

Tram

13

express

PROLONGEMENT
Saint-Germain >>> Achères

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

COMPLEMENTAIRE

Pièce F *(Actualisée)*

PARTIE 10

Analyse des difficultés rencontrées

SOMMAIRE DE LA PARTIE 10 : ANALYSE DES DIFFICULTES RENCONTREES

PARTIE 10 : ANALYSE DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES	396
1. Retour d'expérience restreint concernant la procédure d'enquête publique complémentaire	396
2. L'analyse de l'état initial	396
3. L'analyse des impacts.....	397
4. Les études spécifiques	397
4.1. L'étude écologique.....	397
4.2. L'étude de trafic.....	398
4.3. Les études acoustiques.....	398
4.4. L'étude de qualité de l'air.....	398
5. Evaluation des effets cumulés	399
6. Les prochaines étapes	399

PARTIE 10 : ANALYSE DES DIFFICULTES RENCONTREES

1. RETOUR D'EXPERIENCE RESTREINT CONCERNANT LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE

L'étude d'impact initiale a été élaborée sur la base du tracé de la phase 2 du Tram 13 express, étudié dans le Schéma de Principe entre Saint-Germain-en-Laye et Achères (décembre 2013).

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique du 15 avril au 17 mai 2013 puis d'une enquête publique entre le 16 juin et le 26 juillet 2014.

Suite aux conclusions de cette enquête, et à la réserve de la Commission d'enquête demandant d'étudier un tracé passant par Poissy et desservant la gare Poissy RER, le Conseil du STIF a autorisé l'étude d'un tracé alternatif passant par le centre-ville de Poissy entraînant de fait la nécessité d'une enquête publique complémentaire de par la modification substantielle du projet et de son économie générale.

L'enquête publique complémentaire est encadrée par l'article L123-14 II du code de l'environnement qui dispose qu'au vu des conclusions de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage peut demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et l'environnement. Dans ce cadre, la déclaration d'utilité publique sur l'ensemble du projet est reportée après clôture de l'enquête publique complémentaire.

L'enquête complémentaire est une procédure récente (2012) dans le droit des enquêtes, peu pratiquée et pour laquelle il n'existe pas de retour d'expérience significatif dans le domaine des infrastructures de transport.

L'étude s'est attachée à reprendre fidèlement le dispositif du Code de l'Environnement et à proposer une méthodologie afin d'être le plus didactique envers le public (dossier autoportant, code couleur etc.).

La principale difficulté rencontrée a été de rendre ce dossier autoportant (ne pas procéder systématiquement par renvoi au dossier initial) pour faciliter la lecture, tout en faisant en sorte que le lecteur ait toujours en tête l'objet de l'enquête publique complémentaire.

2. L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

L'étendue de l'aire d'étude a nécessité un volume important d'acquisition de données qui a dû être renouvelé et complété lors de la rédaction de l'étude d'impact complémentaire.

Le linéaire concerné s'étend sur **environ 10 kilomètres**.

Le niveau de précision requis varie significativement en fonction des thématiques et des éléments du projet. Par exemple, pour la réutilisation de la ligne de la Grande Ceinture existante, les impacts potentiels sont moins élevés que pour le nouveau tracé urbain passant par Poissy qui fait l'objet de l'enquête publique complémentaire.

De plus le passage au sein de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye a fait l'objet d'une concertation avec les services de l'Etat et collectivités (ONF DRIAFAF, ville de Saint-Germain-en-Laye). Les **études faune/flore y ont été particulièrement poussées** de même que les secteurs de lignes de la Grande Ceinture non ouvert à la circulation commerciale ont fait l'objet d'une actualisation sur un cycle complet en 2015/2016.

Par ailleurs la récolte des données a été constamment mise à jour du fait de l'évolution de certains éléments de l'environnement sur la **durée de l'étude**, comme par exemple, les données statistiques de l'INSEE, les projets d'aménagements, la réglementation relative à l'environnement.

Certaines données ont été récoltées auprès de systèmes d'informations numérisées, d'autres auprès de services, organismes, etc. Pour une même thématique, **les sources de données sont donc très différentes** et peuvent parfois être contradictoires. Cependant, la confrontation et la diversité des sources ont été privilégiées afin de **favoriser la fiabilité** et la mise à jour des données obtenues.

La hiérarchisation des enjeux a été établie conformément aux méthodes habituelles d'évaluation de la valeur intrinsèque d'un élément. Cependant pour la plupart de ceux-ci, une part plus ou moins importante de l'estimation de cette valeur demeure qualitative et dépendante de facteurs psychologiques, sociologiques, culturels, etc.

Enfin, pour faciliter la compréhension et améliorer la lisibilité de la présentation, l'état initial sépare l'environnement du projet en parties distinctes (milieu physique, milieu naturel, paysage, cadre de vie, ...), hors cette séparation n'existe pas réellement.

3. L'ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse des impacts est réalisée sur la base d'études de niveau « Schéma de Principe ». La précision de ces études techniques ne permet pas toujours une **évaluation précise** des incidences des aménagements sur l'environnement.

Au regard du niveau d'avancement des études, les impacts peuvent difficilement être détaillés davantage. Par exemple, le niveau d'études actuel ne permet pas de préciser davantage les éléments relatifs notamment à la préservation de la ressource en eau ou les mesures compensatoires dans le cadre du défrichement. **Les études d'Avant-projet permettront de préciser certains impacts.**

Faisant suite au schéma de principe, l'avant-projet a vocation à approfondir les éléments suivants :

- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du mode et tracé retenu et de la définition des solutions techniques ;
- le profil en long du tracé plus précis : les sondages de terrain nécessaires seront réalisés ce qui permettra notamment de préciser la phase travaux et notamment les sites de stockage de matériaux et le bilan remblais/déblais quand le profil en long sera calé plus précisément ;
- le dimensionnement précis des futures stations : la conception des stations nouvelles se fera avec un souci d'insertion urbaine et en collaboration avec les aménageurs désignés par les collectivités locales ;
- les ouvrages annexes ;
- les coûts (investissement et exploitation) et le calendrier de réalisation.

L'ensemble des études associées sera mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

Les dossiers réglementaires identifiés qui seront menés suite à l'enquête et qui **permettront d'affiner les mesures à mettre en place** sont :

- le dossier d'enquête parcellaire ;
- le dossier établi au titre de la loi sur l'eau ;
- la demande d'autorisation de défrichement ;
- le dossier préliminaire de sécurité.

Parmi les autres procédures qui pourront s'avérer nécessaires avant le démarrage des travaux, on peut citer la procédure d'occupation temporaire.

4. LES ETUDES SPECIFIQUES

4.1. L'étude écologique

L'étendue de l'aire d'étude et les tronçons du projet aux caractéristiques très distinctes (tronçon créé en site propre, tronçon sur voies non circulées ou circulées) ont nécessité des traitements adaptés.

Des inventaires détaillés ont ainsi été définis sur l'ensemble des sites où le tracé ferroviaire est à construire et sur les portions de plateforme ferroviaire existante restant à aménager.

Les inventaires se sont déroulés en 2015 et 2016 dans des conditions favorables au recensement biologique, qu'il s'agisse de planification des sorties aux périodes adéquates (en général la période de reproduction du groupe cible) ou en terme de conditions météorologiques.

Notons toutefois qu'un décalage des prospections initialement prévue au cœur du printemps 2016 (mai-juin) a été nécessaire en raison de conditions météorologiques très défavorables observées.

En effet, les conditions observées au mois de mai et de juin 2016 ont été généralement pluvieuses et froides, avec parfois une période chaude et ensoleillée qui n'a pas excédé quelques jours.

D'un point de vue global il a été noté :

- une pluviométrie importante concentrée sur le mois de mai et le début du mois de juin (le mois de mai a été le plus pluvieux à Paris depuis 1886) entraînant des inondations de la Seine sur les premières semaines de juin,
- des températures basses par rapport aux normales de saison,
- un déficit important de l'ensoleillement.

Au regard de ces conditions il a été décidé de décaler les prospections au-delà du 15 mai sur le mois de juillet pour réaliser des observations pertinentes d'un point de vue biologique.

Notons toutefois, que si un rattrapage du retard de développement pour la végétation a été noté, il est apparu des déficits d'émergence d'adultes pour le groupe des insectes lors de la période.

Ce déficit induit principalement un risque lié à une évaluation basse des populations d'insectes et plus marginalement, une probabilité de défaut d'observation d'espèce patrimoniale.

En outre, si l'accessibilité aux zones d'étude ne pose généralement pas de problème (excepté concernant l'accessibilité aux parcelles SNCF actuellement circulées pour des raisons évidentes de sécurité), le développement local de la végétation sur la plateforme ferroviaire non ouverte à la circulation commerciale (charmille, ronce, buddleia) a ralenti la progression, obligeant parfois un contournement. Par ailleurs, de nombreuses tiques (parasites de mammifères dont l'Homme) ont été trouvées dans ces formations végétales.

4.2. L'étude de trafic

Les difficultés de l'étude de trafic sont liées à la présence de nombreux projets au sein de l'aire d'étude dont certains n'étaient pas encore bien arrêtés lors de la conception des études de trafic (ZAC Rouget-de-Lisle, ZAC de la Petite Arche) et pour lesquels les données techniques, de programmations, d'études d'impact, etc. sont très nombreuses où changeantes de par l'évolution des projets. Le projet Tram 13 express met en relation ces derniers et entraîne de nombreuses interactions d'ordre sociales, environnementales, d'intermodalité, etc.

De fait, les hypothèses prises emplois/populations des projets urbains mais également les hypothèses des projets de transport et routiers ont été fixées à l'été 2016 et sont présentées au paragraphe 5.2.3 page 371 du présent dossier.

4.3. Les études acoustiques

Deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact *initiale* pour caractériser l'environnement sonore et **l'impact de la mise en service du Tram 13 express Phase 2** :

- une première étude portant sur le tronçon Saint-Cyr RER – Saint-Germain Grande Ceinture commun aux deux phases du Tram 13 express (24 avril 2013) ;
- une deuxième étude portant sur le tronçon Saint-Germain Grande Ceinture – Achères Ville (2 septembre 2013).

Elles ont été complétées par une étude en 2016 portant sur le tracé urbain de Poissy.

Concernant l'acquisition des données météorologiques, les mâts Météo-France étant placés à 10 m de hauteur, la vitesse et la direction du vent sont fournies à une telle altitude. Or, on observe de fortes disparités entre des résultats obtenus à 10 m de hauteur et au niveau du sol, dues principalement aux obstacles rencontrés. La norme NF S 31.085 propose donc une formule pour extrapoler les valeurs obtenues à 10 m de hauteur à la hauteur correspondant au microphone de mesure.

Concernant la simulation de l'état projet, par simplification, **les hypothèses majorantes suivantes ont été retenues dans le cadre des études** (afin de prendre en compte les autres sources de bruit à faible vitesse et les éventuels crissements en courbes notamment) :

- De la station Saint-Germain Grande Ceinture à la zone de débranchement au sud de Poissy: 100 km/h
- Du franchissement du Groupe V du réseau SNCF à Achères : 70km/h
- Le long des voies du Groupe V et du RER A pour le tracé urbain de Poissy : 50 km/h ;
- Dans le tracé urbain de Poissy : 50km/h avec une portion à 30km/h dans la zone 30 ;
- Aux environs de la zone de transition : 60 à 45 km/h ;

- Moins de 30 km/h au niveau des franchissements des ponts rails sur la RD 190 et la rue Camille Jenatzy ainsi qu'au niveau de la place de l'Europe ;
- De la station Saint Cyr RER à l'embranchement virgule/GC : 50 km/h ;
- Sur l'ensemble du tracé Saint Cyr RER à Saint Germain RER : 100 km/h ;
- Gare Saint-Germain-en-Laye : 80km/h (portion de 250 m de part et d'autre de la gare) ;
- Gare Saint-Germain-en-Laye : 80km/h pour 50% des circulations à destination de Saint-Germain RER (ralentissement en vue de la sortie du RFN) et 100 km/h pour les 50% des circulations restantes à destination d'Achères Ville. Portion située au Nord de la gare à partir de 250 m et jusqu'à 500 m de la gare à l'embranchement avec les voies urbaines ;
- Gare de Mareil-Marly - Vitesse 80km/h (portion de 250 m de part et d'autre de la gare).

Ces vitesses sont donc parfois supérieures à celles qui seront réellement pratiquées. Cette hypothèse est favorable aux riverains, puisqu'elle conduit à surestimer le niveau sonore.

Les ralentissements au niveau des gares n'ont notamment pas été pris en compte dans le calcul présenté : cela évite d'éventuelles sous-estimations dues à une diminution théorique de la vitesse pouvant être différentes de la vitesse réellement pratiquée.

Les études sont présentées en annexe du présent dossier d'enquête d'utilité publique (pièce J).

4.4. L'étude de qualité de l'air

Dans la mesure où le modèle de trafic ne donnait pas une discrimination des véhicules particuliers et poids-lourds, des hypothèses ont dû être posées pour pouvoir mener les études à bien. Il a été fait un croisement des données à disposition et notamment celles du département des Yvelines et une valeur moyenne de 4,5% du trafic a été pris pour les Routes Départementales.

Pour le réseau routier normal, un pourcentage de 1% est habituellement pris. Cette hypothèse a été calée avec le bureau d'étude CDVIA qui a réalisé les études de trafic alimentant les études acoustiques et qualité de l'air ainsi que l'étude d'impact.

5. EVALUATION DES EFFETS CUMULES

Dans le cadre de la présente étude d'impact, la difficulté pour réaliser cette partie provient **du nombre important de projets à prendre en compte** (un projet routier, un projet et un programme (Grand Paris Express) de transport, six projets urbains, deux projets de ports, un projet de pôle d'échange à Poissy et le projet Tram 13 express phase 2). Le parti pris a donc été de regrouper les projets « similaires » entre eux (les projets de transport et les projets urbains) afin de **gagner en lisibilité et en clarté**.

6. LES PROCHAINES ETAPES

Les **prochaines étapes** consisteront à engager les études plus détaillées, d'un niveau d'Avant-projet (AVP). Ces études permettront :

- d'élaborer le Dossier Loi sur l'Eau ;
- de préparer l'Enquête Parcellaire ;
- de préparer le dossier de demande d'autorisation de défrichement ;
- dossier de demande de dérogation espèces protégées (CNPN) ;
- de poursuivre le travail de conception technique des interfaces et de l'insertion urbaine et architecturale du projet ;
- d'alimenter les démarches de coordination des projets : programme, calendrier, phases travaux, organisation, interfaces et gestion des chantiers.

Ces études seront menées en concertation avec le territoire desservi par le projet et les services de l'Etat, notamment pour ce qui relève de l'autorisation de défrichement.

