



Séance du 11 juillet 2018

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20180711-2018-294-DE
Date de télétransmission : 13/07/2018
Date de réception préfecture : 13/07/2018

Délibération n° 2018/294

**TRAM 13 EXPRESS PHASE 2 ENTRE SAINT-GERMAIN
GRANDE CEINTURE ET ACHERES VILLE RER**

DECLARATION DE PROJET

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 et R.1241-1 et suivants ;
- 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, R.123-1 et suivants, L. 126-1 et R. 126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 1, L. 110-1 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** la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** la loi n° 85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'ouvrage, dite loi MOP ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 et la revoyure du 7 février 2017 ;
- VU** la délibération n° 2012/377 du Conseil du STIF du 13 décembre 2012 relative à l'approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales actualisé ;
- VU** la délibération n° 2013/368 du Conseil du STIF du 9 octobre 2013 relative à l'approbation du bilan de la concertation ;
- VU** la délibération n° 2013/519 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 relative à l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique ;
- VU** l'avis délibéré n°Ae 2014-19 du 23 avril 2014 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- VU** la réunion d'examen conjoint et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 28 avril 2014 relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères ;

- VU** l'arrêté du Préfet des Yvelines du 15 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de tram-train Tangentielle Ouest Phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, et au défrichement, du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014 inclus ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 30 juin 2014 portant prolongation de cette enquête jusqu'au samedi 26 juillet 2014 inclus ;
- VU** le rapport, conclusions et avis de la commission d'enquête du 29 septembre 2014 remis au Préfet des Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2015/046 du Conseil du STIF du 11 février 2015 relative à la poursuite des études de la variante urbaine par Poissy en vue d'une Enquête d'Utilité Publique complémentaire ;
- VU** le courrier du Préfet des Yvelines du 16 avril 2015 confirmant la possibilité d'organiser une enquête publique complémentaire à l'issue des études complémentaires sur la variante urbaine par Poissy ;
- VU** la délibération n° 2015/523 du Conseil du STIF du 7 octobre 2015 relative, en particulier, à l'approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales complémentaire (variante de Poissy) ;
- VU** la délibération n° 2016/259 du Conseil du STIF du 13 juillet 2016 relative à l'approbation du bilan de la concertation complémentaire ;
- VU** la délibération n° 2017/303 du Conseil du STIF du 30 mai 2017 relative à l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique complémentaires ;
- VU** la décision n°MRAe 78-035-2017 du 6 septembre 2017 de la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) ;
- VU** la réunion d'examen conjoint et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 septembre 2017 relative à la mise en compatibilité du PLU de Saint-Germain-en-Laye;
- VU** l'avis délibéré n°Ae 2017-56 du 11 octobre 2017 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- VU** l'arrêté du Préfet des Yvelines du 18 décembre 2017 portant ouverture de l'enquête publique complémentaire unique portant sur la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Saint-Germain-en-Laye avec le projet de Tram 13 express phase 2 dans sa variante de tracé urbain par Poissy, du 8 janvier au vendredi 9 février 2018 inclus ;
- VU** le rapport, conclusions et avis de la commission d'enquête complémentaire du 23 avril 2018 remis au Préfet des Yvelines ;
- VU** le rapport n° 2018/294 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 5 juillet 2018 ;

CONSIDERANT les éléments suivants :

L'opération Tram-Train Tangentielle-Ouest phase 2, désormais dénommée Tram 13 express, consiste dans le prolongement de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères-Ville RER du Tram 13 express Phase 1, qui reliera Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER :

Elle a pour objet de répondre aux nouveaux besoins de déplacement de banlieue à banlieue par la réalisation d'une liaison ferrée en rocade.

Le tracé initial :

Le tracé initial présente une longueur d'environ 9,7 km et comporte deux nouvelles stations (Poissy GC et Achères-Ville RER) dont 1 est en correspondance avec des modes lourds (RER A et Ligne L à Achères-Ville RER).

Des mesures conservatoires sont prises pour préserver la possibilité de créer, à plus long terme et après réalisation du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), une troisième station à Achères Chêne Feuillu en vue d'y organiser une correspondance avec le RER E.

Au total, 3 communes sont traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

Le tracé urbain par Poissy :

Le tracé urbain par Poissy, reliant Saint-Germain-en-Laye à Achères par Poissy RER, présente une longueur totale d'environ 10,5 km et comporte quatre nouvelles stations (Poissy Gambetta, Poissy RER, Poissy ZAC et Achères Ville RER), dont 2 en correspondance avec les modes lourds (RER A et E à Poissy RER ; RER A et Ligne L à Achères-Ville RER). Les sections nord (entre Achères-Ville RER et le Chêne Feuillu) et sud (entre Saint-Germain GC et la route des Volières) du tracé sont communs avec le tracé initial. La section centrale du tracé entre le pont route des Volières et le Chêne Feuillu correspond au tronçon modifié par rapport au tracé initial.

Il répond aux objectifs suivants :

- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux ;
- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun ;
- Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités.

En particulier, l'insertion urbaine dans Poissy vise par ailleurs les objectifs spécifiques suivants :

- Réduire au maximum les impacts sur les tissus urbains (foncier et bâti) et optimiser le fonctionnement urbain (circulation, stationnement, accessibilité riverains,...),
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains grâce à une insertion urbaine soignée, favorisant les modes doux et prévoyant des itinéraires cyclables,
- Accompagner l'évolution du territoire de Poissy et ses projets de développement urbain, en particulier la ZAC Rouget de Lisle,

- Réduire au maximum les impacts sur l'environnement, en particulier sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye aux extrémités de Poissy, au droit des zones de raccordement avec la Grande Ceinture,
- Limiter les impacts sur les coûts (investissement et exploitation) et le planning.

CONSIDERANT que cette opération a été soumise à enquêtes publiques :

Enquête publique initiale :

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres a émis le 29 septembre 2014, à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique portant sur le tracé initial, un AVIS FAVORABLE :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire à la réalisation du projet, assorti de 3 RÉSERVES et de 4 RECOMMANDATIONS :

RÉSERVE 1 : « *la gare existante d'Achères-ville devra être modifiée pour permettre la libre traversée Est – Ouest pour tous les usagers et piétons, et non uniquement pour les voyageurs munis de titres de transport* ».

RÉSERVE 2 : « *des dispositions seront prises :*

- *pour assurer la communication en toute sécurité entre le boulevard Rose et la rue de la Bruyère, au niveau du boulevard des Loges à Poissy, par les aménagements du passage à niveau PN 10.6 ou autre dispositif ;*
- *pour assurer la sécurité des riverains situés aux abords immédiats de la Grande Ceinture dans les zones urbaines, en particulier au niveau des quartiers Est de Poissy, en prévoyant, par exemple, une clôture continue » ;*

RÉSERVE 3 : « *suite à la demande formulée expressément par Monsieur le Président du STIF et Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines, la Maîtrise d'ouvrage engagera dans les meilleurs délais, une étude de faisabilité de la variante d'une insertion urbaine dans Poissy passant par la gare de Poissy RER* » ;

RECOMMANDATION 1 : « *la Maîtrise d'ouvrage est invitée à se déterminer, en concertation avec la Ville d'Achères, sur les dispositions à mettre en œuvre pour la circulation sur l'avenue de Conflans / rue Camille Jenatzy et le passage sous la voie ferrée, assurant notamment une bonne gestion des modes doux sur cet axe promettant un trafic à venir soutenu avec le développement des quartiers Est de la ville* » ;

RECOMMANDATION 2 : « *la Maîtrise d'ouvrage est invitée, en concertation avec la ville de Poissy, à procéder à une étude comparative sur l'emplacement de la future station de Poissy GC pour en assurer la meilleure accessibilité possible* » ;

RECOMMANDATION 3 : « *entre Saint-Cyr-l'École et Achères, le parcours se situe actuellement sur deux zones tarifaires ; il conviendra de réexaminer la tarification pour les usagers empruntant uniquement la Tangentielle* » ;

RECOMMANDATION 4 : « *les impacts visuels en phase d'exploitation doivent être limités pour les riverains dans les zones urbaines, en particulier au niveau des quartiers Est de Poissy et à l'arrivée sur Achères-Ville, en prévoyant l'intervention d'un paysagiste pour les études d'Avant-projet* ».

- à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Germain-en-Laye, du PLU de la commune de Poissy et du PLU de la commune et d'Achères,
- aux défrichements nécessaires à la réalisation du projet.

Enquête publique complémentaire :

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres a également émis le 23 avril 2018, à l'issue de l'enquête publique complémentaire portant sur la variante de tracé urbain par Poissy et ses avantages et ses inconvénients par rapport au tracé initial, un AVIS FAVORABLE :

- à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de la variante urbaine par Poissy, assorti de 6 RECOMMANDATIONS :

RECOMMANDATION 1 : « Une offre de bus renforcée depuis Poissy RER et Achères Ville RER pour desservir les quartiers Sud d'Achères et le Technopôle.

L'insertion du Tram 13 express dans un territoire urbain et congestionné, soumis à une double coupure ferrée et fluviale nécessite de s'appuyer sur des reports modaux complémentaires et diversifiés pour offrir des solutions efficaces de desserte des secteurs du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères.

La commission d'enquête a entendu les difficultés techniques, financières, pour des effets très limités de solutions alternatives précisément détaillées par la maîtrise d'ouvrage, de type navettes, création d'une station complémentaire ou déplacement de la station Poissy ZAC, développées dans le rapport et synthétisées dans les conclusions.

C'est pourquoi, elle soutient l'importance de renforcer l'offre de bus à destination du Technoparc et des quartiers Sud d'Achères, pour apporter une meilleure réponse en termes de fréquence et trajets, en complément des modes actifs. » ;

RECOMMANDATION 2 : « Mettre en œuvre un aménagement de la station Poissy ZAC permettant le développement ultérieur de nouvelles mobilités.

La commission d'enquête considère que la situation de la station Poissy ZAC est stratégique pour proposer des solutions de report modal diversifiées et cohérentes par rapport aux contraintes territoriales.

Cette station devrait ainsi pouvoir accueillir, à la fois une desserte de bus renforcée, un aménagement des itinéraires pour les modes actifs (cycles et piétons), tels que des possibilités de stationnement deux roues, un système de cycle en libre-service, voire des zones de dépose-minute pour covoiturage.

La commission recommande ainsi à la maîtrise d'ouvrage, au-delà de ce qui est prévu dans le dossier (stationnement pour cycles, arrêt de bus,...), de prévoir des mesures conservatoires pour compléter et renforcer l'offre en matière de nouvelles mobilités. » ;

RECOMMANDATION 3 : « L'importance d'une bonne coordination entre les différents chantiers simultanés allant impacter le territoire.

La commission d'enquête considère que le futur Tram 13 express constitue un projet majeur dont le chantier va s'étaler sur plusieurs années sur un territoire lui-même en pleine mutation et qu'il appartient dès lors aux équipes en charge de sa réalisation de poursuivre la

concertation nécessaire pour maîtriser et coordonner, au côté des collectivités, l'ensemble des chantiers attendus afin de limiter les nuisances pour les villes.

Les travaux liés à la future traversée de la Seine, au pôle gare de Poissy RER, ceux liés à l'extension du Boulevard de l'Europe..., sont à la fois essentiels au devenir du territoire communautaire et à la bonne intégration du tram 13 express, mais vont générer des impacts importants sur les axes de circulation pendant plusieurs années.

Elle invite la maîtrise d'ouvrage à établir très en amont un planning « spatio-temporel » (définissant les tranches de travaux et leurs dates prévisionnelles d'exécution), une organisation fine des flux de circulation sur un périmètre élargi, des relais efficaces d'information et de concertation auprès des riverains. » ;

RECOMMANDATION 4 : *« Privilégier les modes alternatifs à la route pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais.*

La commission d'enquête note l'importance d'une organisation rigoureuse de ce chantier sur l'ensemble du tracé retenu et d'une gestion globale des déblais et invite la maîtrise d'ouvrage à utiliser des modes alternatifs à la route (approvisionnement et évacuation par la Seine et les voies ferrées) chaque fois que cela s'avère possible. » ;

RECOMMANDATION 5 : *« La recherche d'un itinéraire cyclable complémentaire au niveau du boulevard Gambetta.*

Le tracé urbain du Tram 13 express Phase 2 prévoit l'aménagement d'itinéraires cyclables (pistes / bandes cyclables / zone 30) continus et sécurisés et des stationnements vélos à proximité de chacune des stations. Ces aménagements complètent ceux existants et en développement, et visent à assurer la continuité des itinéraires cyclables.

Toutefois, la cohabitation des vélos avec la circulation automobile, même en zone 30, n'apparaît pas optimale sur certains tronçons.

La commission d'enquête recommande de rechercher, pour le tracé urbain, en concertation avec la ville et la communauté urbaine, un itinéraire cyclable complémentaire entre la gare de Poissy et le quartier La Bruyère – Fernand Lefebvre, évitant le boulevard Gambetta. » ;

RECOMMANDATION 6 : *« Poursuivre les études concernant les continuités écologiques et engager l'examen de la faisabilité d'un reboisement sur les anciens champs d'épandage en forêt de Saint-Germain.*

Le projet de tram 13 express, dans son tracé urbain, nécessitera, à la fois l'abattage d'environ 330 arbres d'alignement et le déboisement de près de 6,9 ha de forêt, dans le secteur Chêne Feuillu, avec l'insertion de la plateforme tramway, et aussi au niveau des zones de débranchement et de raccordement à la Grande Ceinture actuelle, au Sud et au Nord de Poissy. La commission note favorablement les engagements de la maîtrise d'ouvrage en matière de compensation forestière, écologique et foncière :

- *Remplacement des arbres abattus, ou plantations de nouveaux arbres sur des espaces publics voisins, en concertation avec les villes ;*
- *Priorité au reboisement au sein même de la forêt de Saint-Germain.*

La commission d'enquête invite les maîtres d'ouvrage à poursuivre, lors des phases ultérieures d'études, le travail sur les mesures « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) concernant les continuités écologiques en forêt domaniale de Saint-Germain.

Elle recommande par ailleurs d'engager les études, le moment venu, pour vérifier la faisabilité d'un reboisement au niveau des anciens champs d'épandage au Nord de la forêt de Saint-Germain, ce qui aurait pour effet de revaloriser, au moins partiellement, un site défavorisé, et de répondre positivement aux attentes exprimées pendant l'enquête publique. » ;

- à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Germain-en-Laye.

À la suite de la première enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et de l'enquête publique complémentaire, aux rapports, conclusions et avis subséquents de la commission d'enquête publique, le Préfet des Yvelines a, par courrier du 28 mai 2018, reçu le 30 mai 2018, sollicité le Syndicat des Transports d'Île-de-France, dénommé Île-de-France-Mobilités (IDFM), qu'il se prononce, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.

En effet, cette opération est soumise, conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation et des articles L. 123-1 et L. 126-1 du code de l'environnement, à déclaration de projet :

Conformément à ces dispositions, lorsqu'un projet public de travaux fait l'objet d'une enquête publique de type environnemental, l'organe délibérant de l'établissement public responsable du projet doit se prononcer, dans un délai de 6 mois à compter de la clôture de l'enquête publique, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La présente délibération, qui vaut déclaration de projet au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, a pour objet de confirmer l'intérêt général de l'opération dite Tram 13 express phase 2 et la volonté d'Île-de-France Mobilités de la réaliser.

La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis du CGEDD des 23 avril 2014 (n°Ae 2014-19) et 11 octobre 2017 (n°Ae 2017-56), ainsi que les rapports, conclusions et avis de la commission d'enquête des 29 septembre 2014 et 23 avril 2018.

CONSIDERANT les motifs justifiant l'intérêt général de l'opération :

La nature et les caractéristiques essentielles du tracé urbain par Poissy constituent de meilleures réponses aux objectifs attendus pour l'opération Tram 13 express par rapport au tracé initial. Le tracé urbain constitue ainsi une meilleure option pour les points suivants :

- le développement des transports en commun sur un axe nord-sud du département afin de répondre aux besoins de déplacement de rocade grâce à la réalisation d'une liaison rapide connectant de manière plus efficace les populations et emplois locaux en s'insérant notamment dans Poissy;
- l'amélioration du maillage du réseau de transport collectif, par le biais d'une correspondance dès sa mise en service avec le RER E prolongé à l'Ouest ainsi qu'avec de nombreuses lignes de bus à Poissy RER. Dans le cadre du tracé initial, la correspondance avec le RER E n'était envisageable qu'à long terme après création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et d'une gare RER E sur le site d'Achères Chêne-Feuillu ;
- faciliter les déplacements entre les pôles d'activité en desservant les pôles d'habitat dans les secteurs résidentiels actuels et futurs de Poissy, notamment la future ZAC

Rouget-de-Lisle, La Bruyère et Saint-Exupéry et d'emplois actuels et futurs dans les secteurs de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères. Au regard du tracé initial, le tracé urbain par Poissy permet d'améliorer fortement l'accessibilité aux zones d'emplois/équipements et résidentielles actuelles et en développement.

Il contribue à l'amélioration des conditions de cheminement pour les modes actifs (piétons et cycles) en aménageant des itinéraires cyclables continus sur les voiries empruntées et en réaménageant les trottoirs. Le tracé urbain présente ainsi l'avantage d'offrir un réaménagement intégral de la voirie sur les secteurs urbains traversés, notamment les abords d'Achères Ville comme dans le cadre du tracé initial mais également sur les axes empruntés dans Poissy : la rue de la Bruyère, l'avenue de Versailles (RD190), le boulevard Gambetta (RD190), le boulevard de l'Europe, la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland.

Le tracé urbain prévoit la création de 4 nouvelles stations contre 2 pour le tracé initial et offre une meilleure desserte des populations et emplois actuels et futurs (37 000 populations et emplois desservis contre 7000), une augmentation de près de 60% de la fréquentation prévisionnelle (17 000 voyageurs quotidiens attendus contre 10 500 pour le tracé initial) et garantit de meilleurs gains de temps aux usagers par l'augmentation des secteurs desservis et le maillage amélioré avec le réseau de transport collectif.

Si en phase Travaux le tracé urbain présente plus d'impacts sur son environnement que le tracé initial en raison du contexte plus urbain et du plus grand nombre de perturbations potentielles pendant les travaux, il présente plus d'avantages et moins d'inconvénients pour l'environnement en phase Exploitation. Les bénéfices de l'infrastructure sont très largement optimisés dans le cadre du tracé urbain, en particulier du point de vue de l'organisation urbaine, de l'offre de transports (transports en communs et modes actifs), et de la sécurité. Les impacts du tracé urbain sont maîtrisés par les maîtres d'ouvrage par l'application d'une démarche ERC « Eviter – Réduire – Compenser » dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique complémentaire et dans l'annexe 1 à la présente délibération.

Enfin, le tracé urbain présente un coût d'investissement plus important que le tracé initial (250M€ aux conditions économiques de janvier 2013 contre 103M€, réévalué à 136M€ suite au retour d'expérience sur la Phase 1, aux conditions économiques de janvier 2013 pour le tracé initial) mais un intérêt socio-économique plus important (taux de rentabilité interne de 7,7%, soit +1,9 points par rapport au tracé initial réévalué à 136 M€ HT). Le tracé urbain présente, par ailleurs, de nombreux avantages non monétarisés, développés précédemment, ne pouvant être pris en compte et valorisés dans l'évaluation socio-économique comme l'attractivité du territoire, les effets positifs sur l'urbanisation et l'activité économique et l'amélioration du cadre de vie par le réaménagement intégral des voiries urbaines empruntées.

Au regard du bilan des avantages et inconvénients il ressort que **le tracé urbain par Poissy présente globalement plus d'avantages que d'inconvénients pour le projet et pour l'environnement au regard du tracé initial. Le tracé urbain renforce donc l'intérêt général du projet.**

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet de Tram 13 express Phase 2 entre Saint-Germain Grande-Ceinture et Achères Ville RER, notamment dans son tracé urbain desservant Poissy Gambetta, Poissy RER et Poissy ZAC au regard des résultats de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et de l'enquête publique complémentaire.

ARTICLE 2 : poursuit l'opération du Tram 13 express phase 2 en retenant la variante de tracé urbain par Poissy au regard des motifs, énoncés ci-dessus, justifiant l'intérêt général du tracé et des conclusions de l'enquête publique complémentaire.

ARTICLE 3 : répond aux recommandations des commissions d'enquête initiale et complémentaire sur le projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER par les engagements suivants :

POUR LES RECOMMANDATIONS RELEVANT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE INITIALE :

- POUR LA RECOMMANDATION 1 :

L'aménagement projeté du Tram 13 express, à l'arrivée à Achères-Ville RER, prend en compte les besoins des cycles dans les conditions permises par les emprises disponibles. En outre, du point de vue des aménagements piétonniers, le projet Tram 13 express permet d'améliorer la situation actuelle. Le projet prévoit en effet un réaménagement de façade à façade pour les sections de rues impactées, permettant ainsi un réaménagement qualitatif de l'espace public. Les cheminements piétonniers de part et d'autre du pont rail Avenue de Conflans / Rue Camille Jenatzy, ainsi que le passage sous le pont sont améliorés et rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

En réponse à la demande de la commission d'enquête, Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage de la section urbaine du tracé, a étudié, les possibilités d'amélioration des aménagements piétons et cyclables en cohérence avec les aménagements de la ZAC Petite-Arche, et ce en concertation étroite avec l'ensemble des parties concernées, notamment la Ville d'Achères et l'aménageur SEQUANO de la ZAC.

Cette démarche a notamment permis d'aboutir au repositionnement de la station pour permettre une meilleure accessibilité depuis la gare et le quartier de la ZAC Petite Arche, l'aménagement en zone 30 de la rue Camille Jenatzy en continuité avec les aménagements cyclables de la ZAC Petite Arche. Cette concertation a ainsi conclu à un élargissement supplémentaire à 21,5m de l'ouvrage Avenue de Conflans / Rue Camille Jenatzy, contre 19m précédemment pour permettre l'élargissement des trottoirs et faciliter les cheminements piétons est/ouest.

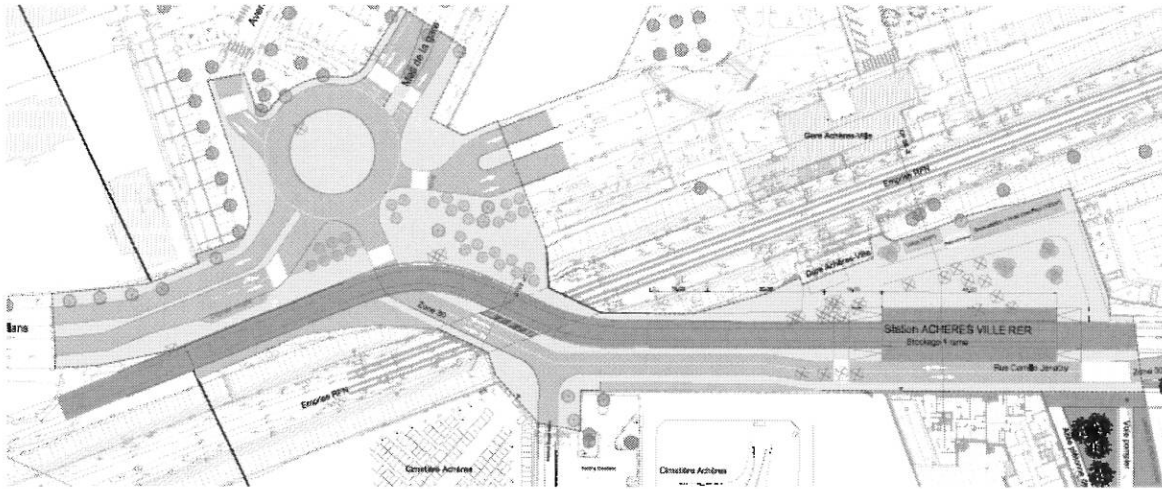


Figure 1 : Plan d'insertion du Tram 13 express dans le secteur d'Achères Ville

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre ce travail d'aménagement en faveur d'une bonne gestion des modes doux en concertation avec les collectivités locales et les acteurs associatifs pour la suite de l'opération.

- POUR LA RECOMMANDATION 2 :

Cette recommandation, formulée par la commission d'enquête publique dans le cadre de l'enquête publique initiale de 2014, porte sur des sections modifiées du tracé lors de l'enquête publique complémentaire et non retenues au stade de la déclaration de projet (« tracé ferroviaire »). Ainsi, cette recommandation ne s'applique plus dans le cas du tracé urbain.

- POUR LA RECOMMANDATION 3 :

Île-de-France Mobilités rappelle que le trajet à bord du Tram 13 express sera soumis à la tarification en vigueur pour les transports en commun franciliens au moment de sa mise en service.

A l'heure actuelle, les stations desservies du Tram 13 express seront :

- En zone 4 pour Saint-Germain RER, Camp des Loges, Saint-Germain GC, Saint-Germain-Bel-Air-Fourqueux, Mareil-Marly ;
- En zone 5 pour les autres stations du parcours.

Depuis l'enquête initiale suite à laquelle cette recommandation a été formulée, les forfaits toutes zones ont été mis en œuvre (en septembre 2015). De plus, les personnes qui ne circuleraient que sur cette ligne, ont la possibilité d'acheter un forfait pour les seules zones 4-5 (étant précisé que les forfaits « une zone » ne sont pas proposés dans l'offre tarifaire en Ile-de-France). Les usagers occasionnels pourront quant à eux acheter un titre adapté aux automates de vente installés sur les quais du Tram 13 express.

En complément, le Programme de Modernisation de la Billettique, issu de la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 février 2013, coordonne la création d'offres de services billettiques et de principes tarifaires plus flexibles et plus performants en

lien avec le renouvellement des équipements billettiques dans les gares et espaces en Ile de France.

Dans ce cadre, il est prévu que les titres au voyage utilisables sur le réseau ferré de banlieue seront disponibles sur support télébillettique ou sur téléphone, à cette occasion une évolution de la tarification Banlieue est envisageable.

- POUR LA RECOMMANDATION 4 :

Cette recommandation, formulée dans le cadre de l'enquête publique initiale, était restreinte aux sections urbaines du tracé initial et n'incluait pas le tracé urbain, étudié depuis. Les maîtres d'ouvrage précisent avoir élargi la réponse à toutes les zones urbaines du tracé urbain.

Les maîtres d'ouvrage concernés s'engagent à étudier précisément une insertion de la ligne adaptée à son environnement et à son exploitation.

A Poissy et à son arrivée dans le secteur d'Achères Ville RER, le Tram 13 express traverse des zones urbaines existantes et en cours de développement. A Poissy, le Tram 13 express traverse un tissu urbain dense d'abord résidentiel puis comprenant de nombreuses activités économiques et commerciales. Il s'insère également le long de voies ferrées existantes et de secteurs en développement, notamment à proximité de la ZAC Rouget de Lisle. A Achères le Tram 13 express s'insère sur voirie, au contact d'un tissu urbain relativement récent et en cours de développement (ZAC Petite Arche). Un réaménagement de façade à façade est prévu pour toutes les sections de voirie impactées par le Tram 13 express.

Plus particulièrement, pour les sections urbaines du tracé, Île-de-France Mobilités s'engage à prévoir l'intervention d'un architecte-paysagiste au sein de l'équipe de maîtrise d'œuvre, en vue d'optimiser l'insertion paysagère sur voirie de la nouvelle plateforme tramway et de s'insérer au mieux dans l'environnement urbain traversé.

Pour la rampe de raccordement entre la Grande ceinture existante et la rue de la Bruyère à Poissy, les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier des mesures d'insertion paysagère en concertation avec les collectivités et propriétaires concernés et en veillant à leur compatibilité avec les besoins d'exploitation du Tram 13 express, notamment en matière de maîtrise de la végétation aux abords des voies ferrées.

POUR LES RECOMMANDATIONS RELEVANT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE :

- POUR LA RECOMMANDATION 1 :

Ile-de-France Mobilités rappelle qu'une desserte en transports collectifs des quartiers Sud d'Achères et du Technoparc depuis les gares de Poissy RER et Achères-Ville RER existe actuellement. Globalement, le Technoparc et les quartiers Sud d'Achères sont également bien couverts par l'aire de chalandise des arrêts de bus (300m à vol d'oiseau).

Toutefois, des difficultés de circulation perturbent la circulation des bus en heure de pointe et impactent le temps de parcours, depuis et vers le Sud d'Achères et le Technoparc. **A l'horizon du Tram 13 express, pour résoudre les problèmes de desserte de ce secteur, les maîtres**

d'ouvrage s'engage à réétudier la desserte en transport collectif de ces secteurs à l'horizon du projet, en concertation avec les collectivités locales, dans le cadre de la réorganisation du réseau bus.

En effet, une réorganisation des réseaux bus est systématiquement mise en œuvre avec la mise en service d'un nouveau tramway. Cette réorganisation consiste à adapter la structure du réseau de bus pour le rendre plus efficace, lisible et complémentaire au nouveau tramway. Elle permet d'adapter les fréquences, les itinéraires et/ou la capacité des bus. Elle permet d'améliorer le rabattement vers le tramway et d'offrir de nouvelles origines-destinations.

Dans le cas particulier du Tram 13 express, la réorganisation des lignes de bus visera à s'adapter aux horaires et amplitudes de la ligne Tram 13 express pour faciliter les correspondances. Dans ce cadre, les secteurs du Technoparc et du Sud d'Achères constitueront des points d'attention pour les réflexions sur la réorganisation des réseaux bus, notamment au vu des problèmes soulignés par la commission d'enquête (fréquences et conditions de circulation) à l'horizon du projet.

- POUR LA RECOMMANDATION 2 :

La station Poissy ZAC est positionnée après le franchissement du pont de la RD30, côté quartier Saint-Exupéry, et le long de la rue Saint-Sébastien. Cette station permet ainsi la desserte du quartier Saint-Exupéry et de la ZAC Rouget de Lisle (+2000 logements à terme). Sa proximité avec l'avenue de Pontoise (RD30), empruntée par plusieurs lignes de bus (lignes 5, 16 et 54), facilitera l'organisation d'une intermodalité de qualité avec le Tram 13 express.

Le projet prévoit d'ores et déjà l'aménagement d'une rampe pour les modes actifs, accompagnée d'un escalier, pour raccorder la station et les itinéraires cyclables et piétonniers de la rue Saint-Sébastien à la RD30. Le raccordement de ces liaisons douces à la RD30 et au futur carrefour avec le boulevard de l'Europe prolongé sera affiné dans les phases ultérieures en concertation avec les collectivités locales concernées.

Des stationnements Vélos seront implantés à proximité immédiate de la station. Leur dimensionnement et positionnement exacts restent à affiner au-cours des études détaillées. Le tram 13 express Phase 2 contribuera notamment au développement d'un nouvel axe cyclable permettant de relier le quartier Saint-Exupéry au centre-ville en passant par la future ZAC Rouget de Lisle.

Enfin, Île-de-France Mobilités s'est engagée à proposer une offre de bus de qualité depuis et vers la station Poissy ZAC, notamment pour permettre la desserte du Technoparc et à porter une vigilance particulière à la desserte du secteur dans le cadre de la réorganisation des réseaux bus. Le positionnement des arrêts de bus sera étudié au-cours des études détaillées en concertation avec les collectivités locales en visant une correspondance optimale avec le Tram 13 express.

Île-de-France Mobilités s'engage à affiner, au cours des études détaillées, l'aménagement de la station Poissy ZAC et de ses abords pour permettre d'assurer une intermodalité efficace entre l'ensemble des modes de transport, y compris les nouvelles mobilités et offrir des liaisons complémentaires avec l'offre de service développée sur le Tram 13 express.

- **POUR LA RECOMMANDATION 3 :**

Le territoire de Poissy, sur lequel le Tram 13 express s'insère, héberge de nombreux projets urbains tels que le projet de pôle de Poissy, le prolongement du Boulevard de l'Europe ou encore le développement de la ZAC Rouget de Lisle.

Une coordination a d'ores et déjà été mise en place entre le Tram 13 express Phase 2 et ces opérations connexes dans le cadre des études réalisées jusqu'à présent. **Cette coordination sera poursuivie et renforcée au cours des études détaillées et dans toutes les phases ultérieures du projet, en concertation avec les collectivités locales.**

Par ailleurs, en réponse à la recommandation de la commission d'enquête, **les maîtres d'ouvrage s'engagent à établir, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, un planning spatio-temporel et un principe d'organisation des flux de circulation sur un périmètre élargi dès les études détaillées puis à les actualiser** afin de définir les tranches de travaux et le calendrier prévisionnel d'intervention sur les différents secteurs. Ces outils seront partagés avec les maîtres d'ouvrage des opérations connexes et avec les collectivités locales.

Enfin, concernant l'information et la concertation auprès des riverains, **les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre et renforcer les actions de concertation et d'information menées sur le territoire du projet**, notamment en phase travaux.

- **POUR LA RECOMMANDATION 4 :**

Les modalités d'approvisionnement des chantiers et d'évacuation des déblais seront étudiées finement lors des études détaillées, puis actualisées dans les phases ultérieures. En effet, c'est au-cours de ces phases d'études que les méthodes constructives, les phasages travaux et les modalités précises de réalisation des aménagements du Tram 13 express seront définies.

Comme principe général, dans le cadre de ce projet, et sous réserve notamment du degré de pollution des terres, les maîtres d'ouvrage rechercheront **un équilibre du mouvement des terres** afin d'éviter, soit trop de déblais nécessitant des mises en dépôt, soit trop de remblais nécessitant un approvisionnement extérieur en matériaux.

En outre, les matériaux déblayés qui possèdent de bonnes qualités mécaniques seront réutilisés autant que possible dans les terrassements.

Une étude ultérieure sera menée pour déterminer la qualité des sols et le taux envisageable de réutilisation des matériaux.

En réponse à la recommandation de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier et privilégier l'utilisation de modes alternatifs à la route (par voie fluviale ou par voie ferroviaire) pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais.

POUR LA RECOMMANDATION 5 :

Le projet Tram 13 express Phase 2 prévoit d'ores-et-déjà un itinéraire cyclable continu et sécurisé sur le boulevard Gambetta (RD190). Ce dernier sera aménagé en zone 30 entre l'avenue du Maréchal Foch et la place de l'Europe en raison de la faible largeur d'emprise disponible sur ce tronçon et afin de limiter les acquisitions foncières et bâties sur les parcelles privées. Ce principe a fait l'objet d'une concertation avec les collectivités locales, et les associations concernées. C'est un type d'aménagement fréquent sur les projets de tramway dont le retour d'expérience est satisfaisant.

La création d'un itinéraire cyclable complémentaire à celui du boulevard Gambetta a été étudiée lors des études préalables à l'enquête publique complémentaire. Cet aménagement n'avait pas été retenu en raison de contraintes d'insertion sur les axes parallèles et de difficultés techniques de réalisation. **Les maîtres d'ouvrage s'engagent à approfondir cette étude en concertation avec les collectivités locales pour évaluer l'opportunité de ce cheminement cyclable parallèle au Boulevard Gambetta**, avec comme objectif un aménagement réalisable et pertinent à un coût adapté et avec des travaux de moindre impact.

POUR LA RECOMMANDATION 6 :

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre, tout au long des phases ultérieures d'études, le travail sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (« ERC ») des continuités écologiques en forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Notamment, les études détaillées permettront d'approfondir la teneur des aménagements à mettre en œuvre pour maintenir et renforcer les continuités écologiques existantes dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, en concertation avec les services de l'Etat compétents.

A cet égard, les maîtres d'ouvrage ont d'ores-et-déjà démarré les études relatives aux améliorations dans le secteur du Golf de Saint-Germain-en-Laye pour réduire le point de fragilité constitué par le franchissement des voies ferrées sur le corridor identifié au SRCE. Ces études ont été réalisées en concertation avec la Direction du Golf de Saint-Germain-en-Laye, la DRIAAF et l'ONF et seront intégrées au projet dans les études ultérieures. Ainsi, le pont-route de la Mare-aux-Bœufs sera élargi à 16 mètres (contre 4 mètres actuellement) pour satisfaire à tous les usages et notamment au franchissement des voies ferrées par la faune :

- 8 mètres seront dédiés au franchissement des voies ferrées par la faune ;
- 4 mètres seront dédiés au rétablissement du passage à niveau 10.2 du golf de Saint-Germain-en-Laye ;
- 4 mètres seront dédiés au rétablissement des usages actuels du pont-route (ONF, promeneurs).

Le traitement des abords de l'ouvrage sera également adapté pour améliorer la fonctionnalité de passage faune.

Enfin, toutes les clôtures de sécurisation du réseau ferré national implantées dans le cadre du projet en forêt de Saint-Germain-en-Laye, nécessaires à la sécurité des personnes et de l'exploitation, seront aménagées pour faciliter le passage de la petite faune (par exemple par l'ouverture en pied de clôture tous les 20 mètres environ de mailles plus larges de 15 ou 20 cm de côté).

Par ailleurs, **les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier, en concertation avec les acteurs concernés, le reboisement du site des anciens champs d'épandage au Nord de la forêt de Saint-Germain pour les compensations au titre des défrichements du projet Tram 13 express Phase 2.** Sous réserve de sa faisabilité technique et réglementaire et de son acceptation par l'Etat dans le cadre de l'autorisation au titre des défrichements, le reboisement de ce site constitue la solution prioritaire des maîtres d'ouvrage pour la mise en œuvre des compensations susmentionnées.

ARTICLE 4 : lève les réserves exprimées par la commission d'enquête initiale :

- POUR LA RÉSERVE 1 :

Du point de vue des transports et de l'intermodalité, il n'est pas nécessaire de rendre le passage existant de la gare d'Achères Ville RER accessible à la libre circulation piétonne. En effet, tous les usagers du Tram 13 express disposant d'un titre de transport valide pourront emprunter ce passage. Les distributeurs de titres de transport de la Gare d'Achères Ville et ceux installés sur les quais du Tram 13 express distribueront des billets adaptés à l'utilisation du Tram 13 express. Ces billets permettront également le passage dans le passage sous voies de la gare d'Achères Ville.

Aussi, dans un souci d'harmonisation des pratiques sur la ligne du RER A, de la maîtrise du territoire de la gare d'Achères-Ville (coûts d'exploitation) et de la fraude, il est essentiel de conserver les lignes de contrôle automatique de billets (CAB) actuellement en place de part et d'autre du passage de la gare pour l'accès aux quais. La tendance générale observée sur le réseau francilien actuellement est une augmentation des lignes de contrôle automatique des billets (CAB) afin de limiter la fraude.

Ainsi, dans le cadre du projet de Tram 13 express, et plus globalement du fonctionnement du pôle de transport d'Achères-Ville, il ne s'avère pas nécessaire ni opportun d'ouvrir le passage existant de la gare à tous les usagers et piétons.

D'un point de vue urbain, les maîtres d'ouvrage comprennent que le développement urbain du secteur pourrait générer des besoins accrus de traversées Est-Ouest pour les riverains.

Ainsi, les maîtres d'ouvrage ont analysé les possibilités de rendre tout ou partie du passage libre. Il en résulte que le passage existant de la gare d'Achères-Ville présente pour contrainte d'être trop étroit pour y permettre une mixité des circulations dans des conditions de sécurité satisfaisantes :

- d'une part, il s'avère impossible, pour libérer le passage, de reporter les lignes de CAB au niveau des escaliers d'accès aux quais (en haut ou en bas) compte tenu des faibles emprises disponibles et des flux de voyageurs concernés (contraintes de sécurité par rapport à l'évacuation des quais) ;
- d'autre part, le partage du passage existant en deux parties distinctes, ouvert d'un côté à la libre circulation piétonne et réservé de l'autre côté aux usagers des transports (sous CAB), s'avère également impossible compte tenu de la faible largeur du passage existant. Par ailleurs, le positionnement d'équipements existants (ascenseurs et local électrique) obère la possibilité de partager les flux sans reprise lourde de l'ensemble du passage et de ses équipements.

Ainsi, sous réserve d'études plus fines, la création d'un passage public (ouvert à la circulation piétonne) nécessiterait des travaux lourds d'élargissement du passage existant ou de création

d'un nouveau passage parallèle, estimés entre 10 à 20 M€ à dire d'expert. Le cas échéant, un maître d'ouvrage devrait être désigné parmi les parties prenantes pour mettre en œuvre ce projet *ad hoc* qui pourrait se faire parallèlement à la réalisation du Tram 13 express Phase 2 et de la ZAC Petite Arche.

Cependant, depuis l'enquête publique initiale de 2014, les maîtres d'ouvrage ont poursuivi les échanges avec la Ville d'Achères sur l'insertion du Tram 13 express à l'arrivée à Achères-Ville RER. Plusieurs améliorations notables ont été intégrées dans l'aménagement du passage sous voies ferrées de la rue Camille Jenatzy / Avenue de Conflans dans lequel s'insère la plateforme du tramway, deux voies de circulation en zone 30 (partage véhicules/cycles) et des cheminements est/ouest confortables pour les piétons. Ainsi à l'entrée de la rue Camille Jenatzy, dans la continuité du parvis gare d'Achères Ville, un élargissement complémentaire en comparaison de l'enquête publique initiale de l'ouvrage ferroviaire à une largeur de 21,5 mètres, est désormais prévu pour permettre le passage du tramway, la mise à double sens de circulation de la rue et la création d'espaces confortables pour les circulations piétonnes. En outre, la rue Camille Jenatzy sera aménagée en zone 30 entre le giratoire et le parking-relais pour garantir le confort des cheminements cyclables et assurer la continuité avec les aménagements prévus dans la ZAC Petite Arche. Ces aménagements permettront d'améliorer notablement l'accessibilité du quartier en développement (projets de ZAC Petite Arche) à l'Est de la gare d'Achères Ville RER, pour l'ensemble des modes de déplacement. Ce cheminement, situé dans la continuité du parvis de la gare et à proximité immédiate des arrêts de bus, permet d'effectuer la liaison est-ouest sans traversée de voirie. Il sera affiné au cours des études détaillées pour permettre sa bonne intégration et visibilité au sein de l'espace urbain, notamment par le biais de réflexions sur les revêtements utilisés.

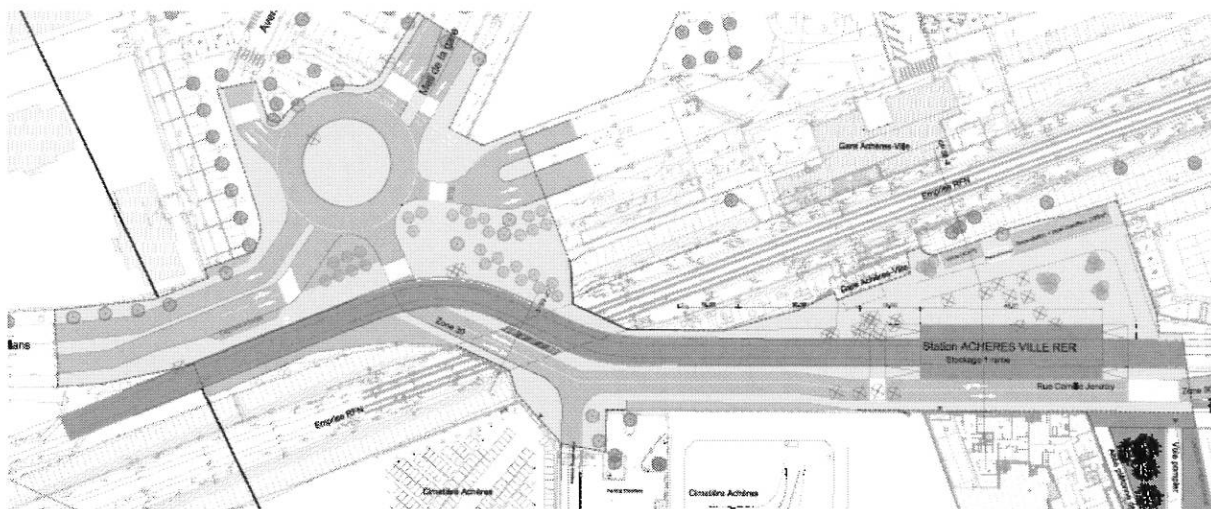


Figure 2 : Plan d'insertion du Tram 13 express dans le secteur d'Achères Ville

Ainsi, les maîtres d'ouvrage lèvent la réserve de la commission d'enquête par l'amélioration notable de la qualité du cheminement sous l'ouvrage Avenue de Conflans/rue Camille Jenatzy, dans la continuité du parvis de la gare d'Achères Ville. L'élargissement de l'ouvrage à 21,5 mètres permet notamment la création de trottoirs confortables pour les cheminements piétons. Les études détaillées permettront d'affiner l'intégration du cheminement et sa visibilité.

- POUR LA RÉSERVE 2 :

Cette réserve, formulée par la commission d'enquête publique dans le cadre de l'enquête publique initiale de 2014, porte sur des sections modifiées du tracé lors de l'enquête publique

complémentaire et non retenues au stade de la déclaration de projet (« tracé ferroviaire »). En conséquence, cette réserve ne s'applique plus dans le cas du tracé urbain.

- POUR LA RÉSERVE 3 :

Cette réserve a conduit les maîtres d'ouvrage du projet Tram 13 express phase 2 (Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Mobilités) à réaliser des études complémentaires sur le tracé urbain pour étudier la faisabilité et l'opportunité d'un tracé alternatif par Poissy.

Ces études ont permis d'éclairer les acteurs du projet sur les avantages de ce tracé, notamment en termes de trafic voyageurs et de rentabilité du tracé urbain dans Poissy, mais aussi des impacts de son insertion en mode tramway et en milieu urbain contraint.

Au vu des conclusions de ces études, le Conseil du STIF du 11 février 2015 a approuvé leur poursuite, sur la base du tracé urbain par Poissy, afin de permettre de soumettre au public cette variante de tracé dans le cadre d'une enquête d'utilité publique complémentaire

Les études complémentaires sur la variante de tracé par Poissy ont conduit à l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire en octobre 2015 support de la concertation complémentaire de mars à avril 2016, à l'approbation du bilan de la concertation complémentaire en juillet 2016 et à l'approbation du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique complémentaires en mai 2017.

L'enquête publique complémentaire s'est ensuite déroulée sur cette partie modifiée du tracé entre le 8 janvier 2018 et le 9 février 2018 dans les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

Cette enquête publique complémentaire a affirmé l'intérêt général du tracé urbain par Poissy et a fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête assorti de 6 recommandations, auxquelles les maîtres d'ouvrage apportent une réponse dans la présente déclaration de projet.

ARTICLE 5 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n° 1 au présent arrêté détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique.

ARTICLE 6 : confirme la demande de DUP du projet, dans son tracé urbain par Poissy, emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, ainsi que l'application de l'article L. 122-6 du code de l'expropriation.

ARTICLE 7 : autorise le Directeur général à :

- mener la procédure d'expropriation au nom d'Île-de-France Mobilités ;
- solliciter le Préfet des Yvelines aux fins de prescrire une enquête préalable à la cessibilité des parcelles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet Tram 13 express phase 2 ;

- prévoir dans l'arrêté de DUP, que les emprises faisant partie d'une copropriété expropriées soient retirées de la propriété initiale conformément à l'article L. 122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ARTICLE 8 : autorise le Directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 9 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil
du syndicat des transports d'Île-de-France



Valérie PECRESSE

Annexe à la délibération n° 2018-294

Mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet de Tram 13 express Phase 2 sur son environnement, et modalités de suivi associées

(Article R.122-13 du Code de l'Environnement)

La présente annexe retrace les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur son environnement et les modalités de suivi associées.

L'étude d'impact initiale et complémentaire, ainsi que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à l'autorité environnementale et à la commission d'enquête initiale et complémentaire présentent un ensemble d'actions et de mesures envisagées par les maîtres d'ouvrage du projet Tram 13 express phase 2 visant à éviter, réduire et le cas échéant à compenser les effets négatifs notables du projet sur son environnement. Ces documents constituent la référence exhaustive des engagements pris par les maîtres d'ouvrage conformément aux articles L. 122-1-1 à 3 et R 122-13 du Code de l'Environnement. Ainsi, il est conseillé au lecteur de s'y reporter pour bénéficier des engagements complets des maîtres d'ouvrage.

Les mesures mentionnées pourront être précisées ou complétées dans le cadre des procédures spécifiques menées postérieurement à la déclaration d'utilité publique : les demandes d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, défrichements, dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées), les procédures relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ou encore les demandes d'autorisation au titre du code de l'urbanisme.

I°/ Mesures relatives aux impacts temporaires (Phase Travaux) :

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Généralités en phase chantier		
Organisation générale du chantier	<ul style="list-style-type: none"> - occupation des sols par les emprises travaux ; - perturbation des accès aux équipements, zones d'activités... ; - perturbation des déplacements routiers ; - dégradation possible du mobilier urbain et des arbres à conserver ; 	<p><u>Travaux préparatoires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - réunions de coordination et concertation avec les concessionnaires de réseaux <p><u>Travaux en section courante :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - phasage des travaux par secteur et par tronçon tenant compte des contraintes existantes. <p><u>Traversées de carrefours :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - travaux réalisés autant que possible en demi-carrefour;

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
	<ul style="list-style-type: none"> - effets cumulés (bruit, déplacements....) du fait de la réalisation de divers projets en simultané. 	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place de voie de contournement ; - maintien de la signalisation ou renforcement. <p><u>Accès riverains :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - maintien ou rétablissement des accès riverains. Si besoin, mise en place de passerelles ; - Mise en place d'information régulière auprès des riverains pour les informer de l'avancement des travaux. <p><u>Mobilier urbain et arbres :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - protection physique du mobilier urbain et des arbres à conserver ; - démontage du mobilier urbain, si nécessaire. <p><u>Période de travail :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - respect des jours et horaires légaux de travail, sauf dérogation. <p><u>Prise en compte des chantiers connexes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - coordination mise en œuvre entre les différents maîtres d'ouvrages concernés ; - les maîtres d'ouvrage s'engagent à établir, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, un planning spatio-temporel et un principe d'organisation des flux de circulation sur un périmètre élargi dès les études détaillées puis à les actualiser au fur et à mesure de l'avancement des études et des travaux ; - co-activité avec le projet de tramway contrôlée par le coordonnateur de sécurité.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
		<ul style="list-style-type: none"> - Les maîtres d'ouvrage s'engagent à désigner un responsable OPC (Ordonnancement, Planning, Coordination) afin de renforcer la coordination et à élaborer un phasage performant des travaux. <p><u>Emprises travaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - restitution et remise en état des emprises travaux ; - accès garanti pour les services de secours en tout point du chantier.
Sécurité et hygiène	<ul style="list-style-type: none"> - risques de confrontation entre les engins de chantier, la circulation générale et la circulation piétonne. - accès au chantier (entrées et sorties) pouvant être rendus glissants, - salissures des voies publiques. 	<p><u>Sécurité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - délimitation des bases chantiers / zones de travaux : séparations physiques, signalisation... ; - accès balisé et protégé pour les véhicules et piétons à toutes les propriétés riveraines maintenus ; - protection des points de passage dangereux, le long et à la traversée des voies de communication, par des garde-corps provisoires ou tout autre dispositif approprié, etc. ; <p><u>Salubrité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - nettoyage régulier du chantier et de ses abords ; - aucun dépôt de matériaux en dehors des emprises du chantier ;

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Approvisionnement chantier / Gestion des déchets	<ul style="list-style-type: none"> - création de déchets de chantier (matériaux, déblais...) - nuisances telles que le bruit, les rejets de polluants atmosphériques... causées par les transports de déchets de chantier. 	<ul style="list-style-type: none"> - stockages de déchets réalisés à l'écart des sites sensibles ; - élimination des déchets : acheminement vers des filières de valorisation ou d'élimination; - les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier et privilégier l'utilisation de modes alternatifs à la route (par voie fluviale ou par voie ferroviaire) pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais.
Information des riverains et des usagers	<ul style="list-style-type: none"> - travaux dont l'emprise, la nature, la durée et les conséquences seront variables d'un secteur à l'autre; - aspect multiforme du chantier nécessite une information adaptée aux différents cas de figure. 	<ul style="list-style-type: none"> - organisation de réunions publiques d'information ; - mise en place d'un portail internet spécifique ; - mise en place d'une signalétique avec une identité visuelle propre au chantier du Tram 13 express ; - mise en place de supports d'informations écrits ; - mise en place d'une information renforcée en phase travaux pour informer les riverains de l'avancement des travaux.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Milieu physique		
Climatologie	<ul style="list-style-type: none"> - le climat ne présente pas de contrainte significative vis-à-vis du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet
Relief	<ul style="list-style-type: none"> - terrassement (déblais / remblais, création et suppression de talus) importants modifiant localement le relief du site ; - reprise des voiries et modification d'ouvrages existants. 	<ul style="list-style-type: none"> - recherche de l'équilibre remblai / déblai ; - lorsque cela est possible, les matériaux seront réutilisés ; - les terres susceptibles d'être polluées seront triées et isolées pour analyse complémentaire. En cas de pollution, elles seront acheminées vers des filières adaptées.
Géologie - Géomorphologie - Géotechnique	<ul style="list-style-type: none"> - impact des couches superficielles qui s'appliquent toutefois à des zones déjà très remaniées; - Si les caractéristiques mécaniques du sol ne sont pas suffisamment connues, les fondations sont susceptibles d'être établies sur des couches insuffisamment stables pour le soutien des ouvrages d'art. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'étude géotechnique réalisée permettra de préciser les caractéristiques mécaniques du sol pour pouvoir adapter les fondations des ouvrages (profondeur, nombre des pieux, etc.).

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> - effets à nuancer du fait de la reprise, en partie, d'infrastructures routières et ferroviaires ; - augmentation des débits et volumes d'eau ruisselée liées notamment au compactage ou à l'imperméabilisation, même temporaire, des sols, et au nouveau cheminement de l'eau ou encore à la concentration du rejet ; - eaux de ruissellement du chantier chargées en matières en suspension et fines ; - risque de coulées de laitances de béton, hydrocarbures, bentonites, produits chimiques : peintures, solvants, traitements divers ou de tout autre produit polluant ; - rejet des eaux de pompage des fouilles (si nécessaire), notamment dans le secteur de Poissy selon le niveau de la nappe affleurante ; - de par les impacts évoqués ci-dessus, la phase chantier peut induire une dégradation accidentelle des conditions écologiques des milieux naturels. 	<ul style="list-style-type: none"> - organisation en préalable des travaux et en prévention de toute pollution accidentelle d'un plan d'organisation et d'intervention ; - en cas de déversement accidentel, le réseau global de collecte des eaux de chantier devra être obturé au niveau de l'exutoire des bassins de traitement afin d'éviter toute transmission vers le réseau communal ou le milieu naturel ; - les blocs sanitaires des installations de chantier seront équipés de traitement chimique ou raccordés au réseau.
Eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> - effets à nuancer du fait de la reprise, en partie, d'infrastructures routières et ferroviaires ; - terrassements peu profonds non susceptibles d'affecter l'écoulement des eaux souterraines ; - les forages effectués pour la mise en place des fondations des ouvrages d'art, ne sont, a priori, pas de nature à modifier les caractéristiques des écoulements des eaux au regard de l'étendu de la nappe souterraine. 	<ul style="list-style-type: none"> - d'une manière générale, les mesures mises en place pour les eaux superficielles permettent d'éviter les impacts sur les eaux souterraines ; - la pose de piézomètres sera effectuée dans le cadre des investigations géotechniques. Les données qui en ressortiront seront prises en compte dans les phases d'études ultérieures ;

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
	<ul style="list-style-type: none"> - les impacts sont globalement les mêmes que pour les eaux superficielles qui s'infiltrent ensuite dans le sol puis le sous-sol ; - en cas de proximité de la nappe d'eau souterraine avec la surface, la mise en contact des eaux souterraines avec celles de surface, au cours des travaux de terrassement ou de fondation, peut induire un risque accru de pollution par transfert de polluants du sol vers les nappes d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> - une étude hydrogéologique sera élaborée dans les études ultérieures afin de caractériser précisément les impacts du projet sur les eaux souterraines ; - les remblaiements seront réalisés avec des matériaux inertes ; - les aires d'entretien des engins de chantier ainsi que les installations provisoires seront localisées en dehors des zones où la nappe présente un aléa qualifié de « fort à sub-affleurant » ; - les forages établis dans le cadre des fondations n'auront pas vocation à prélever des eaux souterraines et seront établis de manière à éviter tout transfert d'eau superficielle dans les eaux souterraines.
Eau potable	<ul style="list-style-type: none"> - l'impact sera sensible en ce qui concerne les terrassements qui seront toutefois peu profonds dans le secteur des captages d'eau pour l'Alimentation en Eau potable d'Achères (<i>lieu-dit le Montsouris</i>) ; - dévoiements ou interruption de certains réseaux d'adduction d'eau potable ou d'assainissement. 	<ul style="list-style-type: none"> - les mesures citées dans les lignes « eaux superficielles » et « eaux souterraines » de la présente synthèse, permettront d'éviter tout impact sur les captages AEP ; - une étude hydrogéologique permettant de s'assurer que le projet n'aura pas d'incidence sur le captage sera réalisée. - Les coupures d'alimentation en eau potable resteront très ponctuelles et de courte durée. Une information des riverains sera effectuée en amont.
Besoin en eaux de chantier	<ul style="list-style-type: none"> - les besoins d'eau du chantier seront relatifs à la fabrication de béton en grande partie, l'arrosage des pistes pour éviter la diffusion de poussières et le nettoyage des engins. 	<ul style="list-style-type: none"> - une moindre utilisation de la ressource en eau sera recherchée en phase Avant-projet et précisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale unique le cas échéant.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Compatibilité avec le SDAGE	<ul style="list-style-type: none"> - les impacts soumis aux prescriptions du SDAGE sont ceux présentés dans les parties « eaux superficielles », « eaux souterraines », « eau potable et assainissement », « besoin en eaux de chantier » de la présente synthèse. 	<ul style="list-style-type: none"> - les mesures apportées pour les parties « eaux superficielles », « eaux souterraines », « eau potable et assainissement », « besoin en eaux de chantier », de la présente synthèse, répondent aux objectifs du SDAGE ;
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> - risques indirects sur l'environnement dus à des conditions climatiques exceptionnelles ; - pas de risque sismique et risque retrait-gonflement des argiles nul à faible ; - les défrichements et dessouchages pourront engendrer la formation de poches molles ; - le tracé n'est pas concerné par une zone du PPRi de la vallée de la Seine, en revanche des zones de remontées de nappe sont identifiées au droit du tracé. Dans le cas où la nappe est très proche de la surface, d'éventuels impacts pourraient être constatés notamment lors de travaux de terrassement ; - présence d'anciennes carrières souterraines au niveau de la zone de transition au sud de Poissy. 	<ul style="list-style-type: none"> - consultation des services d'alerte météorologiques pour stopper le chantier en cas d'intempérie prévue ; - gestion des eaux limitant le risque de pollution et d'inondation par ruissellement ; - des études piézométriques permettront d'apporter des compléments d'informations pour mieux gérer les préconisations à apporter ; - décapage de la terre végétale afin d'éviter tout tassement futur ou de prévenir les effondrements dus aux dessouchages ; - élaborer les constructions nouvelles avec des fondations spéciales ; - les études de sols et géotechniques permettront de définir les caractéristiques du sol et les mesures à mettre en place.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Milieu naturel		
Habitats naturels	<ul style="list-style-type: none"> - destruction boisement d'habitat Chênaie et de chênaie-Charmaie ; - destruction des végétations ouvertes des voies du secteur Sud ; - risque de dégradation lors des travaux pour les habitats hors emprises du projet (risque accidentel (pollution aux hydrocarbures, déplacement de fines lors des terrassements...) ou récurrent, par dépôt de poussières lors des passages notamment). 	<ul style="list-style-type: none"> - limitation des emprises travaux par balisage du chantier ; - mise en place de procédures de sécurité environnementale pour limiter les effets de dégradation des milieux ; - la recolonisation naturelle herbeuse entre le ballast et les talus boisés sera favorisée afin de limiter l'impact sur les végétations des voies ferrées ; - compensation forestière dont les principes sont présentés en partie suivante « Impact sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye : défrichement »
Flore	<ul style="list-style-type: none"> - destruction de stations d'espèce à enjeu notamment la Drave des murailles protégée d'enjeu majeur, mais également du Sénéçon visqueux, du Géranium pourpre, de la linaira couchée, de la molène à fleurs denses et de la digitale pourpre pour lesquels les impacts sont faibles à modérés ; - présence d'espèces exotiques envahissantes (Sénéçon du cap, Buddleia, Robinier, Mahonia....) qu'il conviendra de traiter pour limiter leur développement sur des espaces nu ou peu végétalisés ; - risque de dégradation lors des travaux pour les espèces hors emprises du projet (dégagement de poussières, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> - limitation des emprises travaux par balisage du chantier ; - mise en place de procédures de sécurité environnementale ; - favoriser la recolonisation naturelle herbeuse ; - lutte contre la prolifération des espèces invasives avec prise en compte préalablement aux premiers travaux ;

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Faune (et habitats)	<ul style="list-style-type: none"> - risque de destruction d'individus (Oiseaux, reptiles, insectes, mammifères) au droit des emprises ; - risque de destruction d'habitats naturels (sites de nidification et des zones d'alimentation) et donc de perturbation du cycle de vie des espèces concernées ; - dérangement en période de travaux (bruit, présence humaine, durée du chantier) à nuancer de par la présence importante d'activités humaines dans l'aire d'étude. 	<ul style="list-style-type: none"> - limitation des emprises travaux par balisage du chantier ; - adaptation du planning travaux : il s'agit essentiellement de réduire les impacts direct sur la faune par la réalisation des opérations de débroussaillage des espaces boisés ou arbustifs avant la période de nidification des oiseaux ; - adaptation du planning de travaux ; - création d'habitats de substitution ; - favoriser la recolonisation naturelle herbeuse. - la phase de chantier fera l'objet d'une assistance et d'un contrôle par un ingénieur écologue, afin de s'assurer du respect des mesures mises en place.
Impact sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye : défrichement	<ul style="list-style-type: none"> - <u>impacts sur les boisements</u> : Trois secteurs sont concernés par des défrichements : la zone de transition au sud de Poissy (environ 0,4 ha avec 0,3 ha supplémentaires de forêt nécessaires à la phase chantier sans pour autant que la vocation forestière à terme ne soit mise en cause), le secteur nord de Poissy au droit du Clos Saint-Germain jusqu'au franchissement du Groupe V (Réseau Paris Saint-Lazare – Le Havre) (environ 1,1 ha défriché) et le secteur entre Poissy et Achères depuis le franchissement du Groupe V jusqu'à la limite communale d'Achères (environ 5,2 ha). 	<ul style="list-style-type: none"> - réduction au maximum des emprises projets nécessaires ; - reboisement des emprises nécessaires uniquement aux travaux pour conservation de la destination forestière du site ; - restitution du chemin d'entretien de l'Office National des Forêts ; - les arbres non impactés à proximité des emprises chantiers seront protégés lors de la phase travaux. - <u>compensation sur les boisements</u> : les maîtres d'ouvrage du projet Tram 13 express phase 2 s'engagent à rechercher prioritairement un reboisement au sein de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, en suivant les prescriptions de la DRIAAF et de l'ONF.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
	<ul style="list-style-type: none"> - <u>impact sur les espèces protégées</u> : la destruction d'environ 7 ha de boisement entraîne la destruction d'espèces floristiques, et à la perte d'habitat pour les espèces faunistiques. - <u>impact sur la forêt domaniale</u> : la déclaration d'utilité publique constitue l'une des trois dispositions dérogatoires à l'inaliénabilité des forêts domaniales. La forêt de Saint-Germain-en-Laye étant une forêt domaniale, propriété de l'Etat, l'acquisition des emprises pour le projet doit nécessairement faire l'objet d'un échange foncier entre Île de France Mobilités et l'Etat. 	<ul style="list-style-type: none"> - les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier, en concertation avec les acteurs concernés, le reboisement du site des anciens champs d'épandage au Nord de la forêt de Saint-Germain pour les compensations au titre des défrichements du projet Tram 13 express Phase 2. - <u>compensation sur les espèces protégées</u> : les maîtres d'ouvrage s'engagent à sécuriser avec l'appui d'un opérateur de compensation spécialiste en biodiversité et en gestion forestière, des parcelles permettant de créer, de restaurer ou de réhabiliter un milieu favorable aux espèces impactées par le projet, à hauteur d'une vingtaine (20) hectares d'habitats forestiers. ; - <u>compensation foncière</u> : les maîtres d'ouvrage privilégient un échange foncier. Cette solution dépend toutefois de sa faisabilité dans un délai donné. Une acquisition sous DUP pourrait être réalisée, en cas de difficulté. Le tracé présenté à l'enquête publique initiale impactait 5,2 hectares sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Cet impact a fait l'objet d'un projet de compensation foncière mutualisé avec la phase 1 (bois de la Duchesse à Bonnelles).

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
		Pour le tracé urbain de Poissy un impact foncier supplémentaire est nécessaire. Une recherche active a été engagée pour rechercher des solutions de compensation complémentaires, respectant les critères d'éligibilité posés par les services de l'Etat.
Milieu Humain		
Projets d'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> - interférences avec les autres projets situés à proximité directe (Projet Lisière Pereire, ZAC Rouget-de-Lisle, pôle multimodal de Poissy, prolongement du RER E à l'ouest, ZAC Petite Arche) : impacts notamment liés à l'approvisionnement des chantiers et aux nuisances cumulées des chantiers vis-à-vis du voisinage (notamment le bruit) ; 	<ul style="list-style-type: none"> - coordination avec les communes et les aménageurs afin de réaliser une organisation des travaux harmonisée avec les autres chantiers.
Population et habitat : Commodité de voisinage	<ul style="list-style-type: none"> - les travaux sont une source de nuisances sur le cadre de vie (impact sur l'ambiance acoustique, impact sur la qualité de l'air, génération de vibrations) et les déplacements urbains et les accès riverains, notamment sur les secteurs urbains de Poissy et d'Achères. 	<ul style="list-style-type: none"> - se reporter aux parties « Organisation des déplacements et offre de transport », « Cadre de vie » et « milieu naturel » en phase travaux de la présente synthèse.
Grandes zones d'emplois et activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> - création/ maintien d'emplois dans les entreprises de BTP ; - perturbations temporaires courtes pour les accès aux commerces et locaux situés à proximité du chantier. On note tout particulièrement, le secteur urbain de Poissy (commerces et activités le long de la RD 190 et zone industrielle PSA) et d'Achères dans une moindre mesure ; - gêne pour les usagers des commerces ; 	<ul style="list-style-type: none"> - maintien des flux de circulation autant que possible ; - si nécessaire, mise en place d'itinéraires de déviation ; - assurer le maintien des espaces piétons vers les commerces, l'accessibilité aux activités économiques riveraines ; - information continue et mise en place d'une signalétique ; - si les mesures prises pour limiter l'impact négatif sur les commerces s'avéraient insuffisantes, il pourra être mis en

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
	<ul style="list-style-type: none"> - la période des travaux peut induire des difficultés pour assurer les livraisons des activités riveraines. 	<p>place un système d'indemnisation en faveur des commerçants.</p>
<p>Risques technologiques et industriels</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pas de risque technologique lié à une installation classée pour la protection de l'environnement (y compris avec l'usine PSA Peugeot-Citroën, ICPE la plus proche du tracé) ; - interface avec les transports de matières dangereuses ; - l'interface avec des sites et sols pollués peut occasionner un rejet de polluants sous forme de poussière dans le milieu ambiant malgré des traitements du sol pour dépollution. Il s'agit des friches industrielles aux abords de la ZAC Rouget-de-Lisle qui, par le passé, a vu plusieurs exploitations polluantes en activités (Oxymine, Perfect Circle, Refinal, Wattelez). 	<ul style="list-style-type: none"> - itinéraire de substitution mis en place pour les transports de matières dangereuses / convois exceptionnels (en concertation avec la commune de Poissy notamment, les gestionnaires de la voirie et les services instructeurs ; - étude de pollution et terres contaminées envoyées en filière de traitement ou élimination ; - des études de pollution de sol (carottages) ont été menées en parallèle des études géotechniques. Elles alimenteront les études d'avant-projet à venir.
<p>Activités agricoles et sylvicoles</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La forêt étant exploitée par l'ONF, l'impact sur la sylviculture se définit en termes d'accès et de défrichement. 	<ul style="list-style-type: none"> - accès maintenus par des aménagements provisoires afin de ne pas perturber le déroulement des activités sylvicoles ; - échanges avec l'ONF afin de réduire au maximum les impacts sur l'emprise travaux en forêt et donc sur l'activité sylvicole ; - les impacts sur le défrichement et les mesures compensatoires associées sont présentés dans le paragraphe milieu naturel.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
<p>Occupation du sol, impact foncier et bâti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des parcelles privées seront impactées par le projet, notamment sur le secteur urbain de Poissy et dans une moindre mesure à Achères mais également en forêt de Saint-Germain-en-Laye. Ces effets pourront intervenir de manière temporaire ou de manière permanente lorsque les parcelles se situent sur les emprises même du projet ; - l'insertion du projet dans Poissy nécessitera en particulier des acquisitions foncières et bâties ; - emprises de chantiers éventuelles sur espaces privés. 	<ul style="list-style-type: none"> - les études d'insertion ont privilégié au maximum la préservation des parcelles privées bâties ou non par l'analyse de nombreuses variantes d'insertion. Île-de-France Mobilités recherchera également des méthodes d'optimisation des emprises de manière à réduire au maximum l'impact du projet ; - les emprises nécessaires seront acquises par voie amiable de façon préférentielle ou par expropriation, après enquête parcellaire. - en amont de l'enquête parcellaire et tout au long du projet, les maîtres d'ouvrage poursuivront la concertation, avec les propriétaires impactés par des acquisitions foncières, au fur et à mesure de l'avancement des études ; Les maîtres d'ouvrage réaliseront un diagnostic précis de l'état actuel des propriétés, afin de pouvoir évaluer précisément les impacts du projet. Notamment l'accès aux parcelles et/ou aux maisons, les places de stationnement, les clôtures, les aménagements de jardin, le bruit, etc. - en fonction de chaque situation, les maîtres d'ouvrage étudieront en lien avec les propriétaires concernés les solutions adaptés pour les travaux de reconstitutions riveraines, financés par le projet : rétablissement de l'accès à la parcelle / maison, restitution de place de stationnement, rétablissement de clôture, réaménagement de jardin, etc.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Principaux équipements publics et établissements sensibles	<ul style="list-style-type: none"> - impact temporaire sur les conditions accès aux grands équipements notamment sur le secteur urbain de Poissy (établissements scolaires principalement) ; - impact temporaire et faible sur les conditions accès aux autres équipements situés à distance des travaux du fait des reports de trafics (déviations...). 	<ul style="list-style-type: none"> - attention particulière portée à la desserte des différents équipements en concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie ; - maintien et sécurisation des accès aux équipements ; - mesures relatives aux nuisances acoustiques traitées dans la partie cadre de vie.
Activités de loisirs	<ul style="list-style-type: none"> - modification des accès aux activités de loisirs situées à proximité des travaux ; - impact temporaire sur la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> - maintien des accès existants autant que possible. Si besoin, mise en place d'axe de déviation.
Golf de Saint-Germain-en-Laye	<ul style="list-style-type: none"> - impact potentiel sur l'activité du golf 	<ul style="list-style-type: none"> - pas de modification des accès du golf ; - dialogue continu avec le golf avant et pendant le chantier.
Réseaux	<ul style="list-style-type: none"> - les travaux préparatoires concernent notamment les déviations de certains réseaux enterrés et aériens. - une procédure bien spécifique applicable aux projets de tramway est respectée pour le dévoiement des réseaux ou leur approfondissement ; - planification des différentes interventions 	<ul style="list-style-type: none"> - gestion en amont des interfaces avec les concessionnaires réseaux et repérage des réseaux ; - protection des réseaux en place et de leurs dispositifs d'exploitation, si nécessaire en cas d'une impossibilité de dévoiement de par la dimension du réseau concerné. - mise en place d'une coordination avec les concessionnaires et les aménageurs urbains des projets connexes pour identifier de manière exacte les réseaux qui n'auront pu être évités ;

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
		<ul style="list-style-type: none"> - respect des servitudes et distances de sécurité et mise hors tension des réseaux lors des interventions ;
Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques		
Patrimoine historique et culturel	<ul style="list-style-type: none"> - après saisine, l'ABF a conclu que les installations projetées ne sont pas situées à proximité des monuments historiques recensés et n'auront pas d'impact visuel sur ces derniers. 	<ul style="list-style-type: none"> - l'Architecte des Bâtiments de France sera associé au suivi des diverses phases d'études; - les installations de chantiers seront les plus éloignées des potentielles perspectives. - recouvrement des installations, si besoin.
Sites archéologiques	<ul style="list-style-type: none"> - le Service Régional de l'Archéologie (SRA) a déterminé que compte tenu de la localisation et de la nature des travaux, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique - potentielles découvertes fortuites. 	<ul style="list-style-type: none"> - communication d'un plan détaillé des travaux aux organismes concernés par cette thématique ; - arrêt des travaux en cas de découverte fortuite.
Tourisme	<ul style="list-style-type: none"> - impacts liés essentiellement aux conditions d'accès et de circulation pour atteindre la forêt de Saint-Germain-en-Laye et sur les chemins de randonnée notamment mais au sein du golf également. 	<ul style="list-style-type: none"> - maintien des accès aux sites touristiques et des itinéraires de randonnée, plan de circulation.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Paysage		
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - la phase de travaux génère un aspect peu valorisant et provoque indirectement une baisse d'attractivité du site (sites naturels, centre-ville, etc.) ; - entre Poissy et Achères Ville et entre Saint-Germain GC et Poissy, l'impact est amoindri par le caractère ferroviaire des sites concernés en forêt ainsi que par la végétation très dense qui permet d'occulter les travaux ; - le principal impact indirect sur le paysage émergeant de la phase chantier est lié à l'attractivité des sites naturels. En effet, une transformation des perspectives paysagères peut conduire à une désaffection du public entraînant de ce fait une diminution de la fréquentation de l'espace paysager concerné. 	<ul style="list-style-type: none"> - aires de chantiers localisées au maximum loin des sites ayant un intérêt paysager particulier ; - organisation rationnelle du trafic ; - possibilité de mise en place de palissades de qualité, soin dans l'organisation et la signalisation (mesure intégrée au DCE des entreprises chantier) ; - signalétique didactique sous forme de panneaux permettant aux usagers et visiteurs de connaître le pourquoi et le comment des aménagements, la durée du chantier ; - mise en place de protections sur les arbres et le mobilier urbain ; - coupe des arbres hors saison printanière ; - les maîtres d'ouvrage imposeront des mesures aux entreprises à travers les marchés travaux et s'attacheront à contrôler leur respect durant le chantier. Aucune charte n'est prévue à ce jour mais les maîtres d'ouvrage s'engagent à imposer un niveau de qualité maximal pour la tenue du chantier.
Organisation des déplacements et offre de transport		
Déplacements des usagers du réseau viaire	<ul style="list-style-type: none"> - effets sur les conditions de circulation ; - certaines voies de circulations seront perturbées temporairement à Poissy ainsi que la route du Clocher d'Achères à Saint-Germain-en-Laye ou la rue Camille Jenatzy et l'avenue de Conflans à Achères ; 	<ul style="list-style-type: none"> - dans la mesure du possible, les travaux s'effectueront par demi-chaussée ; - mise en place d'une information préalable portant sur l'organisation des travaux et de la circulation ; - nettoyage des voies pour limiter les nuisances ;

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
	<ul style="list-style-type: none"> - la circulation des piétons sera également affectée par la réalisation des ouvrages. 	<ul style="list-style-type: none"> - les conditions de déplacement et d'accès des véhicules et engins de secours seront maintenues tout au long des travaux ; - la coordination des maîtres d'ouvrages et des gestionnaires de voirie sera maintenue, et renforcée afin de coordonner les différentes interventions en phase travaux sur le réseau routier. La concertation avec les services de secours concernés se poursuivra pour améliorer la compatibilité des aménagements avec la circulation des véhicules de secours.
<p align="center">Transport et approvisionnement des matériaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> - circulation de poids-lourds liés au chantier induisant une hausse du trafic ; - poids-lourds pouvant constituer une gêne, voire un sentiment d'insécurité ; - dommages susceptibles sur les voiries empruntées par ces poids-lourds. 	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'un plan de circulation ; - mise en place d'une signalétique appropriée ; - interruption temporaires de circulations sur certains axes pour permettre le transit des transports de matériaux ; - nettoyage des voiries souillées ; - remise en état des voiries éventuellement endommagées. - les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier et privilégier l'utilisation de modes alternatifs à la route (par voie fluviale ou par voie ferroviaire) pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais.
<p align="center">Transport en commun</p>	<p><u>Réseau ferré :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - des circulations du RER A et du Transilien (ligne L et J) lors des travaux de création de voies en parallèle jusqu'à Achères Ville et depuis le passage ou la RD30 jusqu'au franchissement du Groupe V ; - ralentissement potentiel des circulations en gare d'Achères ; 	<ul style="list-style-type: none"> - maintien des circulations ferroviaires et circulation bus autant que possible ; - maintien des accès aux gares ; - maintien le plus possible des services à leur niveau habituel ;

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
	<ul style="list-style-type: none"> - interruption potentielle des circulations. <p><u>Réseau bus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - conditions de circulation dégradées sur les axes routiers en travaux ; - arrêts supprimés. 	<ul style="list-style-type: none"> - phasage des travaux afin de les réaliser aux périodes de moindre impact, respect de la réglementation et des contraintes SNCF ; - mise en place d'itinéraires bis pour les TC et d'arrêts provisoires sécurisés et accessibles aux PMR ; - définition d'un plan de circulation des transports en commun ; - mise en place d'un système d'information des usagers ; - mise en place de moyen de transports équivalents de substitution au besoin ;
Stationnements	<ul style="list-style-type: none"> - impact temporaire et limité aux zones de travaux sur les places de stationnement privées ou publiques ; - occupation temporaire de places de stationnements existantes par les employés du chantier. 	<ul style="list-style-type: none"> - maintien autant que possible des accès aux parkings privés et publics ; - proposition de places de substitution, si possible ; - mise en place de places de stationnement pour les employés du chantier au sein des aires de travaux.
Circulations douces	<ul style="list-style-type: none"> - perturbation des circulations douces au sein des secteurs affectés par les travaux (secteurs urbains notamment) ; - la réalisation de travaux à proximité des passages à niveaux pourrait entraîner une fermeture temporaire de ceux-ci ; - perturbation de nombreux chemins et routes existants en forêt de Saint-Germain-en-Laye. 	<ul style="list-style-type: none"> - maintien des circulations existantes dans la mesure du possible ; - modifications des cheminements piétons signalées et sécurisées. Les revêtements, même provisoires, seront réalisés sans trous/platelages disjoints et dénivellations traitées par rampes ; - mise en place de clôtures pour séparer les flux piétons et automobiles.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Santé publique		
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> - émissions de poussières lors des décapages ou de la mise en œuvre des matériaux, émissions de gaz d'échappement, envol de poussière par roulage sur les pistes et par l'utilisation de matériels ; - émissions pouvant : constituer une gêne ; - rejets de CO2 dans l'atmosphère et gaz à effet de serre ; - surémissions de gaz à effet de serre induites par les reports de trafic. 	<ul style="list-style-type: none"> - prise en compte des conditions météo ; - bâchage des aires de stockages de matériaux ; - brûlages de matériaux et déchets interdits ; - arrosage des aires de chantier en cas de temps sec ; - limitation des opérations de chargement/déchargement de matériaux par vents forts ; - limitation des vitesses de circulation sur le chantier.
Ambiance sonore	<ul style="list-style-type: none"> - nuisances sonores du fait des circulations d'engins de chantier et de l'utilisation de certains matériels. 	<ul style="list-style-type: none"> - respect de la législation en vigueur sur les heures de travail, les émissions sonores des engins de chantier ; - éloignement des équipements de sites sensibles ; - limitation des vitesses de circulation sur le chantier ; - capotage du matériel bruyant.
Vibration	<ul style="list-style-type: none"> - gêne par perception auditive des vibrations réémises par les structures, qui est de toute évidence le plus faible ; - gêne par perception tactile directe ; - risque de dommage qui dépend de façon étroite, non seulement de l'amplification des vibrations et de leur fréquence, mais également de la nature et de l'état de la construction. 	<ul style="list-style-type: none"> - réalisation d'un état des lieux préalable aux travaux sur les bâtis à proximité et susceptibles de subir des dommages. Des référés préventifs pourront être effectués avant le démarrage des travaux et permettront de faire constater l'état initial des équipements et bâtis environnants.; - mise en place de témoins de suivi des fissures existantes si nécessaire, voire de capteurs de vibrations ; - contrôle périodique sur les bâtiments ; - réparation ou dédommagement mis en œuvre en cas d'impact sur le bâti.

Thèmes	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
		<ul style="list-style-type: none"> - Suite au démarrage des travaux, des mesures sont mises en œuvre pour limiter la gêne pour les riverains et pour protéger les équipements environnants. Le cas échéant, des mesures de suivi pourront être mises en place.

II°/ Mesures relatives aux impacts permanents (Phase Exploitation) :

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Milieu physique		
Climatologie	<ul style="list-style-type: none"> - pas d'impact direct significatif sur le climat ; - contribution positive à la diminution globale des émissions de gaz à effets de serre. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.
Relief	<ul style="list-style-type: none"> - modifications du microrelief apparaissant dès la phase travaux et se prolongeant dans le temps. Les effets sont traités dans la partie travaux. Les principaux effets apparaissent au niveau des talus et rampes de la zone de transition au sud de Poissy ainsi qu'au niveau de la rampe de raccordement à la Grande Ceinture au nord de Poissy. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
	<ul style="list-style-type: none"> - les effets mentionnés ci-dessus se répercutent à terme sur le paysage (traité dans la partie paysage). 	
<p align="center">Géologie - Géomorphologie - Géotechnique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - au-delà de la phase des travaux et des mesures apportées (stabilité de la plateforme du tram-train et la construction des ouvrages), le Tram 13 express phase 2 n'aura pas d'interaction avec le sous-sol et donc pas d'impact. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.
<p>Eaux superficielles</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le projet n'intercepte aucun cours d'eau ; - les surfaces imperméabilisées créées seront situées au niveau des nouvelles sections de voies en forêt contiguës au RER A entre Poissy et Achères, la zone de transition au sud de Poissy et la zone de raccordement à la Grande Ceinture au nord de Poissy ; - système de traction électrique peu polluant avec une pollution chronique marginale (poussière métallique, sable sur les zones de freinage) ; - diminution indirecte de la pollution routière liée à une moindre utilisation de la voiture particulière du fait de la mise en place du projet ; - risque de pollution accidentelle minime voire nul et pollution saisonnière liée au désherbage faible de par la prise en compte des évolutions des techniques de désherbage qui permettront de préserver les zones sensibles (telles que la zone de captage AEP). 	<ul style="list-style-type: none"> - les eaux de la plate-forme seront collectées, traitées et dirigées vers le réseau d'eaux pluviales existant à un débit régulé en fonction des seuils prévus par les règlements communaux (procédure adaptée si pollution accidentelle) ; - le Centre de Maintenance Urbain devra bénéficier d'une gestion des eaux à la parcelle ; - élaboration si nécessaire d'un dossier au titre des articles L214.1 à L214.6 du code de l'environnement précisant les impacts sur la ressource en eau et les milieux aquatiques et mesures prises.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> - le projet n'aura, à terme, pas d'impact sur les eaux souterraines de par sa nature de transport en commun ; - fondation et ouvrages souterrains ponctuels et peu profonds qui ne sont pas de nature à avoir un impact sur l'écoulement des eaux souterraines ; - les voies du Tram 13 express phase 2 ayant pour vocation d'être exclusivement empruntées par des trains électrifiés, l'impact sur la qualité des eaux souterraines sera très faible voire nul ; - risque de pollution liée à l'infiltration des eaux superficielles. 	<ul style="list-style-type: none"> - le projet Tram 13 express phase 2 prendra en compte les prescriptions du périmètre de protection rapprochée des captages d'Achères (arrêté du 11 août 2008) applicables aux zones B et C ; - les mesures permettant de protéger les sols et les eaux superficielles évoquées dans les paragraphes précédents permettront de protéger la ressource en eaux souterraines ; - le système d'assainissement des eaux pluviales mis en place permettra par exemple de gérer les pollutions chroniques ou accidentelles véhiculées ou susceptibles de l'être par les eaux de ruissellement et donc de ne pas impacter les eaux souterraines ; - élaboration si nécessaire d'un dossier au titre des articles L214.1 à L214.6 du code de l'environnement précisant les impacts sur la ressource en eau et les milieux aquatiques et mesures prises.
Eau potable	<ul style="list-style-type: none"> - risque d'impact écarté sur les périmètres de captages d'alimentation en eau potable avec les mesures prises dans les parties eaux superficielles et eaux souterraines. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.
Compatibilité avec le SDAGE	<ul style="list-style-type: none"> - les impacts en lien avec les objectifs du SDAGE sont ceux présentés dans les parties « eaux superficielles », « eaux souterraines », « eau potable et assainissement », « besoin en eaux de chantier ». 	<ul style="list-style-type: none"> - les mesures apportées pour les parties « eaux superficielles », « eaux souterraines », « eau potable et assainissement », « besoin en eaux de chantier » répondent aux objectifs du SDAGE.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> - pas d'impact direct sur les risques météorologique et sismique ; - le Tram 13 express phase 2 n'est pas concerné par le zonage du PPRi de la vallée de la Seine et de l'Oise ; - les mesures prises en phase travaux permettront de ne pas aggraver le risque de mouvement de terrain en phase exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.
Milieu naturel		
Habitats naturels	<ul style="list-style-type: none"> - destruction d'environ 7 ha de boisement ; - dégradation suite à des rejets en phase exploitation ; - rupture de continuités écologiques identifiées au SRCE en lien avec la suppression des passages à niveau du Golf. 	<ul style="list-style-type: none"> - maîtrise des rejets polluants en phase exploitation ; - compensation forestière et écologique ; - les maîtres d'ouvrage s'engagent à intégrer au projet, au-cours des études détaillées, des améliorations des franchissements de la Grande-Ceinture au Sud de Poissy (notamment reprise du Pont de la Mare-aux-Boeufs en y intégrant une largeur dédiée au franchissement des voies par la faune et reprise éventuelle du pont-route des Volières pour faciliter son emprunt par la Grande-Faune).
Flore	<ul style="list-style-type: none"> - une banalisation et une homogénéisation des habitats naturels par diminution de la diversité floristique et par voie de conséquence une diminution des espèces animales inféodées à ces habitats. 	<ul style="list-style-type: none"> - favoriser la recolonisation naturelle herbeuse

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Faune	<ul style="list-style-type: none"> - baisse d'utilisation de la zone ou risque de collisions Cloisonnement de population. 	<ul style="list-style-type: none"> - les talus ne seront pas boisés afin de décaler l'effet de lisière en dehors des espaces perturbés par les tram-trains ; - clôture perméable à la petite faune ; - suivi des compensations écologiques annuel pendant 10 ans réalisé en phase d'exploitation du Tram 13 express Phase 2 pour notamment vérifier la fréquentation des habitats de substitution par la faune et la perméabilité des clôtures ; - transmission d'un rapport à la DRIEE avec indicateur de suivi de la réalisation et de l'efficacité des mesures.
Milieu humain		
Principaux projets d'urbanisation et conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> - la desserte des zones urbanisées à Poissy et à Achères par le Tram 13 express phase 2 contribuera à conforter leur vocation résidentielle mais également économique en proposant un mode de transport attractif ; - la mise en place d'une structure de transport en commun de ce type apparaît comme un stimulant pour la construction neuve, mutation et renouvellement urbains des quartiers existants desservis ; - hausse potentielle du prix du foncier. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Population et habitat	<ul style="list-style-type: none"> - le projet augmentera de manière significative et positive l'attractivité du secteur desservi par ce nouveau moyen de transport en commun en site propre et son dynamisme ; - l'interconnexion avec d'autres projets (RER E, RER A, SNCF Transilien L) présente un avantage certain pour l'attractivité du territoire et pour les populations ; 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.
Grandes zones d'emplois et d'activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration globale de l'offre de transport ainsi que du cadre de vie ; - amélioration de la desserte des pôles d'activités et de leur liaison entre eux ; - desserte du centre-ville de Poissy et accompagnement du développement économique de la zone d'étude ; 	<ul style="list-style-type: none"> - le projet ayant globalement des impacts positifs sur les activités économiques, aucune mesure compensatoire ne paraît nécessaire.
Risques technologiques et industriels (transports de matières dangereuses, risques technologiques et sites et sols pollués)	<ul style="list-style-type: none"> - Le tracé du Tram 13 express phase 2 intercepte la RD 190 susceptible d'être empruntée par des convois exceptionnels et des transports de matières dangereuses. - réintégrer de manière positive dans la ville de l'ancien site industriel de Poissy par l'arrivée du Tram 13 express et du quartier Rouget-de-Lisle 	<ul style="list-style-type: none"> - Il pourra être mis en place des Plans Locaux Marchandises Dangereuses (PLMD). - Des investigations spécifiques en phase travaux permettront, si un danger de pollution des sols, pour les usagers ou les agents, est identifié, de mettre en place toutes les mesures pour qu'il n'y ait pas de risques sanitaire ou environnemental lors de l'exploitation.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Activités agricoles et sylvicoles	<ul style="list-style-type: none"> - aucune terre agricole n'est impactée par le projet ; - la forêt étant exploitée par l'ONF, l'impact sur la sylviculture est équivalent à l'impact sur la surface de forêt défrichée. 	<ul style="list-style-type: none"> - les emprises concernées par le défrichement seront compensées dès la phase travaux. Ces mesures sont présentées à la thématique « Impact sur la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye : défrichement » dans la partie I « phase travaux » de la présente synthèse.
Principaux équipements publics et établissements sensibles	<ul style="list-style-type: none"> - la réalisation du Tram 13 express phase 2 aura un impact positif en offrant une meilleure desserte de l'ensemble des équipements, activités et zones de loisirs situés à proximité des futures stations ; - suite à la mise en service du Tram 13 express phase 2 de légers changements relatifs à la fréquentation des pôles générateurs de flux pourront être constatés, comme l'origine géographique des usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> - sans objet.
Activités de loisirs	<ul style="list-style-type: none"> - perturbation potentielle de l'ambiance des sites de loisirs. En milieu urbain, l'effet usuel des projets de transport ne peut être évité mais l'impact est non significatif au vu du trafic routier créant déjà une ambiance dégradée. 	<ul style="list-style-type: none"> - pour la partie forestière au sud, le Tram 13 express est situé dans une voie encaissée et est bordé de talus ce qui en diminue fortement l'impact acoustique et visuel, réduisant de fait l'impact sur l'ambiance générale des sites de loisirs. Dans la partie forestière au nord, le Tram 13 express longe les voies ferrées existantes et s'insère dans la forêt ce qui n'entraîne que peu d'impact supplémentaire par rapport à l'existant.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Golf de Saint-Germain-en-Laye	<ul style="list-style-type: none"> - Cheminement des golfeurs et des engins d'entretien perturbés par la mise en service des tram-trains sur la Grande Ceinture. 	<ul style="list-style-type: none"> - création de deux ouvrages piétons sous la voie ; - aménagements à mettre éventuellement en œuvre sur les deux ouvrages d'art existants aux extrémités du golf pour sécuriser les franchissements ; - grillage de type terrain de tennis pour protéger les balles de golf ; - mise en place de panneaux d'information et de prévention.
Réseaux	<ul style="list-style-type: none"> - le projet tiendra compte des servitudes relatives à la présence des canalisations électriques, de gaz et d'eau qui imposent notamment le libre passage et l'accès réservé pour permettre la pose, l'entretien et la surveillance des installations ; - la surcharge générée par l'infrastructure et le passage de tram-train est susceptible d'endommager les réseaux souterrains s'ils ne sont pas dévoyés. 	<ul style="list-style-type: none"> - principes de déviation des réseaux appliqués lors de la phase travaux.
Déchets liés à l'exploitation de la ligne	<ul style="list-style-type: none"> - La fréquentation du Tram 13 express phase 2 entrainera une pollution indirecte par la production de déchets. 	<ul style="list-style-type: none"> - poubelles de collecte des déchets recyclables ; - évacuation des déchets vers les filières adaptées relevant du service public.
Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques		
Patrimoine historique et culturel (Monuments historiques, sites inscrits et classés)	<ul style="list-style-type: none"> - Après saisine, l'ABF a conclu que les installations projetées ne sont pas situées à proximité des monuments historiques recensés et n'auront pas d'impact visuel sur ces derniers 	<ul style="list-style-type: none"> - l'insertion paysagère du projet sera précisée au cours des phases d'études détaillées en concertation avec l'ABF, puis mise en œuvre lors de la phase des travaux

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Sites archéologiques	- sans objet en phase exploitation.	- sans objet ;
Tourisme	- impact de deux chemins de randonnée.	- restitution des chemins de randonnées en limite de projet
Paysage		
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - l'identité visuelle positive sur l'ensemble de la ligne du Tram 13 express ; - les effets concentrés sur une faible bande de covisibilité, excepté au droit de certaines places ou squares ou au niveau des voies SNCF qui ouvriront les perspectives. Les ouvertures paysagères urbaines devront être travaillées pour mettre en avant l'aspect esthétique de la ligne. ; - l'intégration urbaine des stations, de la LAC, du centre de maintenance urbain ; - la coupe d'arbres le long du projet ; - la perte d'espaces boisés dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. 	<ul style="list-style-type: none"> - tout au long du tracé du Tram 13 express Phase 2, il sera recherché une insertion qualitative du tram-train dans son environnement et plus particulièrement dans le paysage urbain. Île-de-France Mobilités, sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, désignera un groupement de maîtrise d'œuvre comprenant un architecte-paysagiste qui sera chargé de la conception paysagère du tracé urbain. Ainsi, les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier des mesures d'insertion paysagère en concertation avec les collectivités et propriétaires concernés et en veillant à leur compatibilité avec les besoins d'exploitation du Tram 13 express, notamment en matière de maîtrise de la végétation aux abords des voies ferrées ; - la coupe des arbres devra être faite en période automnale pour éviter un impact trop fort sur le paysage ; - mise en place d'une plateforme végétalisée lorsqu'elle n'est pas susceptible d'être piétinée ; - continuités végétalisées sur les talus conservés autant que faire se peut ; - le traitement architectural et paysager du projet doit permettre de rendre positif l'impact visuel des secteurs de raccordement. En parallèle les mesures de compensation visant à reboiser

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
		<p>évoquées dans la partie milieu naturel ont vocation à rétablir certaines perspectives boisées ou végétalisées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - les maîtres d'ouvrage s'engagent à compenser leur impact sur les arbres urbains à raison d'un arbre replanté pour un arbre impacté. La localisation des restitutions et la nature des essences replantées restera à étudier finement dans les études détaillées.
Organisation des déplacements et offre de transport		
Déplacements des usagers du réseau viaire	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration des conditions de déplacement par la diminution induite du nombre d'usagers de la route ; - modification des conditions de circulation et du plan de circulation sur les axes routiers ; - les échanges avec la DDT 78 ont permis de statuer sur le passage des convois exceptionnels les plus imposants en dehors des heures de fonctionnement du Tram 13 express ou de l'utilisation d'un itinéraire alternatif (RN184/RD308). 	<ul style="list-style-type: none"> - les études de trafic menées en 2016 ont permis de sélectionner le scénario d'aménagement le plus favorable au maintien de la circulation dans des conditions se rapprochant au maximum du scénario fil de l'eau en 2025. Les mesures pour cet impact sont donc directement intégrées au projet. - la concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie se poursuivront dans les phases d'études détaillées afin d'affiner le plan de circulation. Par ailleurs, la concertation avec les services de secours concernés se poursuivra pour améliorer la compatibilité des aménagements avec la circulation des véhicules de secours.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
<p>Transport en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> - développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux ; - amélioration du maillage du réseau de transports en commun ; - déplacements vers les pôles d'activités facilités ; - proposition d'une alternative à l'utilisation de la voiture particulière ; - gain de temps pour les utilisateurs actuels des transports collectifs ; - meilleure accessibilité aux usagers PMR ; - amélioration de l'intermodalité aux pôles gare de Poissy RER et Achères Ville RER disposant d'offres de transport important ; 	<ul style="list-style-type: none"> - une restructuration globale du réseau de bus pour assurer une complémentarité de desserte avec le Tram 13 express sera engagée dans les phases d'études ultérieures ; - les usagers actuels des bus dans le secteur d'étude seront informés de la restructuration du réseau qui accompagnera la mise en service du projet Tram 13 express ; - à l'horizon du Tram 13 express, Île-de-France Mobilités s'engage à réétudier la desserte en transport collectif des secteurs du Technoparc et du Sud d'Achères, en concertation avec les collectivités locales, dans le cadre de la réorganisation du réseau bus ; - Île-de-France Mobilités s'engage à affiner, au cours des études détaillées, l'aménagement de la station Poissy ZAC et de ses abords pour permettre d'assurer une intermodalité efficace entre l'ensemble des modes de transport, y compris les nouvelles mobilités et offrir des liaisons complémentaires avec l'offre de service développée sur le Tram 13 express.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
<p>Parc-relais et stationnements</p>	<ul style="list-style-type: none"> - respect des règles de stationnements PMR ; - un stationnement privé impacté au niveau du poste GRT gaz sur la rue de la Bruyère ; - suppression de certaines places de stationnement public 	<ul style="list-style-type: none"> - une partie des emplacements de stationnement supprimés seront restitués lors de la mise en œuvre du projet ; - le projet s'insère dans une démarche de développement des transports en commun pour créer une liaison entre les pôles générateurs de déplacements et participer à une utilisation de l'offre de stationnement cohérente et raisonnée ; - des solutions de restitution de stationnement public seront précisées en phases ultérieures en concertation avec les collectivités concernées.
<p>Modes actifs et desserte du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> - un total de 10 000 emplois et 27 000 habitants desservis ; - desserte efficace du territoire via une aire d'influence de 500m à 1 km ; - prise en compte des modes de déplacements actifs en créant des espaces dédiés à ce mode de déplacement ; - les passages à niveau seront supprimés avec la création d'aménagements de franchissement étudiés dans les études ultérieures. 	<ul style="list-style-type: none"> - l'accessibilité du quartier à l'Est de la gare d'Achères Ville (ZAC Petite Arche) sera améliorée car les conditions d'accès pour les piétons sous l'ouvrage seront reprises (élargissement de l'ouvrage à 21,5m) ; - création d'itinéraires cyclables continus le long des voiries réaménagées par le projet. En cas d'impossibilité d'insertion ou de problématique de sécurité, les continuités resteront assurées par des itinéraires alternatifs cohérents. C'est notamment le cas du Boulevard de l'Europe existant sur lequel il n'est pas prévu d'itinéraires cyclables. Ils seront aménagés sur le Boulevard Robespierre et le Boulevard de la Paix, dans la continuité de l'itinéraire cyclable prévu dans la ZAC Rouget de Lisle, permettant de développer un axe cyclable sécurisé reliant les quartiers Saint-Exupéry et Rouget-de-Lisle au centre-ville de Poissy.

Thèmes	Impacts	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
Santé publique		
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> - le projet Tram13 express apportera, bien que mesurée, une amélioration de la qualité de l'air locale supplémentaire dans le domaine d'étude. 	<ul style="list-style-type: none"> - les effets du projet étant globalement positifs, aucune mesure n'est nécessaire.
Ambiance sonore, vibrations et lumineuse et électromagnétisme	<ul style="list-style-type: none"> - trois habitations exposées à des valeurs de bruit supérieures aux seuils réglementaires en phase permanente suite au doublement de la fréquence de passage des tram-trains sur le tronç commun ; - le tracé alternatif par Poissy du Tram 13 express ne génère aucun dépassement des seuils réglementaires à l'exception du Clos St Germain situé à l'extrémité Est de la Rue Adrienne Bolland ; en effet, sur ce secteur, les habitations situées en deuxième ligne sont plus exposées qu'en situation initiale, du fait de la suppression de la première ligne d'habitations qui joue un rôle d'écran acoustique vis-à-vis des voies ferrées ; - concernant l'ambiance lumineuse, sur la séquence RFN en forêt de Saint-Germain-en-Laye, l'impact est ponctuel, temporaire et rapidement atténué par la forêt dense. Sur la partie urbaine, le projet n'aura que peu d'impact sur les espaces urbains déjà éclairés. Au nord du tracé entre Poissy et Achères, le Tram 13 express est contiguë aux voies existantes déjà ouvertes à la circulation commerciale et n'apportera donc que peu d'effets supplémentaires. 	<ul style="list-style-type: none"> - adaptation du type de pose de voie en fonction de la distance du bâtiment à la ligne de tramway : <ul style="list-style-type: none"> - plateforme au-delà de 12m des façades de bâtiment : pose classique - plateforme entre 12 et 7m des façades de bâtiment : pose intermédiaire (-10 dB) - plateforme à moins de 7m des façades : pose sur dalle flottante (-20 dB) - mise en place de protections acoustiques au droit des habitations exposées à des valeurs de bruit supérieures aux seuils réglementaires en phase permanente. Les mesures de protection précises seront déterminées au cours des études détaillées ; - des relevés, après mise en exploitation de la ligne, seront également réalisés pour vérifier le bon respect des seuils. Le cas échéant, des aménagements complémentaires pourront être mis en place.

III°/ Modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs du projet sur son environnement :

Les maîtres d'ouvrage assureront le suivi des mesures prévues ci-dessus et décrites dans leurs réponses à l'autorité environnementale et à la commission d'enquête initiale et complémentaire selon la méthodologie explicitée ci-dessous.

L'opération fera l'objet de réunions techniques régulières associant les différents intervenants sur le projet, incluant notamment les financeurs, les collectivités locales, et les porteurs de projet connexes. Des réunions bilatérales avec les élus des collectivités concernées seront également organisés à chaque phase de l'opération.

La concertation et l'information de proximité auprès des riverains sera maintenue tout au long de l'opération, en amont et au cours de la phase travaux. En complément des réunions de concertation organisées spécifiquement par le projet Tram 13 express phase 2, les maîtres d'ouvrage pourront intervenir de manière ponctuelle aux réunions de quartier qui sont organisées localement dans les communes concernées par le projet.

L'ensemble des instances de suivi et de concertation du projet seront des lieux privilégiés de suivi continu de la mise en œuvre des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur son environnement.

Par ailleurs, l'instruction des procédures postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique (Dossier loi sur l'eau, défrichement, procédure CNPN...) permettra, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact afin de préciser et compléter les engagements pris par les maîtres d'ouvrage.

En phase travaux :

Un point d'avancement des mesures « ERC » sera réalisé avant le démarrage des travaux générant des impacts sur l'environnement.

Les mesures prévues en phase travaux indiquées dans la présente annexe (et plus globalement dans l'étude d'impact initiale et complémentaire, ainsi que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à l'autorité environnementale et à la commission d'enquête initiale et complémentaire) seront regroupées dans une démarche de qualité environnementale s'apparentant à un cahier des bonnes pratiques de chantier. Les obligations des entreprises vis-à-vis des nuisances liées à l'exécution des travaux seront définies dans une Notice Environnement. Un Plan d'Assurance Environnement sera mis au point par les entreprises et soumis à l'acceptation du maître d'œuvre avant le démarrage des travaux.

En phase exploitation :

Plusieurs modalités de suivi sont envisagées en phase d'exploitation : contrôle des ouvrages, contrôle par un écologue, échanges avec le territoire, ...

Le suivi des mesures de compensations écologiques se fait sur une période de 10 ans à fréquence annuelle, conformément à la réglementation, pour notamment vérifier la fréquentation des habitats de substitution par la faune et la perméabilité des clôtures et leur état général. Chaque campagne fera l'objet d'un rapport qui sera transmis à la DRIEE.

Enfin, un comité régulier sera mis en place afin de suivre l'exploitation de la ligne, notamment sur les parties urbaines. Ce comité pourra aborder également les différentes thématiques d'actualité liées au suivi des mesures « ERC ».