

Tangentielle Ouest

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

Pièce F

Pièce F

PARTIE 5

**Analyse des effets
cumulés avec d'autres
projets connus**



île de France



Yvelines
Conseil général

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SNCF

stif

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

PARTIE 5 – ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS	5
1. Préambule	5
2. Projets pris en compte	8
2.1. <i>Projet de prolongement de la ligne E du RER francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie.....</i>	<i>8</i>
2.2. <i>Projet de pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers.....</i>	<i>9</i>
2.3. <i>Schéma d'ensemble du Nouveau Grand Paris</i>	<i>10</i>
2.4. <i>Le projet d'aménagement de la Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye</i>	<i>13</i>
2.5. <i>La liaison RD 30 – RD 190 (Pont à Achères).....</i>	<i>14</i>
2.6. <i>Création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy.....</i>	<i>15</i>
2.7. <i>ZAC Petite Arche à Achères</i>	<i>16</i>
2.8. <i>ZAC de la Coudraie à Poissy</i>	<i>17</i>
2.9. <i>ZAC « Nouvelle centralité » sur la commune de Carrières-sous-Poissy</i>	<i>18</i>
2.10. <i>ZAC « Ecopôle Seine Aval » à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine</i>	<i>19</i>
2.11. <i>ZAC « EOLES » à Poissy.....</i>	<i>20</i>
3. Prise en compte des impacts cumulés.....	21
3.1. <i>Impacts cumulés en phase travaux.....</i>	<i>21</i>
3.2. <i>Impacts cumulés en phase exploitation</i>	<i>27</i>
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	32
1. TABLE DES FIGURES	32
2. TABLE DES TABLEAUX.....	32

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

1. PREAMBULE

L'objet de cette partie, est conformément au code de l'Environnement et à son article R.122-5 d'analyser « les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux, qui, lors du dépôt de l'étude d'impact de la TGO phase 2 :

- ont fait l'objet d'un document d'incidence au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact, au titre du code de l'environnement, et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. »

Ainsi afin de répondre à cette demande, les principaux projets pouvant interagir avec le projet de Tangentielle Ouest phase 2 ont été recensés.

➤ **Port Seine Métropole**

Port Seine-Métropole est un projet de plateforme portuaire multimodale (fleuve, rail et route), conduit par Ports de Paris, à la demande de l'Etat, en partenariat avec les collectivités locales, les associations et le monde économique et dont une première phase pourrait voir le jour à l'horizon 2018-2020.

Le périmètre d'étude s'étend sur 420 hectares sur les territoires des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye.

Le débat public sur le projet devrait s'ouvrir à l'automne 2014. C'est à l'issue de ce débat public que le projet de Port Seine-Métropole sera finalisé et arrêté, pour être ensuite soumis à enquête publique.

Il est donc proposé d'étudier les effets cumulés du projet de Tangentielle Ouest phase 2 avec les projets suivants :

- **Projet de prolongement de la ligne E du RER francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie ;**
- **Projet de pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers ;**
- **Schéma d'ensemble du réseau public de transport Grand-Paris ;**
- **Le projet d'aménagement de la Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye ;**
- **La liaison RD30 – RD 190 (Pont à Achères) ;**
- **Création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy ;**
- **ZAC Petite Arche à Achères ;**
- **ZAC de la Coudraie à Poissy ;**
- **ZAC « Nouvelle centralité » sur la commune de Carrières-sous-Poissy ;**
- **ZAC « Ecopôle Seine Aval » à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine ;**
- **ZAC « EOLES » à Poissy.**

Les impacts du projet avec la première phase du projet Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye RER et Saint-Cyr RER sont traités dans la partie 12 de la présente étude d'impact (Impact du programme).

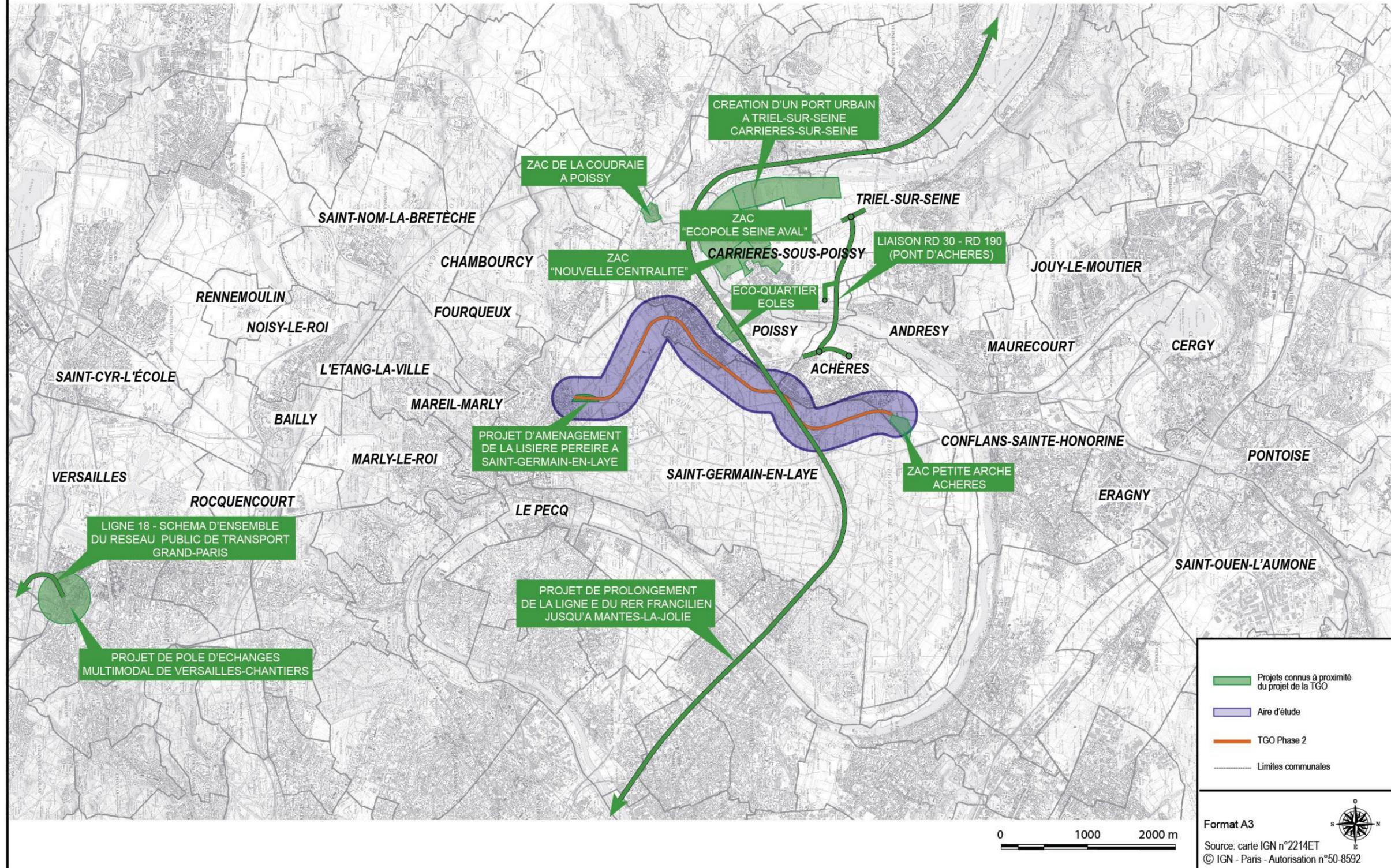
Projets	Travaux	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tangentielle Ouest phase 2	2017 - 2019						○	○	○											
Prolongement du RER E (EOLE) Avis AE 21/12/11	2014 – 2020		●	●	●	●	●	●	●	●										
Pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers Avis AE 07/02/11	2013 – 2016		●	●	●	●														
Nouveau Grand Paris Avis AE 26/08/10	2014 – 2030		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Lisière Pereire Avis AE 13/11/12	2013 – 2017		●	●	●	●	●													
Liaison RD30 – RD190 Avis AE 07/10/11	2016 – 2020					●	●	●	●	●										
Port urbain de Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy Avis AE 13/02/13	2015 – 2017			●	●	●														
ZAC Petite Arche Avis AE 17/02/12	2012 - 2020	●	●	●	●	●	●	●	●	●										
ZAC de la Coudraie Avis AE 13/04/12	2013 – 2014		●	●																
ZAC « Nouvelle centralité » Avis AE14/03/12	2013 – 2023		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●						
ZAC « Ecopôle Seine Aval » Avis AE 08/02/12	2013 – XXX*		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ZAC "EOLES" Avis AE 21/10/13	2016 – 2030						●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Tableau 1 : Périodes prévisionnelles des travaux des projets

* Date de fin de travaux non connue

Les différents chantiers débuteront à partir de 2013 et se poursuivront jusqu'à l'horizon 2030. Les travaux de la Tangentielle Ouest phase 2 devraient être achevés fin 2019. Ainsi certains projets se poursuivront après la mise en service de TGO phase 2, en particulier le projet « EOLES » et le schéma du Nouveau Grand Paris, tandis que le pôle d'échanges de Versailles Chantiers sera achevé avant le début des travaux sur la Tangentielle Ouest phase 2.

PLAN DE SITUATION DES PROJETS POUVANT INTERAGIR AVEC LE PROJET DE TANGENTIELLE OUEST PHASE 2



2. PROJETS PRIS EN COMPTE

2.1. Projet de prolongement de la ligne E du RER francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie

Le RER E est une ligne du Réseau Express Régional d'Île-de-France. Cette ligne relie le cœur de la capitale, à partir de la gare souterraine d'Hausmann - Saint-Lazare (branche E1), à l'Est parisien avec deux branches, l'une en direction de Chelles-Gournay (branche E2), l'autre jusqu'à Tournan-en-Brie (branche E4). Outre le terminus Hausmann-Saint-Lazare, il y a une autre gare dans Paris, Magenta, qui permet les correspondances avec la gare du Nord et la gare de l'Est. Une nouvelle gare à la périphérie Nord-Est de Paris, Rosa Parks, est inscrite au contrat de plan État Région 2007-2013 : sa mise en service est prévue fin 2015.

Le projet de prolongement de la ligne E du RER EOLE (Est-Ouest Liaison Express) vise la construction et l'exploitation du prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la gare de Mantes-la-Jolie (Yvelines).

La ligne se poursuivra au-delà de la gare Hausmann-Saint-Lazare par un tunnel d'environ 8 km jusqu'à La Défense. Au sortir de ce tunnel, elle se raccordera, à Nanterre, aux voies ferrées reliant Paris-Saint-Lazare à Poissy et Mantes-la-Jolie (ligne J). Des aménagements de cette ligne sont prévus entre Mantes-la-Jolie et Poissy. Trois gares nouvelles sont projetées : à Paris (Porte Maillot), à La Défense (CNIT), à Nanterre (La Folie).

Sur environ 55 km, le prolongement du RER E traversera 31 communes et quatre départements (Paris, Hauts-de-Seine, Val d'Oise, Yvelines). Lorsque la ligne E sera réalisée intégralement reliant sa branche Est en service, au prolongement Ouest, elle reliera Paris avec les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines à la Seine-Saint-Denis, au Val-de-Marne et à la Seine-et-Marne.

Le prolongement du RER E à l'Ouest permettra de décharger le RER A, d'accompagner le développement urbain de l'Ouest francilien et parisien (La Défense, quartier Saint-Lazare) et d'améliorer la performance du réseau ferré lourd notamment par un renforcement de son maillage.

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est achevée le 18 février 2012. Le 31 janvier 2013, les préfets des Hauts-de-Seine, de Paris, du Val d'Oise et des Yvelines ont signé l'arrêté déclarant d'utilité publique le projet Eole.

Les études d'avant-projet seront achevées début 2014 et feront l'objet d'une validation.

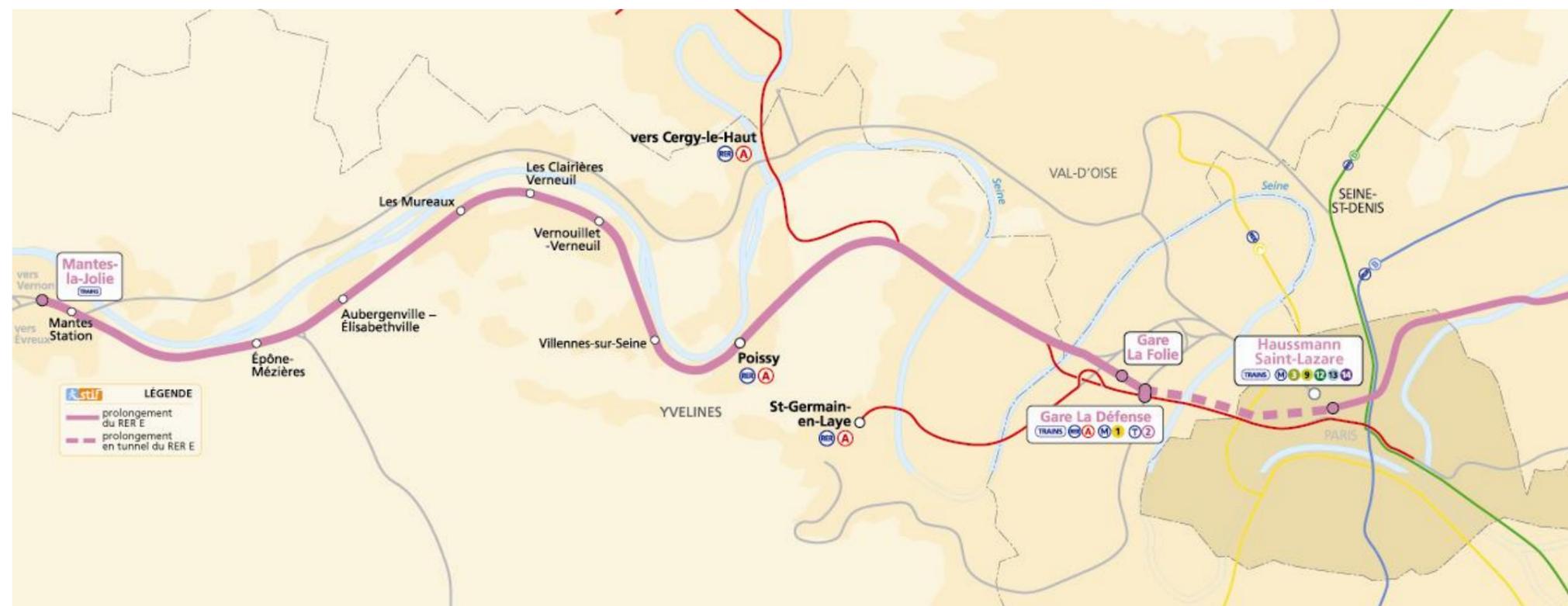


Figure 1 : Tracé du projet d'extension du RER E

Source: rer-eole.fr

2.2. Projet de pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers

Ce projet, piloté par le STIF, consiste à **réaménager le pôle de Versailles Chantiers** afin de faciliter les échanges entre les différents modes (train, RER et bus).

La 1ère phase du projet dont l'enquête publique a reçu un avis favorable le 5 juillet 2006, comporte les aménagements suivants :

Sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF :

- la rénovation et le réaménagement du bâtiment voyageurs existant ;
- la création d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais et d'un nouveau hall de gare (hall 2) en relation avec la gare routière ;
- la réalisation d'une galerie de liaison entre le bâtiment voyageurs existant et le hall 2 créé, permettant également de reconstituer les locaux des services ferroviaires impactés par le projet.

Sous la maîtrise d'ouvrage de la ville de Versailles :

- la création d'une gare routière comportant 14 postes à quais ;
- l'aménagement des voiries d'accès à la gare routière, au nord depuis l'avenue de Sceaux ;
- le franchissement des étangs Gobert, à l'est depuis la rue de l'Abbé Rousseaux via un passage sous le parvis existant ;
- le maintien de la capacité actuelle de stationnement pour les voitures particulières et les deux roues ;
- l'aménagement et rénovation de la rampe d'accès et du parvis de la gare, comprenant une aire de dépose minute et une station de taxis.



Figure 2 : Projet du pôle d'échange multimodal de Versailles Chantiers

Source: STIF 2011 – IAU 2009 – IGN BD TOPO 2010

2.3. Schéma d'ensemble du Nouveau Grand Paris

La loi relative au Grand Paris (loi n°2010-597 du 3 juin 2010) a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les zones les plus attractives de la capitale et de la Région Ile-de-France, un développement économique et urbain structuré autour de territoires et de projets stratégiques identifiés, définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales.

Le projet du Grand Paris vise à renforcer la Région Capitale dans son rôle de ville-monde, moteur de la croissance nationale, compétitive au niveau international et attractive pour ses résidents, présents et futurs. Pour conjuguer attractivité économique et qualité de vie, le président de la République et le gouvernement ont mis le développement des territoires au cœur du projet. Celui-ci s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État, en association avec les collectivités locales et la Région Ile-de-France.

Le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) a été approuvé par décret du 24 août 2011.

Depuis le 6 mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont désormais les deux faces d'un seul et même projet : le « Nouveau Grand Paris ».

Le Nouveau Grand Paris regroupe ainsi les projets visant à :

- améliorer à court terme le service offert aux voyageurs ;
 - améliorer l'information voyageurs ;
 - renforcer la robustesse d'exploitation du réseau.
- moderniser et étendre le réseau existant.

Le Grand Paris Express est composé de quatre nouvelles lignes nouvelles de métro sont programmées dans le cadre du Nouveau Grand Paris :

La ligne 15 :

La ligne 15 constitue une rocade proche de Paris, permettant de désaturer les réseaux de transport en commun en cœur d'agglomération. La ligne 15 est un métro ferré et totalement souterrain, de capacité équivalente à celle du métro parisien. Cette rocade est composée de la section Noisy-Champs / Villejuif IGR / Pont de Sèvres / La Défense / Saint-Denis Pleyel de la Ligne Rouge, et de la section Saint-Denis Pleyel / Rosny Bois-Perrier / Champigny Centre de la Ligne Orange. D'une longueur d'environ 75 km, la ligne 15 traverse ainsi directement les trois départements de proche couronne ; elle est également raccordée à l'ouest de la Seine-et-Marne en son terminus de Noisy-Champs. Elle assure ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficaces, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

Cette nouvelle ligne est en correspondance avec l'ensemble des lignes de métro, RER et Tramway qu'elle croise et les autres lignes du Grand Paris Express.

Les trains circulant sur les liaisons constituant la future ligne 15 seront à roulement fer. Afin de répondre à la demande de transport prévisionnelle attendue, l'intervalle prévu entre deux trains à l'heure de pointe du matin serait de l'ordre de 120 secondes (2 minutes). Il faudra environ 80 minutes (1 h 20) pour parcourir la ligne 15 dans sa totalité.

La Ligne 15 Sud reliera 16 gares de Pont de Sèvres à Noisy – Champs en 35 minutes. Ce tronçon de 33 km sera le premier à être mise en service. On estime que 300 000 voyages quotidiens seront effectués sur la Ligne Rouge Sud dès sa mise en service.

La ligne 16 :

La ligne 16, métro automatique à capacité adaptée, est composée de la section Saint-Denis Pleyel / Le Bourget RER / Noisy-Champs de la ligne rouge. La ligne 16 a une longueur d'environ 25 km et comporte un tronçon commun d'environ 5,5 km avec la ligne 17, entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER.

Elle contribue au désenclavement de l'Est de la Seine-Saint-Denis. Elle est en correspondance avec les radiales ferrées desservant la Seine-et-Marne (RER A, RER E, RER B, lignes Transilien) et permet une liaison directe vers les pôles du Bourget et de la Plaine Saint-Denis.

Le matériel roulant à utiliser sur cette ligne devra présenter les mêmes caractéristiques que celui de la ligne 17, avec laquelle elle partage un tronçon commun. Les synergies possibles, en termes d'acquisition comme de maintenance du matériel roulant, entre le parc de trains des lignes 16 et 17 et celui de la ligne 15 en rocade seront également examinées. En fonction de l'offre de transport mise en place, cette ligne pourrait être exploitée, à l'heure de pointe du matin, avec un intervalle entre deux trains pouvant s'établir entre 3 et 4 minutes. L'offre serait alors deux fois plus importante sur le tronçon commun Lignes 16 et 17 Saint-Denis Pleyel / Le Bourget (intervalle inférieur ou égal à 2 minutes).

Ligne 17 :

La ligne 17 est composée de la section Saint-Denis Pleyel / Le Bourget RER / Le Mesnil-Amelot. D'une longueur totale de près de 25 km, elle comporte un tronçon commun d'environ 5,5 km avec la ligne 16, entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER.

La ligne 17 assure la desserte des territoires du Bourget, de Gonesse et du Grand Roissy, en les reliant directement à la Plaine Saint-Denis.

Principalement souterraine, la Ligne 17 est cependant envisagée avec une partie en aérien. Il s'agit de la section entre la gare Triangle de Gonesse et l'entrée sous l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Métro automatique à capacité adaptée, les caractéristiques (en termes de capacité et de fréquence) de la ligne 17 sont similaires à celles de la ligne 16.

La ligne 18 :

La ligne 18 correspond à la ligne Verte du schéma d'ensemble. Elle assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grandes zones d'habitat et d'emplois des Yvelines et de l'Essonne.

La Ligne 18 reliera, dans un premier temps (à horizon 2023) le CEA Saint-Aubin à Massy, puis sera prolongée (à horizon 2027) jusqu'à l'aéroport d'Orly, où elle sera en connexion avec la Ligne 14. Enfin, à horizon 2030, la liaison à l'ouest du CEA Saint-Aubin à Versailles Chantiers sera mise en service. La ligne 18 aura alors une longueur d'environ 35 km, entre Orly et Versailles.

Ultérieurement, la Ligne 18 devrait être prolongée au nord en direction de Rueil et Nanterre pour atteindre une longueur totale d'environ 50 km.

Méto à capacité adaptée, la ligne 18 pourrait bénéficier d'un intervalle entre deux trains inférieur ou égal à 150 secondes (2 minutes 30).

Baptisé Grand Paris Express, ce vaste chantier se traduit également par des prolongements de lignes de méto existantes :

Le prolongement de la ligne 14 :

Le prolongement de la ligne 14 du méto parisien (Saint-Lazare – Olympiades) assurera la liaison entre le centre de la capitale, le pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly au sud.

La ligne 14 est prolongée au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud jusqu'à Orly, soit 15 km supplémentaires par rapport à la première étape du prolongement de la ligne, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Au total, la Ligne 14 se déploie sur plus de 30 km en souterrain et son prolongement offre des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (Lignes 15, 16, 17 et 18). Elle constitue l'épine dorsale du nouveau réseau et assure les correspondances avec le méto parisien.

La Société du Grand Paris est le maître d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis – Pleyel et au sud entre Olympiades et l'aéroport d'Orly. Le STIF et la RATP sont co-maîtres d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen.

Le matériel roulant de la ligne 14 prolongée sera compatible avec les caractéristiques du méto existant sur cette ligne (méto sur pneu, d'une largeur de 2,45 m).

Il est prévu qu'à l'horizon de réalisation du réseau Grand Paris Express dans son intégralité, la ligne 14 soit exploitée à pleine capacité, c'est-à-dire avec un intervalle de 85 secondes entre deux trains à l'heure de pointe du matin, afin de répondre à la demande prévisionnelle attendue.

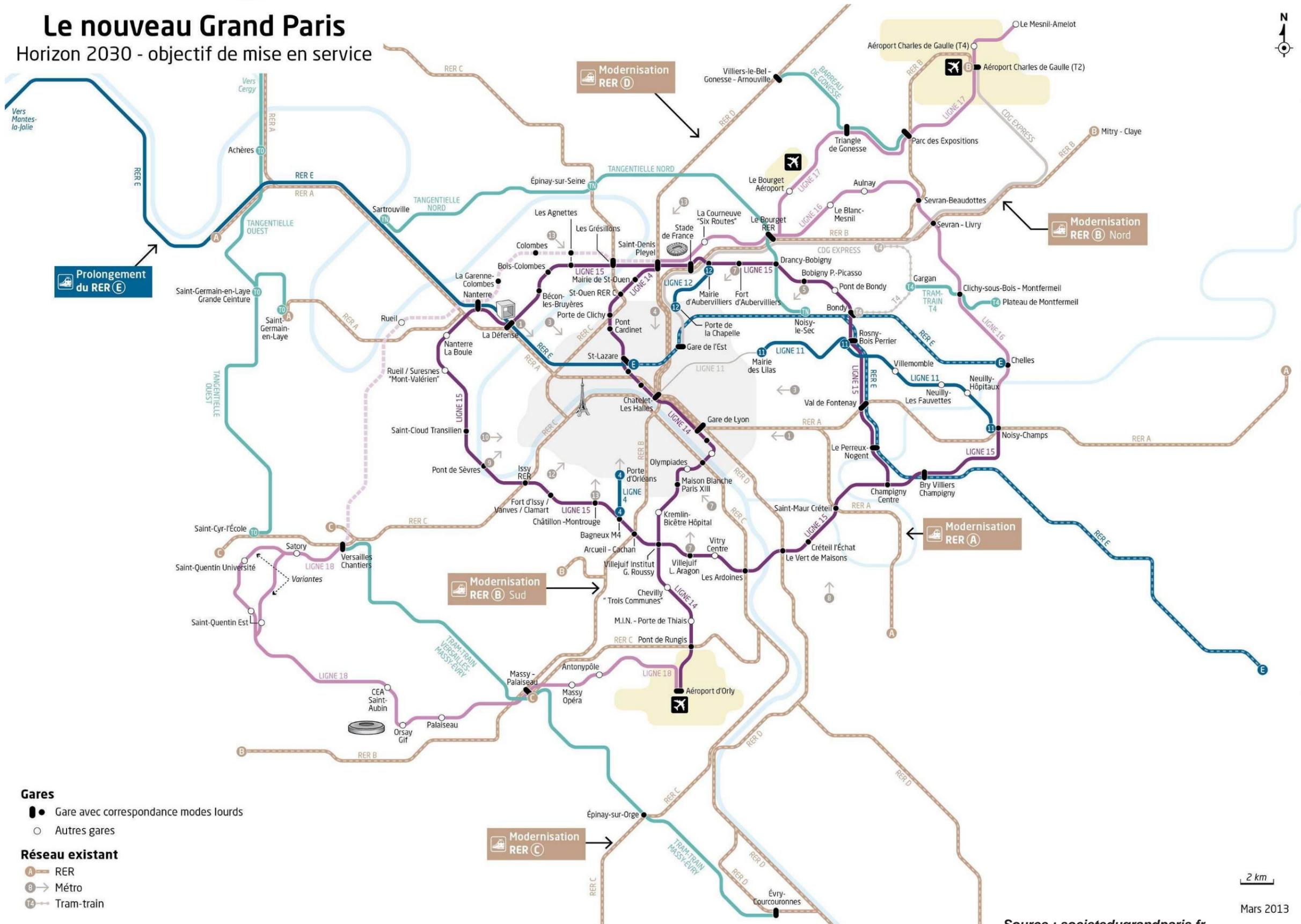
Prolongement de la ligne 11 :

Sous réserve de confirmation de cette option, la ligne 11 serait prolongée jusqu'à Noisy-Champs, soit environ 10 km supplémentaires par rapport au premier prolongement de la ligne jusqu'à Rosny Bois-Perrier.

En parallèle, l'amélioration des transports du quotidien est menée à bien.

Parmi les chantiers prévus, on trouve la modernisation des RER B, C et D (2013), la mise en service du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse (2014), la rénovation de la station Châtelet (2016), la prolongation de la ligne 14 du méto jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (2017) et la construction d'une nouvelle branche du tramway T4 Clichy-Montfermeil (2017).

Le nouveau Grand Paris
Horizon 2030 - objectif de mise en service



- Gares**
- Gare avec correspondance modes lourds
 - Autres gares
- Réseau existant**
- A RER
 - B Métro
 - T4 Tram-train

Figure 3 : Réseau du Nouveau Grand Paris avec objectifs de mise en service

Source : societedugrandparis.fr

2 km

Mars 2013

2.4. Le projet d'aménagement de la Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye

Le projet consiste en la création d'un nouveau quartier (51000 m² de surfaces de planchers) sur la friche ferroviaire de la Lisière Pereire. L'objectif est de **reconquérir un espace désorganisé en lisière de forêt** en réalisant un aménagement de qualité assurant la transition entre la forêt et l'espace urbanisé.

Le site devra accueillir de l'activité ainsi que du logement, dans la continuité de l'habitat existant le long des rues Turgot et Bastiat, pour assurer une liaison avec le quartier Frahier plus à l'Est. Le développement du projet s'étalera de 2013 à 2017.

L'opération a été pensée autour de l'arrivée du tram-train avec pour enjeu un traitement urbain et paysager de grande qualité permettant une requalification de l'entrée nord de la ville.

La programmation attendue se caractérise d'abord par sa mixité: logements libres, logements à vocation sociale, logements étudiants, résidence pour personnes âgées, crèche, hôtel, bureaux, commerces en rez-de-chaussée d'immeubles.



Figure 4 : Projet Lisière Pereire

Source : Etude d'impact Terridev

Des espaces publics de qualité propices aux échanges et à l'animation du quartier sont créés avec une terrasse face à la forêt rappelant celles de Le Nôtre et deux places publiques autour de la gare.

La circulation a été au cœur des réflexions avec la liaison à la RN 184 au nord par un passage sous voie et des aménagements spécifiques afin d'éviter la circulation de transit.

L'enquête publique conjointe relative au projet "Lisière Pereire" et à la révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (PLU) s'est déroulée du 7 janvier au 9 février 2013.

A l'issue de cette enquête le commissaire Enquêteur a adressé son rapport et ses conclusions à la ville le 9 mars 2013, dans lequel il a formulé un avis favorable assorti d'une réserve de trois recommandations.

Compte tenu de cette réserve et de ces recommandations le projet d'aménagement a intégré les modifications demandées et la révision simplifiée du PLU a été adaptée en conséquence.

Le PLU ainsi révisé, a été approuvé en Conseil Municipal le 11 avril 2013 et l'opération déclarée d'intérêt général à cette même date.

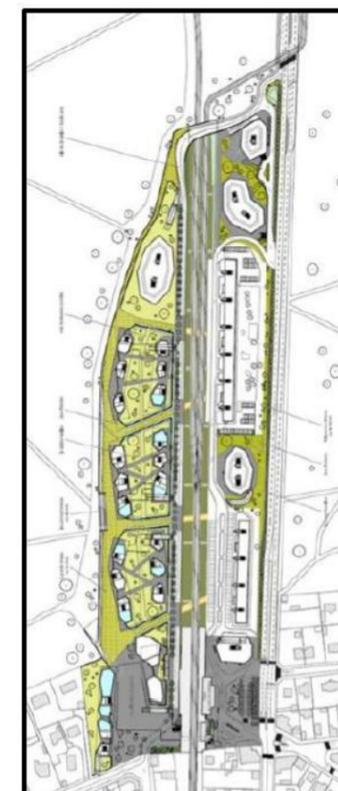


Figure 5 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire et secteur Lisière-Pereire

Source : Ville de Saint-Germain-en-Laye

2.5. La liaison RD 30 – RD 190 (Pont à Achères)

Le territoire de la Boucle de Chanteloup, du fait de son potentiel urbanisable, présente de forts enjeux de développement, conditionnés par une bonne accessibilité.

Le réseau routier qui dessert actuellement ce territoire et ses abords est insuffisant en raison : des difficultés de circulation principalement aux abords de Poissy dont les accès sont saturés aux heures de pointe le matin et le soir, d'un réseau de voiries interne orienté Nord / Sud (RD 190, RD 22, RD 55 et RD 30) et essentiellement tourné vers ou depuis le Pont de Poissy.

Le projet de liaison RD190-RD30 avec la création d'un nouveau pont sur la Seine, permettra d'améliorer le maillage des routes départementales et les conditions de circulation et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup (automobiles, transports collectifs, circulations douces).

Ce projet d'envergure sera aussi l'occasion de faciliter les déplacements en transports collectifs routiers. Un nouveau réseau structurant de bus (ou éventuellement Transports en sites propres) actuellement à l'étude permettra de desservir les infrastructures de transport du secteur et de renforcer les liaisons avec l'extérieur.

Par arrêté du 8 février 2013, le Préfet des Yvelines a déclaré d'utilité publique le projet de liaison départementale entre la RD30 et la RD190 valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine. Les travaux devraient débuter en 2016 pour une mise en service en 2020.

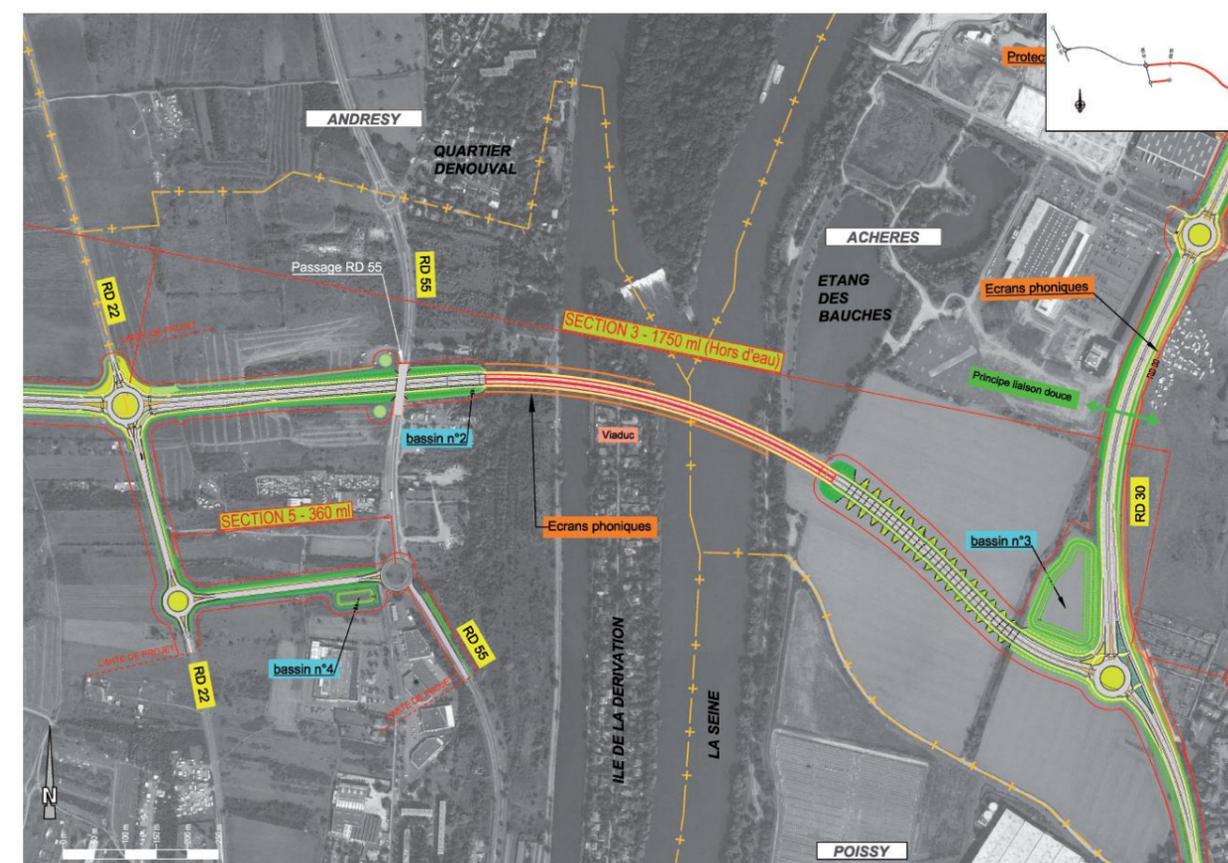


Figure 6 : Plan Général des Travaux de la liaison RD30 – RD190

Source : Dossier d'enquête publique - Egis France

2.6. Création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy

Le projet sous la maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris, consiste en la réalisation d'un port urbain à Triel-sur-Seine, dans la cinquième boucle de la Seine en aval de Paris, dite de Chanteloup (Yvelines).

Ce port destiné à la desserte locale de l'ensemble de l'agglomération offrira une alternative au transport routier, pour les entreprises du secteur et notamment celles qui s'implanteront sur le futur pôle d'éco-construction de la Communauté d'agglomération.

Le trafic visé concerne notamment les granulats, le secteur de la construction, celui du recyclage, la filière bois-énergie, et plus largement la logistique.

La réalisation de ce projet nécessite de draguer la darse portuaire actuellement utilisée pour l'extraction de granulats, d'aménager des plateformes portuaires et de réaliser les aménagements nécessaires à l'insertion du projet dans son environnement, en bordure de Seine et pour partie en zone inondable.

Les principales contraintes de ce projet concernent le risque de crue et la destruction de certains milieux sensibles : zones humides, ripisylves, herbiers aquatiques, boisements alluviaux, friches.

L'enquête publique s'est déroulée du 2 septembre au 4 octobre 2013.

Les travaux devraient débuter en 2015, pour une mise en service en 2017.



Figure 7 : Projet d'Eco-port des 2 rives de Seine

Source : A.x.p. Urbicus / Arcadis / Hydratec



Figure 8 : Aménagements paysagers dans l'Eco-port des 2 rives de Seine

Source : A.x.p. Urbicus / Arcadis / Hydratec

2.7. ZAC Petite Arche à Achères

A travers la ZAC de la Petite Arche, la Ville d'Achères souhaite créer un nouveau quartier, en entrée de ville, à dominante d'activités tertiaires, à proximité immédiate de la gare RER A "Achères Ville", en bordure de la forêt de Saint-Germain-en-Laye. La date de réalisation n'est pas arrêtée. Le quartier de la gare est voué à connaître avant 2020 un développement économique majeur.

Les principes d'aménagement qui ont guidé le projet d'aménagement sont les suivants :

- développer un programme d'activités pour le développement économique de la ville ;
- construire des logements en continuité du tissu urbain existant ;
- créer une place publique marquant l'entrée du quartier et amorçant le mail principal de desserte ;
- aménager une longue promenade plantée de 4 hectares (le parc de la lisière Saint-Jean) en lien direct avec les futures constructions ;
- affirmer une qualité environnementale ambitieuse.

Le programme global des constructions s'élève à environ 120 000 m² de SHON (hors équipements publics) :

- 104 500 m² de bureaux ;
- 10 000 m² d'activités, hôtel et commerces de proximité ;
- 5 500 m² de logements.

En termes d'équipements publics, sont programmés :

- un équipement sportif ;
- un ensemble de voiries et place ;
- un espace vert d'environ 4 hectares, en lisière de la forêt Saint-Germain-en-Laye.



Figure 9 : Plan masse de la ZAC de la Petite Arche

Source : mairie-acheres78.fr

2.8. ZAC de la Coudraie à Poissy

L'objectif premier du projet de rénovation urbaine de la Coudraie est d'améliorer les conditions de vie des habitants, en ouvrant le quartier sur la ville. Parmi les opérations présentées ci-dessous, certaines ont déjà été engagées et sont poursuivies dans le cadre de la convention ANRU (horizon 2015), d'autres sont proposées sur le long terme, en lien avec les différents projets d'aménagement de la ville.

Les démolitions ont eu lieu en 2011, la ZAC a été créée le 21 juin 2012 par arrêté préfectoral et les réhabilitations ont débuté en septembre 2012. L'aménageur a été désigné fin 2012. Les constructions auront lieu en 2013 - 2014.

- Les réhabilitations / résidentialisations :

L'ensemble des 164 logements sociaux conservés (bâtiments E, G, C et I) sera totalement remis à neuf : traitement des façades, amélioration des parties privatives, création de logements T5, amélioration des espaces verts, contrôle des accès, gestion des déchets ménagers, du stationnement, le tout dans un objectif de basse consommation d'énergie.

- Les démolitions / reconstructions :

Le projet prévoit la démolition totale des bâtiments A, D, F et H, et la démolition partielle des bâtiments E et C. Soit 324 logements sociaux, dont l'offre locative sera reconstituée avec 125 nouveaux logements sur site et 200 hors site, majoritairement dans le futur « Quartier Durable » à proximité de la gare. La démolition du bâtiment B (120 logements), et la reconstitution de son offre, interviendront à plus longue échéance. Sont également démolis le foyer de travailleurs migrants (après relogement de ses résidents), le centre commercial désaffecté et le bâtiment du mini-club (après installation provisoire dans le bâtiment de l'école maternelle).

- Les constructions

Le développement du quartier, à l'est et à l'ouest, permettra d'atteindre à terme un nombre de 800 logements environ, dont 37% de logements sociaux, 59% de logements de statut privé (locatif libre, accession) et 4% en accession sociale.

- Les espaces publics

Le futur quartier s'organisera autour de deux axes paysagers forts, l'un nord-sud et l'autre est-ouest. Des espaces de jeux pour enfants, de sport et de convivialité compléteront cette programmation.

- Les travaux de voiries

Des voies et cheminements seront créés pour favoriser les liens entre quartiers : modification de la rue de Migneaux, future route vers Villennes, aménagement de la transition entre la RD 113 et l'entrée du quartier, cheminements piétons et cycles...

- Les équipements

Le groupe scolaire R. Fournier sera restructuré et accueillera l'école maternelle. Le bâtiment ainsi libéré devrait être réaffecté à un équipement dédié à la petite enfance. Un projet d'école du cirque est aussi en réflexion. De l'autre côté du quartier se dessine une place publique animée, avec un équipement socio-culturel (avec ludothèque, antenne du centre social, mini-club et locaux associatifs) et un petit centre commercial (avec commerces de proximité, services et restaurant).



Figure 10 : Plan masse de la ZAC de la Coudraie

Source : ville-poissy.fr

2.9. ZAC « Nouvelle centralité » sur la commune de Carrières-sous-Poissy

Les objectifs principaux de ce projet sont de concevoir une ville dense, compacte, respectueuse de l'environnement et du patrimoine naturel mais aussi résolument tournée vers l'avenir. Il s'agit également de repenser l'offre de transports et de rendre le territoire économiquement attractif.

Carrières Centralité va prendre vie sur 44 hectares et associera aussi bien des logements que des commerces ou des équipements publics, l'ensemble, en lien avec la nature.

L'actuelle route départementale sera réaménagée et arborée. Elle accueillera un bus à haut niveau de service. Une passerelle sera aménagée au niveau de l'ancien pont de Poissy afin de permettre un accès facilité à la gare SNCF de Poissy accueillant les RER A et RER E.

Les Carriérois et les habitants de l'agglomération pourront bénéficier :

- d'une Agora, vaste place centrale qui accueillera notamment un pôle commercial et de loisirs ;
- d'un grand parc habité de près de 10 hectares ;
- de 2 800 logements nouveaux à l'horizon 2023 ;
- d'équipements de proximité (nouveaux groupes scolaires, crèche, halte-garderie, accueils de loisirs et maison de santé) ;
- d'équipements culturels, au premier rang desquels « la Fabrique Numérique » installée à proximité dans le château Vanderbilt réhabilité, ainsi qu'un cinéma ;
- des commerces attractifs.

Cette opération est actuellement en cours d'aménagement. La livraison des premiers logements est prévue pour fin 2014, et les travaux devraient être achevés en 2023.



Figure 11 : Projet de ZAC « Nouvelle centralité »

Source : epamsa.fr

2.10. ZAC « Ecopôle Seine Aval » à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine

Ecopôle Seine Aval est situé sur les communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine, au sein du territoire des Deux Rives. Le développement des nouvelles filières de l'éco-construction est le principal objectif du projet. L'enjeu est d'attirer les Petites et Moyennes Entreprises (PME) développant une activité en lien avec ces filières. 500 000 m² seront dédiés à ces nouvelles activités.

Situé à proximité d'autres projets portés par la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) tels que le parc Éco-construction, la ferme solaire photovoltaïque, le projet Cœur Vert et l'Éco-parc des Cetton, Écopôle Seine Aval s'inscrit dans un espace en pleine évolution. Le projet est piloté par l'Établissement Public du Mantois Seine Aval (EPAMSA) et est porté par la CA2RS.

Le projet de l'Écopôle Seine Aval s'est fixé comme principaux objectifs de :

- développer la filière de l'éco-construction sur 50 ha, en lien étroit avec le port fluvial ;
- attirer les entreprises et ainsi permettre la création d'environ 3 000 emplois à l'horizon 2025 ;
- imaginer un parc d'activités économiques intégré à son environnement ;
- offrir des espaces publics à tous : parcours destinés aux vélos et aux piétons, espaces verts, système de récupération des eaux de pluie ;
- développer la formation avec la création d'un lycée technique dédié à l'éco-construction.

Les dossiers de création et de réalisation de la ZAC ont respectivement été déposés en automne 2011 et automne 2012. Les travaux ont commencé début 2013.



Figure 12 : Projet de ZAC « Ecopôle Seine Aval »

Source : epamsa.fr

2.11. ZAC « EOLES » à Poissy

L'écoquartier **EOLES** à Poissy est un projet urbain développé autour de la constitution d'un parc/coulée verte, support de liens interquartiers et de mobilités en mode actif, sur un espace composé en partie de friches industrielles polluées.

L'écoquartier est localisé, en milieu urbain, à proximité de la gare RER A, entre la voie ferrée, l'avenue de Pontoise, la rue Saint-Sébastien et les rues des Prés et de la Faisanderie.

L'Ecoquartier EOLES s'identifie par la programmation :

- D'environ 2000 logements collectifs, dont 25% de logements sociaux et 11% en accession maîtrisée au minimum ;
- D'un parc public, emblématique de l'ouverture de l'EcoQuartier sur la ville ;
- D'équipements publics structurants pour la vie du quartier et le développement du lien social avec un groupe scolaire et une crèche notamment, un équipement complémentaire (programmation à définir) voire un gymnase ;
- De commerces et de services permettant de diversifier l'offre à l'échelle du secteur, de répondre aux besoins de la population nouvelle et de participer à l'animation du quartier ;
- D'activités économiques (dont bureaux, hôtel), s'insérant dans la dynamique économique de la ville en liaison avec le pôle industriel automobile notamment ;

Ainsi que des espaces publics et des équipements nécessaires au fonctionnement du quartier et à son ouverture sur son environnement :

- Création d'espaces publics structurants de type place et placette en articulation avec les quartiers environnants (Saint Exupéry et Noailles) ;
- Création de voiries : contre-allée au droit boulevard de l'Europe prolongé, nouveau tracé pour la rue G. Bongard et voiries internes de desserte du quartier, chemins piétonniers et cyclables dans le parc et piste cyclable rue Saint-Sébastien... ;
- Aménagements paysagers dans le parc et pour la qualification des espaces publics ;
- Réseaux divers.

La démarche pour l'élaboration d'un projet d'aménagement de l'EcoQuartier EOLES fait l'objet d'une concertation depuis 2010 marquée par la tenue de deux réunions publiques de présentation du diagnostic et de scénarios d'aménagement et qui a débouché sur la mise au point d'un schéma directeur (schéma des invariants) fin 2011.

Une étude de programmation urbaine et paysagère est en cours de finalisation et la Ville envisage de créer la ZAC EOLES fin 2013 / début 2014, pour un début de chantier en 2016 et une livraison progressive des bâtiments sur une quinzaine d'années. L'étude d'impact du projet de la ZAC « EOLES » a fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale le 21 octobre 2013.



Figure 13 : EcoQuartier EOLES – vue sur le parc

Source: Ville de Poissy et Agence d'Architecture CO BE
(document provisoire, juillet 2013)

3. PRISE EN COMPTE DES IMPACTS CUMULES

La notion **d'effets cumulés** recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'effets directs ou indirects issus d'un ou de plusieurs projets et concernant la même entité (ressources, populations ou communautés humaines ou naturelles, écosystèmes, activités, ...). Elle inclut aussi la notion de synergie entre effets.

C'est donc **une notion complexe** qui nécessite une **approche globale** des incidences sur l'environnement : approche territoriale, approche temporelle, approche par entité / ressource impactée, approche multi-projets. Les effets cumulés sont le résultat de toutes les actions passées, présentes et à venir (projets, programmes, ...) qui affectent une entité. L'incrémentation découle d'actions individuelles mineures mais qui peuvent être globalement importantes :

- **des impacts élémentaires** faibles de différents projets (par exemple des impacts secondaires ou indirects), mais cumulés dans le temps ou dans l'espace, ou cumulés aux problèmes environnementaux déjà existants, peuvent engendrer des incidences notables ;
- **le cumul d'impacts** peut avoir plus de conséquences qu'une simple juxtaposition des impacts élémentaires de différents projets (notion de synergie, effet décuplé).

3.1. Impacts cumulés en phase travaux

Le tableau ci-après recense les principaux impacts cumulés des différents projets pris en compte en phase travaux.

Pour la partie travaux, les projets de pôle d'échanges multimodal à Versailles Chantiers et de la ZAC de la Coudraie ne seront pas traités car les travaux seront achevés avant le commencement de ceux de la Tangentielle phase 2.

Afin de ne pas surcharger les tableaux suivants et rendre l'analyse plus claire, les projets de transport, quel que soit leur mode, ont été regroupés sous une seule et même colonne (Prolongement du RER E, Nouveau Grand Paris, liaison RD30 – RD190, port urbain de Triel / Carrières), de même les projets de ZAC (Lisière Pereire, Petite Arche, Nouvelle Centralité, Ecopôle Seine Aval et EOLES) ont également été regroupés.

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirect liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Milieu physique					
Relief Géologie - Géomorphologie - Géotechnique	<p>Le projet réutilise en majorité l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Les mouvements de terre seront limités (abaissement de 30 cm sur environ 50m du profil de la voie au niveau du pont route e la Marre aux Bœufs, création d'une voie double sur environ 2 400 mètres).</p> <p>Les déblais seront réutilisés au maximum pour les remblais.</p> <p>Dans le cas de nécessité de faire venir des matériaux ou de mise en dépôt de matériaux, ceux-ci seront acheminés par route, de carrières et de site de mise en dépôt les plus proches.</p>	<p>Les projets de transport en souterrain (RER E et Nouveau Grand Paris), comportent le creusement d'ouvrages en souterrain qui dégageront plus de 20 millions de m³ de matériaux. Ces matériaux seront, pour une part assez modeste, réutilisés sur les secteurs du projet en remblai, et pour la plus grande part utilisés pour remblayer des sites à réhabiliter comme des carrières ou mises en dépôts.</p> <p>L'évacuation des matériaux et leur mise en dépôts pourront être réalisées selon plusieurs modes de transports : par fer, par route, par voie navigable ou en conjuguant plusieurs de ces modes.</p> <p>Le projet de prolongement du RER E comporte aussi des secteurs à remblayer par des matériaux pouvant provenir de sites d'emprunt plus ou moins éloignés.</p> <p>Le projet de liaison RD30 – RD190 engendrera des mouvements de terrains bien plus négligeables et ponctuels (uniquement sur les couches superficielles).</p> <p>Le projet de port urbain nécessite la mise en place d'obstacles aux écoulements en zone submersible (ce qui se traduit par le confortement d'une partie des terrains par préchargement de remblais de 3,4 mètres d'épaisseur, laissés en place pendant deux mois. L'organisation de cette partie du chantier conduira à faire occuper par ces remblais à un instant donné jusqu'à 100 000 m³ sur 2,8 ha. Le phasage des travaux prévoit de commencer les aménagements par les zones à déblayer avant celles à remblayer.</p>	<p>Les études mentionnent pour certains projets de ZAC (Lisière Pereire, Ecopôle Seine Aval, Nouvelle Centralité et Petite Arche), les risques de tassements différentiels dus à l'hétérogénéité des sols de fondations.</p> <p>Par ailleurs, la présence d'anciennes carrières de craie, d'argile et de sable dans le secteur des projets, nécessite de prendre les dispositions appropriées lors de l'aménagement des sites.</p> <p>Les projets de ZAC auront un impact limité au stockage temporaire de matériaux et de déblais.</p>	<p>La réalisation sur une période d'une vingtaine d'années des projets va entraîner d'importants travaux en sous-sols se traduisant par l'extraction, l'évacuation et la réutilisation ou la mise en dépôts de millions de m³ de matériaux sur divers sites de la région ou au-delà.</p> <p>Ces excavations feront place à des ouvrages conçus pour assurer la stabilité des formations du sous-sol, en phase travaux et en phase d'exploitation.</p> <p>Pendant cette période, des terrassements seront opérés sur des sites en surface dans des secteurs relativement proches.</p> <p>La demande en matériaux va se traduire par l'exploitation de carrières et des déplacements.</p>	<p>Pour répondre à la demande notamment en sites de dépôts une concertation entre les différentes maîtrises d'ouvrages, sous la responsabilité d'une coordination régionale sera nécessaire pour harmoniser cette demande et limiter les effets de concurrence.</p> <p>Une étude recensant les sites potentiels dans la région devrait être prochainement lancée.</p> <p>A priori des anciennes carrières ou autres sites d'emprunt de matériaux sont à combler. La connaissance de leur localisation et de leur capacité facilitera grandement la gestion des matériaux.</p> <p>D'une manière générale il pourrait être aussi recherché à réutiliser au maximum les matériaux entre projets pour la réalisation de remblai selon leurs caractéristiques.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirect liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Hydrologie / hydrogéologie	<p>Le projet comprendra des travaux ponctuels où les eaux de ruissellement seront à recueillir et à traiter avant leur rejet dans le milieu.</p> <p>D'une manière générale la mise en œuvre du projet sera accompagnée des précautions communes à la protection des eaux superficielles visant à mettre en place un assainissement (provisoire ou définitif) afin d'éviter que des eaux polluées rejoignent le réseau hydrographique ou percolent dans les sols en risquant de produire des effets sur les eaux souterraines.</p> <p>Le projet n'impactera pas de nappe. Toutefois, les emprises du projet se situent dans le périmètre d'un captage AEP.</p>	<p>Les projets (RER E, Port urbain de Triel-sur-Seine, Nouveau Grand Paris et liaison RD30 – RD190) vont temporairement et localement restreindre les conditions de navigation et d'utilisation des cours d'eau et s'accompagneront de précautions pour éviter toute pollution par rejet de matériaux ou matières dangereuses. Il s'agira de mettre en œuvre, les précautions d'usage pour la gestion des eaux en phase chantier. Plusieurs projets intercepteront des cours d'eau et nappes souterraines.</p> <p>Les projets comportant une très importante partie en souterrain (RER E et Nouveau Grand Paris) seront les plus impactants concernant les nappes profondes et plus superficiellement la nappe de la Seine.</p> <p>Le projet de liaison RD30 – RD190 va engendrer des rabattements de nappe superficielle et certaines piles du viaduc de franchissement de la Seine seront fondées en rivière, accentuant le risque de pollution de la Seine.</p> <p>Le projet de port urbain nécessite des interventions dans le lit mineur de la Seine (mise en place d'obstacles aux écoulements en zone submersible). Ces interventions conduiront par ailleurs à imperméabiliser une partie des plateformes.</p>	<p>Lors de la phase travaux, il y aura un risque d'apports de matières en suspension (lors de l'entretien des engins de chantier) et de déversement accidentel de laitance de béton.</p> <p>Les projets Ecopôle Seine Aval, Petite Arche et Nouvelle Centralité seront plus sensibles, car ils sont situés en bordure de Seine.</p> <p>Le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines est particulièrement important dans le cadre du projet de la ZAC « EOLES ».</p> <p>Il s'agira de mettre en œuvre, les précautions d'usage pour la gestion des eaux en phase chantier.</p>	<p>L'ensemble des effets seront localisés aux abords des chantiers et maîtrisés sur chaque site.</p> <p>Concernant les eaux souterraines, les projets de RER E et du Nouveau Grand Paris seront les plus impactants, de par leur passage en souterrain.</p> <p>Concernant les eaux superficielles, les projets de port urbain à Triel, de liaison RD30 – RD190 et des ZAC Ecopôle, Petite Arche et Nouvelle Centralité seront les plus impactants, en raison d'un nombre important d'opérations réalisées dans le lit de la Seine.</p>	<p>L'ensemble des travaux devront au travers des études à réaliser dans le cadre de la Loi sur l'Eau être connus par les services en charge de la police de l'eau, de VNF... de manière à harmoniser les différentes interventions et à mettre en œuvre les mesures réductrices adaptées (phasage des différents chantiers, organisation des interventions dans le lit du fleuve,...).</p> <p>Une coordination des phasages et des mesures à appliquer lorsque des projets distincts touchent la même nappe ou des nappes pouvant communiquer sera à mettre en œuvre.</p> <p>Il faut éviter que des phénomènes ne se conjuguent en amplifiant par exemple le ralentissement ou barrage d'écoulement. Les différents chantiers devront faire l'objet d'un examen où les travaux à réaliser et leur déroulement devront être confrontés afin de prévoir les éventuels effets conjugués, leur importance, et le cas échéant les mesures concrètes à mettre en œuvre.</p>
Risques naturels	<p>Le projet est peu concerné par les risques naturels. Des études géologiques complémentaires permettront de déterminer les éventuelles mesures à mettre en place en cas de risque de mouvement de terrain ou la présence d'ancienne carrière.</p> <p>Les travaux n'auront pas d'impact notable sur le risque inondation.</p>	<p>En phase chantier, la réalisation de tous les projets de transport peut être confrontée principalement au risque d'inondation dans les secteurs de PPRI dans ou en bordure de Seine et des cours d'eau traversés, et au risque de mouvements de terrains, notamment en vallée de Seine.</p> <p>Concernant les projets de port urbain et de liaison RD30 – RD190, qui nécessitent des interventions en lit de Seine, l'incidence quantitative sur l'écoulement de la Seine est qualifiée de « faible » en cas d'évènement décennal ou inférieur. Les effets potentiels sont localisés aux emprises du projet.</p>	<p>Pour certains projets la nature des sols peut être sujette aux mouvements de terrain et à la présence de carrière souterraine. Des études géotechniques permettront d'identifier ces risques.</p> <p>Les ZAC situées en bordure de Seine (Nouvelle Centralité, Petite Arche, Ecopole) et donc dans les secteurs du PPRI sont concernées par le risque d'inondation.</p> <p>Les effets potentiels sont localisés aux emprises du projet.</p>	<p>Le risque d'inondation ne devrait pas être amplifié du fait de la réalisation simultanée des différents projets. En effet les sites concernés (Création d'un port urbain, ZAC Nouvelle Centralité, ZAC Petite Arche, ZAC Ecopole, Liaison RD30 - RD190, Projet de prolongement du RER E) sont relativement éloignés les uns des autres.</p>	<p>Les projets de travaux en bordure de Seine ou traversant certaines portions du réseau hydrographique seront à examiner dans leur ensemble de manière à évaluer les éventuelles conséquences en cas de crue.</p> <p>Il sera vérifié les éventuelles conséquences de la présence de plusieurs chantiers dans le cours d'eau sur la montée des eaux.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirect liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Milieus naturels					
Espaces verts, milieux naturels et inventaires	<p>Le projet s'accompagne de la destruction d'emprises naturelles très localisées au niveau de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.</p> <p>Il engendra la destruction d'espèces et d'habitats.</p>	<p>La réalisation de certains projets de transport s'accompagne de la destruction d'emprises naturelles ou d'alignement d'arbres très localisés et limités en surface.</p>	<p>Les projets de ZAC pourront nécessiter des emprises locales sur des milieux naturels et sur les alignements d'arbres (défrichements d'arbre pour la ZAC Lisière Pereire).</p> <p>De plus les projets produiront des poussières et pourront avoir des impacts sur la petite faune.</p>	<p>Les projets concernés sont éloignés les uns des autres, et toucheront des secteurs singuliers sans influence en matière de milieu naturel les uns des autres.</p> <p>L'effet cumulé qui concerne peu le projet de Tangentielle Ouest est celui de cumuler, du fait des nombreux projets de surface, la transformation de surfaces naturelles en emprises d'infrastructure, ce qui accentue les coupures urbaines et fragilise les milieux naturels.</p> <p>Pour les travaux impactant les mêmes milieux naturels (ZAC Lisière Pereire et TGO2), il conviendrait que les maîtres d'ouvrages coordonnent les travaux de manière à ne pas faire subir deux fois des atteintes au milieu naturel.</p>	<p>Chaque projet sera accompagné de mesures spécifiques visant, au-delà de l'évitement, à réduire l'impact possible et à compenser la destruction de milieux par leur reconstitution, voire par l'extension d'espaces naturels dans la région.</p> <p>Les mesures peuvent se traduire au final par la confortation de milieux naturels plus ou moins dégradés et ou achat de terrains pour compensation.</p>
Cadre socio-économique et organisation urbaine					
Documents réglementaires et de planification urbaine	<p>Le projet est compatible avec les documents supra-communaux. Il sera nécessaire de procéder la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux.</p>	<p>Des mises en compatibilité des PLU ont été réalisées dans le cadre des procédures d'enquête publique.</p> <p>Concernant le Nouveau Grand Paris, le projet, par la loi sur le Grand Paris a été rendu compatible avec les documents supra-communaux. Toutefois, il sera nécessaire de procéder la mise en compatibilité de certains documents d'urbanisme locaux.</p>	<p>Les communes ont réalisé les mises en compatibilité quand cela s'avérait nécessaire.</p>	<p>Il s'agira pour les services instructeurs d'une multiplication de l'instruction des dossiers.</p>	-

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Cadre socio-économique et organisation urbaine	La réalisation de la Tangentielle Ouest phase 2 n'est susceptible de gêner qu'un nombre réduit d'habitants dans la mesure où le projet est en grande partie sur des emprises situées en lisière de forêt. Les accès au golf de Saint-Germain-en-Laye et aux forêts seront perturbés. Le projet sera générateur d'emplois.	Les projets seront générateurs d'emplois. Les riverains seront concernés selon leur secteur, il ne devrait pas y avoir d'importants effets en raison de la réalisation des projets sur des emprises ferroviaires existantes (RER E), en souterrain (RER E et Nouveau Grand Paris), en marge de l'urbanisation (Port urbain) ou encore sur des friches agricoles (Liaison RD30 – RD190). Les projets augmenteront la sous-traitance aux entreprises locales et des besoins en restauration pour les ouvriers.	Les projets augmenteront la sous-traitance aux entreprises locales et des besoins en restauration pour les ouvriers.	Compte tenu de la localisation éloignée des projets, il n'y aura pas d'effets négatifs cumulés. Les différents projets auront en revanche un effet cumulé positif sur les emplois dans le secteur du BTP.	Pour chaque projet des mesures spécifiques de protection de la vie urbaine (circulation, sécurité, propreté des sites,...) seront mises en œuvre.
Déchets liés aux chantiers	Le projet utilisera les filières adaptées selon les différents types de déchets.	L'ensemble des projets de transport utiliseront les filières adaptées. Concernant le Nouveau Grand Paris , un schéma global d'évacuation des déblais, décliné de manière opérationnelle territoire par territoire a été élaboré, afin d'anticiper les risques et de limiter les nuisances que va représenter l'évacuation de 20 millions de mètres cubes de matériaux.	La réalisation des chantiers produira un certain nombre de déchets. La charte de bonne gestion des déchets du BTP sera respectée.	Il sera nécessaire de vérifier la capacité des filières à recevoir les déchets de chantier.	Une coordination des différents projets sera à mettre en place (à travers le PREDEC , Plan Régional d'Élimination des Déchets de Chantier).
Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage					
Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage	Les sites étant éloignés il n'y aura pas d'impact cumulé .				
Organisation des déplacements et offre de transport					
Déplacements / transports en commun	La réalisation du projet sera potentiellement source de perturbations des conditions de circulation et de stationnement, de l'usage des transports en commun et des circulations douces (notamment pour le golf). Le projet va engendrer des circulations de camions qui seront cependant limitées en nombre de véhicules et sur des secteurs limités.	Les grands projets (RER E, Nouveau Grand Paris et Port urbain) produiront le même type d'effets, plus ou moins importants selon les modes d'évacuation ou d'approvisionnement retenus. Le projet de liaison RD30 – RD190 va engendrer des perturbations de circulations sur la RD30 et la RD190 (réduction des largeurs et des vitesses).	Les projets de ZAC induiront des circulations de camions de chantier sur la voie publique, mise en alternat temporaire, restriction de circulation, mise en place de déviations provisoires, de même type que pour les projets de transport.	Les projets réalisés pourront avoir des sections d'itinéraires communes pour rejoindre une zone de dépôt. Dans ce cas les effets cumulés peuvent être source de perturbations. Globalement, le secteur viaire verra un accroissement de la circulation poids-lourds.	Outre les mesures spécifiques sur les circulations aux abords des chantiers (rétablissement des communications) des coordinations de circulation (itinéraires, périodes) pourront être réalisés et des services de substitution mis en place pendant la durée du chantier .

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirect liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Santé publique					
Air	Le chantier est potentiellement producteur de poussières mais des mesures adaptées en limitent les effets. Le chantier sera générateur de gaz à effets de serre.	Les effets engendrés par les projets de transport seront similaires (poussières, gaz à effets de serre).	Les effets engendrés par les projets de ZAC seront similaires (poussières, gaz à effets de serre). Ils seront toutefois moins émetteurs de pollution atmosphérique que les projets de plus grandes envergures comme les chantiers de transport.	La réalisation de ces chantiers va produire une grande quantité de gaz à effets de serre. Cet effet en période chantier sera inversé après mise en service des projets de transports en commun qui participeront à abaisser les volumes de gaz à effet de serre émis.	Toutes les solutions en termes de méthodes et de matériels seront mises en œuvre afin de limiter les émissions de gaz à effets de serre. (aspersion d'eau en période de temps sec, météo favorable, bâchage des camions lors du transport de matériaux, etc.).
Bruits / vibration	La réalisation du projet va engendrer localement sur des périodes variables des bruits et des vibrations liés aux différentes tâches de chantier (creusement, démolition, circulation, évacuation de matériaux, ...). S'agissant de réutilisation d'une infrastructure existante pour la majorité du linéaire, ces impacts seront toutefois limités.	Chaque projet de transport sera également source de bruit et de vibration sur leurs emprises et dans un environnement plus ou moins proche.	Le projet de ZAC étant très localisés, les impacts y seront limités.	Les projets étant éloignés ou décalés dans le temps, les effets cumulés avec la Tangentielle Ouest phase 2 seront absents. Toutefois, l'accroissement de la circulation poids-lourds sur le réseau viaire du secteur entrainera une augmentation des nuisances sonores.	Dans le cas de travaux ayant lieu de manière proche et de manière simultanée, une coordination des chantiers pourra être nécessaire afin d'appréhender les conséquences de cumul d'effets et de proposer les mesures correspondantes. Par exemple, une programmation différée, ou au contraire une limitation dans le temps de certaines tâches bruyantes. Ceci ne concernera toutefois pas le projet de Tangentielle Ouest phase 2.

Tableau 2 : Impacts cumulés en phase travaux

3.2. Impacts cumulés en phase exploitation

Le tableau ci-après recense les principaux impacts cumulés des différents projets pris en compte en phase exploitation.

Afin de ne pas surcharger les tableaux suivants et rendre l'analyse plus claire, les projets de transport, quel que soit le mode, ont été regroupés sous une seule et même colonne (Prolongement du RER E, Nouveau Grand Paris, Tangentielle Ouest phase 1, liaison RD30 – RD190, port urbain de Triel / Carrières, pôle d'échange de Versailles Chantiers), de même les projets de ZAC (Lisière Pereire, Petite Arche, Coudraie, Nouvelle Centralité, Ecopôle Seine Aval et EOLES) ont également été regroupés.

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Milieu physique					
Climat	L'étude a montré que le projet permettra de réduire les rejets de CO ₂ (gaz à effet de serre) grâce au report des usagers de la voiture vers le Tram-Train.	Les études ont montré que les projets permettront de réduire les rejets de CO ₂ (gaz à effet de serre) grâce à la réorganisation des transports collectifs qu'ils permettent et au report de la voiture vers les transports en commun (Pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers, RER E et Nouveau Grand Paris) ou des camions vers les bateaux (Port urbain de Triel-Sur-Seine).	Les projets de ZAC entraînent des augmentations des émissions polluantes mais cette hausse est peu significative par rapport à la situation sans projet.	Les effets cumulés sont positifs , par la réduction à l'échelle régionale des émissions de gaz à effets de serre.	Les mesures sont intégrées dans la nature même des projets.
Relief Géologie - Géomorphologie - Géotechnique	Pas d'effet en phase exploitation.	Pas d'effet en phase exploitation.	Pas d'effet en phase exploitation.	Pas d'effet en phase exploitation.	Pas de mesures (pas d'effet cumulé).
Hydrologie / hydrogéologie	Pas d'effets en phase d'exploitation dans la mesure où les surfaces imperméabilisées créées seront faibles en surface. Concernant les eaux souterraines, à priori pas d'impact (traitement des eaux pluviales).	Concernant les projets de pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers, du prolongement du RER E et du Nouveau Grand Paris , les surfaces imperméabilisées seront négligeables en surface. Le projet de liaison RD30 – RD190 va engendrer une augmentation des surfaces imperméabilisées de chaussées (apport d'eau supplémentaire).	Les impacts seront limités par le traitement des eaux pluviales.	Les effets cumulés vis-à-vis des eaux superficielles seront peu significatifs. Concernant les eaux souterraines, il ne devrait pas y avoir d'effets cumulés hormis en cas de rabattements de nappes.	Les mesures qui accompagneront les projets, permettront de réguler les écoulements et de conserver la qualité des eaux superficielles. Les mesures sont intégrées aux différents projets concernés.
Risques naturels	Ils seront pris en compte dans le projet (risque mouvement de terrain et d'inondation).	Ils seront pris en compte en phase travaux (risques mouvement de terrain et d'inondation). Enfin, les projets auront des impacts indirects sur le risque météo lié à la participation des projets de transport à la diminution globale des gaz à effets de serre.	Ils seront pris en compte dans les projets (risque mouvement de terrain) et cavités souterraines potentielles.	Il n'y aura pas d'impact cumulé (projets éloignés).	Les différentes mesures prises pour protéger l'écoulement des cours d'eau prendront en compte les différents projets.

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Milieux naturels					
Milieux naturels	<p>Le projet s'accompagne de la destruction d'emprises naturelles très localisées en surface au niveau de la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Les surfaces boisées détruites en forêt de Saint-Germain-en-Laye seront compensées selon des modalités à définir en lien avec les services de l'Etat (ONF – DRIAAF – DDT).</p> <p>Des mesures pour compenser les impacts sur le milieu naturel sont intégrées au projet (cf. partie 4 de la présente étude d'impact).</p>	<p>Les projets de prolongement du RER E et du Nouveau Grand Paris pourront nécessiter des emprises locales sur des milieux naturels et détruire des surfaces végétalisées limitées et localisés sur des sites éloignés de la Tangentielle Ouest phase 2.</p> <p>Le projet de liaison RD30 – RD190 va entraîner un risque de collision (chauve-souris) et un fractionnement des espaces naturels.</p> <p>Le projet de Port urbain va engendrer des destructions de zones humides, de boisements alluviaux et de friches, qui seront compensés pour atteindre une véritable équivalence écologique à long terme.</p> <p>Le pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers n'empiète pas sur des espaces naturels</p>	<p>Les projets engendreront des emprises dans des milieux relativement anthropisés.</p> <p>Le projet de ZAC « EOLES » s'accompagne d'un parc arboré et de surfaces en eau. Il sera positif pour le milieu naturel</p>	<p>Tous les projets comprendront un volet de protection et de préservation du milieu naturel qui visera à limiter les effets de grignotage par réduction des milieux ruraux et des espaces en végétation abritant habitats et espèces animales.</p>	<p>Chaque projet devrait être accompagné de mesures de compensation permettant de conforter des espaces végétalisés, à proximité ou dans le contexte régional.</p>
Cadre socio-économique et organisation urbaine					
Documents réglementaires et de planification urbaine	Les documents d'urbanisme locaux seront mis en compatibilité avant la phase d'exploitation.				
Cadre socio-économique et organisation urbaine	<p>Le projet sera très positif vis-à-vis des usagers des transports en commun au sein du secteur d'étude et favorisera leur utilisation en particulier dans les mouvements Nord/Sud à l'intérieur et au-delà de la zone d'étude.</p>	<p>L'ensemble des projets de transport (RER E, Nouveau Grand Paris, port urbain de Triel, pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers et liaison RD30 – RD190) vont apporter une amélioration sensible des conditions de déplacement dans la région.</p> <p>Ils offriront donc les conditions du désenclavement social des pôles urbains isolés en favorisant l'accès aux pôles d'activités.</p>	<p>Les projets engendreront des augmentations de l'offre d'emplois et de services sur les périmètres des ZAC, ainsi que la création de logements dont plus de 20% de logements sociaux.</p>	<p>Les effets cumulés sont très positifs dans la mesure où la nouvelle offre de transports sera au service des habitants et de leur demande de déplacement. Cette offre sera plus diversifiée, plus rapide et plus fiable.</p>	<p>Les projets en eux-mêmes constituent des mesures en faveur des franciliens.</p>
Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage					
Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage	Les sites étant éloignés il n'y aura pas d'impacts cumulés				

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Organisation des déplacements et offre de transport					
Déplacements	<p>Le projet permettra d'améliorer l'offre de liaison de banlieue à banlieue en assurant une meilleure connexion aux lignes existantes.</p> <p>L'accès aux PMR sera renforcé.</p> <p>Le plan de circulation d'Achères sera modifié avec l'ajout d'une voie de circulation sous l'ouvrage supportant le RER A et la Ligne L du Transilien, ce qui permettra d'améliorer la desserte du quartier en développement (ZAC Petite Arche).</p> <p>Les circulations douces seront maintenues et sécurisées (Golf et passage à niveau à Poissy).</p> <p>La piste cyclable à proximité de la gare d'Achères sera quant-à-elle impactée.</p>	<p>Le prolongement de RER E va sensiblement améliorer les déplacements de l'ouest de l'Île-de-France (allègement du RER A) et favorisera les déplacements vers Paris.</p> <p>Le projet du Nouveau Grand Paris offrira la possibilité des liaisons inter-banlieues sans traverser Paris.</p> <p>Le projet de port urbain à Triel permettra de diminuer le trafic poids-lourds sur le réseau viaire.</p> <p>La liaison RD30 – RD190 améliorera les déplacements routiers et la sécurité dans la boucle de Chanteloup.</p> <p>Le pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers améliorera les conditions d'utilisation des transports en commun.</p>	<p>Les projets intègrent l'amélioration des conditions de circulation piétonnes et routières au sein même des quartiers. Cependant, les projets généreront des véhicules supplémentaires aux abords d'axes importants, parfois déjà saturés.</p>	<p>Globalement, les effets cumulés sont positifs en matière de déplacements, notamment pour les projets TGO phase 2 et ZAC Petite Arche (amélioration de la desserte).</p> <p>En effet, l'offre de déplacements en transports en commun au terme de la réalisation des différents projets sera profondément transformée sur la région. Les déplacements pendulaires actuels feront place à une répartition pluri polaire et à une possibilité de mieux circuler sur les axes routiers.</p>	<p>Les mesures sont contenues dans les projets eux-mêmes.</p> <p>En effet, la plupart des projets ont pris en compte les autres projets dans leurs études de trafics.</p>
Santé publique					
Air	<p>Le projet va se traduire par une certaine diminution des émissions polluantes du fait du report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun qui sera engendrée par cette nouvelle offre créée.</p>	<p>Les projets de transport vont se traduire par une certaine diminution des émissions polluantes du fait du report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun (pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers, RER E et Nouveau Grand Paris) ou des camions vers le transport fluvial (port de Triel-Sur-Seine) ou encore par l'amélioration des conditions de circulation (Liaison RD30 – RD190) qui sera engendrée par ces nouvelles offres créées.</p> <p>Les effets seront identiques à des échelles plus ou moins importantes selon l'ampleur des projets.</p>	<p>Les projets de ZAC engendreront une légère augmentation des émissions polluantes. Cette hausse sera peu significative.</p>	<p>L'ensemble des projets de transport favorisera la baisse des émissions de produits gazeux polluants (notamment les projets de transport en commun et le port de Triel / Carrières).</p>	<p>Outre la diminution des émissions polluantes par l'amélioration du parc automobile, la maîtrise de la vitesse et l'amélioration des conditions de circulation (fluidité) contribuent à contenir la pollution des émissions gazeuses automobiles.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tangentielle Ouest phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures d'atténuation proposées
Bruits / vibration	Pas de nuisances prévues (seuils réglementaires respectés).	<p>Les projets se traduisent pour certains par une augmentation des niveaux sonores à proximité immédiate des lignes dans leurs parties aériennes.</p> <p>Des protections acoustiques accompagneront les projets générateurs de bruits dépassant les seuils limites.</p> <p>L'ensemble des projets de transports ne devraient pas être générateurs de bruit en surface et contribuer par les reports modaux à contenir ou abaisser les niveaux sonores dans les secteurs impactés en termes de déplacements.</p>	<p>Le réaménagement complet des sites entraîneront une réorganisation de la trame viaire qui va générer un nouveau trafic interne aux quartiers. Les nuisances sonores engendrées par les nouveaux trafics seront modérées, la vitesse de circulation étant limitée sur les voies.</p>	<p>Les projets sont suffisamment éloignés du projet de Tangentielle Ouest phase 2 pour qu'il n'y ait aucun cumul d'impacts acoustiques ou vibratoires.</p>	Pas de mesures (pas d'effet cumulé)

Tableau 3 : Impacts cumulés en phase exploitation

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1. TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Tracé du projet d'extension du RER E	8
Figure 2 : Projet du pôle d'échange multimodal de Versailles Chantiers	9
Figure 3 : Réseau du Nouveau Grand Paris avec objectifs de mise en service	12
Figure 4 : Projet Lisière Pereire.....	13
Figure 5 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire et secteur Lisière-Pereire	13
Figure 6 : Plan Général des Travaux de la liaison RD30 – RD190	14
Figure 7 : Projet d'Eco-port des 2 rives de Seine	15
Figure 8 : Aménagements paysagers dans l'Eco-port des 2 rives de Seine	15
Figure 9 : Plan masse de la ZAC de la Petite Arche.....	16
Figure 10 : Plan masse de la ZAC de la Coudraie.....	17
Figure 11 : Projet de ZAC « Nouvelle centralité ».....	18
Figure 12 : Projet de ZAC « Ecopôle Seine Aval »	19
Figure 13 : EcoQuartier EOLES – vue sur le parc.....	20

2. TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Périodes prévisionnelles des travaux des projets.....	6
Tableau 2 : Impacts cumulés en phase travaux.....	26
Tableau 3 : Impacts cumulés en phase exploitation.....	31