Evry. Ce tracé permettrait **un maillage réel et non illusoire.**

Le coût de ce projet dont on peut à raison penser qu'il va coûter « un pognon de dingue..... » devrait être reconsidéré. Il n' y a rien de déshonorant à renoncer à un projet quel que soit le montant déjà investi, c'est le BA BA d'un bon gestionnaire et c'est même respectable.

Cdoukian, draveilloise, usager de transports en commun.

Ile de France Mobilités peut répondre aux questions aux différents points abordés par cette utilisatrice de la Gare qui décrit des suggestions qui pourraient être bénéfiques mais qui sortent souvent du périmètre de cette enquête environnementale.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 70

De : Mairie de Juvisy-sur-Orge

Date de dépôt : Le 06/11/2023 à 16:46:04

Objet : Observations de Madame Lamia BENSARSA REDA, Maire de Juvisy-sur-Orge.

La majorité municipale depuis 2020 porte la conviction que de nouveaux modes de transports et de mobilités doivent être créés pour réduire les flux routiers mais aussi pour assurer de nouvelles connexions vers de nouveaux pôles de transports.

Ces derniers doivent s'accompagner de la création de nouveaux aménagements afin de favoriser dans le même temps de nouvelles mobilités avec la création de pistes cyclables, de voies rapides dédiées à des lignes de bus propres ou de co-voiturage, de nouveaux axes de traversées de la Seine ou encore l'aménagement des quais pour la création de futures navettes fluviales.

Ce nouveau maillage ne peut se faire sans une remise à plat des projets de transports tels qu'ils ont été élaborés au début des années 2000. C'est ainsi que la municipalité précédente a souhaité, en lien avec la Région Ile-de-France, réinterroger le tracé du prolongement de la ligne de Tramway T7.

Plusieurs scénarios ont été proposés par cette dernière, un prolongement le long de la RD7 jusqu'à Evry, un prolongement vers le quartier appelé entre deux voies via Juvisy et jusqu'à la gare routière Condorcet permettant ainsi la transformation de ce quartier dit « ancien dégradé » ou encore une ligne de bus dédiée sur la RD7 en site propre permettant de préserver le parc de la mairie et de limiter les impacts sur le centre-ville de Juvisy dont la requalification n'a jamais été prévu.

Ces études complémentaires, malgré l'insistance de la municipalité et des associations locales, n'ont pas permis de définir un nouveau tracé et la création d'une ligne bus dédiée et ce malgré l'arrivée de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly et dont la création n'avait jamais alors été envisagée lors de l'élaboration du projet au début des années 2000.

Il faut préciser, qu'au-delà de ces études, la municipalité précédente avait également commandé des études complémentaires afin que les résurgences d'eau présentes à Juvisy (sources) soient davantage prises en compte, que les impacts sur l'Observatoire Camille Flammarion dont les fondations sont extrêmement fragiles soient étudiés ainsi que la préservation de la biodiversité et l'aménagement du parc de la mairie. Enfin, **il a également été réclamé que les équipes du projet étudient les problématiques spécifiques des copropriétés et des habitations qui jouxteront le passage du tramway.** Enfin, d'envisager la reconstitution de places de stationnement et la requalification du centre-ville de Juvisy qui concentre de nombreux services publics (caserne des pompiers, commissariat de police, tribunal d'instance…).

La municipalité que je conduis depuis 2020 a réclamé en plus de tout cela la mise en place d'une coordination technique et opérationnelle du projet ainsi qu'une coordination institutionnelle. Force est de constater que ces dernières peinent à se mettre en place. La multiplicité des intervenants et les interférences avec les autres projets structurants de la ville (reconstruction des urgences de l'hôpital de Juvisy, réouverture de l'Orge en centre-ville…) nécessitent pourtant un dialogue permanent.

A cela, il faut ajouter que la question du fonctionnement des services publics pendant la période des travaux n'a pas encore trouvé de réponse. Fonctionnement des services de la ville situés à l'Hôtel-de-Ville (parc de la mairie), de la salle des mariages, de l'IUT d'Evry installé également dans le parc de la mairie, du fonctionnement des urgences pendant les travaux, de la caserne des pompiers, du commissariat de police (commissariat de circonscription), des transports scolaires, du tribunal… autant d'interrogations et ce malgré l'insistance de la municipalité.

Par ailleurs, les études techniques telles que présentées n'ont jamais fait l'objet d'une réactualisation et d'un protocole particulier malgré les deux épisodes météorologiques importants qu'a connu la ville de Juvisy à savoir les crues de 2016 et 2018. Si ces deux épisodes d'inondations ont d'abord impacté les bords de Seine, il faut souligner que l'Orge a également débordé et a ainsi paralysé une partie importante du centre-ville et du quartier entre deux voies nécessitant la fermeture de plusieurs voies d'accès au centre-ville.

Il est également important de noter qu'il n'est prévu à ce jour aucun plan communal de sauvegarde en cas de nouvel épisode d'inondation ni en période dite de travaux ni lorsque le tramway sera mis en circulation avec la prise en compte notamment de la station souterraine. Les plans d'évacuation de la ville tels qu'ils sont définis aujourd'hui dans le plan communal de sauvegarde n'ont pas été actualisés et aucun exercice n'a été réalisé ni avec les forces de sécurité et de secours ni avec les équipes du projet.

Le projet de prolongement du Tramway T7 prévoit l'abattage de plus de soixante arbres en centre-ville et d'une centaine dans le parc de la mairie. Outre les questions paysagères, nous n'avons aucune information s'agissant de l'impact de l'installation des tirants dans le parc de la Mairie sur la végétation, pas plus sur la biodiversité. J'ajoute que la ville de Juvisy a été reconnue comme le territoire comptant le moins d'arbres par habitant de tout le sud-francilien par l'Institut Paris-Région sans que cette donnée ne soit prise en compte par le projet.

Le projet prévoit également la reconstruction d'une zone humide à Athis-Mons pour limiter les effets de la bétonisation et rien à Juvisy. La suppression d'une partie du parc de la mairie et la bétonisation liée au creusement du tunnel va priver la ville d'une zone humide naturelle et d'un poumon vert important **sans qu'aucune réflexion ne soit menée à Juvisy sur la création d'une zone humide ou de la reconstitution d'un espace vert.**

La présence des nombreuses sources présentes à Juvisy nécessite la définition d'un périmètre de référé préventif large prévenant ainsi les dommages sur les habitations privées et copropriétés allant jusqu'au quartier dit du val. Il est à noter aussi que les inquiétudes sont nombreuses sur la pollution de la nappe de Champigny sans que ces dernières n'aient jamais été vraiment levées par les techniciens du projet. Le manque de transparence et les imprécisions techniques participent à alimenter de nombreuses inquiétudes.

Enfin, les études acoustiques et les études d'impact de la pollution sonore n'ont été lancées que très récemment, les résultats ne sont donc pas connus à ce jour et interrogent nécessairement.

Pour finir, cette nouvelle et ultime enquête publique relative à l'autorisation environnementale du projet de prolongement de la ligne de Tramway T7 nous offre l'opportunité d'alerter une dernière fois sur les impacts de ce tracé sur la ville de Juvisy déjà fortement impacté par un nœud ferroviaire important. Mais aussi sur la nécessité de penser le maillage de transports au regard de la création des nouvelles et futures lignes de transports afin de limiter l'apport de nouveaux voyageurs à la gare de Juvisy. De plus, la concentration des transports sur la seule surface de Juvisy interroge la future qualité de vie des habitants mais aussi sa gestion administrative.

Enfin, si l'intérêt régional du prolongement de cette ligne de tramway ne peut être remis en question, le projet devrait pouvoir être réinterrogé au regard des nombreux dommages environnementaux mais aussi des nouveaux risques naturels liés au changement climatique (inondations, sècheresse…) et enfin

de l'absence de création de mobilités alternatives (pistes cyclables…) qui ne sont pas anticipé dans le projet tel qu'il est défini aujourd'hui.

La transformation de nos villes, leur urbanisation et le nécessaire développement de nouvelles mobilités ne peuvent se faire sans que les impacts environnementaux ne soient mesurés. A titre personnel, je regrette que ce projet élaboré au début des années 2000 ne soit pas réinterrogé, accompagné d'une réflexion plus profonde sur les impacts financiers et environnementaux mais au regard des risques climatiques et des alertes répétées bien légitimes des élus de Juvisy.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observations déposées sur le registre de la mairie de Paray-Vieille-Poste

Aucune

Observations déposées sur le registre de la mairie d'Athis-Mons

Aucune

Observations déposées sur le registre de la mairie de Juvisy

Observation 71

De : N. DESJEUNES
Date de dépôt : jeudi 5 octobre
Découvertes successives d'obstacles tant géographiques que logistiques qui n'avaient pas été envisagées ou minorés lors de la présentation sur « papier glacé » faites par tous les intervenants lors des premières réunions publiques à Juvisy….et maintenant que le projet semble lancé et que les soucis arrivent (mauvaise coordination entre les acteurs du projet, difficulté circulation etc……..) la vitesse de réalisation est considérablement freinée.

Ce tracé du T7 est incompris par la plupart des juvisiens qui eux sont concernés par tous ces embarras. La durée prévisionnelle des travaux serait de 7 ans !!!!!

Observation 72

De : Laurence Gauthier et André Plas
Date de dépôt : mercredi 11 octobre
La lecture de l'étude d'impact sur le prolongement du T7 fait apparaitre de nombreuses approximations et des doutes notamment soulevés par l'autorité environnementale (MRAE)et par la CLE dans son document du 06 décembre 2022.

Elles émettent des doutes sur le mode de gestion des eaux pluviales (4/16), sur le dimensionnement de l'ouvrage en faisant remarquer que la proposition « ne constitue pas la réponse appropriée aux enjeux de présentation de la qualité de l'eau ou encore de la gestion des risques d'inondations » (5/16)

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 73
De : J.Y. DESBORDES
Date de dépôt : 11 octobre
Objet :

Les travaux de prolongement de la ligne de tram T7 vont lors de la traversée du parc de la mairie immanquablement mettre en communication les deux nappes de la colline. La nappe supérieure étant polluée va donc polluer la nappe inférieur et occasionner par la même un problème écologique irréversible.

Ceci a une époque où l'écologie est mise en exergue par le gouvernement et ou l'on demande à tous les citoyens de faire des efforts énormes dans ce domaine. Ile de France Mobilités se doit de montrer l'exemple en respectant la nature. Ce problème qui fait l'objet de toutes les attentions du gouvernement ne respecte pas l'écologie, il est de nature à remettre en cause la traversée du parc de la mairie en souterrain et nécessite donc de fait l'étude d'un nouveau tracé.

En cas de maintien du tracé actuel, je demande :

- Qu'une carte délimite le périmètre de la nappe phréatique supérieure soit établie
- Que le niveau de cette nappe face l'objet d'un constat avant travaux
- Qu'un contrôle annuel soit suivi par un comité composé de toutes les parties prenantes (IdF Mobilités, Mairie, habitants du quartier et experts géologues)
- Préalablement, IdF Mobilités fera établir un état des habitations édifiées sur les emprises de la nappe supérieure, cet état sera transmis au comité.
- Ce comité sera chargé de surveiller l'évolution des niveaux de nappes et d'alerter en cas de baisse importante de ce niveau. Ce suivi annuel devant permettre d'anticiper d'éventuels désordres et d'alerter sur les mesures à mettre en œuvre.
- IdFM devra s'engager à indemniser les propriétaires des habitations qui seront touchés par les mouvements de terrains dus aux travaux du T7, engagement qui portera sur une période de 10 ans.

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 74

De : M Cougnier
Date de dépôt : 12 octobre

Je souscris totalement à l'exposé de la page 3 (observation 73). D'autre part tout le monde parle d'écologie et ces travaux dans le parc de la mairie amèneront à couper de nombreux arbres centenaires (das ce même parc) qui est le poumon vert de notre commune.

Je suis membre d'une association PAT3EJ qui a toujours été contre ce tracé, nous avons longtemps milité pour le tracé par la RN 7 jusqu'à Viry-Châtillon au carrefour Renault. Dans ce secteur il y a de nombreuses surfaces en friche industrielles permettant le passage du Tram sans problème et un raccordement des voies SNCF du côté RER D.

Pour en finir ces travaux dans Juvisy estimés pour environ 5 années y compris la reconstruction de l'hôpital, la circulation urbaine sera un enfer.

Observation 75

De : O**.** MARCHAND
Date de dépôt : 13 octobre
Objet :

Suite aux diverses réunions, le problème demeure au niveau des réponses concernant les nappes phréatiques. La question posée était la suivante : les nappes seront-elles impactées ? Il n'y a pas de réponses claires.

Circulation une fois les travaux terminés où en sera le bénéfice d'avoir moins de camions, bus et voitures ? Je n'en vois pas. De plus cela augmentera le trafic puisque un tramway viendra s'insérer dans un couloir. Quel était l'objectif du départ : moins de circulation, moins de pollution.

Aujourd'hui et surtout demain, l'eau est un bien précieux et la commune s'en sort pas mal. Ceci perdurera-t-il ?

Environnement : nous avons un trésor de verdure à Juvisy set le parc de la mairie en fait partie. Des arbres de plusieurs décennies sont actuellement dans le parc. Ils servent entre autre à retenir la terre. Bien que les tunnels soient parait-il très fiables d'après les ingénieurs présents aux réunions, il n'empêche que l'eau dévalera le parc et où ira-t-elle ?

Gare de Juvisy : la gare est-elle suffisamment adaptée pour accueillir le flot des passagers ? Arrivant en tramway, en voitures, en bus et à pieds.

Aujourd'hui c'est déjà très encombré, ascenseurs manquants.

Enfin a-t-on pensé aux câbles qui joncheront la vue tout au long du parcours et surtout en ville. J'ai déjà vu une ville comme ça et c'est choquant (une ville à l'étranger).

Je ne suis pas contre le tramway, mais doit-on tout accepter pour avoir pire.
J'ai pris note que le tunnel sera fait à l'ancienne et qu'il ne sera pas ouvert.

Pourquoi doit-on dans ce cas retirer les arbres ? Où en est-on de l'écologie ?

Traversée du centre de Juvisy. Je suppose qu'un pont sera refait pour le passage du tramway, des camions, des bus, des voitures.

Je n'ai pas entendu parler de ces travaux aux réunions.

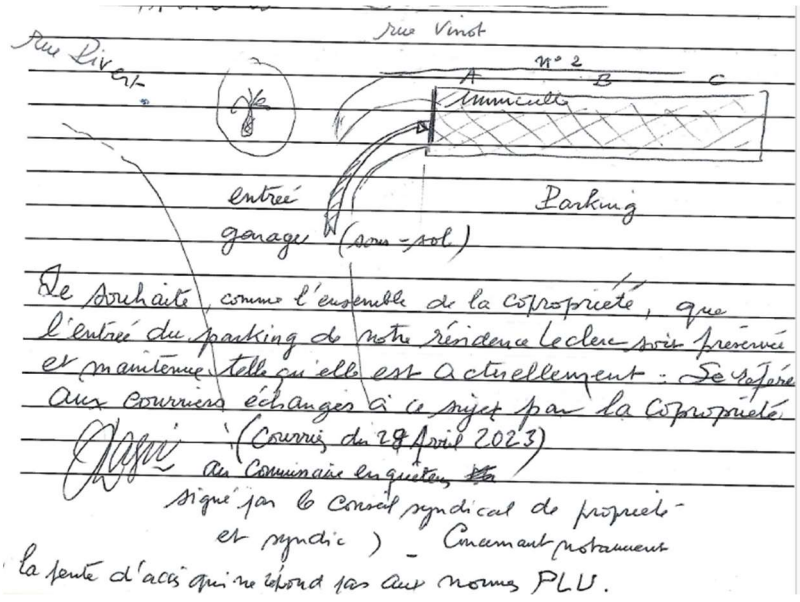
Observation 76
De : L. GAUTHIER et A. PLAS
Date de dépôt : 13 octobre
Quel type de système anti intrusion a été envisagé à l'entrée et à la sortie du tunnel ? (proximité de l'école Jean Jaurès)

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 77
De : Jacques PAGEIX immeuble rue du Dr Vinot co-propriété
Date de dépôt : 2 novembre

Je souhaite comme l'ensemble de la co-propriété, que l'entrée du parking de notre résidence Leclerc soit préservée et maintenue telle qu'elle est actuellement. Se référer au courrier échangé à ce sujet par la co-propriété, courrier du 29 avril 2023 adressé au commissaire enquêteur (enquête parcellaire) signé par le conseil syndical de la co-propriété et le syndic. Concernant notamment la pente d'accès qui ne répond plus aux normes PLU.



Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 78
De : Bénédicte HURLEZ
Date de dépôt : 3 novembre

IDF Mobilités veut réaliser ce projet coûte que coûte au mépris de la complexité du territoire.
L'incidence piézométrique sur le bâti (réf : pièce G2 1-4-4) n'a pas été correctement évaluée. La présence de cuvelage reste « à vérifier » dans de nombreux logements…… Ceci n'est pas acceptable à ce stade du projet, présenté comme finalisé.

Pièce G1 4-2-2-1-4 Une éventuelle pollution issue d'une nappe est présentée comme maitrisée avant son rejet dans les réseaux, gérés par l'EPT 12. Quelles garanties avons-nous sur la capacité et fiabilité de ce réseau pour gérer une telle opération ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Commentaire du commissaire enquêteur

Observation 79
De : Raymond SOLIGO Adjoint au maire en charge de la prévention Gsm
Date de dépôt : 6 novembre

Juvisy GRAND PARIS Contribution enquête publique

Des problématiques hydrologiques et environnementales pour lesquelles il n'y a pas de réponse **précise et certaine.**

Comme nous sommes nombreux à être inquiets et à souhaiter éclaircir certaines positions concernant le tramway T7, je me suis toujours interrogé sur le bien-fondé de ce tracé retenu par lle de France Mobilités, qui va considérablement impacter notre centre-ville, détériorer un parc naturel magnifique et créer des nuisances considérables, notamment hydrologiques.

Lors de la réunion publique de présentation de novembre 2021 au gymnase Ladoumègue à Juvisy, j'ai interpellé les techniciens et ingénieurs en charge de la réalisation de la gare et du tracé souterrain, sur l'impact environnemental de la déviation des sources alimentant Juvisy.

Je vous rappelle qu'en 1909, l'eau de Juvisy, dont le débit était très important (il l'est toujours!), était commercialisée en bouteilles : 3 millions de litres d'eau vendus, soit environ 7o millions de bouteilles dès 1899.

L'arrivée de l'eau potable a mis fin à l'exploitation de cette source en 1980.

J'ai fait construire mon pavillon en 2018 au centre-ville. Lors des études de sol, les relevés ont indiqué une présence importante d'eau claire dans le sous-sol. Afin d'obtenir l'origine de cette eau, des analyses ont été faites à la demande du constructeur : Résultat, à 2 mètres de profondeur, l'eau présente provient de sources, qui passent donc outre l'Orge.

Ma question à Île de France Mobilités a été simple : Quelles conséquences pour les habitants du coteau et du val proche centre-ville, sur cette déviation des sources?

Réponse : il n'y aura certainement aucun impact...

Certainement !!! Aucun ingénieur, aucun responsable du projet n'est en mesure d'assurer la Sécurité des habitations.

Je m'explique : Toute différence de pression hydraulique dans le sous-sol amène à un abaissement naturel de celui-ci : la nature a horreur du vide !

Or, après m'être renseigné auprès de spécialistes du syndicat de l'Orge et de géologues, une nappe phréatique vidée met 1 siècle à se reconstituer.

Chaque mouvement de terrain dû à un assèchement est quasi irréversible.

Je suis donc très inquiet sur l'avenir des habitations après ces travaux titanesques, encore jamais réalisés par IDFM. Ce projet est pour eux, une première. On comprend l'enjeu.

Les ingénieurs nous ont confirmé que le fait de dévier les sources et changer ainsi le cours naturel était « chose faisable » et qu'ils ne craignaient pas d'impact grave sur les habitations. Un référé préventif devrait être étendu au-delà des constructions aux abords du tunnel.

Je suis très perplexe : la nature reprend toujours ses droits.

Avec des débits annoncés de 20 à 22 litres secondes (1800m3 jour!), les habitants sont en droit de s'interroger.

Et comme toujours, si l'avenir donne raison à mes inquiétudes environnementales, QUI sera responsable pour indemniser les victimes de ces changements hydrologiques ?

Les décideurs de ce projet pharaonique ne sont pas les « futurs »utilisateurs du T7, et ils de dédouanent déjà de cette décision de tracé passant sous le parc de la mairie de Juvisy.

De même, le percement de 2 nappes phréatiques pendant les travaux du tunnel interroge : La mise en relation de ces 2 nappes, one de surface et une profonde (celle qui alimente en autre la nappe de Champigny qui fournit l'eau potable à une bonne partie de la population de la région) n'était-elle pas dangereuse?

La première nappe est polluée par divers éléments comme les pesticides alors que la seconde est parfaitement potable. Même si les ingénieurs en charge tentent de nous rassurer sur le caractère limité dans le temps, rien n'assure que cette mise en contact ne sera pas catastrophique pour l'environnement.

Enfin, n'oublions pas que le centre-ville de Juvisy sur Orge est en zone inondable (PPRI) et que la «

PHEC » y est élevée ; voir les relevés à divers endroits (1,80m à mon domicile avenue Voltaire, centre-ville). En cas de crue majeure, la ville serait complètement *paralysée et isolée,* que ce soit au niveau des secours (pompiers), qu'au niveau de la sécurité (Police)... Il n'a pas été pris en compte par les autorités que pendant la période des travaux du T7 en centre-ville, un isolement inquiétant par la montée des eaux pourrait avoir des conséquences dramatiques.

Certes au nom de l'écologie à laquelle nous sommes *tous* attachés, on peut se féliciter de l'arrivée de ce tramway; rappelons quand même qu'il ne remplace qu'une seule ligne de bus qui compte 11 arrêts et n'en fera plus que 5, et que surtout, un tracé alternatif a été proposé, n'impliquant pas toutes ces nuisances et inquiétudes !

Il est de mon devoir et de ma responsabilité en tant qu'élu en charge de la prévention, de protéger les habitants concernés par ces travaux.

Raymond Soligo

Les problématiques abordées dans ce courrier de M.le Maire adjoint sont déjà reprises dans bon nombre des autres observations déposées ci-dessous dans ce PV.

Il y sera répondu dans les questions posées ci-après dans les réponses thématiques.

Observation 80 **identique à l'observation 66**
De : Mairie de Juvisy
Date de dépôt : 6 novembre

Enquête publique loi sur l'eau T7
Contribution de la Ville de Juvisy

Par la voix de Madame le Maire, la municipalité s'est engagée à soumettre des contributions factuelles et précises dans le cadre de l'enquête publique portant sur l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T7, présentée par Île-de-France Mobilités sur les communes d'Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Paray-Vieille-Poste, qui se tient du 2 octobre au 6 novembre 2023. Fondées sur les analyses techniques et les observations des techniciens des services municipaux, ces contributions s'appuient également sur les nombreuses interrogations formulées par les habitants à l'occasion des différentes réunions publiques d'information qui ont été organisées à la demande de la Ville.

10

- Comment assurer la récupération et l'équilibre hydrogéologique alors que la technique de récupération d'eau des nappes par barbacanes ne prouvent pas aujourd'hui que l'équilibre est respecté et que les parties en aval ne verront pas leur géologie transformée ?

- Les études géologiques démontrent que la nature des sols est composée d'importantes couches d'argile blanche et verte qui sont les premières impactées lors d'épisodes de sécheresse par un phénomène bien connu de dessication et de réhydratation des sols impactant directement le bâti. Quelles sont les réponses techniques proposées quant aux infrastructures constitutives du tunnel pour pallier ce phénomène qui est largement amplifié par des périodes de grandes chaleurs de plus en plus longues dues au changement climatique ?

- Enfin les courbes de niveaux de montée et descente des eaux des nappes démontrent quant à elles des évolutions très fortes. La seule réponse est une pompe de relevage qui sera présente près du cinéma. Celle-ci devrait assurer l'évacuation des sources mais sans se prémunir d'un collecteur des eaux pluviales suffisamment dimensionné.

- La construction du tunnel en tunnelier pour partie et en tranchée ouverte suppose l'évacuation de milliers de mètres cubes de terre et de boue. Il sera inévitable que des rejets de boues acides se retrouvent dans l'Orge, risquant de provoquer une pollution. Quels moyens de contrôle et quelles garanties seront offertes pour remédier à cela. Enfin, quel plan sera mis en place au cas où nous ayons à subir une pollution de cette nature ?

- Les plans présentés par les techniciens font état de la réalisation d'une noue « arborée » permettant d'accompagner les rejets des eaux pluviales sous la forme d'un caniveau vénitien. Or, nous n'avons pas de précision sur son implantation qui risque encore de réduire l'emprise de la chaussée de la rue Piver et augmenter encore les nuisances des riverains dans le sens descendant, la gestion de l'écoulement en partie avale.

MAIRIE DE JUVISY SUR ORGE

Observation 81 **identique l'observation 69**
De : C. DOUKIAN
Date de dépôt : 6 novembre

(81)

D'après le Dossier d'enquête publique - Pièce A : Demande d'autorisation environnementale
Imprimé Cerfa N°15964*01 fourni à l'administration, signé manuscritement, il est noté *(en italique vert) :*

le tracé de prolongation du T7 dessert les quartiers bordant la RN 7 au sud d'Orly ainsi que le centre ville de Juvisy ce qui signifie que cette prolongation privilégie essentiellement des quartiers déjà fortement desservis en transports en commun (plus de 6 lignes de bus) au détriment de localités plus au sud sur la RN7.
Cette prolongation est discriminatoire.

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.
Dans cette déclaration cerfa, il n'est pas précisé la partie du site qui ne sera pas réservé

Pourtant cette omission est lourde de conséquences car elle concerne le dernier tronçon représenté par l'avenue Estienne d'Orves à Juvisy.

Cette avenue sera empruntée par :
- le tramway de 32 m
- + 3 à 6 lignes de bus de 12 m chacun
- + quelques voitures
- + le flot de voitures entrant par l'intersection Av de la République / av Estienne d'Orves.

Tous ces véhicules devront se partager la même voie de 245 m de long, régulée par 3 feux tricolores.
Le scénario est identique pour le trajet inverse : Juvisy/Athis

Actuellement, cette avenue contribue à la congestion du centre ville.
Elle est déjà problématique et constitue le point noir des embouteillages aux heures d'affluences et contredit la prétention :
- de relier Athis-Portes de l'Essonne à RER Juvisy en 12 minutes
- ainsi que l'intervalle entre 2 rames de 4mn.

La possibilité d'une nappe souterraine/phréatique est fort probable puisque les riverains témoignent :
- disposer d'un puits ,
- de pompages d'eau réalisés lors de la construction d'immeubles dans ce secteur.

L'avenue Estienne d'Orves, est traversée au Nord par l'Orge et,au Sud se situe dans la ligne droite de l'accès Seine de la gare RER.
Cet accès Seine est fermé lors des crues.
On peut supposé la présence d'une nappe phréatique dont l'étendue reste à déterminer.

L'inscription de Juvisy sur Orge à l'Atlas des zones inondables depuis le 1,12,1999 n'est pas à négliger.

Description des moyens d'intervention ainsi que les conditions de remise en l'état
Dans la gare souterraine,
L'évacuation des personnes en fauteuil roulant en cas d'incendie est prévue via des espaces d'attente aux niveaux quai et mezzanine permettant l'accès aux ascenseurs . ...
... en cas d'incendie, les accès aux portes des 2 ascenseurs sont condamnés
L'évacuation ne semble pas évidente et nécessite des précisions.

Les eaux prélevées seront intégralement rejetées dans la même nappe
- Où seront elles stockées ?
- Comment seront-elles stockées ?
- Site protégé ?

Le grand pôle intermodal de Juvisy
La gare RER de Juvisy est traversée par deux souterrains. Ceux-ci sont actuellement déjà saturés.

Aux heures d'affluence, le cheminement y est difficile voire pénible par la confrontation de flux inverses pour les deux souterrains.
Le croisement avec les flux descendant en provenance des quais (RER C- RER D) frise la bousculade.

C'est particulièrement sensible au niveau du souterrain Mairie/Seine lors de l'arrivée du RER C seul accès direct pour les usagers se dirigeant vers la sortie Condorcet.
L'aspect sécuritaire de ces traversées souterraines est à prendre en considération d'urgence.

L'accueil des personnes à mobilité réduite laisse à désirer ;
Souterrain Gaulois/Danton
Seul l'accès Danton n'est pas équipé d'ascenseur
L'escalier n'est pas abrité,
Par temps pluvieux, les marches sont glissantes. une flaque d'eau s'étend au pied de l'escalier.

Souterrain Mairie/Seine
l'ascenseur placé accès Seine ne permet pas un accès direct aux quais
Les personnes à mobilité réduite (principalement en fauteuil roulant) venant par les accès Seine ou Condorcet doivent suivre un parcours de combattant à la limite du dissuasif.

Les gares routières
Gare routière Seine (rénovée sans concertation avec Kéolis, seul utilisateur)
Ne permet pas de savoir si les bus en tête de quais attendent pour passer le feu ou l'heure de départ.
L'entrée des bus dans cette gare routière semble rendre difficile leur manoeuvre,
Il en résulte des embouteillages se répercutant sur la circulation en provenance du pont et des retards pour les bus suivants.
Le non équipement de feux prioritaires à la sortie gare routière/quai de Seine favorise l'irrégularité du service et engendre des retards sur l'horaire.

Gare routière Condorcet
Peut être faudrait-il prévoir un accès complémentaire afin de résorber le noeud précédemment cité, source de bousculade et d'insécurité.
La continuité du T7 sur la RN 7, résoudrait une partie de cette problématique et déchargerait les souterrains.

Gare routière Juvisy centre
Le souterrain Mairie/seine, propose à l' accès Mairie un large escalier, pas d'escalators, ni d'ascenseur.
Pourtant l'espace ne manque pas. D'autant plus que c'est l'accès le plus emprunté.
Les personnes assimilées à la catégorie personnes à mobilité réduite montent péniblement cet escalier.

L'emplacement et le signalement des arrêts est un casse-tête pour les personnes relevant de la catégorie PMR.

Le terminus de la ligne T7 dispose déjà d'une plateforme d'accueil.
Curieusement la longue travée n'est utilisée par aucun bus depuis l'aménagement de cette gare routière. Est-ce pour la préserver d'un éventuel mouvement de terrain ?

Actuellement, aux heures d'affluences, deux feux tricolores non prioritaires (avenue des Gaulois) rallongent de quelques minutes les temps d'arrivée et les temps de départ. (c'est important pour les correspondances)

Le parvis tout minéral donne un aspect désolant, déprimant et pas très écologique.

Pont supérieur
il manque cruellement un ascenseur ou escalator à gauche de l'escalier Juvisy centre
L'ascenseur se trouve à 20m sur la droite est dissuasif.

A noter, la suppression du trottoir qui mène de l'horloge vers Athis-Mons sans avoir à traverser de route. .

Tramway et pente

Selon la Pièce F_2_Résumé non technique page 14 sur 72 encadré vert il est indiqué ;
en insérant le tramway en surface, le contournement du parc de la mairie aurait pu être réalisé au Sud (RN7 puis rue Piver) ; la rue Piver est trop étroite (9m) pour y insérer le tramway et un coude trop serré pour le passage RN7 / rue Piver aurait nécessité de nombreuses expropriations.

Le coude en question bénéficie d'une chaussée élargie et d'une voie spécifique permettant actuellement aux bus d'effectuer le virage pour accéder à la rue Piver.
Un recul sur l'actuelle voie d'accès spécifique permet l'insertion du T7.
La largeur de la rue Piver autorise le croisement de deux bus. Bus et tramway ont sensiblement la même largeur.

Le T7 sur fer nécessite une infrastructure contraignante, non écologique pour toutes les phases ; travaux et exploitation. Il est dépendant de l'alimentation électrique.
Comment sera gérée une panne affectant notamment la circulation dans le tunnel ?

Pourquoi ce choix de tramway sur fer ?

Pourquoi la prolongation par tramway sur pneus n'est pas envisagée, ?
Son implantation est plus simple et plus souple moins coûteuse.
Sa vitesse commerciale plus rapide.
Son délai de mise en service plus court que le tramway sur fer,

Le choix d'un tramway sur pneus aurait permis de sauvegarder le parc de la Mairie et l'environnement du centre ville, en évitant de remplacer les arbres par des piliers supports de ligne électrique.

La dissociation au niveau de la gare Porte de l'Essonne diminuerait le coût global (qui ne figure pas dans la présentation du projet) mais la mention « *diminution du coût de l'ouvrage* » disséminée dans le dossier d'enquête permet de s'en inquiéter.

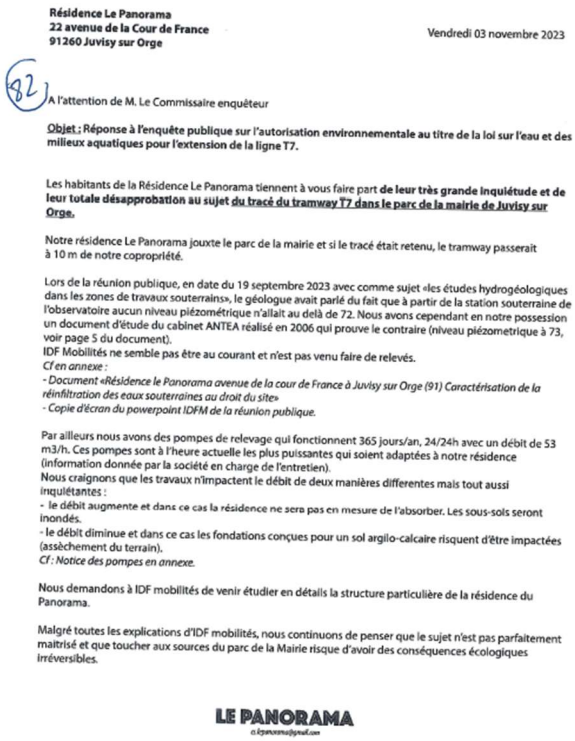
Le bétonnage sur tout le trajet soulève la question écologique même s'il est recouvert d'une couche de verdure et la *possibilité de plantation d'arbres.*
Le choix de rejoindre la station Observatoire à la station Piver/Maréchal Juin en creusant un tunnel ne justifie pas le massacre de ce parc,
La majorité des arbres y sont bien portant et il est à craindre que le bouleversement de leur environnement tant souterrain que terrestre ait un impact non négligeable pour la commune de Juvisy.

Pour conclure, un tramway semblable au TVM dont la RATP peut être fière pour sa fréquentation devrait être retenu et parcourir la RN7 à partir des Portes de l'Essonne surtout qu'aucun trajet direct ne mène à l'Hôpital Sud Francilien **(RN7)**, et permettrait un accès simplifié à la Préfecture, Conseil général de l'Essonne et Tribunal d'Evry. Ce tracé permettrait **un maillage réel et non illusoire.**

Le coût de ce projet dont on peut à raison penser qu'il va coûter « un pognon de dingue..... » devrait être reconsidéré. Il n' y a rien de déshonorant à renoncer à un projet quel que soit le montant déjà investi, c'est le BA BA d'un bon gestionnaire et c'est même respectable.

Cdoukian, draveilloise, usager de transports en commun.

Observation 82 identique à l'Observation 45 Amandine PETIT
De : Résidence du Panorama
Date de dépôt : 6 novembre



Résidence Le Panorama
22 avenue de la Cour de France
91260 Juvisy sur Orge

Vendredi 03 novembre 2023

82

A l'attention de M. Le Commissaire enquêteur

Objet : Réponse à l'enquête publique sur l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T7.

Les habitants de la Résidence Le Panorama tiennent à vous faire part **de leur très grande inquiétude et de leur totale désapprobation au sujet du tracé du tramway T7 dans le parc de la mairie de Juvisy sur Orge.**

Notre résidence Le Panorama jouxte le parc de la mairie et si le tracé était retenu, le tramway passerait à 10 m de notre copropriété.

Lors de la réunion publique, en date du 19 septembre 2023 avec comme sujet «les études hydrogéologiques dans les zones de travaux souterrains», le géologue avait parlé du fait que à partir de la station souterraine de l'observatoire aucun niveau piézométrique n'allait au delà de 72. Nous avons cependant en notre possession un document d'étude du cabinet ANTEA réalisé en 2006 qui prouve le contraire (niveau piézometrique à 73, voir page 5 du document).
IDF Mobilités ne semble pas être au courant et n'est pas venu faire de relevés.
Cf en annexe :
- Document «Résidence le Panorama avenue de la cour de France à Juvisy sur Orge (91) Caractérisation de la réinfiltration des eaux souterraines au droit du site»
- Copie d'écran du powerpoint IDFM de la réunion publique.

Par ailleurs nous avons des pompes de relevage qui fonctionnent 365 jours/an, 24/24h avec un débit de 53 m3/h. Ces pompes sont à l'heure actuelle les plus puissantes qui soient adaptées à notre résidence (information donnée par la société en charge de l'entretien).
Nous craignons que les travaux n'impactent le débit de deux manières differentes mais tout aussi inquiétantes :
- le débit augmente et dans ce cas la résidence ne sera pas en mesure de l'absorber. Les sous-sols seront inondés.
- le débit diminue et dans ce cas les fondations conçues pour un sol argilo-calcaire risquent d'être impactées (assèchement du terrain).
Cf : Notice des pompes en annexe.

Nous demandons à IDF mobilités de venir étudier en détails la structure particulière de la résidence du Panorama.

Malgré toutes les explications d'IDF mobilités, nous continuons de penser que le sujet n'est pas parfaitement maitrisé et que toucher aux sources du parc de la Mairie risque d'avoir des conséquences écologiques irréversibles.

LE PANORAMA

Avec de joint Etude ANTEA sur la réinjection dans la nappe des eaux de la nappe superficielle

INTERROGATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

Indépendamment des réponses plus personnalisées que vous aurez apportées à ces administrés, vous trouverez ci-dessous tous les items qui ressortent de la réflexion des citoyens intéressés par le projet et que je me pose également.

Vous pourrez reprendre les réponses déjà apportées en copier/coller à celles-ci.

Coût du projet, son financement (Projet pharaonique…….

- Y-a-t-il des références de coûts similaires des lignes de tram existantes …….. €/km.
- Surcout du tunnel
- Confirmer que c'est une enveloppe prévisionnelle et qu'il y aura un appel d'offres avec variantes possibles pour que les entreprises valorisent leur savoir faire
- Problématique des pistes cyclables (observation 1-3-5-7)
- Pourquoi un tram et non un bus tram
- Répercussion du tram sur le nombre de lignes de bus

Question sur le tracé : Le non prolongement jusqu'à Evry/ Corbeil

- Faire un rappel des étapes et des décisions, les hypothèses ou simulations financières
- Pourquoi le tunnel et le choix d'aller sur cette liaison (carte du maillage et références/ dates de l'étude ou de la décision)

Mise en œuvre et le risque de communication entre les 2 nappes

- Risque de modifier les parcours des sources
- Principe de la restitution amont /aval pour rétablir la circulation de l'eau

- Risque des pompages et de déstabilisation des sols (expériences vécues sur Juvisy)
- Recenser et vérifier le niveau des puits
- Décrire les mesures d'étanchéité

Problème de la compensation (observation 20)

- C'est déjà une friche riche en biodiversité, cela n'amène rien de plus. Prendre une vraie friche urbaine pour la transformer, la suppression d'une partie du parc de la mairie et la bétonisation liée au creusement du tunnel va priver la ville d'une zone humide naturelle et d'un poumon vert important **sans qu'aucune réflexion ne soit menée à Juvisy sur la création d'une zone humide ou de la reconstitution d'un espace vert.** Existe-t-elle sur Juvisy ?
- Végétalisation des voies entre les rails
- Pourquoi des arbres fruitiers
- Compléter et actualiser l'inventaire voir observation 52

Etude sur l'air et l'amélioration carte des pollutions

- Expliciter la dépollution attendue (Fascicule Air et santé) Fluidifier le Trafic existant sur des routes saturées ???

Construction de la station enterrée, mode construction description du procédé employé et la circulation sur la RN7,

Tunnel avec la voute boulonnée et quid des tirants de 20 m incidence sur les arbres ?????

Phasage des travaux, plan de circulation et d'accès aux propriétés pendant ces travaux

Expliquer la Circulation Av. D'Estienne d'Orves pendant les travaux et ensuite……

Horaires des travaux, travaux de nuit ?

Le tram, les vibrations et le bruit,

Référé préventif étendue du coteau à…..

Problèmes de circulation, flux important dans la gare actuelle et les souterrains, difficultés des PMR saturation ou non, apport du tram ?

Plan de prévention des risques et de coordination des acteurs de la sécurité avec les responsables des entreprises chargés des travaux et le Maire vos réponses :

- La mise en place d'une coordination technique et opérationnelle du projet ainsi qu'une coordination institutionnelle, coordination des intervenants et les interférences avec les autres projets structurants de la ville (reconstruction des urgences de l'hôpital de Juvisy, réouverture de l'Orge en centre-ville…) nécessitent pourtant un dialogue permanent**.**
- Fonctionnement des services publics pendant la période des travaux.
- Fonctionnement des services de la ville situés à l'Hôtel-de-Ville (parc de la mairie), de la salle des mariages, de l'IUT d'Evry installé également dans le parc de la mairie,
- fonctionnement des urgences pendant les travaux, de la caserne des pompiers, du commissariat de police (commissariat de circonscription), des transports scolaires, du tribunal… autant d'interrogations et ce malgré l'insistance de la municipalité.

- Actualisation avec vos éléments d**es plans d'évacuation de la ville du plan communal de sauvegarde.** Voir une simulation en cours de travaux réalisée avec les forces de sécurité et de secours et les équipes du projet. Intégration de l'opération dans le futur plan communal de sauvegarde en cas de nouvel épisode d'inondation en période dite de travaux et lorsque le tramway sera mis en circulation avec la prise en compte notamment de la station souterraine.

Gestion des crues cote NGF du tracé

- Le Mort Ru ne semble pas pris en compte

Recensement des arbres concernés sur un plan avec état phytosanitaire

- Taille des arbres replantés et quelle croissance, sur le parcours RN 7 et dans le Parc (mise à jour du nombre).
- **L'impact sur les arbres n'est pas du tout clair**. Il est indiqué d'un côté la destruction de 10 arbres favorables pour les oiseaux et 25 arbres favorables aux chiroptères. Il faut un vrai état des lieux des arbres favorables à la faune et une cartographie plus claire des arbres détruits par le projet.
- Il n'est jamais évalué l'impact du dérangement des travaux sur la faune. Cet impact doit être considéré, afin de proposer des mesures associées.
- **L'analyse des impacts sur la faune en phase exploitation est quasi inexistante** et se base uniquement sur les chiroptères, amphibiens et invertébrés (et encore uniquement une espèce d'odonate). La phase exploitation peut également entrainer du dérangement vis-à-vis des espèces. Le tramway passant dans un tunnel, cet impact sera globalement faible, mais cela doit être explicité.
- Installation de nichoirs dans les zones non impactées comme refuge
- Mettre à jour l'inventaire de l'étude d'impact avec les espèces existantes non recensées sur le site de compensation

PS : Votre document sur la maitrise du parcellaire est obsolète, une enquête parcellaire complémentaire a été réalisée dernièrement, vous mettrez à jour votre document en annexe du mémoire en réponse.

<u>Observations générales</u>

Dans les permanences tenues dans les mairies de Paray-Vieille-Poste et d'Athis –Mons je n'ai reçu personne. Par contre dans celles tenues à la mairie de Juvisy, j'ai reçu en moyenne 5 à 6 personnes dont les points abordés lors de ces permanences qui sont intégrés dans les questions ci-dessus à l'exception de celles posées par un juvisien mécontent de la suppression des passages piétons sur la RN 7 et qui souhaitaient qu'ils soient nettoyés et qu'il y soit remis des ampoules !

De l'ensemble de ces observations, il en ressort 8 sur les 74 en décomptant les doublons et celle qui était injurieuse, sont favorables sans ambiguïté à ce projet. Beaucoup sont contre et expriment leurs désappointement de ne pas voir le parcours qu'ils souhaitent, à savoir une continuité jusqu'à Evry/ Corbeil-Essonnes avec, pour certains, un passage dans « une friche industrielle » plus loin vers la gare de Juvisy pour éviter le tunnel et la station enterrée.

Quelques-unes sont favorables sous conditions d'y voir des mesures complémentaires, beaucoup s'interrogent sur la mise en œuvre, émettent des réserves sur des points où ils n'auraient pas eu des

réponses susceptibles de réduire leur appréhension. Ce sont ces questions qui émergent qui sont mentionnées ci-avant auxquelles le Maitre d'ouvrage doit répondre pour lever ces doutes essentiellement techniques.

Le commissaire enquêteur voit le cadre de sa mission fixé par des textes administratifs. Celle-ci consiste essentiellement à apprécier l'acceptabilité du projet soumis à l'enquête. À l'écoute du public, dont il n'est pas tenu d'être le transcripteur intégral, il lui est demandé, en possession des divers éléments du dossier et des consultations auxquelles il a procédé de manière objective, de peser le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc subjectif.

Ce document est un aperçu écrit ou oral de l'ensemble des observations émises lors de l'enquête publique et ne reflètent pas l'avis du commissaire enquêteur.

Cet avis sera exprimé dans le rapport final de l'enquête publique dans le chapitre « Réponse aux observations » ainsi que dans les conclusions motivées.

Il a été envoyé par mail le vendredi 10 novembre 2023 au pétitionnaire Ile de France Mobilités qui est le maître d'ouvrage à l'attention de Madame Chloé Hardouin, ainsi qu'à ORGA SETEC T7 assistant maitre d'ouvrage. Il sera remis en main propre le 13 novembre 2023 aux intéressés conformément au texte réglementaire.

Ceci étant, ce dernier dispose d'un délai de 15 Jours pour y répondre.

Mme Chloé Hardouin
Idf Mobilités

Michel Garcia
Commissaire-enquêteur
Longpont sur Orge le 13 novembre 2023



Vous voudrez bien scanner cette dernière page et me la renvoyer datée et signée pour accuser réception de ce PV. Merci

PS : Votre document sur la maitrise du parcellaire est obsolète, une enquête parcellaire complémentaire a été réalisée dernièrement, vous mettrez à jour votre document en annexe du mémoire en réponse.

Observations générales

Dans les permanences tenues dans les mairies de Paray-Vieille-Poste et d'Athis –Mons je n'ai reçu personne. Par contre dans celles tenues à la mairie de Juvisy, j'ai reçu en moyenne 5 à 6 personnes dont les points abordés lors de ces permanences qui sont intégrés dans les questions ci-dessus à l'exception de celles posées par un juvisien mécontent de la suppression des passages piétons sur la RN 7 et qui souhaitaient qu'ils soient nettoyés et qu'il y soit remis des ampoules !

De l'ensemble de ces observations, il en ressort 8 sur les 74 en décomptant les doublons et celle qui était injurieuse, sont favorables sans ambiguïté à ce projet. Beaucoup sont contre et expriment leurs désappointement de ne pas voir le parcours qu'ils souhaitent, à savoir une continuité jusqu'à Evry/ Corbeil-Essonnes avec, pour certains, un passage dans « une friche industrielle » plus loin vers la gare de Juvisy pour éviter le tunnel et la station enterrée.

Quelques-unes sont favorables sous conditions d'y voir des mesures complémentaires, beaucoup s'interrogent sur la mise en œuvre, émettent des réserves sur des points où ils n'auraient pas eu des réponses susceptibles de réduire leur appréhension. Ce sont ces questions qui émergent qui sont mentionnées ci-avant auxquelles le Maitre d'ouvrage doit répondre pour lever ces doutes essentiellement techniques.

Le commissaire enquêteur voit le cadre de sa mission fixé par des textes administratifs. Celle-ci consiste essentiellement à apprécier l'acceptabilité du projet soumis à l'enquête. À l'écoute du public, dont il n'est pas tenu d'être le transcripteur intégral, il lui est demandé, en possession des divers éléments du dossier et des consultations auxquelles il a procédé de manière objective, de peser le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc subjectif.

Ce document est un aperçu écrit ou oral de l'ensemble des observations émises lors de l'enquête publique et ne reflètent pas l'avis du commissaire enquêteur.

Cet avis sera exprimé dans le rapport final de l'enquête publique dans le chapitre « Réponse aux observations » ainsi que dans les conclusions motivées.

Il a été envoyé par mail le vendredi 10 novembre 2023 au pétitionnaire Ile de France Mobilités qui est le maître d'ouvrage à l'attention de Madame Chloé Hardouin, ainsi qu'à ORGA SETEC T7 assistant maitre d'ouvrage. Il sera remis en main propre le 13 novembre 2023 aux intéressés conformément au texte réglementaire.

Ceci étant, ce dernier dispose d'un délai de 15 Jours pour y répondre.

Mme Chloé Hardouin

Idf Mobilités



Michel Garcia

Commissaire-enquêteur

Longpont sur Orge le 13 novembre 2023

4.9 Annexe 9 Correspondances prolongation

CD Claire DAVOULT <claire.davoult@iledefrance-mobilites.fr>
À : Vous; mireille.farge@essonne.gouv.fr
Cc : Valentine GEMON; Chloe HARDOUIN; RIMAURO Luc; ORGA SETEC T7 AMJ
Lun 27/11/2023 09:29

Bonjour Monsieur le Commissaire enquêteur, bonjour Madame Farge,

Je reviens vers vous concernant les suites de l'enquête publique environnementale qui s'est tenue du lundi 2 octobre au lundi 6 novembre 2023. Nous avons reçu en mains propres le PV d'observations de M. Garcia, sous huitaine, le lundi 13 novembre. Nous disposons d'un délai de 2 semaines pour y apporter nos réponses. Toutefois, nous souhaiterions prendre un délai d'une semaine supplémentaire, afin de finaliser le document, ayant reçu les observations de certaines collectivités mardi 21 novembre.

Aussi, nous vous proposons un envoi de nos observations lundi 4 décembre. Nous vous proposons également la tenue d'un échange dès envoi des questions pour faire le point sur le contenu de nos réponses et le timing des suites.

D'ici le 4 décembre, je reste à votre disposition pour échanger si besoin.

Bien cordialement,

—

Claire DAVOULT
Chargée de projets
Département Projets de surface PS2 / Direction des Infrastructures

Tel : 01 47 53 28 20

-------- Message original --------
Sujet : [INTERNET] RE: Projet T7: suites enquête publique environnementale
De : Michel [redacted].fr>
Pour : Claire DAVOULT <claire.davoult@iledefrance-mobilites.fr>, mireille.farge@essonne.gouv.fr <mireille.farge@essonne.gouv.fr>
Copie à : Valentine GEMON <valentine.gemon@iledefrance-mobilites.fr>, Chloe HARDOUIN <chloe.hardouin@iledefrance-mobilites.fr>, RIMAURO Luc <luc.rimauro@setec.com>, ORGA SETEC T7 AMJ <setec.t7.amj.orga@setec.com>
Date : 27/11/2023 11:51

Bonjour à tous,

Effectivement, ce dossier très volumineux a suscité beaucoup de questionnements et de doutes parmi nos concitoyens notamment ceux qui habitent Juvisy.
En relisant ce dossier pour rédiger le rapport, j'ai retrouvé par écrit, les réponses orales que j'avais donné lors des permanences ou qui ont été formulées dans les registres. Il vous faut apporter ces réponses.

Je suis conscient du travail important à réaliser pour contribuer à cette levée de doutes sur la nécessité et faisabilité de ce prolongement. J'ai pu également constater que l'EPT Grand Orly Seine Bièvres a fait parvenir un tableau qui date de février2021 avec 520 points techniques à vérifier sur vos plans EXE. (?)

Cela ne me pose pas de problèmes de vous laisser une semaine de plus, tout d'abord c'est votre enquête et il vaut mieux avoir des réponses à tous les points abordés, ou savoir qu'ils vont être étudiés par la suite, comme les propositions du Syndicat de l'Orge entre autres.

Nous pouvons convenir comme vous l'indiquez que je reçoive vos réponses le lundi 4 décembre et convenir d'un rdv le mercredi 6 au matin pour échanger.

La date du 13 décembre peut être gardée pour la remise finale.

La remise pour le tribunal se fait par voie dématérialisée, pour la Préfecture je pense que c'est une version traditionnelle papier. De plus je dois leur ramener les 3 caisses de fascicules avec les registres.

Je vais informer le Tribunal de ce report.

Cordialement

Michel GARCIA

FARGE Mireille PREF91 <mireille.farge@essonne.gouv.fr>
À : Vous
Cc : RODRIGUES Martha PREF91; Claire DAVOULT

Lun 27/11/2023 13:14

Monsieur,

En tant qu'autorité en charge de l'organisation de l'enquête, je prends note de votre réponse au pétitionnaire. Pour respecter l'article L 123-15 du code de l'environnement et éviter tout risque en cas de contentieux, vous voudrez m'adresser une demande motivée de report de délai et me l'envoyer sur l'adresse suivante : pref-buppe@essonne.gouv.fr
Je reste à votre disposition pour toute précision.
Bien cordialement.

Mireille FARGE
Cheffe du bureau de l'utilité publique et des procédures environnementales
DCPPAT/BUPPE

Boulevard de France, TSA 51101, 91010 EVRY-COURCOURONNES CEDEX
Tél : **01.69.91.92.99**
www.essonne.gouv.fr

PRÉFET DE L'ESSONNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Préfecture De l'Essonne

QUALI-E-PREF

Michel [redacted]
À : pref-buppe@essonne.gouv.fr
Cc : Vous

Lun 27/11/2023 16:17

Michel GARCIA
Commissaire enquêteur

Longpont le 27 novembre 2023

Objet : Prolongation du délai pour la remise du rapport
Enquête E2300047 /78
Autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau et des milieux aquatiques pour l'extension de la ligne T 7 sur le territoire des communes d'Athis-Mons, de Juvisy sur Orge et de Paray-Vieille-Poste (91)

Monsieur le Préfet de l'Essonne

A l'attention de Madame FARGE
Cheffe du bureau BUPPE

Je suis sollicité ce matin par courriel par Ile de France MOBILITES pour avoir un délai supplémentaire afin qu'il puisse apporter toutes les réponses aux nombreux questionnements reçus lors de cette enquête publique concernant le prolongement de la ligne de Tram T7.

J'ai remis comme il se doit mon PV de synthèse le vendredi 10 novembre par mail et le lundi 13 novembre lors d'un rdv avec le maitre d'ouvrage de cette opération et son A.M.O. SETEC organisation.

Conformément à l'Article L.123-15. *« Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet. »*

Il s'avère que compte tenu des nombreuses problématiques posées par les habitants de Juvisy qui est la commune la plus impactée par les travaux, et des recommandations techniques demandées dans les avis reçus tardivement des personnes publiques consultées, Ile de France MOBILITES souhaite un délai supplémentaire pour y répondre.
Certaines de ces suggestions nécessitent des validations de leurs bureaux d'études.

Personnellement, j'étais prêt à remettre ce rapport et les conclusions dans le délai imparti à savoir le 6 décembre 2023, en l'absence de réponses à des observations déposées, les conclusions auraient pu être rédigées avec des réserves.
Bien que de nombreuses réponses figurent dans l'étude d'impact réactualisée, certaines doivent être explicitées notamment celles qui concernent les compensations, la prise en compte des crues et les travaux du tunnel avec la circulation des eaux souterraines. Je préfère formuler mes conclusions avec toutes les réponses à mes questions.

J'accède bien volontiers à cette demande de façon à ne pas laisser de zones d'ombre, lever les doutes exprimés y compris par les élus de cette commune de Juvisy. Pour information dans l'observation n°62 du PV, le député de la circonscription, ancien conseiller régional parle « d'un écocide de proximité ». Il faut laisser le temps aux gestionnaires du projet de donner les explications qui vont bien.

En espérant que vous donnerez une suite favorable à cette demande officielle.

Bien cordialement

Michel GARCIA
Commissaire enquêteur

RP RODRIGUES Martha PREF91 <martha.rodrigues@essonne.gouv.fr>
À : Vous
Cc : FARGE Mireille PREF91; Claire DAVOULT; Chloe HARDOUIN; THOMAS Kevin; "MARIN-JOUBERT Marion (Chargée de mission Politique de l'eau)"; DESPLANCHE Estelle PREF91

Mar 28/11/2023 16:10

Bonjour Monsieur GARCIA,

Nous accusons réception de votre demande du 27/11/23, par laquelle vous sollicitez un délai supplémentaire pour pouvoir rendre votre rapport et conclusions relatifs au projet visé en sujet.

Votre demande est motivée par le fait que la consultation du public a donné lieu à de nombreuses observations, ainsi qu'à des avis émis tardivement par les collectivités ou groupements consultés.
De ce fait, Île-de-France Mobilités souhaite un délai supplémentaire pour pouvoir apporter une réponse à tous les points abordés, qui vous permettra de disposer des éléments nécessaires pour rédiger votre rapport et conclusions.

Nous n'émettons pas d'objection à ce report de délai et retenons la date du 22/12/23, au plus tard, pour la remise de votre rapport et conclusions en préfecture.
Pour rappel, il conviendra de nous remettre deux versions papier des documents : une reliée et une non reliée, ainsi qu'une version dématérialisée signée (clé USB).

Vous en remerciant et restant à disposition,

Bien cordialement

Marie-Odette RODRIGUES
Rédactrice/Instructrice ICPE
DCPPAT/BUPPE

Boulevard de France, TSA 51101, 91010 EVRY-COURCOURONNES CEDEX
Tél : **01.69.91.92.88**
www.essonne.gouv.fr

PRÉFET DE L'ESSONNE
Liberté
Égalité
Fraternité
Préfecture De l'Essonne



CD Claire DAVOULT <claire.davoult@iledefrance-mobilites.fr>
À : Vous
Cc : Benjamin CROZE; Valentine GEMON; Chloe HARDOUIN; Julien DESILLE; Thomas ACHTEREEKTE; RIMAURO Luc; BEDEK Philippe

Lun 04/12/2023 19:21

PV synthèse 1-organisation-r... 8 Mo
T7_Annexe_memoire-repons... 3 Mo
T7_Annexe_memoire-repons... 12 Mo

3 pièces jointes (23 Mo) Tout enregistrer dans OneDrive Télécharger tout

Bonjour M. le Commissaire enquêteur,

Comme convenu, je vous prie de bien vouloir trouver en pièce-jointe :

- Votre PV d'observations, où nous avons apporté les réponses sur les éléments que vous aviez souligné en violet ;
- En annexe à votre PV : notre mémoire en réponse, qui répond aux questions de vous posez à la fin de votre PV, ainsi que les réponses que nous apportons aux questions des PPA reçues le 21 novembre.

Si besoin, nous vous transmettons le PV de synthèse en version word (trop lourd pour être envoyé en PJ) par ce lien de téléchargement : https://we.tl/t-ojaEjZAUPg

Nous restons à votre disposition si besoin.

Bien à vous,

—

Claire DAVOULT
Chargée de projets
Département Projets de surface PS2 / Direction des Infrastructures

Tel : 01 47 53 28 20
Port : 06 98 52 27 29
41. rue de Châteaudun - 75009 Paris

De : Michel G [redacted]
Envoyé : lundi 4 décembre 2023 21:36
À : Claire DAVOULT <claire.davoult@iledefrance-mobilites.fr>
Cc : RIMAURO Luc <luc.rimauro@setec.com>
Objet : RE: Projet prolongement du T7 : réponses aux observations par le MOA et mémoire en réponse

Bonsoir,

J'accuse réception de vos documents et des réponses à l'ensemble des questions posées. Je vous en remercie.
Pour faciliter mon transfert des copier/coller dans le rapport, il me serait "agréable" d'avoir également la version Word. Si c'est trop lourd, vous pouvez faire un WeTransfer.
Je constate que vous répondez à plus de points que ceux que j'avais mis en évidence, tant mieux. La répétition a des vertus pédagogiques, j'ai trouvé des articles de presse qui évoquait ce projet de prolongement et je m'aperçois que vous aviez déjà répondu à beaucoup de questions lors de ces réunions avec la mairie de Juvisy.
Ci après ces réponses seront par écrit dans le rapport.

Bien cordialement

Michel GARCIA