

Tangentielle Ouest

Phase 2 : Saint-Germain-en-Laye > Achères

Pièce F

Pièce F *Préambule*



Yvelines
Conseil général



SOMMAIRE DU PREAMBULE

PREAMBULE.....	5
1. Le Contexte du projet.....	5
2. L'historique du projet.....	6
3. Les territoires traversés.....	7
4. Présentation synthétique du projet.....	8
4.1. Les objectifs du projet.....	8
4.2. Présentation des aménagements.....	8
4.3. Offre de transport.....	9
5. Cadre réglementaire.....	10
6. Contenu de l'étude d'impact sur l'environnement.....	11
7. Présentation et justification de la zone d'étude.....	13
7.1. Situation géographique du périmètre d'études.....	13
7.2. Définition de l'aire d'étude.....	13
7.3. Justification de l'aire d'étude retenue.....	14
8. Les partenaires du projet.....	18
8.1. Les porteurs du projet.....	18
8.2. Les financeurs.....	18

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures

Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture.....	5
Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud.....	6
Figure 4 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements.....	7
Figure 3 : Tracé de la TGO phases 1 et 2.....	7
Figure 5 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis d'ALSTOM.....	8
Figure 6 : Matériel roulant en milieu rural.....	8
Figure 7 : Localisation du tracé de la TGO phase 2.....	9

Tableaux

Tableau 1 : Service offert aux horizons de mise en service phase 1 et phase 2.....	9
--	---

➤ La Grande Ceinture Ouest (GCO)

Longue de 9 km, la Grande Ceinture Ouest relie aujourd'hui Saint-Germain-en-Laye (gare de Grande Ceinture) à Noisy-le-Roi, en desservant 5 villes: Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi.

Elle constitue le tronçon de la Grande Ceinture remis en service en 2004.

➤ Grande Ceinture (GC)

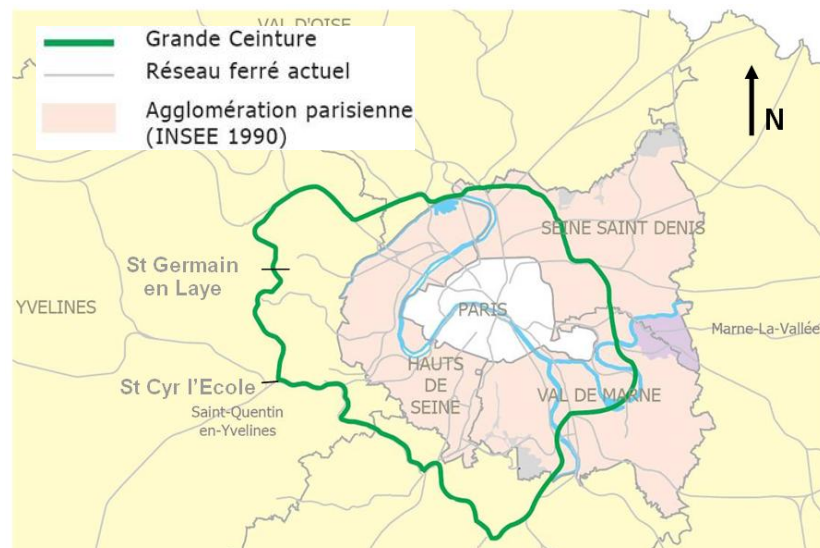
La ligne de la grande ceinture de Paris dite Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres en moyenne du boulevard périphérique.

A l'Ouest de Paris elle a été fermée aux voyageurs en 1939 et au fret au début des années 90.

La GCO constitue la partie de la GC remise en service en 2004.

Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture

Source : SNCF IGP



PREAMBULE

Le projet présenté à l'enquête publique est l'aboutissement d'une réflexion menée depuis de nombreuses années sur l'amélioration des conditions de déplacements en Ile-de-France.

Le présent préambule de l'étude d'impact rappelle succinctement :

- le contexte du projet ;
- son historique ;
- les territoires traversés ;
- une présentation synthétique du projet ;
- le cadre réglementaire de l'étude d'impact ;
- le contenu de l'étude d'impact ;
- la présentation et la justification de l'aire d'étude ;
- les partenaires du projet ;

1. LE CONTEXTE DU PROJET

Le projet consiste à **prolonger la 1^{ère} phase de la Tangentielle Ouest (TGO) depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville**. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui.

Cette liaison dénommée Tangentielle Ouest (TGO) entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville a pour objectif principal de répondre à la demande croissante de déplacements de rocade. En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales et il paraît nécessaire de compléter son offre par la mise en œuvre de liaisons de rocade, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

Cet objectif était déjà inscrit au Schéma Directeur d'Ile de France (SDRIF) de 1994.

Afin de répondre efficacement aux besoins de déplacements internes à la partie Ouest de l'agglomération francilienne, de répondre aux besoins de raccordement aux liaisons ferrées radiales et ainsi accompagner le développement économique, tout en favorisant l'utilisation des transports en commun au détriment de l'usage de la voiture particulière dans une logique de développement durable, l'Etat, la région Ile-de-France et le département des Yvelines ont décidé d'inscrire le projet de Tangentielle Ouest dans le cadre du Contrat de Projet Etat Région (CPER) 2007-2013 et du Contrat Particulier Région Département (CPRD) 2007-2013.

Le projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville est la résultante d'une réflexion menée depuis le projet de Tangentielle ouest/sud, projet de rocade devant relier Achères-Ville à Melun via Versailles-Chantiers, Massy-Palaiseau et Corbeil-Essonnes, projet sur lequel une concertation a été organisée en 2001. Suite à cette concertation, et aux études réalisées il s'est avéré que le projet consistant à exploiter cette ligne en un seul tenant n'était pas pertinent.

Il a donc été décidé de revenir à deux projets distincts (**Tangentielle ouest d'un côté et Tangentielle sud de l'autre**), avec pour chacun, un mode de transport et un phasage du projet mieux adaptés aux besoins et aux contraintes.

Les études se sont poursuivies pour aboutir à l'opération, objet de la présente étude d'impact.

Celle-ci correspond à la Phase 2 de la TGO. Elle s'inscrit dans un programme plus vaste comprenant la phase 1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER.

La présentation du programme et ses principaux impacts sont définis au chapitre 12 de la présente étude d'impact.

La maîtrise d'ouvrage se compose du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), également en charge de la coordination de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) pour la rénovation et la modernisation des gares ainsi que pour la construction de l'atelier d'entretien et de garage du matériel roulant (établi en phase 1) et de Réseau Ferré de France (RFF) pour l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré existant.

Les tram-trains de la 2^{ème} phase de la Tangentielle Ouest (ou TGO) circuleront sur **une infrastructure de 9,7 km en 12 minutes environ** soit avec une vitesse commerciale de 47 km/h.

La TGO phase 2 desservira **deux nouvelles stations** (Poissy GC et Achères Ville). La station Achères Ville sera en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et ligne Transilien L). Des mesures conservatoires sont prises pour créer une troisième station : **Achères Chêne-Feuille** à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), pour permettre la possibilité de créer des correspondances avec les trains Paris-Saint-Lazare - Mantes via Poissy (« Groupe V »).

Sa mise en service est prévue fin 2019.

Cette étude d'impact sur l'environnement vise à analyser les conséquences positives et négatives, directes, indirectes, temporaires et permanentes du projet susmentionné sur l'environnement et sur la santé, à présenter les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

➤ La 1^{ère} phase de la TGO

La TGO phase 1 consiste à prolonger la Grande Ceinture Ouest (GCO) jusqu'à Saint Germain-RER (RER A) au Nord, et Saint-Cyr-l'Ecole (RER C) au Sud. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui.

➤ LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie)

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet d'amélioration de la desserte ferroviaire sur les axes Paris-Mantes-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Il suppose notamment la réalisation de sections de ligne nouvelle permettant de décharger en partie le réseau actuel saturé (dont le groupe V en Ile-de-France), afin de développer d'autres dessertes (RER, trains régionaux, fret, ...). La vitesse élevée de la ligne nouvelle (250 km/h en Normandie ; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) permettra de diminuer sensiblement les temps de parcours. Au terme d'un important programme d'études, le projet a fait l'objet d'un débat public organisé par Réseau Ferré de France (RFF) et les collectivités partenaires qui s'est tenu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 avec pour proposition notamment la création de cinq nouvelles gares : Nanterre – La Défense, Confluence Seine Oise, Louviers – Val-de-Reuil, Rouen et Evreux. Plusieurs sites d'implantation ont été proposés pour chacune.

La commission particulière du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie a publié officiellement le compte rendu et le bilan du débat public, le 21 mars 2012.

Lors de son Conseil d'Administration du 5 avril 2012, Réseau Ferré de France a annoncé le démarrage des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (dans sa partie concernant le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare et la ligne nouvelle de Paris à Mantes-la-Jolie) fait partie des projets prioritaires sélectionnés par la commission Mobilité 21 dans son rapport remis au Premier Ministre le 27 juin 2013.

Dans son allocution du 9 juillet 2013 le Premier Ministre a approuvé les conclusions de ce rapport et "se fixe comme référence son scénario numéro deux", qui prévoit 30 milliards d'euros d'investissement pour des opérations à engager avant 2030. Dans ce scénario, le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint-Lazare – Mantes et celui de la gare de Rouen sont classés en premières priorités.

2. L'HISTORIQUE DU PROJET

Sur l'ensemble de l'Ile-de-France, les déplacements de rocade, en augmentation forte depuis plusieurs décennies, sont largement majoritaires. Or, le réseau ferroviaire, structuré en une étoile centrée sur Paris, s'avère inadapté aux besoins de desserte des emplois situés en banlieue. De ce fait, son attractivité est faible par rapport au mode routier disposant de plusieurs rocades concentriques.

Afin de répondre efficacement à ces besoins de déplacements évolués, le renforcement des liaisons de transport collectif de rocade est prévu. Dans ce cadre, les projets de Tangentielle Ouest (Achères – Versailles) et Sud (Versailles – Melun) ont été inscrits au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) dès 1994.

Une première série d'études a été conduite en 2000-2001 sur une ligne en un seul tenant reliant Achères et Melun via Corbeil-Essonnes, fusionnant les liaisons tangentielle ouest et sud.

Ce projet a été soumis à une concertation en 2001. Des études ont estimé son coût à 1 500 millions d'euros, un montant qui s'est révélé trop élevé pour assurer sa viabilité.

Au vu de ces résultats, le conseil d'administration du STIF a décidé, en décembre 2002, de revenir à des projets distincts (Tangentielle Ouest d'un côté et Tram-Train Massy Evry de l'autre), avec pour chacun, un mode de transport et un phasage du projet mieux adapté aux besoins et aux contraintes.

De nouvelles études ont alors été menées sur la Tangentielle Ouest jusqu'en 2005 qui ont permis d'aboutir à une solution faisant l'objet d'un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) qui couvrait le parcours Saint-Cyr RER à Achères Ville (Phases 1 et 2) Ce DOCP a été approuvé par le conseil du STIF le 5 juillet 2006.

Le Schéma de Principe pour la première phase du projet entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole, a été approuvé en Conseil du STIF le 11 avril 2012.

Le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la première phase de TGO a été soumis pour approbation au conseil du STIF du 13 décembre 2012. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête.



Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud

Source : RFF et SNCF - Rapport d'étape Tangentielle Ouest-Sud - Septembre 2002

Des études ont été menées sous l'égide du STIF de 2008 à 2010 sur le projet de Tangentielle Ouest phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville. En février 2011, le principe d'une ligne sur les emprises ferroviaires existantes du RFN a été présenté en Commission de Suivi (COSU) et acté par le STIF et les financeurs. Il est prévu en outre de prendre des mesures conservatoires pour permettre la réalisation d'une station à Achères Chêne-Feuillu à l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Le DOCP actualisé portant sur la Tangentielle Ouest phase 2 Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville a été approuvé par le Conseil du STIF en décembre 2012. La concertation publique a eu lieu du 15 avril au 17 mai 2013. Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil du STIF le 9 octobre 2013.

Les études complémentaires menées suite à la concertation ont permis d'aboutir au projet présenté dans la présente étude d'impact, qui correspondent à la 2^{ème} phase de la TGO.

3. LES TERRITOIRES TRAVERSES

Le tracé du prolongement de la **Tangentielle Ouest** présente une longueur totale de **9,7 km** et desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). Des mesures conservatoires sont prises pour créer **une troisième station : Achères Chêne-Feuillu** à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), pour permettre la possibilité de créer des correspondances avec les trains Paris-Saint-Lazare - Mantes via Poissy (« Groupe V »).

Le tracé se compose de deux séquences :

- **une première séquence « RFN »** insérée dans les emprises du Réseau Ferré National (RFN), et réutilisant les infrastructures existantes de la Grande Ceinture : entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu (non exploitées aujourd'hui) sur 7,1 km ;
- **une deuxième séquence**, dite urbaine, Achères Chêne-Feuillu - Achères Ville sur des voies nouvelles à créer de type tramway, dédiées à la liaison TGO sur 2,6 km.

Trois communes, toutes localisées dans le département des Yvelines sont traversées par le projet avec du Nord au Sud :

- Achères ;
- Poissy ;
- Saint-Germain-en-Laye.

L'itinéraire présente la particularité de traverser des paysages variés, qu'ils soient urbains, industriels ou forestiers (forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye).

D'Achères à Saint-Germain-en-Laye, les entités paysagères suivantes se succèdent :

- la plaine d'Achères ;
- la ville de Poissy ;
- la forêt de Saint-Germain-en-Laye ;
- la ville de Saint-Germain-en-Laye.

Plusieurs infrastructures majeures au niveau régional traversent l'aire d'étude. Elles constituent des barrières à franchir, qui conditionnent l'organisation du territoire.

Il s'agit des infrastructures routières telles la RD 190, la RD30 et la RN184 qui interceptent l'aire d'étude, ainsi que les réseaux ferroviaires, tels le tracé de la Grande Ceinture, le groupe V, le RER A et la ligne Transilien L.

Ainsi, le maillage avec le réseau de transport en commun régional ne s'effectue que depuis Saint-Germain-en-Laye (RER A) au Nord et Saint-Cyr-l'Ecole (RER C et lignes U et N) au Sud et via Saint-Nom-la-Bretèche (Ligne L) au centre. Mais la GCO ne permet pas de liaisons entre les deux pôles de correspondance importants au sein du département des Yvelines que constituent Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr l'Ecole et plus globalement au niveau de la région Ile-de-France, ce qui empêche cette infrastructure d'être réellement efficace.

D'autre part, de nombreux projets d'aménagement urbain sont en cours ou à l'étude sur les communes traversées, ce qui va engendrer une augmentation des déplacements et la nécessité d'une desserte de qualité en transport en commun afin de ne pas engendrer de nuisances supplémentaires liées à l'utilisation de la voiture.

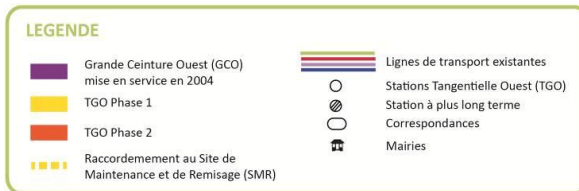


Figure 3 : Tracé de la TGO phases 1 et 2

Source: Egis Rail

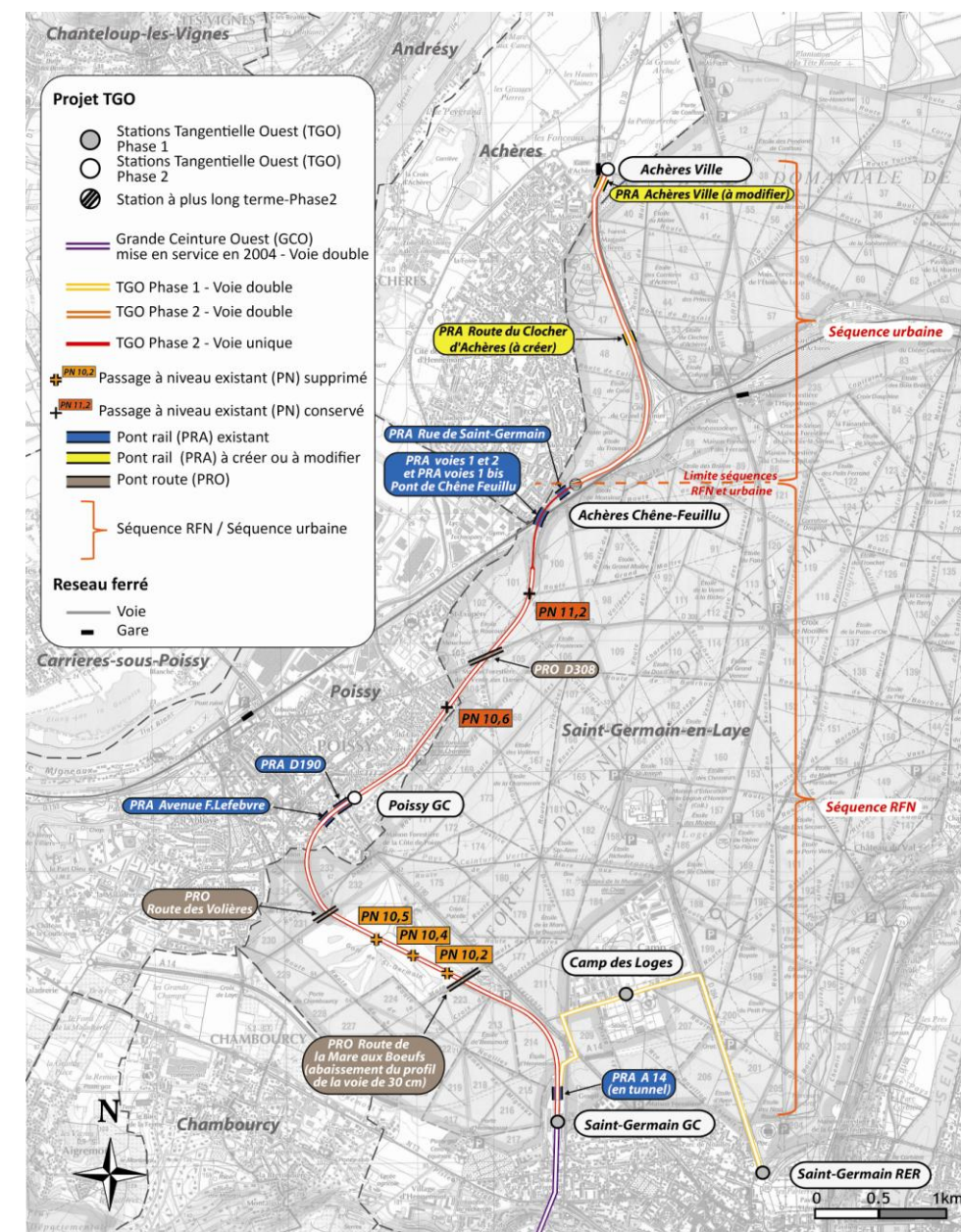


Figure 4 : TGO phase 2 : tracé et synthèse des aménagements

Source : Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

4. PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET

Le tracé du projet est présenté page suivante.

4.1. Les objectifs du projet



Figure 5 : Matériel roulant envisagé : le tram-train de type Dualis d'ALSTOM

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012



Figure 6 : Matériel roulant en milieu rural

Source : Schéma de Principe TGO phase 1, STIF, 2012

Le projet de Tangentielle Ouest de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville vise à **favoriser le développement des transports en commun** pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux, **améliorer le maillage du réseau de transports en commun et faciliter les déplacements vers les pôles d'activités**.

Il a pour ambition de proposer **une alternative efficace à l'utilisation de la voiture particulière**.

L'analyse des flux de déplacements a permis de mettre en évidence que les déplacements Nord-Sud (et Sud-Nord) au sein du périmètre d'étude et au-delà prédominent.

La faible fréquentation de la GCO souligne la nécessité de son extension pour donner à cette liaison une fonction réelle de tangentielle régionale, en augmentant le maillage de la liaison au réseau ferré régional (RER A au Nord et RER C au Sud, lignes Transilien L, U et N) et en élargissant la zone de chalandise de la ligne.

Organisées en dessertes omnibus, les dessertes seront assurées à une **fréquence d'un tram-train toutes les 10 minutes par sens en heure de pointe** et d'un tram-train toutes les 30 minutes par sens en heures creuses sur **une amplitude horaire de 6h à minuit** hors dimanches et jours fériés.

Le temps de parcours entre Saint-Germain GC et Achères Ville est estimé à **12 minutes environ**.

D'une vitesse commerciale satisfaisante, il permet d'offrir un moyen de transport attractif sur le secteur, en correspondance directe avec les composantes radiales des lignes RER A et C et des lignes Transilien L, U et N, tout en améliorant les dessertes des deux pôles majeurs du domaine d'étude que sont l'agglomération de Saint-Germain et de Versailles-Saint-Cyr.

Compte tenu des niveaux de trafic voyageurs attendus sur l'ensemble de la ligne (TGO phases 1 et 2) à la mise en service de TGO Phase 2 (32 900 par jour), l'exploitation de la ligne nécessitera un parc d'environ 19 rames standards d'une capacité unitaire de 250 places. Le choix du matériel roulant qui pourrait être retenu s'orienterait vers le Dualis d'Alstom.

Le tram-train est un véhicule ferroviaire destiné à circuler à la fois sur le réseau ferré national conventionnel, éventuellement en mixité avec d'autres trains, et sur des réseaux urbains à l'instar du tramway.

4.2. Présentation des aménagements

Le projet consiste à **prolonger la 1^{ère} phase de la Tangentielle Ouest (TGO) depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville**. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui.

Le projet s'inscrit intégralement dans le département des Yvelines.

Le tracé du prolongement de la **Tangentielle Ouest** présente une longueur totale de **9,7 km** et desservira deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères Ville). La station Achères Ville sera en correspondance directe avec des modes lourds (RER A et ligne L).

Des mesures conservatoires sont prises pour créer **une troisième station : Achères Chêne-Feuillu** à l'horizon de la mise en service de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), pour permettre la possibilité de créer des correspondances avec les trains Paris-Saint-Lazare - Mantes via Poissy (« Groupe V »).

Les **opérations majeures** du projet sont :

- **la création d'une voie de tramway nouvelle en milieu urbain** entre Achères Chêne-Feuillu et Achères Ville, sur **2,6 km**, y compris la création de la station terminus à Achères Ville ;
- **la rénovation et l'électrification des voies actuellement non exploitées** de la Grande Ceinture entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Chêne-Feuillu **sur 7,1 km** ;
- **l'aménagement de stations de type tramway sur le Réseau Ferré National (RFN)**.

Les déplacements en transport en commun depuis et vers les pôles d'activités majeurs tels Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise ou encore Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères depuis la zone d'étude sont peu efficaces et nécessitent souvent de transiter par Paris.

Le projet permettra d'une part de faciliter les déplacements vers les pôles d'activités d'importance et d'autre part de les relier entre eux.

4.3. Offre de transport

La TGO apporte une amélioration du service par rapport à la situation actuelle (Grande Ceinture Ouest), tant du point de vue des fréquences que de l'amplitude horaire, et ceci sur tous les jours de l'année. Le tableau ci-dessous résume les nouvelles caractéristiques de l'offre TGO à l'horizon de la mise en service de la phase 1 et de la phase 2 (sous réserve du bilan d'exploitation de la phase 1).

Parcours		Actuellement GCO	Horizon TGO phase 1	Horizon TGO phase 2	
		Noisy-le-Roi à Saint-Germain GC	Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER	Antennes Saint-Germain GC - Saint-Germain RER et Achères Chêne-Feuille - Achères Ville	Tronc commun Saint-Cyr RER à Saint-Germain GC
Semaine et samedis	Amplitude horaire	6h15 / 6h30 (samedi) - 22h00	6h00 - 00h00	6h00 - 00h00	
	Fréquence en heures de pointe	15 min	10 min	10 min	5 min
	Fréquence en heures creuses	30 min	30 min	30 min	15 min
Dimanches et jours de fêtes	Amplitude horaire	6h30 - 22h00	6h30 - 22h00	6h30 - 22h00	
	Fréquence en heures de pointe	30 min	30 min	30 min	15 min
	Fréquence en heures creuses	30 min	30 min	30 min	15 min

Tableau 1 : Service offert aux horizons de mise en service phase 1 et phase 2

Par rapport à la phase 1, le tronc commun aux deux phases de la TGO voit donc ses fréquences améliorées.

Cette offre pourra évoluer postérieurement à la mise en service en fonction de l'évolution de la fréquentation.

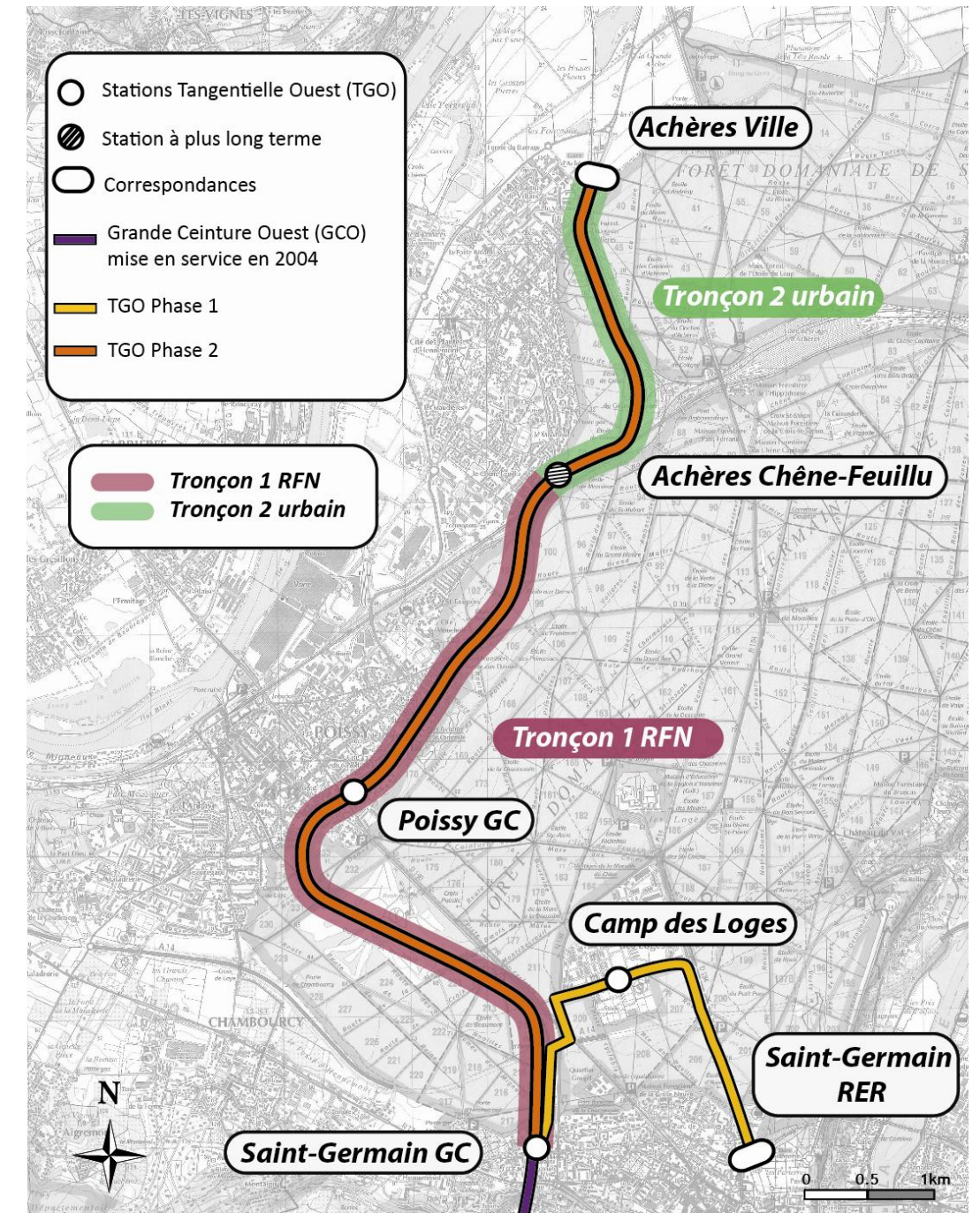


Figure 7 : Localisation du tracé de la TGO phase 2

Source: Etudes TGO phase 2, STIF, 2013

5. CADRE REGLEMENTAIRE

Dans la mesure où l'opération envisagée nécessite des **expropriations**, le **projet de liaison ferrée Tangentielle Ouest (TGO) entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville est soumis à enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique** conformément à l'article L11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Toutefois, depuis l'entrée en vigueur de la loi Grenelle II et des décrets d'application n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, et n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, les enquêtes d'utilité publique sont régies par la combinaison du code de l'expropriation et du code de l'environnement, la Loi Grenelle II ne distinguant plus les enquêtes environnementales (sans expropriation) et les enquêtes d'utilité publiques.

L'article L122-1 du code de l'environnement précise que : *« les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».*

L'article R122-2 du code de l'environnement et son annexe précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas.

D'après cet article, **l'opération est soumise à étude d'impact.**

Cette étude d'impact définit les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation.

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement, une enquête publique est requise conformément aux articles L123-2 et R123-1 du code de l'environnement. Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du code de l'environnement.

« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. » (art. L123.1 du code de l'environnement).

Par ailleurs, conformément à l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable à la présente opération d'un projet d'infrastructure de transport dont le coût est supérieur à 83 M€, **l'opération se trouve également soumise** aux obligations posées par ce décret en terme d'évaluation des grands projets d'infrastructures, notamment la **réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel**, présenté dans la pièce H du présent dossier d'enquête d'utilité publique.

En outre, la déclaration d'utilité publique d'un projet doit être compatible avec les documents d'urbanisme (notamment plans d'occupation des sols ou plans locaux d'urbanisme) des communes sur le territoire desquelles le projet est réalisé. La mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme doit être faite conformément à l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme : elle porte sur la modification de certains règlements des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec les modifications envisagées. **Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique font l'objet de dossiers de mise en compatibilité joints au dossier d'enquête publique (Pièce I).**

Conformément à la législation en vigueur, le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comporte les pièces suivantes :

- Pièce A : Notice explicative ;
- Pièce B : Plan de situation ;
- Pièce C : Plan général des travaux ;
- Pièce D : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses ;
- **Pièce F : Etude d'impact (y compris évaluation des incidences Natura 2000) ;**
- Pièce G : Avis de l'autorité environnementale et mémoire de réponse ;
- Pièce H : Evaluation socio-économique ;
- Pièce I : Dossiers de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme ;
- Pièce J : Annexes :
 - 1) Délibération du conseil du STIF approuvant la concertation ;
 - 2) Bilan de la concertation préalable ;
 - 3) Délibération du Conseil du STIF approuvant le Schéma de Principe ;
 - 4) Courrier adressé à l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;
 - 5) Courrier du Service Régional d'Archéologie (SRA) ;
 - 6) Etudes techniques ;
 - 7) Avis des services de l'Etat et note de réponse aux avis ;
 - 8) Compte rendu de la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'étude d'impact sur l'environnement présentée dans cette partie (pièce F du dossier d'enquête publique) a été établie conformément aux articles L.122.1, R.122.2 et R.122.5 du code de l'environnement.

6. CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement est défini par l'article R.122.5 du code de l'environnement.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

L'étude d'impact du projet de Tangentielle Ouest phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville présente les parties suivantes.

↳ PREAMBULE

Cette partie en tête de l'étude d'impact rappelle le contexte de réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2. Il décrit de manière synthétique le projet et notamment : le tracé de la nouvelle ligne (en mettant en relief ce qui est créé et ce qui est aménagé), le type de matériel, les échanges, la nature de l'offre en fréquence et horaires.

Par ailleurs, cette partie présente le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit l'étude d'impact ainsi que l'aire d'étude.

↳ PARTIE 1 : DESCRIPTION DU PROJET

Il décrira notamment : le tracé de la nouvelle ligne (en mettant en relief ce qui est créé et ce qui est aménagé), les principales caractéristiques techniques de la ligne, le type de matériel, les échanges avec les autres lignes, les stations créées et les stations existantes desservies, la nature de l'offre en fréquence et horaires.

Outre la présentation des caractéristiques techniques et physiques, ce chapitre s'attache à exposer l'utilisation des ressources (matériaux, résidus...) nécessaires à la création de la Tangentielle Ouest phase 2.

↳ PARTIE 2 : RESUME NON TECHNIQUE

Le résumé non technique est une synthèse de l'étude d'impact sur l'environnement. Son objectif est de vulgariser et de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact. Il doit reprendre, sous forme synthétique, les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties de l'étude d'impact y compris les principales illustrations (cartes, schémas et plans).

↳ PARTIE 3 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

L'état initial de l'environnement se place dans la continuité de l'étude : il consiste à présenter les principales caractéristiques de l'environnement sur le territoire, et les enjeux principaux existants sur les zones traversées par le projet. Il sert de base à l'analyse des incidences notables prévisibles sur l'environnement.

↳ PARTIE 4 : ANALYSE DES EFFETS NEGATIFS ET POSITIFS, DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS A COURT, MOYEN ET LONG TERME SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES POUR EVITER ET REDUIRE LES EFFETS NEGATIFS

Cette partie a pour objectif de présenter les impacts identifiés du projet sur l'environnement et de déterminer les mesures d'atténuation de leurs effets (trois types de mesures d'atténuation peuvent être proposées : des mesures d'évitement des effets, des mesures de réduction des effets ou des mesures de compensation des effets qui ne peuvent être ni évités, ni réduits).

Enfin, elle synthétise les mesures d'atténuation proposées par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

↳ PARTIE 5 : ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

Il s'agit de réaliser une évaluation des effets cumulés avec d'autres projets connus et engagés dans leur processus de réalisation.

↳ **PARTIE 6 : PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS POUR LESQUELLES, EU EGARD AUX EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTE HUMAINE, LE PROJET PRESENTE A ETE RETENU**

Les différentes solutions étudiées ces dernières années seront présentées et comparées notamment au regard des avantages apportés aux usagers, à la cohérence apportée aux réseaux de transports en commun et la possibilité d'insertion des différentes variantes dans leur environnement.

↳ **PARTIE 7 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES, AINSI QUE SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES**

Cette partie reprend les points essentiels concernant les documents d'urbanisme en vigueur présentés dans le chapitre 3 de l'étude d'impact. Il vise à présenter en quoi le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur et à définir les mesures éventuelles à prendre en cas d'incompatibilité.

↳ **PARTIE 8 : ESTIMATION DES COÛTS DES MESURES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS DU PROJET**

Les mesures d'atténuation proposées par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement seront synthétisées dans cette partie et il sera précisé le coût global engendré par celles-ci.

↳ **PARTIE 9 : PRESENTATION DES METHODES UTILISEES POUR ETABLIR L'ETAT INITIAL ET EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT,**

Cette partie présente les principales sources bibliographiques utilisées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact. De plus, elle présente les différentes méthodes de diagnostic de l'état initial. Elle définit également les grands principes d'évaluation des impacts sur l'environnement.

↳ **PARTIE 10 : ANALYSE DES DIFFICULTES RENCONTREES**

Les éventuelles difficultés rencontrées pour chacune des thématiques abordées dans l'étude d'impact seront présentées.

↳ **PARTIE 11 : NOMS ET QUALITE DES AUTEURS**

Les noms et les qualités précises et complètes des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation sont exposés.

↳ **PARTIE 12 : APPRECIATION DES IMPACTS DE L'ENSEMBLE DU PROGRAMME**

Dans le cas de la Tangentielle Ouest, le projet faisant l'objet de la présente étude ne représente que la seconde phase d'un programme plus vaste comprenant une première phase correspondant à la Tangentielle Ouest phase 1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER.

Cette partie a pour objet de présenter un état initial sommaire de l'ensemble du programme et d'évaluer les impacts principaux sur l'environnement.

↳ **PARTIE 13 : EVALUATION D'INCIDENCE NATURA 2000**

Cette partie expose les raisons pour lesquelles le projet de tram-train entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000.

7. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

7.1. Situation géographique du périmètre d'études

Le projet de Tangentielle Ouest phase 2 s'inscrit sur le territoire des communes de :

- Achères ;
- Poissy ;
- Saint-Germain-en-Laye.

Ces trois communes se localisent dans le département des Yvelines.

Les communes **d'Achères, Poissy** ont intégré un nouvel Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) : la Communauté d'Agglomération Poissy-Achères-Conflans-Sainte-Honorine (PAC).

Saint-Germain-en-Laye a intégré un nouvel EPCI dénommé Communauté de Communes Saint-Germain Seine et Forêts.

7.2. Définition de l'aire d'étude

L'aire d'étude a été définie pour l'élaboration de l'étude d'impact, pièce F du présent dossier d'enquête d'utilité publique sur la base du tracé étudié dans le **Schéma de Principe entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et Achères Ville**, tracé ayant fait l'objet d'une concertation en 2013 et constituant la phase 2 de la Tangentielle Ouest, objet du présent dossier d'enquête publique.

L'étude d'impact et les cartographies associées dépendent de l'aire d'étude.

Celle-ci doit couvrir l'ensemble du territoire comprenant les enjeux environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à proximité. Aussi, l'aire d'étude est définie **sur une distance de 500 m de part et d'autre du tracé de la future infrastructure ferroviaire entre les communes de Saint-Germain-en-Laye et Achères**. Elle constitue donc une bande d'environ 1 km de large centrée sur le tracé de la ligne.

Son **étendue est adaptée** à l'analyse du milieu physique et du milieu naturel (entités géographiques), de la socio-économie et du fonctionnement territorial (aménagement et urbanisme, déplacements) et de certains thèmes en fonction de leurs contraintes réglementaires.

Ce même périmètre sera utilisé ultérieurement dans l'étude d'impact (Pièce F) pour définir les impacts prévisibles du projet sur cet environnement en fonction des enjeux identifiés ainsi que les mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

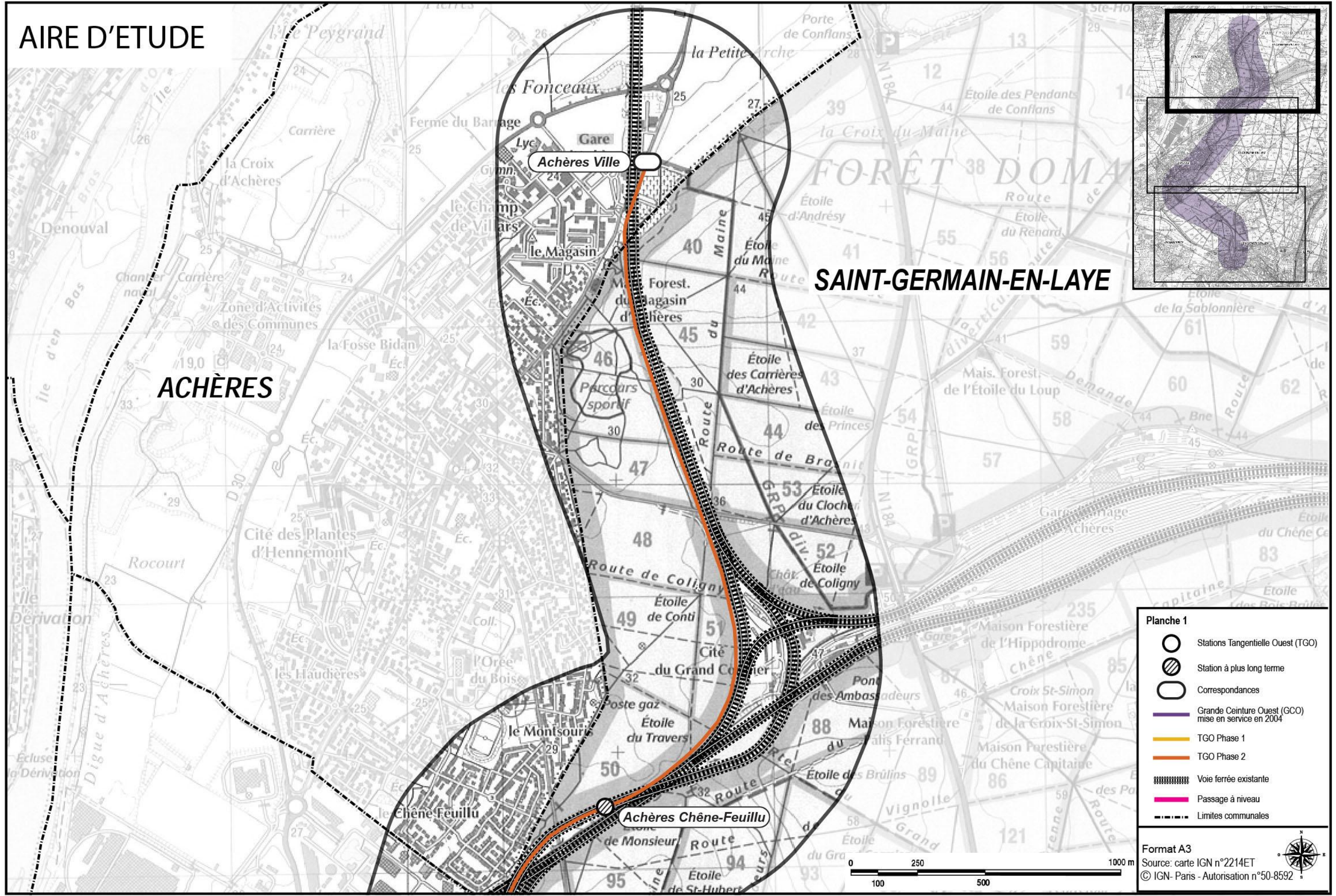
7.3. Justification de l'aire d'étude retenue

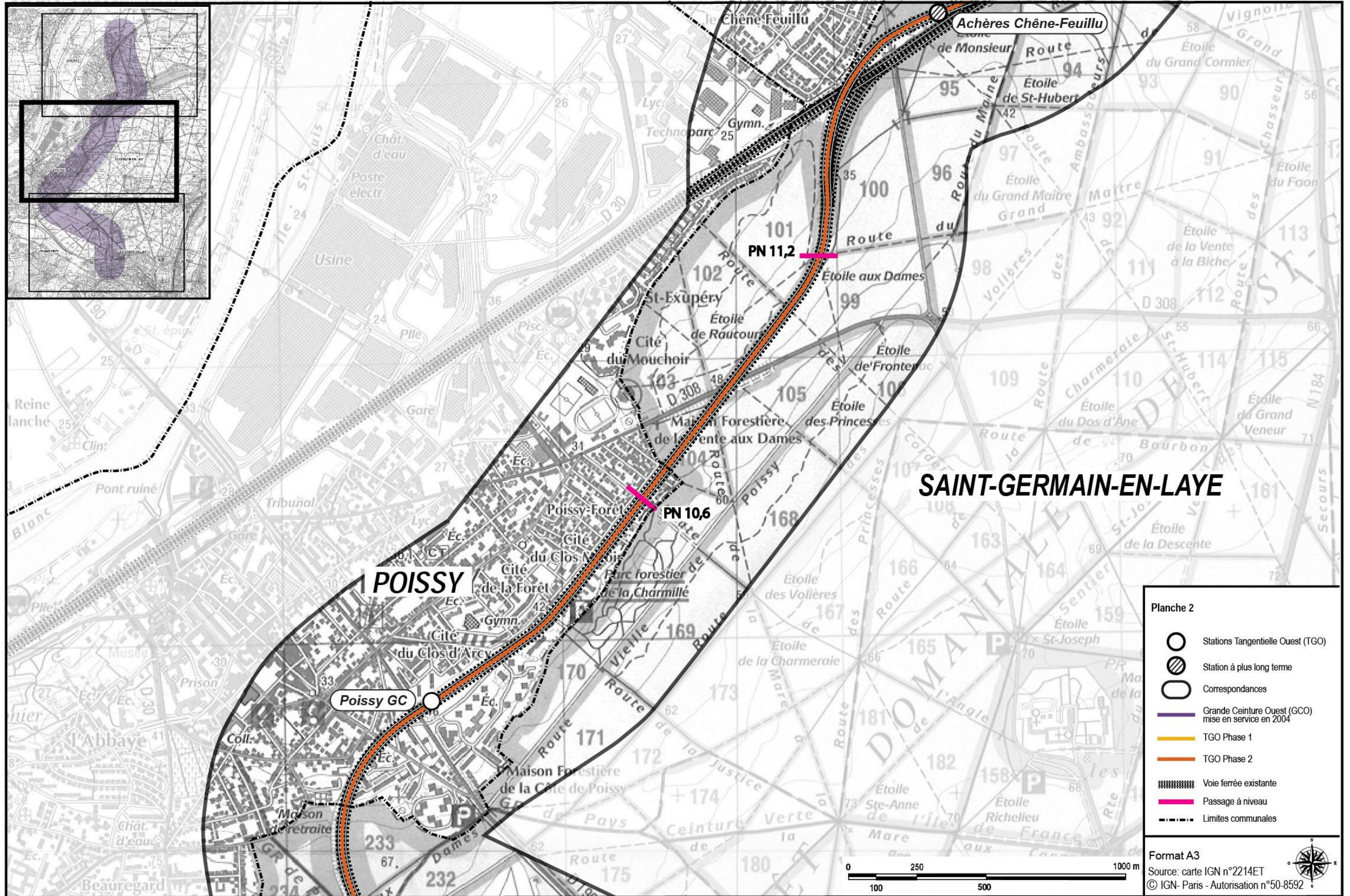
L'aire d'étude, correspondant globalement à la **zone d'influence directe du projet**. On considère en effet qu'une station de transport en commun a une influence directe dans un rayon d'environ 500 m. **C'est au sein de cette aire d'étude que les effets physiques du projet en phases travaux et exploitation auront lieu mais également les effets sur les activités socio-économiques** (desserte des activités) et **la vie quotidienne des riverains** (attractivité des transports en commun).

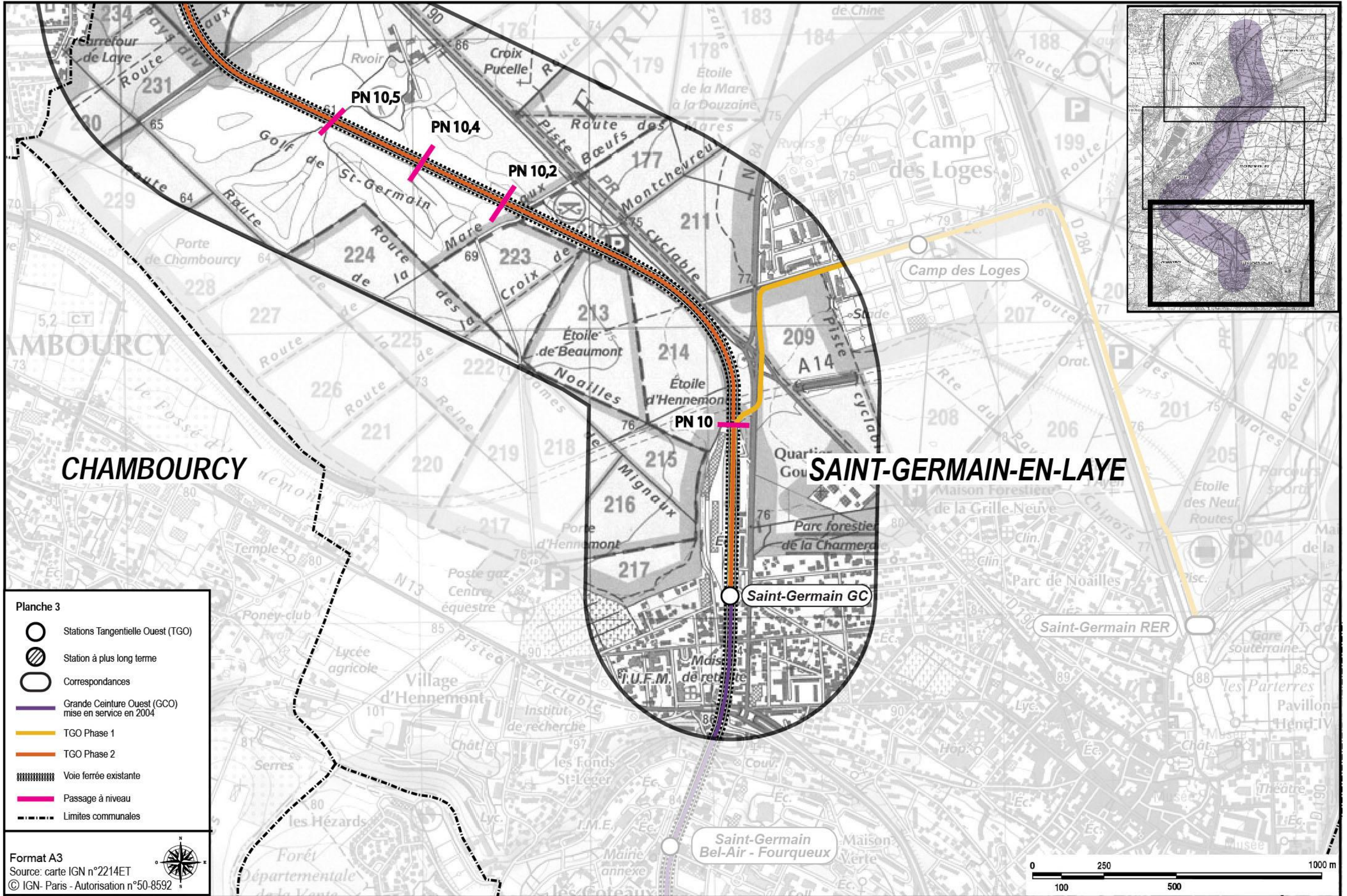
Par ailleurs, **pour certains thèmes, l'aire d'étude a été élargie**. En effet, certains enjeux environnementaux se développent sur des larges espaces pour lesquels l'analyse sur la seule bande d'un kilomètre ne permet pas une approche complète des sensibilités environnementales ou économiques.

Ce sera le cas notamment des documents d'urbanisme et schémas directeurs supra-communaux, de la thématique de l'eau, de la météorologie ou bien dans le cas de la socio-économie, les communes appartenant à l'aire d'étude seront étudiées dans leur globalité.

L'aire d'étude est présentée sur les pages suivantes.







8. LES PARTENAIRES DU PROJET

8.1. Les porteurs du projet

➤ Contrat de Projet Etat-Région (CPER)

Le Contrat de Projet État-région (CPER) est un document par lequel l'État et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. D'une durée de sept ans, les Contrats de Projets État-région succèdent aux Contrats de Plan.

➤ Contrat Particulier Région-Département (CPRD)

Le Contrat Particulier Région-Département est un outil de programmation financière, complémentaire du Contrat de Projets État-Région.

Ce partenariat entre la Région et un département permet de développer et de financer un programme d'actions adapté aux spécificités des territoires. Chaque contrat, en Ile-de-France, répond néanmoins à des objectifs communs : l'aménagement durable, le rayonnement de l'Île-de-France et le développement de la solidarité.

Trois entités différentes ont porté depuis 2008 les études relatives à la seconde phase de la Tangentielle Ouest jusqu'à l'élaboration du présent dossier : le STIF, RFF et SNCF.



Le STIF autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est co-maître d'ouvrage avec Réseau Ferré de France et la SNCF de l'opération.

Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, ...), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Il décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont il confie l'exploitation à des transporteurs. Le STIF, composé de la Région Ile-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Ile-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Les co-maîtres d'ouvrage, RFF et SNCF, ont confié au STIF la maîtrise d'ouvrage unique des études de la TGO jusqu'à l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique.

Le STIF sera maître d'ouvrage de la section urbaine située entre la future station Achères Chêne-Feuillu et le terminus à Achères-Ville. Il assurera en outre la coordination d'ensemble du projet.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

RFF est propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré National. Il a pour missions principales l'organisation de l'ensemble des circulations sur le réseau ainsi que la modernisation et le développement du réseau existant. En Ile-de-France, RFF doit veiller à la répartition de la capacité disponible sur le réseau entre les nombreuses circulations qui utilisent les voies : le trafic des RER et des trains de banlieue, mais aussi les trains grandes lignes et TER accédant aux gares parisiennes, les trains de fret desservant les activités économiques, les trains vides, les trains d'essais et de travaux.

RFF sera maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le Réseau Ferré National (RFN) entre Saint-Germain GC et Achères Chêne-Feuillu.



SNCF Transilien, une des activités de SNCF, transporte quotidiennement 2,7 millions de Franciliens et exploite le réseau ferroviaire de l'Ile-de-France. Il est l'exploitant actuel de la ligne de la Grande Ceinture Ouest.

La SNCF assurera la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui a été confiée, en particulier celles de la rénovation et de la modernisation des bâtiments-gare, ainsi que celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire.

La procédure de DUP est portée conjointement par le STIF, RFF et la SNCF.

8.2. Les financeurs

Trois entités différentes financent le projet de Tangentielle Ouest : l'Etat, la Région Ile-de-France et le département des Yvelines.



Soucieux d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser un aménagement durable du territoire, l'Etat participe financièrement au développement des transports collectifs : il est co-financeur de l'opération TGO au travers le Contrat de Projet Etat Région 2007-2013 qui prévoit « la réalisation d'études et premiers travaux de transport en commun », pour la Tangentielle Ouest, dans une enveloppe de 50M€ (valeur janvier 2006), partagée avec plusieurs opérations.

L'Etat a également signé le protocole du 19 juillet 2013 avec la Région Ile-de-France relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris. Le protocole mentionne « la Tangentielle Ouest de Saint-Cyr à Achères, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2017 pour la 1ère phase Saint-Cyr – Saint-Germain et à l'horizon 2020 pour la 2ème phase Saint-Cyr – Achères ».



Enjeu de dynamisme économique et de qualité de vie, la Région Ile-de-France a fait des transports une de ses priorités, notamment pour les déplacements de banlieue à banlieue. Afin d'accélérer le développement des transports au service des Franciliens, la Région a également lancé dès juin 2009 un Plan de mobilisation ambitieux. Son objectif : réaliser d'ici 2020 les projets indispensables au développement de l'Île-de-France, notamment l'opération TGO. La Région est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD78).



Yvelines
Conseil général

Le département des Yvelines est le propriétaire et gestionnaire de voiries. Il est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat Particulier Région – Département 2007 - 2013. Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre.

