

**Tram**

**13**  
express

**PROLONGEMENT**  
Saint-Germain »» Achères

## DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

### COMPLEMENTAIRE

Pièce F *(Actualisée)*

### PARTIE 5

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



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

<b>PARTIE 5 – ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS ...</b>	<b>246</b>
1. Préambule .....	246
2. Projets pris en compte .....	250
2.1. <i>Projet de prolongement à l'ouest du RER E francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie</i> .....	250
2.2. <i>Schéma d'ensemble du Nouveau Grand Paris</i> .....	251
2.3. <i>Le projet d'aménagement de la Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye</i> .....	253
2.4. <i>La liaison RD 30 – RD 190 (Pont à Achères)</i> .....	254
2.5. <i>Création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy : Ecoport des 2 rives de Seine</i> .....	255
2.6. <i>ZAC « Ecopôle Seine Aval » à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine</i> .....	256
2.7. <i>ZAC Petite Arche à Achères</i> .....	257
2.8. <i>ZAC de la Coudraie à Poissy</i> .....	258
2.9. <i>ZAC « Nouvelle centralité » sur la commune de Carrières-sous-Poissy</i> .....	259
2.10. <i>Quartier Rouget-de-Lisle à Poissy</i> .....	260
3. <b>Prise en compte des impacts cumulés</b> .....	<b>261</b>
3.1. <i>Impacts cumulés en phase travaux</i> .....	261
3.2. <i>Impacts cumulés en phase exploitation</i> .....	269
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b> .....	<b>275</b>
1. <b>TABLE DES FIGURES</b> .....	<b>275</b>
2. <b>TABLE DES TABLEAUX</b> .....	<b>275</b>

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

Les impacts du projet avec la première phase du projet Tram 13 express 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).

### ➤ Port Seine Métropole Ouest

Port Seine-Métropole Ouest 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.

Le périmètre d'étude s'étend sur 100 hectares sur les territoires des villes d'Achères, d'Andrésy, et de Conflans-Sainte-Honorine.

Le débat public sur le projet s'est tenu en 2014. La poursuite des études est en cours. Elle donnera lieu à une enquête publique prévue pour 2018. Les premiers travaux devraient débuter en 2019.

### ➤ Le pôle d'échange de Poissy

Une étude du pôle gare est en cours de réalisation. Les objectifs sont de faciliter l'accès à la gare et les correspondances ainsi que d'offrir aux voyageurs une bonne qualité de service (information, attente, sécurité...). Le pôle de Poissy est composé de plusieurs entités représentées ci-dessous :

- la plaque ferroviaire centrale (gare ferroviaire et quais – RER A et SNCF Transilien J qui sera à terme remplacé par le prolongement à l'ouest du RER E) ;
- la gare routière nord ;
- la gare routière sud ;
- et le Parking d'Intérêt Régional (PIR).

### ➤ Boulevard de l'Europe

Réalisation à Poissy d'une nouvelle portion de route sur une longueur d'1 km entre le pôle tertiaire du groupe PSA et la D30 dans le prolongement du boulevard de l'Europe existant avec pour but de désengorger le centre-ville.

## 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 du Tram 13 express 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 Tram 13 express phase 2 ont été recensés.

Il est donc proposé d'étudier les effets cumulés du projet de Tram 13 express phase 2 avec les projets suivants :

- **Projet de prolongement à l'ouest du RER E francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie ;**
- **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 « Rouget de Lisle » à Poissy (anciennement ZAC EOLES).**

Les projets Port Seine-Métropole Ouest, de prolongement du boulevard de l'Europe et Pôle d'échange de Poissy (décrits ci-contre) sont des projets qui entreront en relation avec le Tram 13 express phase 2. Ils ne répondent toutefois pas à la définition d'« autres projets connus » car ils n'ont pas encore fait l'objet d'un document d'incidence, d'une enquête publique ou d'un avis de l'autorité environnementale. Pour cette raison, leurs études n'étant pas suffisamment avancées à l'heure actuelle, l'analyse de leurs effets cumulés avec le Tram 13 express phase 2 n'est pas réalisée ici.

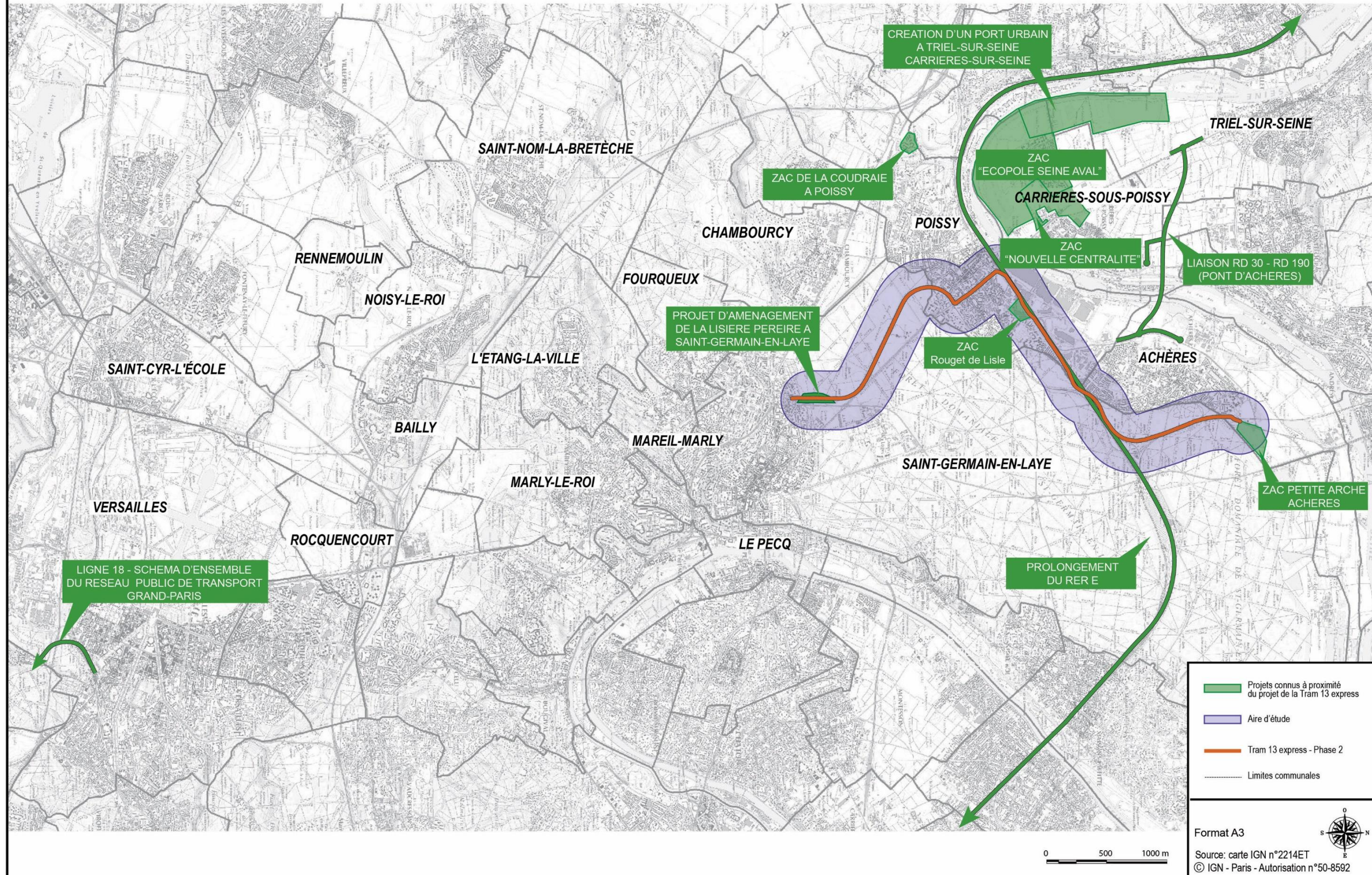
Projets	Travaux	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Tram 13 express Phase 2</b>	<b>2021-2026</b>																			
Prolongement à l'ouest du RER E (EOLE) Avis AE 21/12/11	2015-2024																			
Nouveau Grand Paris Avis AE 26/08/10	2014-2030																			
Lisière Péreire Avis AE 13/11/12	2013-2018																			
Liaison RD30-RD190 Avis AE 07/10/11	2020-2024																			
Port urbain de Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy Avis AE 13/02/13	2018																			
ZAC Petite Arche Avis AE 17/02/12	2016-2021																			
ZAC de la Coudraie Avis AE 13/04/12	2013-2021																			
ZAC "nouvelle centralité" Avis AE 14/03/12	2013-2025																			
ZAC "Ecopôle Seine Aval" Avis AE 08/02/12	2014-2025																			
ZAC "Rouget-de-Lisle" Avis AE 21/10/13	2017-2035																			

Tableau 1 : Périodes prévisionnelles des travaux des projets

Le tableau ci-dessus présente les dates de travaux prévisionnelles des projets en relation avec le Tram 13 express phase 2. Il s'agit des dates connues début 2017, comprenant les travaux préparatoires (pour les projets d'infrastructures) et de réhabilitation (pour les projets immobiliers) lorsqu'elles sont connues. **Ces dates sont susceptibles d'être modifiées en fonction de l'avancée des études.** Les travaux de certains projets sont phasés dans le temps et/ou réalisés de manière asynchrone sur différents sites, ce qui explique leur étalement sur des périodes allant parfois jusqu'à plus de dix ans.

Les différents chantiers ont débuté depuis 2013 et se poursuivront jusqu'à l'horizon 2030. Les travaux du Tram 13 express Phase 2 devraient être achevés pour une mise en service à horizon 2026. Ainsi certains projets se poursuivront après la mise en service du Tram 13 express Phase 2, comme par exemple le schéma du Nouveau Grand Paris, ou le projet de quartier Rouget-de-Lisle.

## PLAN DE SITUATION DES PROJETS POUVANT INTERAGIR AVEC LE PROJET DE TRAM 13 EXPRESS - PHASE 2



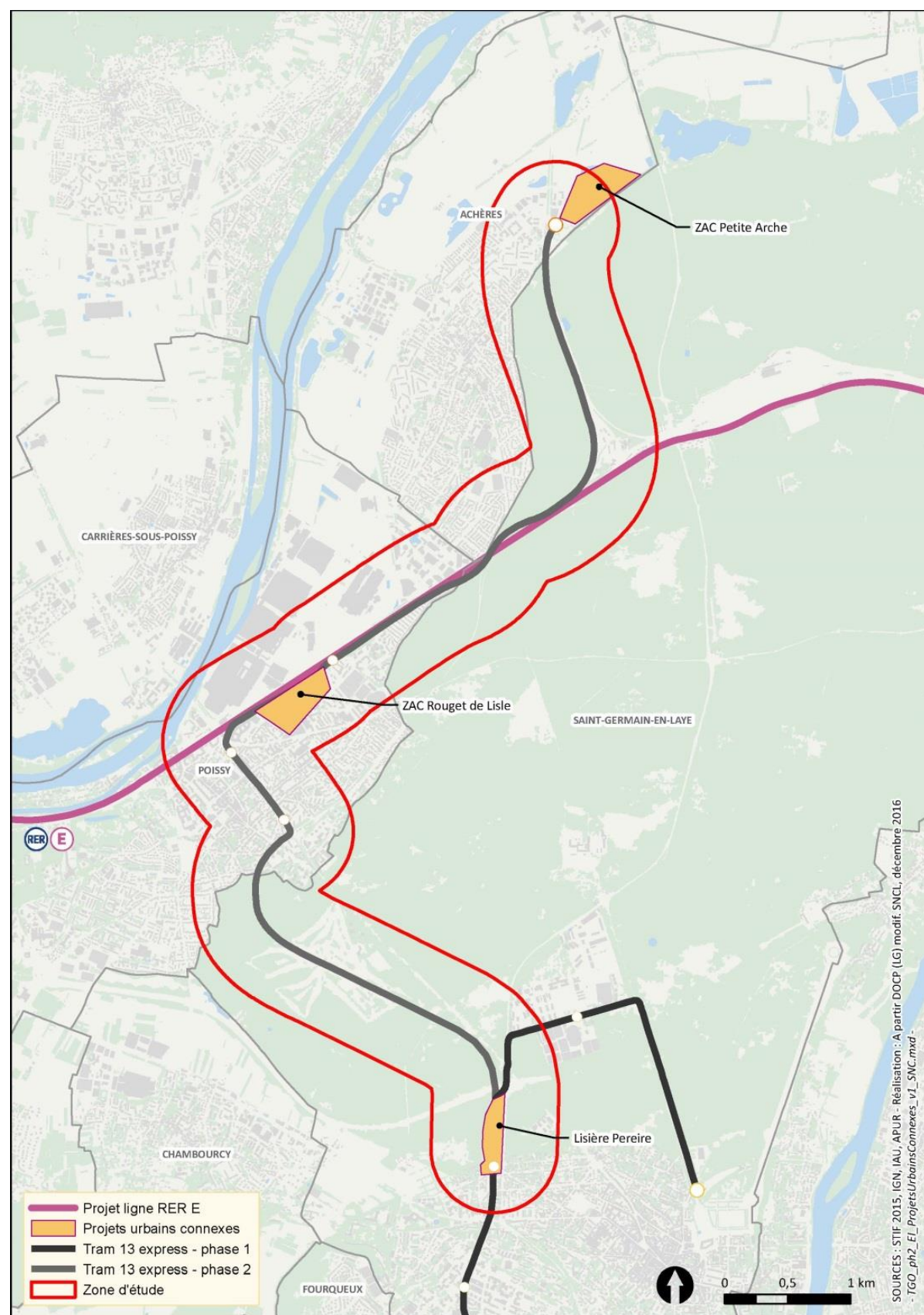


Figure 1 : Zoom spécifique sur les projets en interaction directe avec le Tram 13 express

## 2. PROJETS PRIS EN COMPTE

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

Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest consiste à prolonger le RER E, exploité par Transilien (SNCF), de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense, Nanterre et Poissy.

Cette nouvelle liaison permettra d'améliorer la desserte en Seine Aval puisque le temps de parcours vers Paris - La Défense sera de 14 minutes (contre 21 minutes par le RER A) et les principaux pôles d'emplois franciliens seront mieux accessibles.

En plus du confort gagné grâce à des rames plus capacitaires, la desserte sera plus régulière avec 10 trains par heure vers Paris à l'heure de pointe du matin.

Le prolongement du RER E à l'ouest, dans la zone d'étude, sera en interconnexion avec le RER A au niveau de la gare RER de Poissy.

**Avec l'arrivée du RER E, la fréquentation de la gare de Poissy augmentera de 40% environ à l'heure de pointe du matin (source : Dossier d'avant-projet du projet Eole).**

SNCF-Réseau est maître d'ouvrage pour les travaux sur les voies ferrées et SNCF Mobilités pour les travaux en gares.

A Poissy, les travaux ferroviaires comprennent le réaménagement du plan de voies, la modification des installations de signalisation et des postes d'aiguillage. Le pont rail au-dessus de la RD30 sera élargi avec l'ajout d'une voie. Le projet prévoit également :

- le réaménagement du bâtiment voyageurs avec notamment la mise en accessibilité des guichets et l'installation de sanitaires ;
- la création d'une nouvelle sortie du quai 1 vers la gare routière sud afin de fluidifier les flux de sortie du quai 1 en heure de pointe ;
- la rénovation de l'équipement des quais.

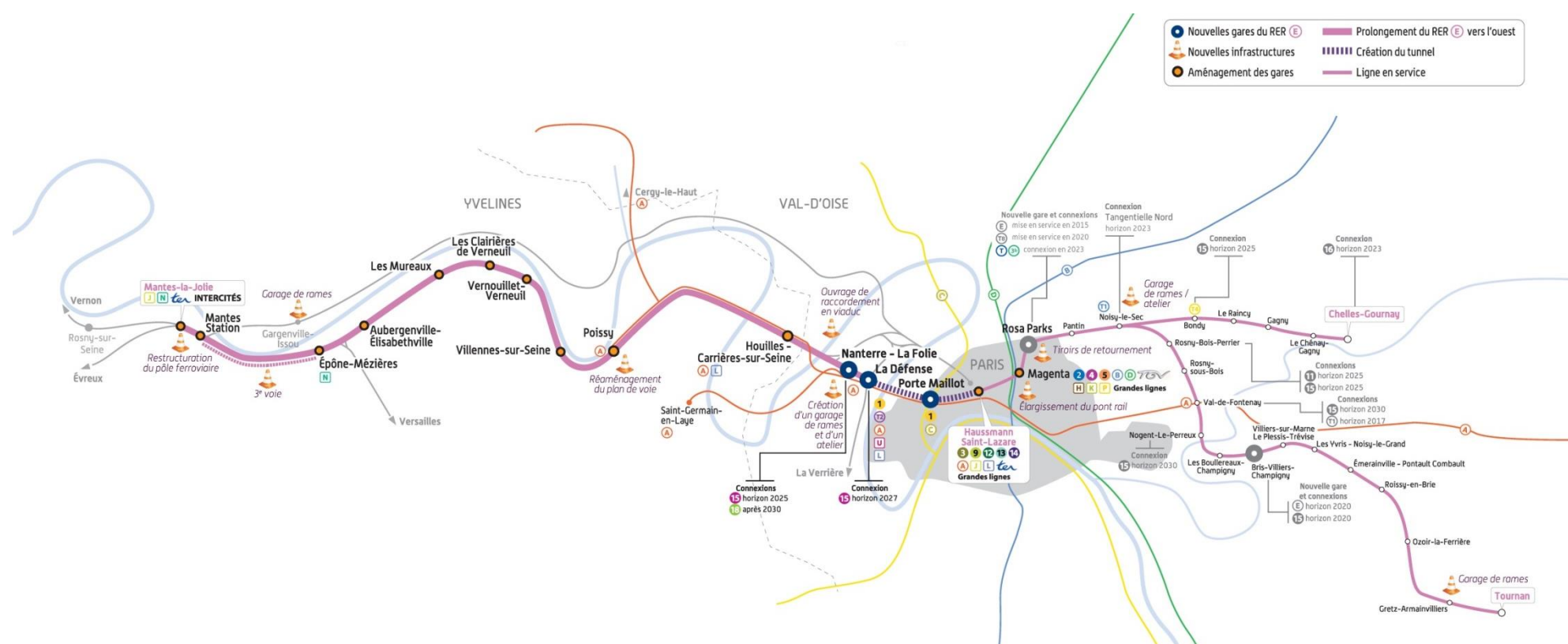


Figure 2 : Tracé du projet d'extension du RER E

Source: rer-eole.fr



Les travaux sur le périmètre ferroviaire sont prévus de 2016 à 2019 et les travaux en gare à partir de 2020. La mise en service du RER E est prévue en 2022 jusqu'à Nanterre et sera complète jusqu'à Mantes-la-Jolie et donc Poissy en 2024.

La desserte de la gare de Poissy sera assurée, en complément du RER A, par 6 trains par heure dans le sens de la pointe et 4 trains par heure dans le sens de la contre pointe. Ainsi la fréquence est doublée par rapport à la desserte actuelle. Parmi ces 6 trains, 4 sont omnibus entre Paris Rosa Parks et Mantes-la-Jolie, 2 sont semi-directs (dont un arrêt à Poissy).

## 2.2. 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 Express 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 la Région Île-de-France et les collectivités de la région Ile-de-France.

Le réseau de transport du Grand Paris a été confirmé par décret du 24 août 2011 puis réaffirmé le 6 mars 2013 à travers l'annonce du premier ministre sur le nouveau Grand Paris. Ce dernier a engagé le Gouvernement sur un plan de financement et un calendrier pour la réalisation du Nouveau Grand Paris, qui consiste dans la réalisation simultanée du nouveau métro automatique Grand Paris Express avec la modernisation des réseaux de transports existants.

C'est le protocole signé le 19 juillet 2013 qui vise à engager le plan de mobilisation pour les transports du quotidien, et donc de lancer 42 projets listés dans ce même document.

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.

Il comporte également la liaison directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle (CDG-Express), ainsi que le Grand Paris Express pour lequel quatre nouvelles lignes de métro sont programmées dans le cadre du Nouveau Grand Paris :

- la ligne 15 reliant Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, et Rosny-Bois-Perrier ;
- la ligne 16 allant de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ;
- la ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget ;
- et la ligne 18 d'Orly au plateau de Saclay via Massy-Palaiseau, et qui sera prolongée à Versailles.

Baptisé Grand Paris Express, ce vaste chantier se traduit également par des prolongements de lignes de métro existantes : la ligne 14 desservira à terme Saint-Denis-Pleyel et Orly tandis que la ligne 11 devrait être prolongée jusqu'à Noisy-Champs via 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. La RATP a d'ores et déjà engagé en 2015 le renouvellement des voies et du ballast sur la ligne A du RER. Le chantier s'est poursuivi entre juillet et août 2016 et 2017.

On note également la mise en service du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse, la rénovation de la station Châtelet, la prolongation de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et la construction d'une nouvelle branche du tramway T4 Clichy-Montfermeil.

La carte du réseau à l'horizon 2030 est présentée page suivante. Elle fait clairement apparaître le projet TGO (Tram 13 express).

Le projet du Grand Paris Express sera phasé. Les investissements des opérateurs publics pour améliorer la fiabilité d'exploitation, le plan de mobilisation et le Grand Paris Express seront mis en œuvre de manière concomitante. Les lignes seront lancées en parallèle, et se compléteront au fur et à mesure, les tronçons se liant les uns aux autres de manière continue, en commençant par le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne 15.

En 2030, le Grand Paris Express achevé représentera 205 km de lignes et 72 gares nouvelles. Il sera réalisé par la Société du Grand Paris (SGP).

**Le projet de TGO (Tram 13 express) fait partie intégrante du réseau de transport du Nouveau Grand Paris. Les projets TGO (Tram 13 express) phases 1 et 2 figurent dans le Nouveau Grand Paris en tant qu'opérations à réaliser d'ici 2017 (phase 1) et à horizon 2020 (phase 2).**

**La variante de tracé par Poissy reste conforme au principe de liaison figurant sur le plan du Nouveau Grand Paris de mars 2013, et permet d'assurer un meilleur maillage avec le réseau ferré régional (Poissy RER : RER A, Ligne Transilien J remplacé par le RER E à sa réalisation). Cette dernière entraîne toutefois un report de la mise en service du projet.**

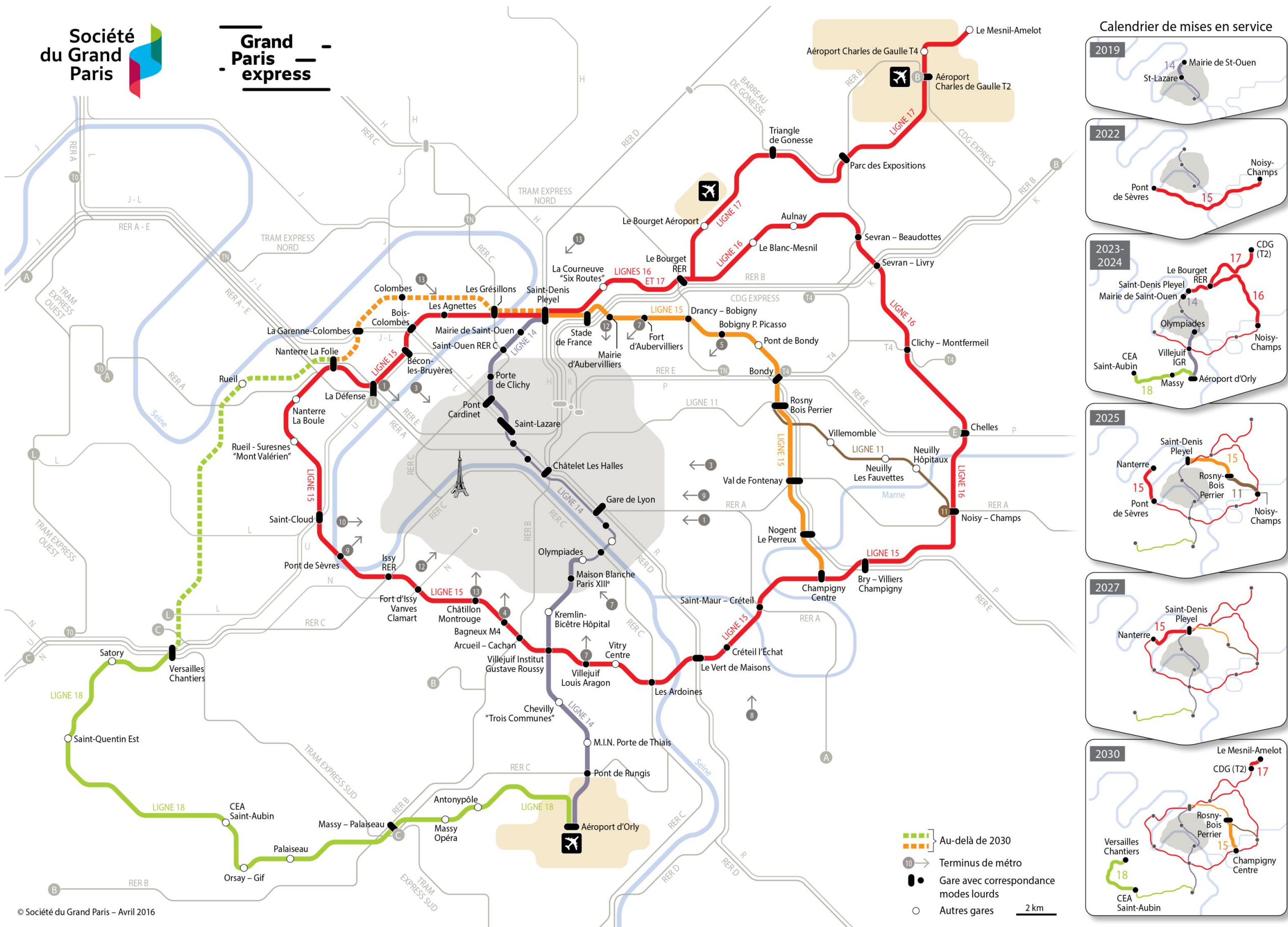


Figure 3 : Réseau du Nouveau Grand Paris avec objectifs de mise en service Source : societedugrandparis.fr

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

Le projet consiste en la création d'un nouveau quartier 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 en cours depuis plusieurs années devrait s'achever en 2018.

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

Le programme de la municipalité prévoit 56 % de logements et 44 % d'activités tertiaires et d'équipements : seront ici construits 350 logements de standing et intermédiaires, des commerces en rez-de-chaussée, trois immeubles de bureaux et d'activités, une crèche et un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) de 84 lits ainsi que 150 logements sociaux, dont 100 destinés aux étudiants, à proximité de la nouvelle antenne Science Po. Un hôtel 3 étoiles est également programmé.

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.

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.

Les travaux de désamiantage, démolition et dépollution du site ont été faits en 2013 et le démarrage des chantiers des opérateurs immobiliers et de voiries ont débutés en 2014. Les travaux se poursuivent et devrait être finalisés d'ici 2018.

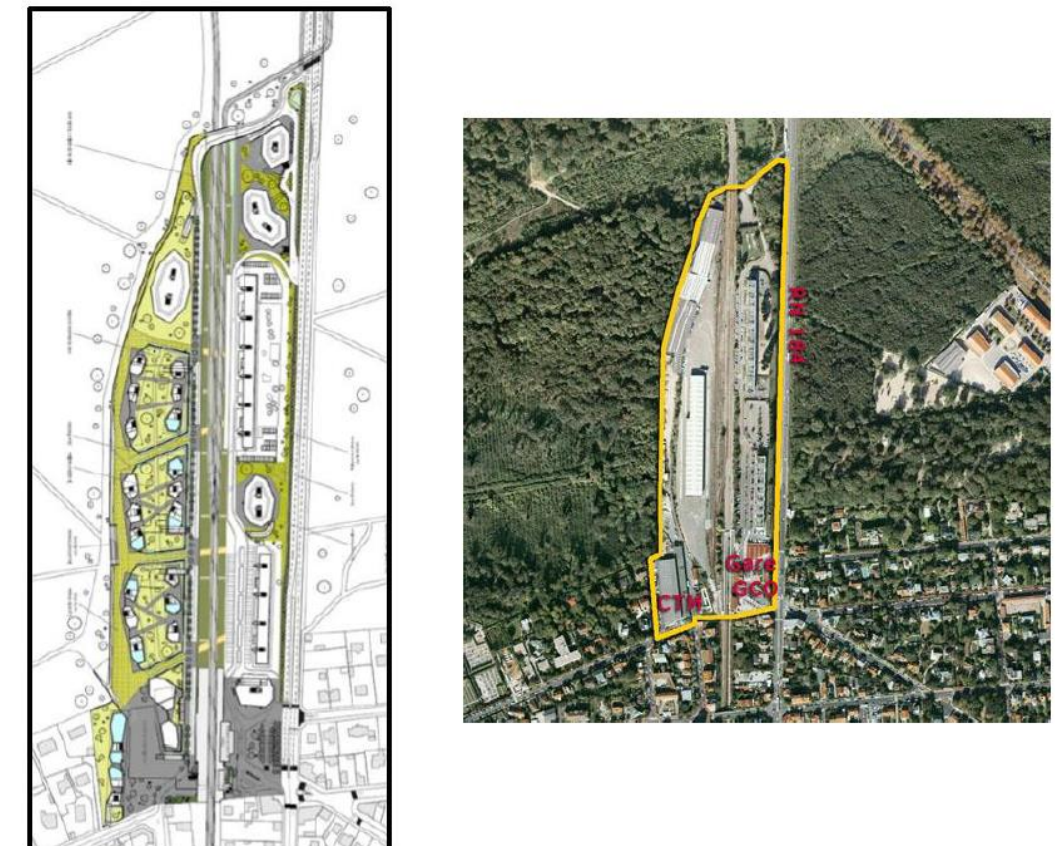


Figure 5 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire et secteur Lisière-Pereire

Source : Ville de Saint-Germain-en-Laye

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

Ce projet prévoit 6 km d'aménagements de voirie en 2x2 voies et un nouveau pont sur la Seine d'environ 600 mètres au nord de Poissy à horizon 2024. Il a pour objectif 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). Porté par le Conseil départemental des Yvelines, il s'agit d'un investissement de 120 M€.

L'enquête publique a eu lieu début 2012. La commission d'enquête a rendu un avis défavorable en mai 2012.

Le Conseil Départemental a pris acte de l'avis défavorable émis par le commissaire enquêteur mais reste toutefois convaincu de l'utilité publique de ce projet qui contribuera au désenclavement de la boucle de Chanteloup-les-Vignes en permettant le développement des projets de ce territoire que ce soit en matière de développement économique et d'emploi, de logement et d'aménagement durable.

Ainsi par une délibération prise le 13 juillet 2012, le Conseil Départemental a souhaité :

- Répondre aux observations formulées par le commissaire enquêteur afin de remédier aux remarques et craintes légitimes soulevées par les Yvelinois et leurs élus, qui n'apparaissent ni inconciliables, ni contradictoires avec l'ambition du projet ;
- Déclarer d'intérêt général le présent projet de liaison RD30-RD190 sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine et Poissy ;
- Réitérer au Préfet des Yvelines la demande de déclaration d'utilité publique du projet.

**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.**

Le projet est actuellement en phase de désignation du maître d'œuvre pour la réalisation des études détaillées. Il est envisagé un démarrage des travaux à horizon 2020.

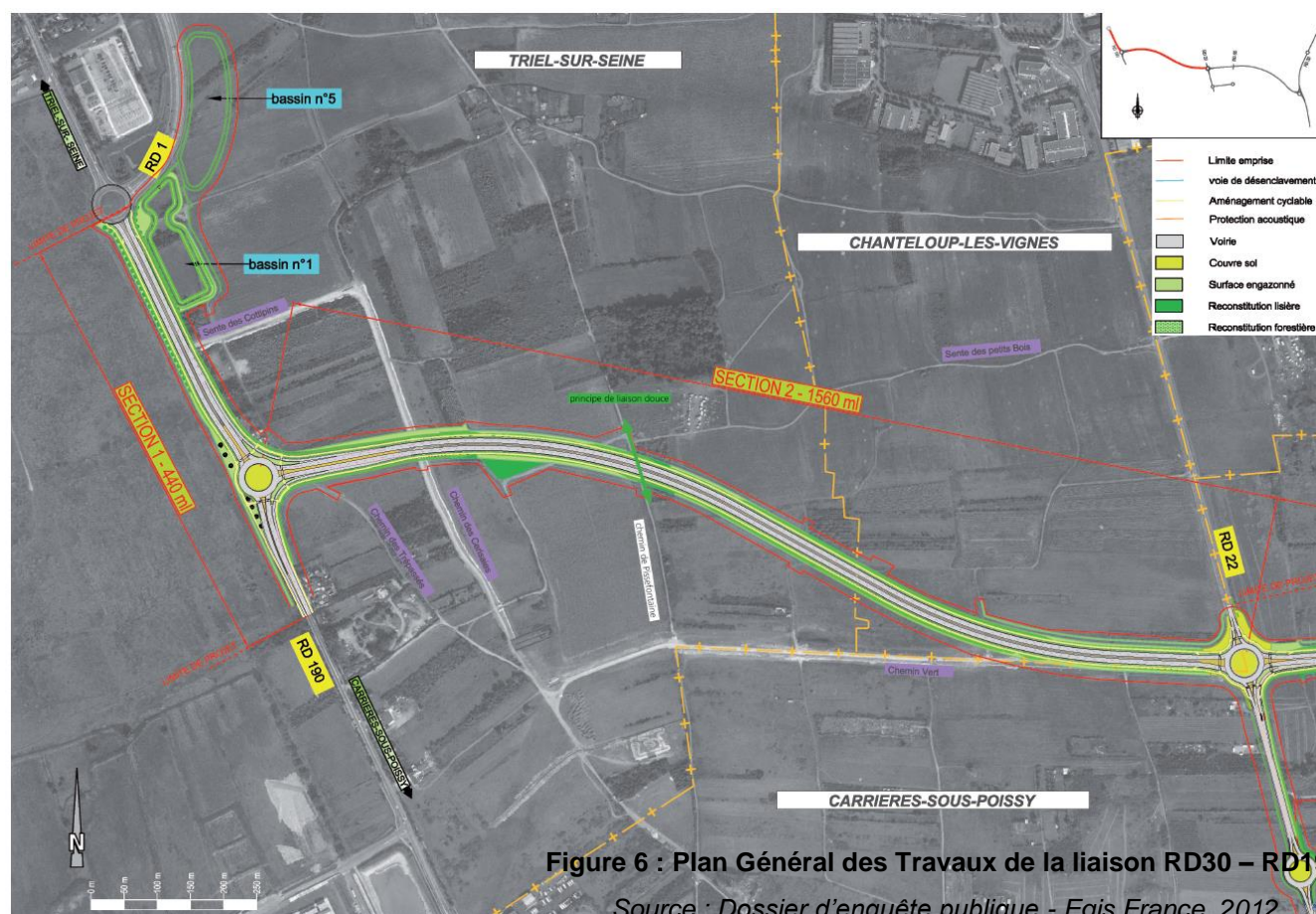
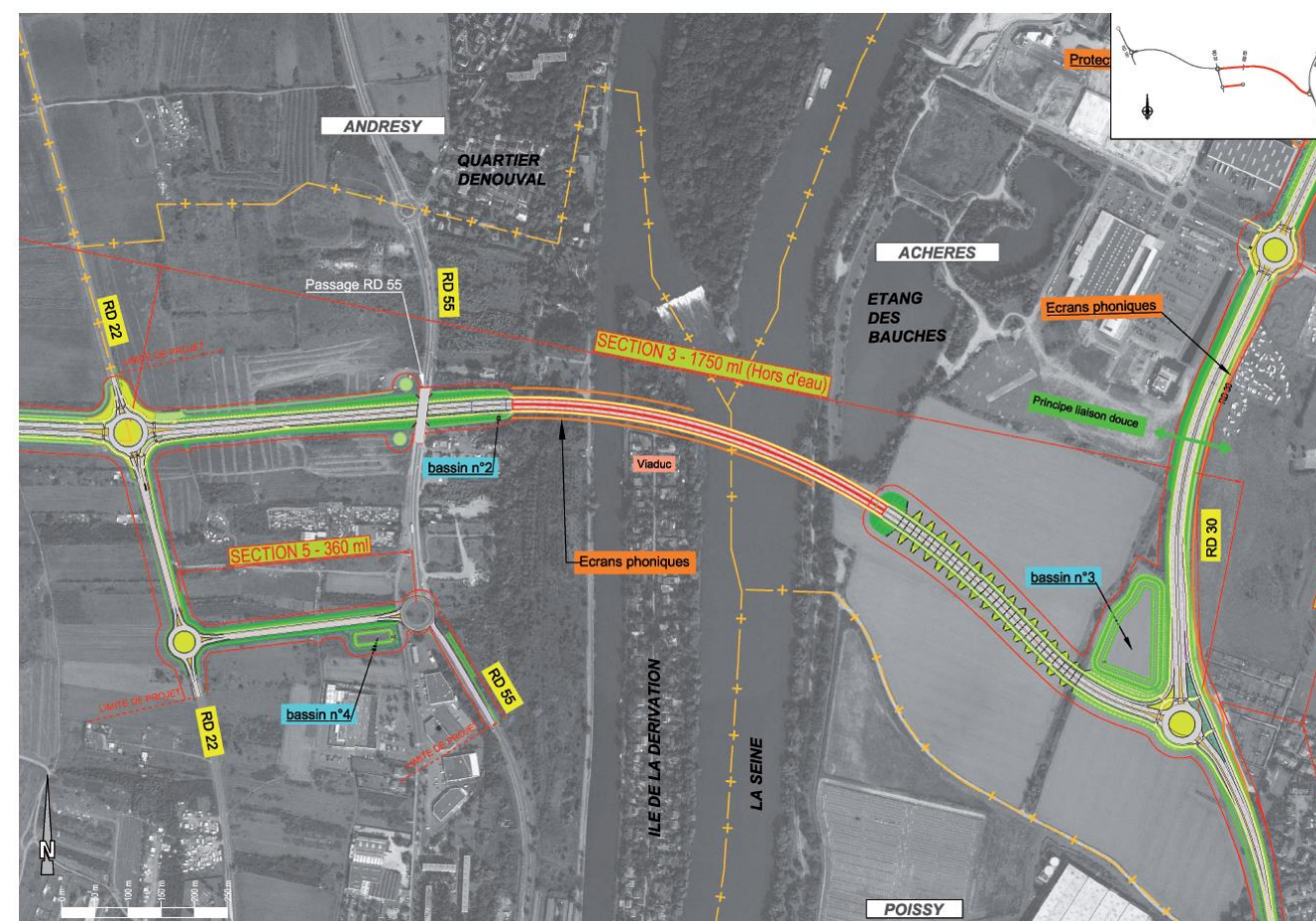


Figure 6 : Plan Général des Travaux de la liaison RD30 – RD190

Source : Dossier d'enquête publique - Egis France, 2012



## 2.5. Création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy : Ecoport des 2 rives de Seine

Le projet sous la maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris d'environ 25ha, 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.

Le calendrier prévisionnel envisage en 2019 la livraison de la phase 1 : commercialisation des 1eres parcelles amodiables, ouverture du port et de l'ensemble de ses voiries puis en 2030, livraison de la phase 2 : commercialisation des dernières parcelles amodiables.



Figure 7 : Aménagements paysagers dans l'Eco-port des 2 rives de Seine

Source : [www.seinecitypark.fr](http://www.seinecitypark.fr), 2016

## 2.6. 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. 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. Pour impulser une dynamique et renouveler l'image du territoire, le projet, piloté par l'Établissement Public du Mantois Seine Aval (EPAMSA), prend le parti de créer un vaste espace dédié à l'éco-construction.

L'Ecopôle 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 **2500 à 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 des métiers dédié à l'éco-construction**.

Situé à proximité d'autres projets tels que le parc Éco-construction, la ferme solaire photovoltaïque, le projet Cœur Vert et l'Éco-parc des Cettons, Écopôle Seine Aval s'inscrit dans un espace en pleine évolution.

Le périmètre de ZAC porte sur environ 206 hectares et comprend :

- 100 hectares sont conservés dans leur état existant et ne sont pas aménagés (Etang Cousin, entreprises installées sur le site : SIAAP, SIVATRU, GSM...)
- 60 hectares sont consacrés à l'aménagement de nouveaux espaces publics, dont 25 ha sont uniquement dédiés aux mesures compensatoires écologiques du site (voiries, système de noues et bassins, espaces à vocation écologique et paysagère, parc,...)
- 47 hectares sont consacrés à la construction de locaux d'activités industrielles et artisanales et de bureaux, de logements, d'équipements publics.

Le programme de constructions prévoit environ 47 hectares de surfaces cessibles réparties comme suit :

- Activités : 410 000 m<sup>2</sup> de terrain cessibles,
- Equipements publics (lycée des métiers, internat...) : 21 000 m<sup>2</sup> de terrain dédié,
- Logements (environ 280) : 22 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP)

Les dossiers de création et de réalisation de la ZAC ont respectivement été déposés en automne 2011 et automne 2012. Les travaux ont pu débuter suite à l'arrêté portant autorisation de travaux d'aménagement au titre de la loi sur l'eau obtenu en juillet 2016.



Figure 8 : Projet de ZAC « Ecopôle Seine Aval »

Source : epamsa.fr

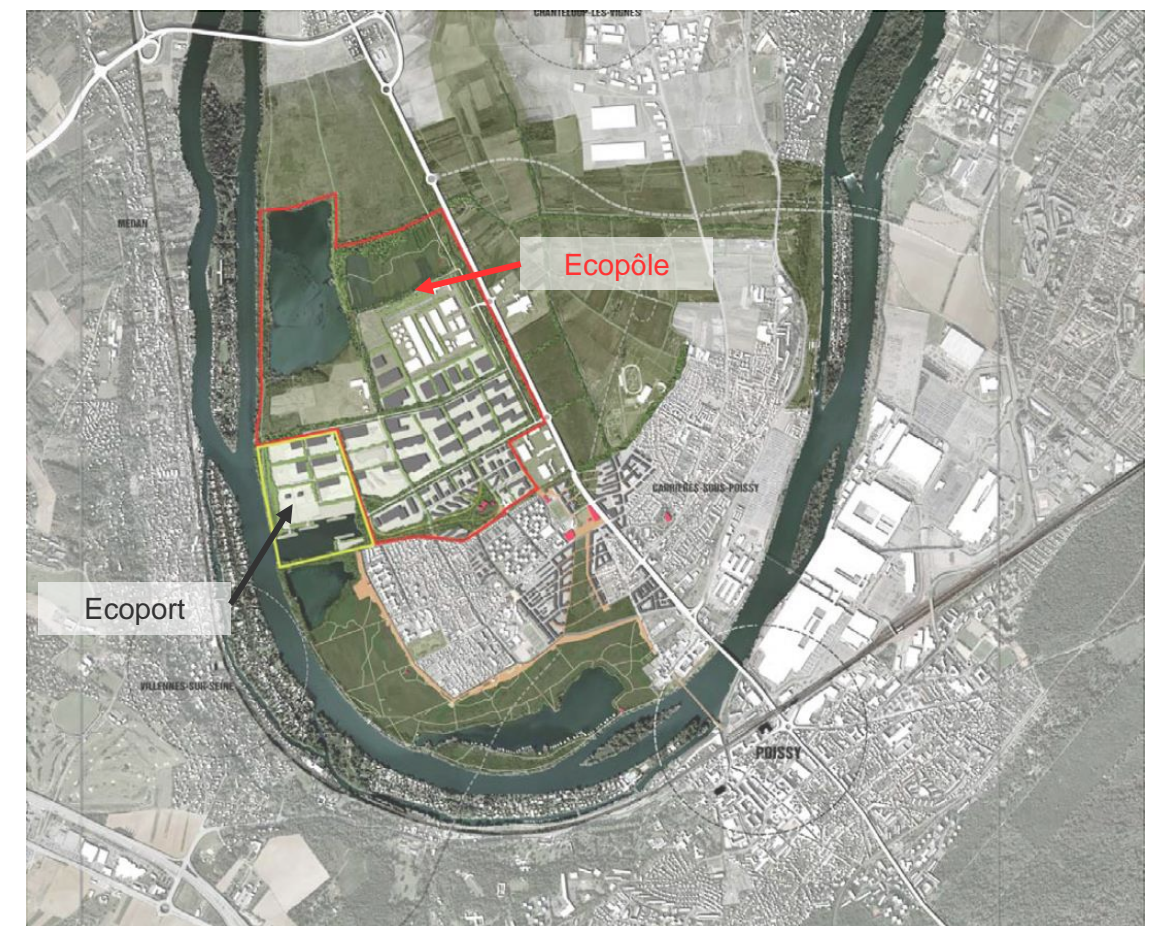


Figure 9 : Projet de ZAC "Ecopôle Seine-Aval"

Source : bilan de la mise à disposition des compléments à l'étude d'impact (Yvelines.gouv.fr), 19/06/2014

## 2.7. ZAC Petite Arche à Achères

Le projet de ZAC Petite Arche à Achères vise le développement d'un nouveau quartier, en entrée de ville. Ce projet comporte un programme mixte à dominante d'activités économiques qui se développera à proximité immédiate de la gare d'Achères-Ville RER en bordure de la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Les objectifs principaux sont :

- développer un programme mixte aux portes de la forêt de Saint-Germain-en-Laye
- construire des logements en continuité du tissu urbain existant
- créer une place publique amorçant le mail central et constituant une polarité pour le nouveau quartier
- aménager une longue promenade plantée et animée de 4 hectares
- affirmer une qualité environnementale ambitieuse.



Figure 10 : Perspective ZAC Petite Arche à Achères

Source : Sequano Aménagement, septembre 2016

Le programme global des constructions s'élève à environ 130 000 m<sup>2</sup> :

- 66 000 m<sup>2</sup> de bureaux.
- 42 000 m<sup>2</sup> d'activités, hôtel, services et commerces de proximité.
- 22 000 m<sup>2</sup> de logements en accession libre à la propriété.

Les équipements publics programmés sont :

- un nouvel équipement de santé (environ 170 lits) ;
- un ensemble de voiries nouvelles ;
- une grande place de quartier ;
- un mail central paysager ;
- un parc de 4 ha à la lisière de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.



Figure 11 : ZAC Petite Arche

Source : Sequano Aménagement, septembre 2016

Ce site naturel sera mis en valeur par la conception d'espaces publics généreux et largement paysagers et la prise en compte dans la mise en œuvre de tous les projets d'une qualité environnementale ambitieuse.

A horizon 2020 et au-delà le secteur de la gare d'Achères-Ville RER est ainsi voué à connaître un développement économique important.

Dans le prolongement Nord-Est de la ZAC de la Petite Arche, entre la RD30 et la RN184 une zone d'aménagement concerté sera créée. Dénommée "**Grande Arche**", cet espace sera urbanisé après exploitation de son sous-sol (matériaux alluvionnaires de la carrière d'Achères) et dépollution des terrains (dépollution effectuée en parallèle de l'exploitation de la carrière).

## 2.8. ZAC de la Coudraie à Poissy

Le secteur de la Coudraie à Poissy connaît depuis plusieurs années une opération de rénovation urbaine importante (convention ANRU signé en juillet 2011) : le programme immobilier de la Coudraie est composé à terme de 882 logements dont 145 réhabilités. Sous l'impulsion de l'aménageur désigné en avril 2013 à savoir Grand Paris Aménagement (ex AFTRP) et du partenariat avec France Habitation, le quartier change de visage. Trois nouveaux immeubles de logements sociaux appartenant à France Habitation ont été achevés en 2015 et plus de 500 logements sont en cours de réalisation.



Figure 12 : Réaménagement du secteur de la Coudraie

Source : Grand Paris Aménagement



## 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 environ 47 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.

La programmation prévoit 266 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher soit environ 2 800 logements :

- 19 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics,
- 38 000 m<sup>2</sup> d'activités de service et d'équipements privés,
- 27 000 m<sup>2</sup> de commerces.

Par ailleurs, il est prévu 1 parc urbain de 10,5 ha, 3 groupes scolaires, une crèche et une halte-garderie ainsi qu'une place publique et un lieu de création numérique.

Cette opération est actuellement en cours d'aménagement. La livraison devraient être achevés en 2025.



Figure 13 : Projet de ZAC « Nouvelle centralité »

Source : epamsa.fr

## 2.10. Quartier Rouget-de-Lisle à Poissy

Le projet Quartier Rouget de Lisle (ex-ZAC EOLES) constitue à Poissy un des projets urbains majeurs de la municipalité dont la mise en œuvre complète est prévue à horizon 2035.

Ce projet est localisé, en milieu urbain, à proximité de la gare de Poissy, entre la voie ferrée, l'avenue de Pontoise, la rue Saint-Sébastien et les rues des Prés et de la Faisanderie et vise à réaménager en quartier mixte un ensemble de friches industrielles et ferroviaires.

La ZAC a été créée en décembre 2013, l'aménageur Citallios (ex-Yvelines Aménagement) a été nommé fin janvier 2016. Le début des travaux sur une partie du site doit intervenir en avril 2017. Le phasage de réalisation s'étale sur 20 ans (horizon 2030-2035).

Il comprendra, selon le plan d'aménagement prévu début 2016, environ 2 000 logements répartis de la manière suivante :

- 64% en accession privée,
- 11% en accession à prix maîtrisé et 25% de logements locatifs sociaux.

Le plan d'aménagement finalisé début 2015 prévoit également l'implantation de 10 700m<sup>2</sup> de commerces, activités et service et 5 570 m<sup>2</sup> d'équipements, dont un groupe scolaire de 16 classes et une crèche. Un parc urbain paysager et aménagé au centre du quartier permettra les circulations des modes actifs du sud au nord.

Une première opération de construction démarre en avril 2017 (lots ABC) représentant 463 logements (148 lits en résidence jeunes actifs, 60 logements sociaux et 160 logements en accession).

Une deuxième opération de construction est prévue au deuxième semestre 2017, soit le lot E représentant 96 logements.



Figure 14 : EcoQuartier Rouget de Lisle

Source: <http://www.yvelines-amenagement.fr>, extrait de 2016



Figure 15 : Plan du futur quartier Rouget de Lisle

Source: <http://www.ville-poissy.fr>, plaquette d'information de 2016

### 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 la Coudraie, Lisière Pereire et Petite Arche ne seront pas traités car les travaux seront achevés avant le commencement de ceux du Tram 13 express 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 à l'ouest du RER E, Nouveau Grand Paris, liaison RD30 – RD190, port urbain de Triel / Carrières), de même les projets de ZAC (Nouvelle Centralité, Ecopôle Seine Aval et Rouget-de-Lisle) ont également été regroupés.

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Milieu physique</b>					
<p><b>Relief Géologie - Géomorphologie - Géotechnique</b></p>	<p>Les mouvements de terre les plus importants seront localisés sur des secteurs peu ou pas urbanisés, c'est-à-dire au niveau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de la zone de transition électrique dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye ;</li> <li>du raccordement à la Grande Ceinture au nord de Poissy ;</li> <li>du linéaire entre le franchissement du groupe V et Achères Ville (sur 2400 m)</li> </ul> <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 (<b>RER E et Nouveau Grand Paris</b>), comportent le creusement d'ouvrages en souterrain qui dégageront plus de 20 millions de m<sup>3</sup> 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 <b>prolongement à l'ouest du RER E</b> comporte aussi des secteurs à remblayer par des matériaux pouvant provenir de sites d'emprunt plus ou moins éloignés.</p> <p>Le projet de <b>liaison RD30 – RD190</b> engendrera des mouvements de terrains bien plus négligeables et ponctuels (uniquement sur les couches superficielles).</p> <p>Le projet de <b>port urbain</b> 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 m<sup>3</sup> 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 (<b>Ecopôle Seine Aval, Nouvelle Centralité</b>), les risques de tassements différentiels dus à l'hétérogénéité des sols de fondations.</p> <p>Le site de la ZAC Rouget-de-Lisle, projet urbain à proximité directe du projet Tram 13 express, se situent dans une zone d'aléa nul concernant les retraits-gonflements des argiles.</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 (sujet traité dans la partie risque)</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 m<sup>3</sup> 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>Au droit du tracé Tram 13 express, aucun impact cumulé relatif au retrait-gonflement des argiles n'est recensé. L'aléa étant nul.</p>	<p>Pour répondre à la demande notamment en sites de dépôts une <b>coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrages</b> sera nécessaire pour harmoniser cette demande et limiter les effets de concurrence.</p> <p>Les anciennes carrières ou autres sites d'emprunt de matériaux sont à combler de préférence. La connaissance de leur localisation et de leur capacité facilitera grandement la gestion des matériaux.</p> <p>D'une manière générale il doit être aussi recherché la réutilisation <b>au maximum des matériaux entre projets</b> pour la réalisation de remblai selon leurs caractéristiques. Cette possibilité ne peut être envisagée que par une coordination forte entre les différentes maîtrises d'ouvrage qui interviendrait lors des phases d'étude ultérieures à la phase de projet actuelle du Tram 13 express. Cette mesure est toutefois conditionnée par la concomitance des phases travaux des différents projets.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures 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 ou les réseaux.</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 rapproché du captage AEP de Montsouris à Achères et Saint-Germain-en-Laye. Pour éviter tout impact, le projet en phase travaux respectera les prescriptions des périmètres de protection déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral du 11 août 2008.</p>	<p>Les projets (<b>RER E, Port urbain de Triel-sur-Seine, Nouveau Grand Paris et liaison RD30 – RD190</b>) 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 (<b>RER E et Nouveau Grand Paris</b>) seront les plus impactants concernant les nappes profondes et plus superficiellement la nappe de la Seine.</p> <p>Le projet de <b>liaison RD30 – RD190</b> 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 <b>port urbain</b> 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 <b>projets Ecopôle Seine Aval et Nouvelle Centralité</b> seront plus sensibles, car ils sont situés en bordure de Seine.</p> <p><b>Le risque de pollution des eaux notamment souterraines est particulièrement important dans le cadre du projet de la ZAC Rouget-de-Lisle (anciennement EOLES) du fait des terres polluées présentes.</b></p> <p><b>Il s'agira de mettre en œuvre, les précautions d'usage pour la gestion des eaux en phase chantier.</b></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 <b>RER E et du Nouveau Grand Paris</b> seront les plus impactants, de par leur passage en souterrain.</p> <p>Concernant les eaux superficielles, les projets de <b>port urbain à Triel, de liaison RD30 – RD190 et des ZAC Ecopôle et Nouvelle Centralité</b> seront les plus impactants, en raison d'un nombre important d'opérations réalisées dans le lit de la Seine.</p> <p>Le projet n'a aucun impact cumulé avec d'autres projets sur le captage AEP de Montsouris à Achères et Saint-Germain-en-Laye.</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 Voies Navigables de France (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 <b>coordination des phasages et des mesures</b> à appliquer lorsque des projets distincts touchent la même nappe ou des nappes pouvant communiquer sera à mettre en œuvre (c'est potentiellement le cas par exemple entre le Tram 13 express Phase 2 et la ZAC Rouget-de-Lisle, anciennement ZAC EOLES, à Poissy où la nappe peut être peu profonde dans la mesure où l'aléa remontée de nappe est sub-affleurant, les piézomètres prévus permettront de définir leur niveau).</p> <p>Il faut éviter que des phénomènes ne se conjuguent en amplifiant par exemple le ralentissement ou barrage d'écoulement. Les différents chantiers pourront faire l'objet d'échanges entre maîtrises d'ouvrage de manière à confronter les éventuels effets conjugués, leur importance, et le cas échéant les mesures concrètes à mettre en œuvre.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
Risques naturels	<p>Le projet est <b>peu concerné par les risques naturels</b>.</p> <p>A noter qu'une zone de carrière à Poissy peut être impactée par le Tram 13 express si des mesures ne sont pas apportées. Le projet prévoit la création d'un franchissement des carrières pour éviter tout impact.</p> <p>Les études géologiques complémentaires menées en 2016 permettront, dans les phases d'étude ultérieures (Avant-projet), 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 <b>pas d'impact notable sur le risque inondation</b>. Une attention sera toutefois portée sur les remontées de nappes éventuelles notamment au droit de Poissy par le biais d'un suivi piézométrique.</p>	<p>En phase chantier, la réalisation de <b>tous les projets de transport</b> 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 <b>port urbain et de liaison RD30 - RD190</b>, 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 (<b>Nouvelle Centralité, Ecopole</b>) 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 (<b>Création d'un port urbain, ZAC Nouvelle Centralité, ZAC Ecopole, Liaison RD30 - RD190, Projet de prolongement à l'ouest du RER E</b>) sont relativement éloignés les uns des autres et ne sont pas tous concernés. Tout du moins, les projets à proximité directe du Tram 13 express n'ont pas d'effet cumulés. <b>La ZAC Rouget-de-Lisle à Poissy n'est pas concernée par un zonage du PPRI.</b></p> <p>Par ailleurs, le projet en phase travaux du Tram 13 express n'implique pas d'effet notable sur le risque inondation.</p> <p>Aucun impact cumulé n'est attendu concernant les carrières sur la commune de Poissy.</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>D'une manière générale, les projets situés dans des zones de PPRI doivent respecter les prescriptions qui indiquent notamment la transparence hydraulique et donc la non accumulation de zones de dépôt.</p> <p>Pas de mesures proposées pour les autres risques car pas d'effets cumulés.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Milieux naturels</b>					
<b>Milieux naturels</b>	<p>Le projet s'accompagne de la destruction d'emprises boisées et des espèces de la flore qui l'accompagne très localisées 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>La co-maîtrise d'ouvrage souhaite suivre les prescriptions de la DRIAAF et de l'ONF pour la mise en œuvre des mesures environnementales. Pour cela, la co-maîtrise d'ouvrage souhaite prioriser des projets de boisement/reboisement dans le département des Yvelines.</p> <p>La forêt impactée étant une propriété de l'Etat, par définition inaliénable, la surface de foncier acquise devra être restituée par ailleurs (transfert de foncier domanial).</p> <p>La destruction éventuelle d'espèces de la faune et de la flore donnera lieu à un dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées.</p>	<p>Les projets de prolongement à l'ouest du <b>RER E et du Nouveau Grand Paris</b> pourront nécessiter des emprises locales sur des milieux naturels et détruire des surfaces végétalisées limitées et localisés sur des sites éloignés du Tram 13 express phase 2.</p> <p>Le projet de <b>liaison RD30 – RD190</b> pourrait entraîner un risque de collision (chauve-souris) et un fractionnement des espaces naturels.</p>	<p>Les projets engendreront des emprises dans des milieux relativement anthropisés.</p> <p>Toutefois, ils pourront nécessiter des emprises locales sur des milieux naturels et sur les alignements d'arbres.</p> <p><b>Le projet de ZAC Rouget-de-Lisle (anciennement ZAC EOLES) s'accompagne d'un parc arboré et de surfaces en eau. Il sera positif pour le milieu naturel</b></p> <p>Le projet de <b>Port urbain</b> 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>De plus les projets produiront des poussières et pourront avoir des impacts sur la petite faune.</p>	<p>Le projet impact des sites naturels tels que la forêt de Saint-Germain-en-Laye, toutefois, les autres projets ne sont pas concernés sur ces secteurs.</p> <p>Sur les secteurs où les projets connexes sont proches du projet Tram 13 express, les milieux naturels sont absents ou ne présentent pas d'intérêt (pelouse urbaine, friches industrielles, etc.).</p> <p>Il n'y a donc pas d'impacts cumulés pour cette thématique.</p>	<p>Chaque projet sera accompagné de mesures spécifiques visant, au-delà de l'évitement, à réduire l'impact possible et, si nécessaire, à compenser la destruction de milieux par leur reconstitution, voire par l'extension d'espaces naturels dans la région (dans le cas de destructions d'espèces protégées).</p> <p>Aucune mesure n'est à prévoir étant donné qu'aucun impact cumulé n'a été identifié.</p>
<b>Milieu humain</b>					
<b>Documents réglementaires et de planification urbaine</b>	<p>Le projet est compatible avec les documents supra-communaux. Il sera nécessaire de procéder à 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><b>C'est le cas de la ZAC Rouget de Lisle notamment qui a donné lieu à la révision simplifiée du 27 février 2014.</b></p>	<p>Il s'agira de vérifier que tous les projets sont cohérents par rapport aux documents d'urbanisme en vigueur et que les modifications apportées par l'un des projets à un document d'urbanisme n'entravent pas le bon déroulement d'un autre projet.</p>	<p>La commune de Poissy porteuse du projet de quartier Rouget de Lisle, situé à proximité directe du Tram 13 express a été et pourra à l'avenir être sollicité régulièrement à l'avenir concernant les interfaces en termes de fonctionnalités urbaines et la cohérence concernant les éventuelles prescriptions des documents d'urbanisme.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<p><b>Cadre socio-économique et organisation urbaine</b></p>	<p>La réalisation du Tram 13 express phase 2 n'est pas susceptible de gêner des riverains dans les emprises situées en lisière de forêt.</p> <p>Le projet intercepte en revanche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le golf ;</li> <li>• les secteurs urbains (économiques) de Poissy et Achères.</li> </ul> <p>Sur ces sites, des effets sur la fréquentation des commerces et des activités pourront se faire ressentir.</p> <p>On note également des impacts fonciers notamment en forêt de Saint-Germain-en-Laye ainsi que sur les secteurs contraints de Poissy (boulevard Gambetta et Clos Saint-Germain). Les impacts à Achères concernent majoritairement de faibles surfaces en bordures de chaussées.</p> <p>Le projet n'a aucune incidence sur des terres agricoles mais impact la forêt de Saint-Germain-en-Laye qui est exploitée par l'ONF à des fins sylvicoles.</p> <p>Néanmoins, le projet sera générateur d'emplois.</p> <p>On note un sujet concernant la thématique des sols pollués du fait d'anciennes installations industrielles au droit de la friche industrielle de Poissy.</p> <p>Le projet a un impact sur les réseaux urbains de Poissy et Achères.</p>	<p>Les projets seront générateurs d'emplois.</p> <p>Il ne devrait pas y avoir d'importants effets en raison de la réalisation des projets sur des emprises ferroviaires existantes (<b>RER E</b>), en souterrain (<b>RER E et Nouveau Grand Paris</b>), en marge de l'urbanisation (<b>Port urbain</b>) ou encore sur des friches agricoles (<b>Liaison RD30 – RD190</b>).</p> <p>Les gares, notamment celles du Grand Paris, généreront toutefois des nuisances temporaires en surface dans les secteurs urbains concernés par les projets.</p> <p>Les projets augmenteront la sous-traitance aux entreprises locales et des besoins en restauration pour les ouvriers.</p> <p>Au même titre que le projet Tram 13 express, ce projet est concerné par des sols pollués au droit de la friche industrielle de Poissy.</p>	<p>Les projets augmenteront la sous-traitance aux entreprises locales et des besoins en restauration pour les ouvriers.</p> <p>Au même titre que le projet Tram 13 express et que le projet de prolongement du boulevard de l'Europe, ce projet est concerné par des sols pollués au droit de la friche industrielle de Poissy.</p> <p>De nombreux réseaux électriques, d'adduction en eau potable, réseaux internet... sont positionnés le long des différentes rues du secteur d'étude. Ce réseau est dense et étendu, passant sous chaussé ou à proximité.</p>	<p>Compte tenu de la localisation éloignée des projets (excepté de la ZAC Rouget-de-Lisle), il n'y aura pas d'effets négatifs cumulés.</p> <p>Du fait de la localisation de la ZAC Rouget-de-Lisle, les impacts sur les commerces et activités diverses cumulés avec ceux du Tram 13 express Phase 2 devraient être faibles voire nuls.</p> <p>Les projets entraînent des acquisitions foncières. Ces emprises sont toutefois bien distinctes entre chaque projet.</p> <p>Les différents projets auront en revanche un effet cumulé positif sur les emplois dans le secteur du BTP.</p> <p>Aucun effet cumulé n'est attendu sur les activités sylvicoles ni agricole.</p> <p>Les impacts des projets Tram 13 express et ZAC Rouget-de-Lisle sur les sols pollués ne sont pas importants dans la mesure où les emprises des deux projets sont suffisamment éloignées.</p> <p>Les impacts cumulés sur les réseaux entre le projet Tram 13 express et les projets urbains sont forts. Déviation des réseaux incompatibles avec les projets.</p> <p>Coupures d'eau, d'électricité, de téléphone... possibles à certaines heures de la journée.</p>	<p>Des mesures spécifiques de protection de la vie urbaine (circulation, sécurité, propreté des sites,...) seront mises en œuvre pour chaque projet. Il n'y a donc pas de mesures spécifiques complémentaires à celles déjà prévues.</p> <p>Bien que les effets cumulés des projets Tram 13 express et ZAC Rouget-de-Lisle sur les sols pollués ne sont pas importants du fait de leur éloignements, il n'en reste pas moins qu'il est envisagé une mutualisation des données concernant les sondages visant à caractériser la pollution des sols. Ils pourront par la même occasion alimenter le projet de prolongement du boulevard de l'Europe.</p> <p>La densité de réseau et le nombre de projets fait que la gestion et la coordination de dévoiement, recollement ou extension de réseaux est une tâche relativement complexe qui nécessitera une coordination continue entre les différents maîtres d'ouvrage et les concessionnaires.</p>



Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
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 <b>Nouveau Grand Paris</b> , 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 l'ensemble de ces chantiers.	Une <b>coordination</b> des différents projets en phase travaux sera, si possible, à mettre en place (à travers le <b>PREDEC</b> , Plan Régional d'Élimination des Déchets de Chantier) pour mutualiser les transports de déchets.  Cette possibilité ne peut être envisagée que par une coordination forte entre les différentes maîtrises d'ouvrage qui interviendrait lors des phases d'étude ultérieures à la phase de projet actuelle du Tram 13 express. Cette mesure est toutefois conditionnée par la concomitance des phases travaux des différents projets.
<b>Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage</b>					
Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage	Pas d'effet pour les sites très éloignés. Les sites à enjeux patrimoniaux et historiques situés à proximité du Tram 13 express, ne concernent pas non plus les autres projets tels que les ZAC Rouget-de-Lisle ou encore le prolongement à l'ouest du RER E. Il n'y a donc aucun effet cumulé.				
<b>Organisation des déplacements et offre de transport</b>					
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 ( <b>RER EOLE, Nouveau Grand Paris et Port urbain</b> ) produiront le même type d'effets, plus ou moins importants selon les modes d'évacuation ou d'approvisionnement retenus.  Le projet de <b>liaison RD30 – RD190</b> pourrait 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 <b>sections d'itinéraires communes</b> 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 <b>coordinations de circulation</b> (itinéraires, périodes) seront définies en concertation avec les autres MOA et les services concernés des communes, etc. Des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront mises en place pour les alerter le plus tôt possible sur les modifications d'itinéraire ou d'horaires de desserte.

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects liés aux travaux (temporaires)			Effets environnementaux cumulés en phase travaux	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Santé publique</b>					
<b>Air</b>	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 certaine 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. Les impacts ne seront toutefois que très localisés et restent négligeables sur une échelle plus large (Ile-de-France).	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.).
<b>Bruits / vibration</b>	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, ...).	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 éloignés du Tram 13 express ou décalés dans le temps par rapport à son phasage n'auront pas d'effets cumulés avec le Tram 13 express phase 2. <b>Les projets proches des travaux du Tram 13 express et qui se déroulent dans une même temporalité sont quant à eux susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet. On note le projet urbain de ZAC Rouget-de-Lisle ainsi que certains projets de transports ou voirie (RER EOLE, et RD30-RD190). Ils pourront selon leur phasage, avoir des interactions avec le projet Tram 13 express Phase 2. Compte tenu des données disponibles sur les différents phasages des projets, il est difficile de se prononcer sur les impacts cumulés précis. Les études ultérieures viendront affiner les phasages de chaque projet, il sera alors plus clair de discerner les interactions et influences des projets en matières d'acoustique et vibratoire.</b> A noter que 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 cités ci-contre, une <b>coordination des chantiers</b> 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 sera possible à travers une <b>coordination</b> entre les différentes maîtrises d'ouvrage des projets mentionnés ci-contre (projet urbain de ZAC Rouget-de-Lisle) ainsi que certains autres projets en interconnexion (RER EOLE, et RD30-RD190). La coordination entre les maîtrises d'ouvrage se fait via l'information et la communication auprès des riverains et via le dossier bruit de chantier et l'intégration de mesures dans les Dossiers de consultation des entreprises, etc.

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 à l'ouest du RER E, Nouveau Grand Paris, Tram 13 express phase 1, liaison RD30 – RD190, port urbain de Triel / Carrières), de même les projets de ZAC (Lisière Pereire, Petite Arche, Coudraie, Nouvelle Centralité, Ecopôle Seine Aval et Rouget de Lisle) 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 Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Milieu physique</b>					
<b>Climat</b>	L'étude a montré que le projet permettra de réduire les rejets de CO <sub>2</sub> (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 <sub>2</sub> (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 ( <b>RER EOLE et Nouveau Grand Paris</b> ) ou des camions vers les bateaux ( <b>Port urbain de Triel-Sur-Seine</b> ).	Les projets de ZAC entraînent des augmentations des émissions polluantes mais cette hausse est peu significative par rapport à la situation sans projet.	Les <b>effets cumulés sont globalement positifs</b> , par la réduction à l'échelle régionale des émissions de gaz à effets de serre.	<b>Les mesures sont intégrées dans la nature même des projets.</b>
<b>Relief Géologie - Géomorphologie - Géotechnique</b>	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).
<b>Hydrologie / hydrogéologie</b>	Pas d'effets en phase exploitation dans la mesure où les surfaces imperméabilisées créées seront faibles. Concernant les eaux souterraines les impacts sont faibles à nuls de par l'assainissement et le traitement des eaux pluviales.	Concernant les projets de <b>prolongement à l'ouest du RER E et du Nouveau Grand Paris</b> , les surfaces imperméabilisées seront négligeables en surface ou seront déjà imperméabilisées. Le projet de <b>liaison RD30 – RD190</b> risque d'engendrer une augmentation des surfaces imperméabilisées de chaussées (apport d'eau supplémentaire) mais est en conformité avec les PPRI/PGRI et dans le respect du SDAGE.	Les impacts seront limités par le traitement des eaux pluviales et la rétention temporaire des eaux avant rejet dans les réseaux.	Les effets cumulés vis-à-vis des eaux superficielles seront peu significatifs voire nuls. Les interfaces de gestion des eaux avec les projets urbains tels que la <b>ZAC Rouget-de-Lisle</b> ou la ZAC Petite Arche seront gérés via le réseau urbain. Les surfaces imperméabilisées supplémentaires ne seront toutefois pas significatives exceptés pour la ZAC Petite Arche. A cet endroit le Tram 13 express ne présente toutefois pas d'impact en termes d'imperméabilisation des sols.	Les systèmes d'assainissement et de gestion des eaux 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 et peuvent être, le cas échéant, mutualisées pour optimiser la démarche de gestion des eaux.
<b>Risques naturels</b>	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).	Ils seront pris en compte dans les projets (risque mouvement de terrain) et cavités souterraines potentielles.	De la même manière qu'en phase travaux, il n'y aura pas d'effet cumulé sur le risque inondation.	Chaque projet intégrera les mesures adéquates concernant sa localisation par rapport aux aléas et risques naturels associés.

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Milieux naturels</b>					
<b>Milieux naturels</b>	<p>Le projet s'accompagne de la destruction d'emprises boisées et des espèces de la flore qui l'accompagne très localisées 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>La co-maîtrise d'ouvrage souhaite suivre les prescriptions de la DRIAAF et de l'ONF pour la mise en œuvre des mesures environnementales. Pour cela, la co-maîtrise d'ouvrage souhaite prioriser des projets de boisement/reboisement dans le département des Yvelines.</p> <p>La forêt impactée étant une propriété de l'Etat, par définition inaliénable, la surface de foncier acquise devra être restituée par ailleurs (transfert de foncier domanial).</p> <p>La destruction éventuelle d'espèces de la faune et de la flore donnera lieu à un dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées.</p>	<p>Les projets de prolongement à l'ouest du <b>RER E et du Nouveau Grand Paris</b> pourront nécessiter des emprises locales sur des milieux naturels et détruire des surfaces végétalisées limitées et localisés sur des sites éloignés du Tram 13 express phase 2.</p> <p>Le projet de <b>liaison RD30 – RD190</b> pourrait entraîner un risque de collision (chauve-souris) et un fractionnement des espaces naturels.</p>	<p>Les projets engendreront des emprises dans des milieux relativement anthropisés.</p> <p>Le projet de <b>ZAC Rouget de Lisle</b> s'accompagne d'un parc arboré et de surfaces en eau. Il sera positif pour le milieu naturel</p> <p>Le projet de <b>Port urbain</b> 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>Les impacts cumulés potentiels peuvent être le dérangement de la faune et la flore locale ou sa destruction, l'envol de poussière recouvrant les espèces floristiques, etc.</p> <p>Le projet impact des sites naturels tels que la forêt de Saint-Germain-en-Laye, toutefois, les autres projets ne sont pas concernés sur ces secteurs.</p> <p>Sur les secteurs où les projets connexes sont proches du projet Tram 13 express, les milieux naturels sont absents ou ne présentent pas d'intérêt (pelouse urbaine, friches industrielles, etc.).</p> <p>Il n'y a donc pas d'impacts cumulés pour cette thématique.</p>	<p>Chaque projet sera accompagné de mesures spécifiques visant, au-delà de l'évitement, à réduire l'impact possible et, si nécessaire, à compenser la destruction de milieux par leur reconstitution, voire par l'extension d'espaces naturels dans la région (dans le cas de destructions d'espèces protégées).</p> <p>Aucune mesure n'est à prévoir pour les impacts cumulés.</p>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Milieu humain</b>					
<b>Milieu humain</b>	<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>Pas d'impact agricole ni sylvicole en phase exploitation. Les impacts sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye (indirectement son activité sylvicole) sont pris en considération lors de la phase travaux.</p>	<p>L'ensemble des projets de transport (<b>RER E, Nouveau Grand Paris, port urbain de Triel et liaison RD30 – RD190</b>) 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 effets positifs pour le territoire tels que l'augmentation de l'offre d'emplois et de services, et équipements 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. Elle contribuera au développement et à l'essor des secteurs urbains en projet des ZAC.</p>	<p>Les projets en eux-mêmes constituent des mesures en faveur des franciliens. Les apports en équipements, emplois et nouvelles populations des projets urbains bénéfiques pour le territoire sont également une plus-value pour la rentabilité du projet Tram 13 express.</p>
<b>Gestion des déchets</b>	<p>La fréquentation du Tram 13 express phase 2 entrainera une pollution indirecte de par la production de déchets. Ces déchets sont dus notamment aux déchets des poubelles du mobilier du Tram 13 express aux stations ainsi qu'aux déchets issus du Centre De Maintenance Urbain et du local conducteur à Achères.</p>	<p>De la même manière que pour le projet Tram 13 express, les projets de transport en commun génère de par le fonctionnement de leurs différents équipements et installations (Site de Maintenance et de Remisage, stations ou gares, etc.) des déchets ménagers.</p>	<p>Considérant la programmation des différents projets d'urbanisme qui accueilleront des logements, des bureaux, des activités commerciales, des équipements publics, etc. La production annuelle de déchets ménagers sera conséquente.</p> <p>A titre d'exemple, l'étude d'impact de la ZAC Rouget-de-Lisle (anciennement ZAC EOLES présente : « 1 408 500 tonnes (4500 habitants X 313 kg moyenne annuelle KG/Habitant sur Poissy en 2011) pour les habitants à laquelle il faut ajouter les déchets d'activités économiques assimilés aux ordures ménagères produits par les commerces. ».</p>	<p>Les effets cumulés notamment avec les projets à proximité directe tels que les projets de ZAC sont une augmentation de la production de déchet dans un secteur donné.</p>	<p>La compétence de gestion des déchets ménagers et assimilés est confiée aux communes, qui peuvent transférer à un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou à un syndicat. Des échanges sont à prévoir pour que le gestionnaire du ramassage des déchets puisse s'organiser pour répondre à la demande notamment dans des sites géographiques reprochés entre deux projets (terminus Achères Ville du Tram 13 express et ZAC Petite Arche).</p>
<b>Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage</b>					
<b>Patrimoine historique, culturel et sites archéologiques / paysage</b>	<p>Par ailleurs, dans sa phase d'exploitation le projet n'a pas d'impact visuel direct sur les sites inscrits et classés ou les bâtiments historiques <b>excepté concernant certaines perspectives qui s'ouvrent sur le sur le centre ancien de Poissy par le biais de certaines rues</b>. Aucune contrainte réglementaire ne s'applique au projet dans la mesure où il ne se situe dans le périmètre de ces sites. L'intégration paysagère est traitée lors de la phase travaux en concertation avec l'ABF.</p>				

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Organisation des déplacements et offre de transport</b>					
<b>Déplacements</b>	<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 amélioré.</p> <p>Le plan de circulation d'Achères sera modifié avec l'ajout d'une voie à double sens de circulation sous l'ouvrage supportant les voies du RER A et de 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, développées et sécurisées notamment au droit du Golf et du secteur urbain de Poissy (développement des itinéraires cyclables, réaménagement des espaces publics aux abords du tramway).</p> <p>Les secteurs de Poissy (entre av. du Maréchal Foch et Bd. Devaux) et Achères Ville (terminus) seront en zones 30 permettant ainsi la bonne circulation des cyclistes.</p>	<p>Le <b>prolongement à l'ouest du RER E</b> 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 <b>Nouveau Grand Paris</b> offrira la possibilité des liaisons inter-banlieues sans traverser Paris.</p> <p>Le projet de <b>port urbain à Triel</b> permettra de diminuer le trafic poids-lourds sur le réseau viaire.</p> <p>La <b>liaison RD30 – RD190</b> améliorera les déplacements routiers et la sécurité dans la boucle de Chanteloup.</p> <p>Le <b>pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers</b> 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, <b>les effets cumulés sont positifs en matière de déplacements</b>, notamment pour les projets Tram 13 express phase 2 et ZAC Petite Arche (amélioration de la desserte) ou <b>ZAC Rouget-de-Lisle et Lisière Pereire (desserte du territoire optimisée)</b>.</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 et de se déplacer de manière plus fiable et efficace grâce aux transports en commun.</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>

Composantes de l'environnement les plus sensibles	Impacts directs et indirects en phase exploitation			Effets environnementaux cumulés en phase d'exploitation	
	Projet de Tram 13 express phase 2	Projets de transport	Projets de ZAC	Effets cumulés appréhendés	Mesures proposées
<b>Cadre de vie</b>					
<b>Air</b>	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.	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 ( <b>RER E et Nouveau Grand Paris</b> ) ou des camions vers le transport fluvial ( <b>port de Triel-Sur-Seine</b> ) ou encore par l'amélioration des conditions de circulation ( <b>Liaison RD30 – RD190</b> ) qui sera engendrée par ces nouvelles offres créées.  Les effets seront identiques à des échelles plus ou moins importantes selon l'ampleur des projets.	Les projets de ZAC engendreront une légère augmentation des émissions polluantes. Cette hausse sera peu significative compte tenu du contexte global.	<b>L'ensemble des projets de transport favorisera la baisse des émissions de produits gazeux polluants</b> (notamment les projets de transport en commun et le port de Triel / Carrières).  La desserte réfléchi et efficace des projets urbains et des secteurs déjà urbanisés par les projets de transport en commun, permettra d'accroître significativement le report modal de la voiture vers les transports collectifs moins polluants.	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.
<b>Bruits / vibration</b>	Des nuisances supérieures aux normes réglementaires peuvent être attendues de par la suppression d'une rangée de bâtiments au droit du Clos Saint-Germain à Poissy entraînant un impact acoustique sur une seconde rangée (environ 15 habitations) initialement protégée par la première.  Par ailleurs, le doublement de la fréquence de passage des tram-trains sur le tronçon commun entraîne des nuisances sonores sur 3 habitations.  L'impact est réduit par la mise en place de protections acoustiques de façade.	Les projets se traduisent pour certains par une augmentation des niveaux sonores à proximité immédiate des lignes dans leurs parties aériennes.  Des protections acoustiques accompagneront les projets générateurs de bruits dépassant les seuils limites.  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.	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.	L'insertion des projets l'un par rapport à l'autre (RER EOLE dans les emprises ferroviaire et Tram 13 express Phase 2 hors des emprises ferroviaires) ne devraient pas avoir d'incidences cumulées significatives hormis au droit du clos Saint-Germain où la suppression d'une rangée de maison ne permet plus la protection acoustique d'une seconde rangée.  Les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre de l'étude d'impact du tram 13 express prennent en données d'entrées les hypothèses de trafic prévues pour le projet EOLE pour plus de cohérence.  Ailleurs, les impacts cumulés ne sont pas significatifs.	Les mesures de protection acoustiques de façade prises dans le cadre du projet Tram 13 express permettront de réduire suffisamment l'impact sonore pour se conformer aux seuils réglementaires.  Le dimensionnement des mesures acoustiques à proposer dans le secteur du Clos St Germain seront pensées en concertation avec l'équipe projet EOLE.

Tableau 3 : Impacts cumulés en phase exploitation



## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### 1. TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Zoom spécifique sur les projets en interaction directe avec le Tram 13 express .....	249
Figure 2 : Tracé du projet d'extension du RER E .....	250
Figure 3 : Réseau du Nouveau Grand Paris avec objectifs de mise en service Source : societedulgrandparis.fr .....	252
Figure 4 : Projet Lisière Pereire.....	253
Figure 5 : Plan masse du projet de quartier Lisière-Pereire et secteur Lisière-Pereire .....	253
Figure 6 : Plan Général des Travaux de la liaison RD30 – RD190 .....	254
Figure 7 : Aménagements paysagers dans l'Eco-port des 2 rives de Seine .....	255
Figure 8 : Projet de ZAC « Ecopôle Seine Aval » .....	256
Figure 9 : Projet de ZAC "Ecopôle Seine-Aval" Source : bilan de la mise à disposition des compléments à l'étude d'impact (Yvelines.gouv.fr), 19/06/2014 .....	256
Figure 10 : Perspective ZAC Petite Arche à Achères .....	257
Figure 11 : ZAC Petite Arche .....	257
Figure 12 : Réaménagement du secteur de la Coudraie .....	258
Figure 13 : Projet de ZAC « Nouvelle centralité ».....	259
Figure 14 : EcoQuartier Rouget de Lisle .....	260
Figure 15 : Plan du futur quartier Rouget de Lisle .....	260

### 2. TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Périodes prévisionnelles des travaux des projets.....	247
Tableau 2 : Impacts cumulés en phase travaux.....	268
Tableau 3 : Impacts cumulés en phase exploitation.....	274

