

Tram

13

express

PROLONGEMENT  
Saint-Germain >>> Achères

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE  
COMPLEMENTAIRE

Volume 2

*Pièce F : Etude d'impact (première partie)*

Volume 2



## Sommaire de l'étude d'impact

### Volume 2

Préambule.....	5
Partie 1 : Description du projet.....	17
Partie 2 : Résumé non technique.....	81
Partie 3 : Analyse de l'état initial.....	191

### Volume 3

Partie 4 : Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, et mesures associées.....	5
Partie 5 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.....	243
Partie 6 : Principales solutions de substitution examinées et raisons du choix.....	277
Partie 7 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables.....	317
Partie 8 : Estimation des coûts des mesures.....	343
Partie 9 : Présentation des méthodes.....	353
Partie 10 : Analyse des difficultés rencontrées.....	393
Partie 11 : Nom et qualité des auteurs.....	401
Partie 12 : Appréciation des impacts du programme.....	405
Partie 13 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000.....	520



**Tram**



**PROLONGEMENT**  
Saint-Germain >>> Achères

**DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE**

**COMPLEMENTAIRE**

Pièce F (*Actualisée*)

**Préambule**



## SOMMAIRE DU PREAMBULE

PREAMBULE.....	8
1. Le Contexte du projet.....	8
2. L'historique du projet.....	9
3. Les territoires traversés.....	11
4. Cadre réglementaire et objet de l'étude d'impact.....	12
5. Contenu de l'étude d'impact sur l'environnement.....	13
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	15

## PREAMBULE

### ➤ Grande Ceinture (GC)

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

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

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

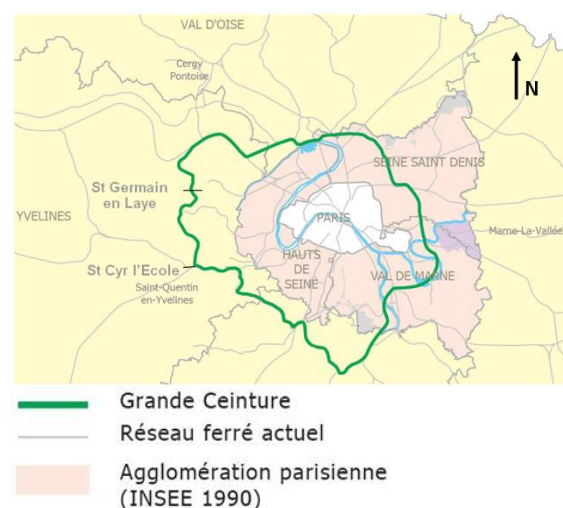


Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture

Source : SNCF IGP

Le projet Tram 13 express Phase 2 présenté à l'enquête publique est l'aboutissement d'une réflexion menée depuis de nombreuses années sur l'amélioration des conditions de déplacements en Ile-de-France.

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

- le contexte du projet ;
- son historique ;
- les territoires traversés ;
- le cadre réglementaire de l'étude d'impact ;
- le contenu de l'étude d'impact.

### Tangentielle Ouest devient Tram 13 express

Le STIF mène une démarche visant à simplifier et à harmoniser la dénomination des modes de transports franciliens. Les anciennes tangentielles s'inscrivent dans la continuité des tramways. Le qualificatif « express » permet de distinguer les tramways ayant la particularité de pouvoir circuler sur des voies ferrées avec des vitesses élevées aussi bien qu'en milieu urbain comme un tramway classique, les trams-trains. La Tangentielle Ouest devient ainsi le Tram 13 express, aux côtés du Tram 11 express (Epinay-le Bourget) et du Tram 12 express (Massy-Evry).

**Le projet anciennement dénommé Tangentielle Ouest phase 2 est donc renommé Tram 13 express Saint-Germain GC – Achères Ville RER ou Tram 13 express phase 2 dans l'ensemble du présent dossier.**

Pour la « historique du projet » l'ancien nom du projet est cependant rappelé par souci de cohérence.

## 1. LE CONTEXTE DU PROJET

Une présentation complète de l'historique du projet est faite dans la pièce A du présent dossier d'enquête publique **complémentaire**.

Le projet Tram 13 express phase 2 consiste à **prolonger la 1<sup>ère</sup> phase du Tram 13 express depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères Ville**. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non ouvertes à la circulation commerciale.

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

Cet objectif était déjà inscrit au Schéma Directeur d'Ile de France (SDRIF) de 1994 et est réitéré dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France approuvé en 2013.

L'Etat, la Région Ile-de-France et le département des Yvelines ont en parallèle décidé d'inscrire le projet Tram 13 express dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020.

Ce projet a été inscrit dans ces documents afin de répondre efficacement aux besoins de déplacements internes à la partie Ouest de l'agglomération francilienne, aux besoins de raccordement aux liaisons ferrées radiales et afin d'accompagner le développement économique tout en favorisant l'utilisation des transports en commun par rapport à la voiture particulière dans une logique de développement durable.

Les études établies depuis ont permis d'aboutir à l'opération soumise à la présente enquête publique **complémentaire**.

Cette opération s'inscrivant dans un programme plus vaste comprenant la phase 1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER, **la présentation du programme et ses principaux impacts sont définis au chapitre 12 de la présente étude d'impact.**



### ➤ La Grande Ceinture Ouest (GCO)

Longue de 9 km, la Grande Ceinture Ouest relie aujourd'hui Saint-Germain-en-Laye (gare de Grande Ceinture) à Noisy-le-Roi, en desservant 5 villes: Saint-Germain-en-Laye, Fourqueux, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville et Noisy-le-Roi. Elle constitue le tronçon de la Grande Ceinture remis en service en 2004.

### ➤ Syndicat des Transports d'Île-de-France

Île-de-France Mobilités est le nouveau nom d'usage du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Dans le présent dossier l'ancien nom du STIF est cependant retenu par cohérence avec le schéma de principe du projet initial.

Île-de-France Mobilités est autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Elle imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, ...), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs.

### ➤ Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le support du STIF pour présenter ses projets au stade de toutes premières études (études préalables). Il est élaboré sur la base des études d'opportunité et de faisabilité et approuvé par le Conseil du STIF. Sur la base de ces études, une consultation du public est organisée (concertation préalable) afin de les informer sur le projet et de recueillir ses avis et suggestions.

### ➤ Schéma de Principe (SDP)

Le schéma de principe désigne les études menées à la suite de la concertation préalable ou du débat public sur un projet, et servant de support au dossier d'enquête d'utilité publique. Le dossier de schéma de principe définit précisément la consistance d'une opération d'aménagement, analyse ses effets tant pour la collectivité que pour l'entreprise exploitante, et doit justifier le choix du mode de transport collectif à retenir. Il précise également le coût et le calendrier du projet.

## 2. L'HISTORIQUE DU PROJET

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

Afin de répondre efficacement à ces besoins de déplacements importants, le renforcement des liaisons de transport collectif de rocade est prévu. Dans ce cadre, **les projets de Tangentielles Ouest Achères – Versailles (Tram 13 express), et Sud (Tram 12 express) ont été inscrits au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) dès 1994.**

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

Ce projet a été soumis à une concertation en 2001. En 2002, le projet qui proposait la fusion des lignes tangentielles ouest et sud (TGOS) est abandonné pour des raisons d'exploitation et de coûts (défaut de viabilité du projet).

Au vu de ces résultats, il est alors décidé de revenir à des projets distincts, avec pour chacun, un mode de transport et un phasage mieux adaptés aux besoins et aux contraintes. TGOS se dédouble en TGO (Tangentielle Ouest) et TTME (Tram Train Massy-Evry).

Début 2003, de nouvelles études sont lancées sur le projet de liaison Tangentielle Ouest, prenant en compte la mise en service, en décembre 2004, de la ligne de la Grande Ceinture Ouest (GCO) reliant Saint-Germain GC à Noisy-le-Roi. En mai 2005, les résultats de ces études permettent la sélection d'une solution qui viendrait compléter la GCO en couvrant le parcours de Saint-Cyr RER à Noisy-le-Roi d'une part, et Saint-Germain GC à Achères Ville RER d'autre part, avec une branche de Saint-Germain GC à Saint-Germain RER (phase 1 et 2). Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006, porte sur les deux premières phases de la TGO devant relier Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER (phase 1) et Achères Ville RER (phase 2).

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) approuvé par le Conseil du STIF le 5 juillet 2006, porte sur les deux premières phases de la TGO devant relier Saint-Cyr RER, Saint-Germain RER (phase 1) et Achères Ville RER (phase 2).

La concertation s'est déroulée uniquement sur la première phase du projet TGO du 15 septembre 2008 au 11 octobre 2008, dans les neuf communes traversées par le projet. Le recueil des avis a été prolongé jusqu'à mi-mars 2009.

Le Schéma de Principe du projet TGO phase 1 a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 avril 2012. L'enquête d'utilité publique sur la première phase du projet s'est déroulée du 13 juin au 12 juillet 2013. Elle a donné lieu à un avis favorable de la Commission d'Enquête. La phase 1 a été déclarée d'utilité publique par le Préfet des Yvelines le 3 février 2014. L'avant-projet de TGO phase 1 a été approuvé en Conseil du STIF du 8 juillet 2015. La phase 1 est actuellement en cours d'études de projet (PRO).

Le DOCP a fait l'objet d'une actualisation pour la phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER avec pour objet d'être le support de la concertation qui s'est tenue au printemps 2013. Le DOCP actualisé de TGO phase 2 a été approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2012.

Les études de Schéma de Principe ont permis d'affiner les études réalisées lors du DOCP en prenant en compte le bilan de la concertation pour proposer un scénario définitif présenté à l'enquête publique. Le Schéma de Principe et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) de la phase 2 (tracé ferroviaire entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER) ont été approuvés par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013.

L'enquête d'utilité publique de la deuxième phase du projet s'est déroulée du 16 juin au 26 juillet 2014 dans les 3 communes traversées par le projet : Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères.

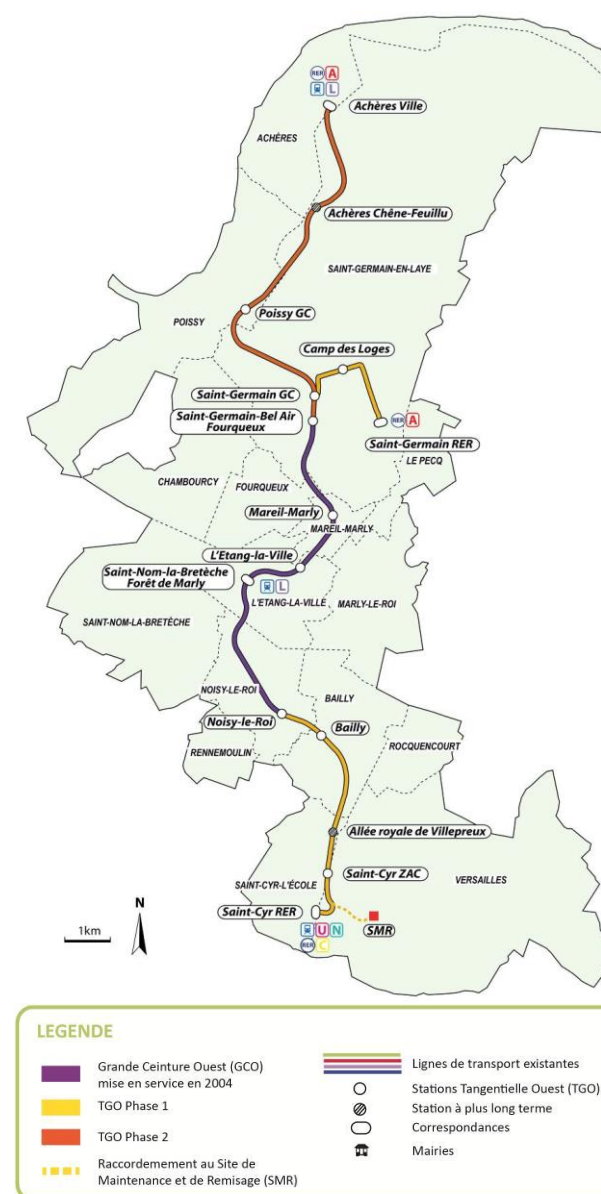


Figure 2 : Tracé initial de la Tangentielle Ouest (Tram 13 express)

Source : Egis Rail, 2013



➤ **Mesure conservatoire**

Mesures et travaux anticipés pour préserver et faciliter la mise en œuvre ultérieure d'un projet d'infrastructure présentant une interface directe avec le Tram 13 express.

Suite aux conclusions de l'enquête publique, les maîtres d'ouvrage du projet TGO (Tram 13 express) phase 2 (STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités) ont réalisé des études complémentaires sur le tracé urbain pour étudier la faisabilité et l'opportunité d'un tracé alternatif par Poissy. Ces études ont permis d'éclairer les acteurs du projet sur les avantages de ce tracé, notamment en termes de trafic de voyageurs et de rentabilité du tracé urbain dans Poissy, mais aussi des impacts inhérents de son insertion en mode tramway et en milieu urbain contraint, notamment des nuisances en période travaux.

Au vu des conclusions des études, le Conseil du STIF du 11 février 2015 a approuvé la poursuite de ces études, sur la base du tracé urbain par Poissy. Ces études devraient permettre de soumettre au public cette variante de tracé dans le cadre d'une enquête d'utilité publique complémentaire (art. L123-14 II du Code de l'Environnement).

Les maîtres d'ouvrage du projet TGO (Tram 13 express) phase 2 ont ainsi saisi le Préfet des Yvelines par courrier en date du 31 mars 2015 pour solliciter l'organisation d'une enquête publique complémentaire, qui serait réalisée à l'issue de la réalisation des études complémentaires sur la variante de tracé par Poissy.

Par courrier en date du 16 avril 2015, le Préfet a confirmé son accord pour l'organisation d'une enquête publique complémentaire conformément aux articles L123-14 II et R123-23 du Code de l'Environnement, et en prenant note des délais nécessaires à la réalisation des études complémentaires.

Les études complémentaires sur la variante de tracé par Poissy ont conduit :

- à l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire en octobre 2015 support de la concertation complémentaire de mars à avril 2016 ;
- à l'approbation du Schéma de Principe complémentaire en mai 2017 support de la présente enquête publique complémentaire.

Les figures ci-dessous présentent de gauche à droite le tracé envisagé respectivement lors de l'enquête publique initiale du 16 juin au 28 juillet 2014 et le tracé envisagé pour la présente enquête publique complémentaire.

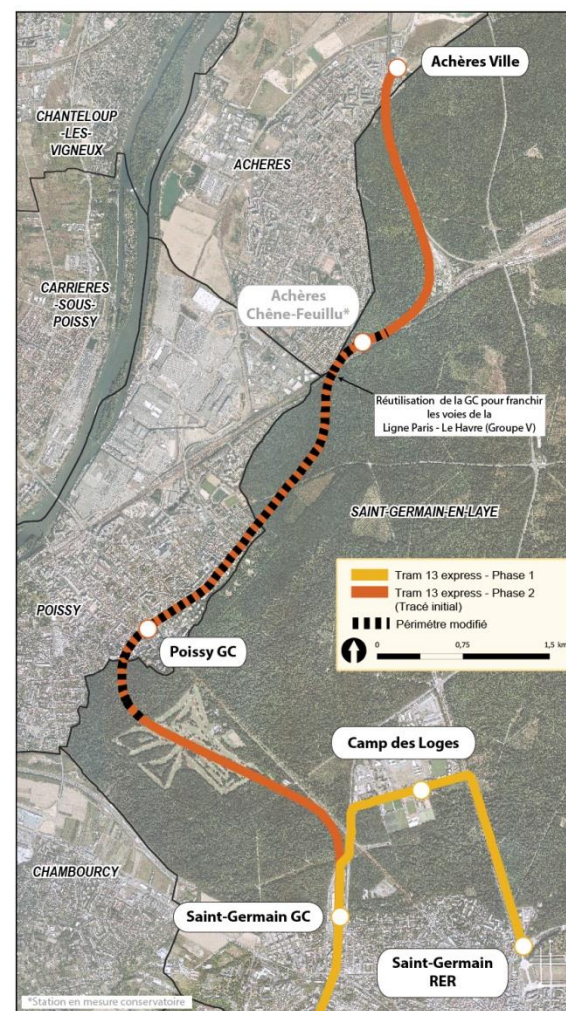


Figure 3 : Tracé initial du Tram 13 express Phase 2

Source : STIF, EDEIS, 2016

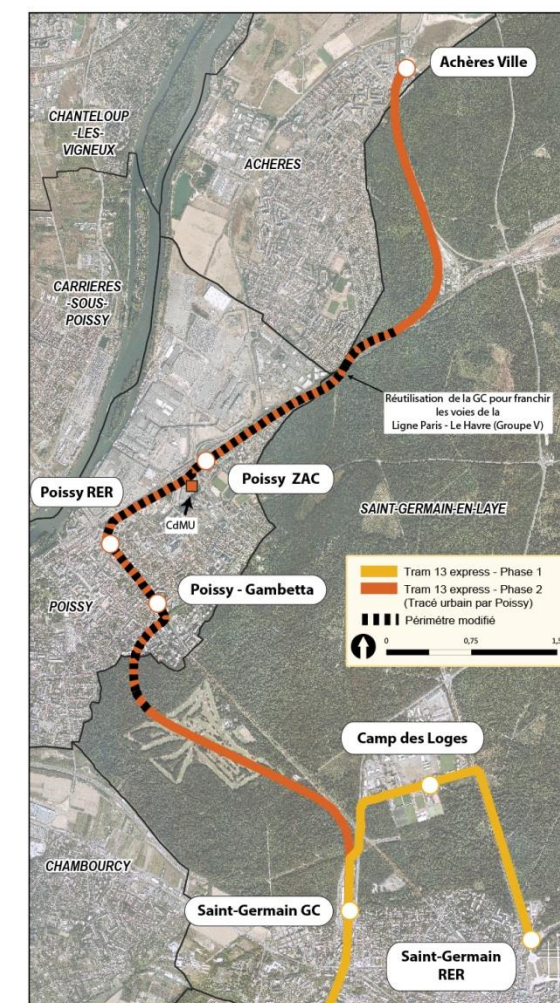


Figure 4 : Tracé alternatif du Tram 13 express Phase 2

Source : STIF, EDEIS, 2016



### 3. LES TERRITOIRES TRAVERSES

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

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

Le tracé du projet présente la particularité de traverser des paysages variés, qu'ils soient urbains, industriels (notamment à Poissy avec le complexe PSA Peugeot Citroën) ou forestiers (forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye).

Il est à noter la présence de plusieurs infrastructures majeures au niveau régional traversant l'aire d'étude. Elles constituent des barrières à franchir, qui conditionnent l'organisation du territoire.

Il s'agit des infrastructures routières telles la RD190, la RD30 et la RN184 qui interceptent l'aire d'étude, ainsi que les réseaux ferroviaires, tels le tracé de la Grande Ceinture, la Ligne Paris – Le Havre (Groupe V), le RER A et les lignes SNCF Transilien L et J (remplacée à terme par le RER E prolongé à l'ouest).

D'autre part, de nombreux projets d'aménagement urbain sont en cours ou à l'étude sur les communes traversées. Ils vont engendrer une augmentation des déplacements et la nécessité d'une desserte de qualité en transport en commun afin de ne pas engendrer de nuisances supplémentaires liées à l'utilisation de la voiture. Ces projets d'aménagement sont présentés en partie 3 de l'étude d'impact au paragraphe 5.2.5 « principaux projets d'urbanisation » et 8.3.7 « Projets routiers ».

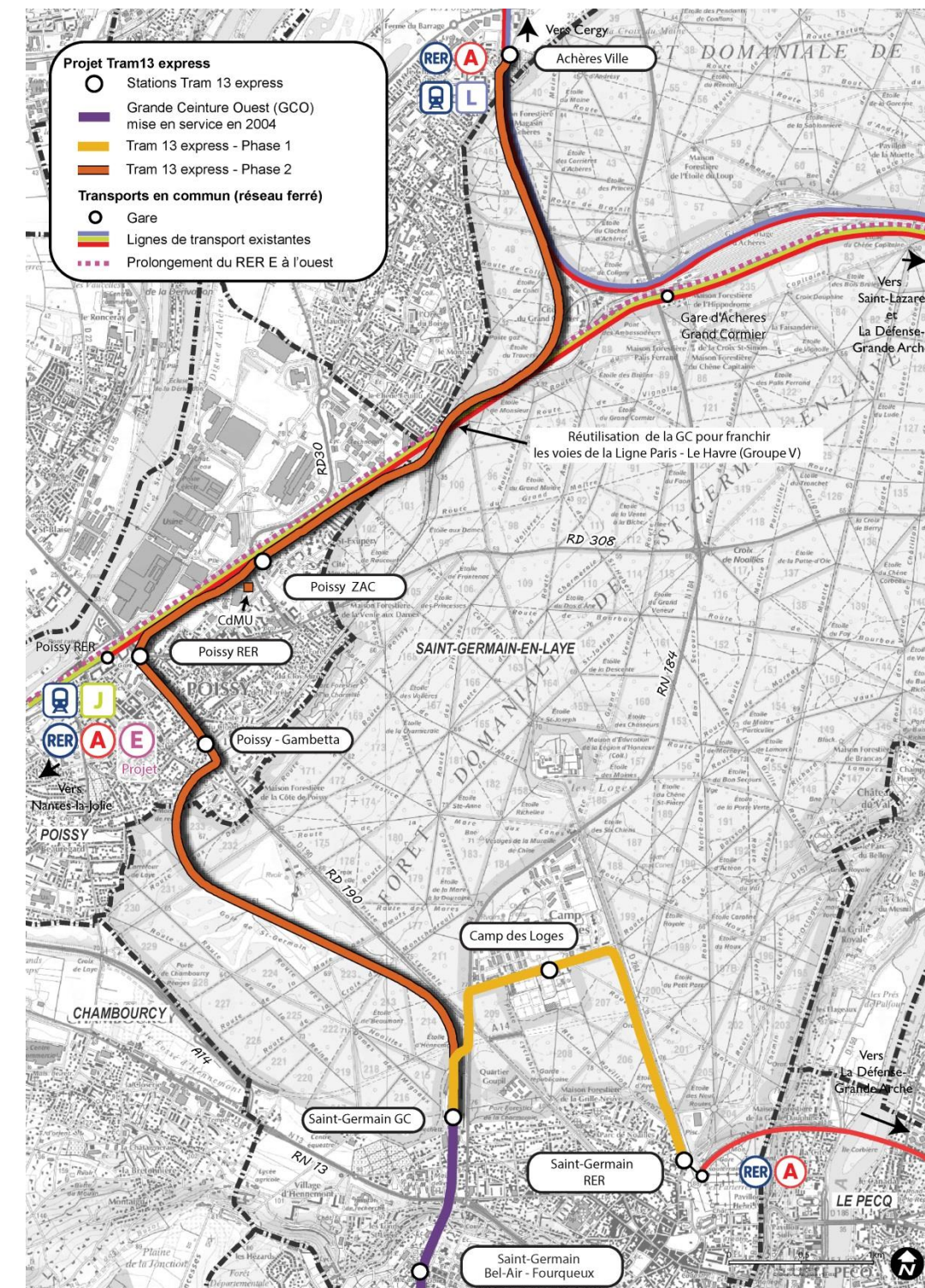


Figure 5 : Tracé du projet au sein du territoire

Source : Etudes Tram 13 express phase 2, EDEIS, STIF, 2016



➤ **Procédure d'enquête publique complémentaire relative aux articles L. 123-14 et R123-23 du Code de l'environnement**

Le projet Tram 13 express Phase 2 s'inscrit, suite à la première enquête publique, dans le cadre des articles suivants du Code de l'environnement.

Article L. 123-14 :

II. — Au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L. 123-2 peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires, l'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Article R. 123-23 :

Lorsqu'une enquête complémentaire est organisée conformément au II de l'article L. 123-14, elle porte sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement. L'enquête complémentaire, d'une durée minimale de quinze jours, est ouverte dans les conditions fixées aux articles R. 123-9 à R. 123-12.

Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment :

1° Une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet, plan ou programme par rapport à sa version initialement soumise à enquête ;

(Il s'agit de la pièce 0 du présent dossier d'enquête publique complémentaire).

2° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact ou l'évaluation environnementale intégrant ces modifications, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou de l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme portant sur cette étude d'impact ou cette évaluation environnementale actualisée.

## 4. CADRE REGLEMENTAIRE ET OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT

L'article L. 122-1 du code de l'environnement précise que : « les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».

**Il est à noter que le présent dossier d'enquête publique n'est pas soumis à l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes dans la mesure où, conformément à l'article 6 de ladite ordonnance, modifié en dernier lieu par la loi n° 2017-257 du 28 février 2017, la première demande d'autorisation a été déposée avant le 16 mai 2017, date d'entrée en vigueur de la réforme pour les dossiers soumis à évaluation environnementale systématique. La première demande d'autorisation du projet Tram 13 express correspond à la demande d'ouverture de l'enquête d'utilité publique du projet initial (alors nommé Tangentielle Ouest Phase 2) transmis par courrier co-signé des maîtrises d'ouvrage en date du 31 janvier 2014.**

L'article R. 122-2 du code de l'environnement et son annexe précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas.

D'après la rubrique 8 « Transports guidés de personnes (Tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes). », **l'opération est soumise à étude d'impact obligatoire.**

Elle est également concernée par la rubrique 51 « Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation (Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 311-2 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, inférieure à 25 hectares) » dans le mesure où le projet entraîne un défrichement dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye ainsi que par la rubrique 5 « Infrastructures ferroviaires (Autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres) ».

L'étude d'impact sur l'environnement appliquée à ce projet remplit une triple fonction. Elle est à la fois :

- **Un instrument de protection de l'environnement** : l'élaboration de l'étude d'impact permet d'intégrer la dimension environnementale dans la conception et les choix d'aménagement du projet, afin que celui-ci soit respectueux de la santé humaine, des paysages et des milieux naturels, qu'il économise l'espace et évite ou limite la pollution de l'eau, de l'air et des sols ;
- **Un outil d'information pour les institutions et le public** : pièce officielle de la procédure de décision administrative, elle constitue le document de consultation auprès des services de l'État et des collectivités. Elle est également un outil d'information du public qui peut consulter ce dossier dans le cadre de l'enquête publique ;

- **Un outil d'aide à la décision** : l'étude d'impact constitue une synthèse des diverses études environnementales scientifiques et techniques qui ont été menées aux différents stades d'élaboration du projet. Présentant les contraintes environnementales, l'étude d'impact analyse les enjeux du projet vis-à-vis de son environnement et envisage les réponses, en termes de mesures, aux impacts éventuels (exemple des protections acoustiques comme du double vitrage pour un impact sonore fort).

Elle permet de prononcer la déclaration d'utilité publique en toute connaissance de cause concernant les enjeux environnementaux.

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact (article L. 122-1 du code de l'environnement), une enquête publique est requise conformément aux articles L. 123-2 et R. 123-1 du code de l'environnement. Elle est régie par les articles R. 123-2 à R. 123-27 du code de l'environnement.

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

**Comme précisé au paragraphe 2 du présent dossier, le projet Tram 13 express Phase 2 fait l'objet d'une enquête publique complémentaire conformément à l'article L. 123-14 du Code de l'environnement. Le contenu de l'enquête publique complémentaire est présenté dans la pièce A au paragraphe 1 de la partie 1 « Objet et conditions de l'enquête ».**

Cette enquête publique complémentaire sera organisée conformément aux dispositions issues de l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, entrée en vigueur le 1er janvier 2017.

L'étude d'impact sur l'environnement présentée dans cette partie (pièce F du dossier d'enquête publique) a été établie conformément aux articles L. 122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du code de l'environnement.

## 5. CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

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

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

L'étude d'impact du projet Tram 13 express phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville présente les parties suivantes.

### ↳ PREAMBULE

Cette partie en tête de l'étude d'impact rappelle le contexte de réalisation du Tram 13 express phase 2. Il décrit de manière synthétique le projet et notamment : le tracé de la nouvelle ligne (en mettant en relief ce qui est créé et ce qui est aménagé), le type de matériel, les échanges, la nature de l'offre en fréquence et horaires.

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

### ↳ PARTIE 1 : DESCRIPTION DU PROJET

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

Outre la présentation des caractéristiques techniques et physiques, ce chapitre s'attache à exposer l'utilisation des ressources (matériaux, résidus...) nécessaires à la création du Tram 13 express phase 2.

### ↳ PARTIE 2 : RESUME NON TECHNIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette partie reprend les points essentiels concernant les documents d'urbanisme en vigueur. Il vise à présenter en quoi le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur et à définir les mesures éventuelles à prendre en cas d'incompatibilité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans le cas du Tram 13 express, le projet faisant l'objet de la présente étude ne représente que la seconde phase d'un programme plus vaste comprenant une première phase correspondant au Tram 13 express phase 1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER.

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

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

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

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

---

### Figures

Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture .....	8
Figure 2 : Tracé initial de la Tangentielle Ouest (Tram 13 express) .....	9
Figure 3 : Tracé initial du Tram 13 express Phase 2 .....	10
Figure 4 : Tracé alternatif du Tram 13 express Phase 2.....	10
Figure 5 : Tracé du projet au sein du territoire.....	11

